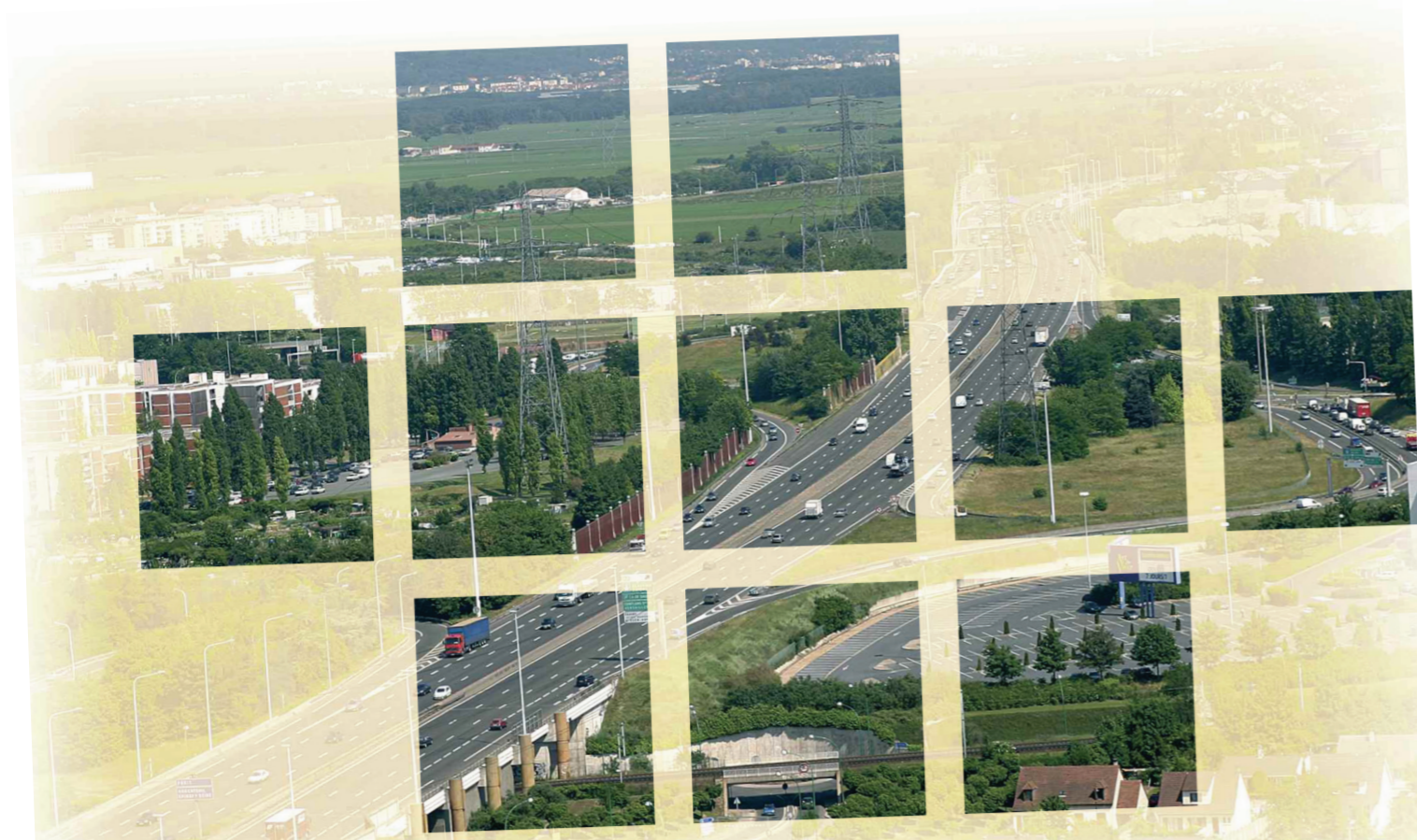


Atelier International de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine

August 23rd - September 19th 2008

Session Book



**TAKING A FRESH
LOOK AT MAJOR
INFRASTRUCTURE
ELEMENTS
IN URBAN
ENVIRONMENTS**
Crossing Cergy-Pontoise

26th Summer workshop

The International workshops of Urban Planning and Development



For 26 years, the summer workshop gathers in Cergy-Pontoise the students and the young graduates of prestigious universities worldwide, which work in international and multidisciplinary teams on a subject of urban planning and development chosen in dialogue with local authorities of the region Ile-de-France. Les Ateliers are an international network of professionals, academics and decision-makers in urban planning.

Centred on the practice of the of urban planning, the association organizes workshops of reflection envisaged as a place of conception located between planning and the architecture. In France or in the other countries, these workshops bring to the clients an international glance and innovative propositions on their problems of urban planning. They are also, by the confrontation of the disciplines and the cultures, a place of questioning of the learnings and of high-level exchange.

Initially centered on the themes of development for the Ile-de-France, are Les Ateliers afterward developed a strong expertise in Asia (Tokyo, Doi Tung, Canton, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnum Penh, Bangkok), and they are currently diversifying their activity by organizing workshops around the Mediterranean Sea (Casablanca, Marseille, Alexandria), as well as in Africa and South America (Benin and Brazil)

The Subject

Taking a fresh look at major infrastructure elements in urban environments

Crossing Cergy-Pontoise

The big infrastructures of transport built since the 1960s are facing a rejection of the urbanized territories aside today. What made their qualities at the beginning “speed, fluidity, efficiency” became synonymic of “urban cut, pollution and noise pollution and also saturation of flows, consumption of space and urban spreading “. Everywhere in Europe, it is whole concept of movement which has to be reviewed. Through the study of the crossing of Cergy-Pontoise, the summer workshop 2008 suggests, to young town planners, engineers, architects, artists, economists and landscape painters, to revisit the conception and the role of the big infrastructures in urban zones : questioning the object and its uses, envisage their conversion to adapt them to the new needs of movements, revisit their articulation with crossed territories in the respect for the objectives of sustainable development.

Participants

Les Ateliers selected 30 participants in 19 different universities. 14 nationalities will be represented. Geographers, architects, economists, artists, town planners, come from Algeria, from Colombia, from Germany, from Italy, from Poland, from Russia, from the United States, from Japan, from France, from the Lebanon, from Brazil, from Mexico, from China or from the Thailand.

Table of Contents

Part 1 Workshop Theme.....p. 5

Part 2 Projects.....p. 13

Team A..... p.15

Team B..... p.25

Team C..... p.37

Team D..... p.49

Team E..... p.61

Part 3 Jury’s Deliberations..... p.73

Part 4 Appendix.....p.83

Preparatory works..... p.85

Conferences..... p.91

Forum 1..... p.103

Forum 2..... p.117

Facebooks..... p.127

Photos..... p.133

PART 1

Workshop Theme

The motorway in doubt

Elements of the major transport infrastructure built since the 1960s are now being rejected by urban residential districts.

What were once their original qualities of «speed, fluidity and efficiency» have become synonymous with «divided cities, pollution and noise nuisance » as well as with «traffic saturation, space consumption and urban sprawl». The entire notion of travel is under review across Europe.

The Urban Project

Management Workshops propose to take a fresh look at the design and role of major infrastructure (motorways, high-voltage power lines and expressways) through a study of how these elements cross the town of Cergy-Pontoise. It involves thinking about how they could be transformed in order to adapt to new travel needs and reviewing their relationship with the regions they cross whilst fulfilling sustainable development objectives.

Three scales

The issue of major infrastructure needs to be tackled in terms of the connections between three levels of service:

- the metropolitan level, which identifies regions on the basis of their economic specialisation. Their degree of coherence is measured by estimating the costs engendered by the concentration of employment for the community in terms of expenditure, and time spent travelling.
- the social infrastructure level, i.e. the level at which there is a degree of synergy between several regions united by a labour pool and one or more central point(s) to be organised.
- the local level, defined by the degree of compactness of an urban district, which makes access to amenities on foot more or less easy and reduces the need for mobility.



Taking a fresh look at major infrastructure elements in urban environments

Michel Jaouën, *Urban Planner Architect, session manager*

Are there any places that could be more alien from each other than the motorway and the city?

The motorway conjures up an image of the traffic network of an extended territory, wide open spaces, long distances and the connection between distant regions. It has its own imaginative world and places designed and invented to serve it: rest areas, play areas, toll booths, motorway restaurants and service stations. This very specific world leads to the development of social and commercial amenities, designed for brief visits, where people taking short holidays, coaches taking pensioners on excursions and businessmen and -women rub shoulders with each other, even if it is a «peculiar place to meet» (1). One might even attempt a voyage of discovery or invent a cruise, where the rest areas are the stopovers (2).

The motorway also evokes the idea of crossing broad landscapes which, thanks to the talent of engineers and landscape designers who determine its lines and design its majestic civil engineering structures, may also be enhanced.

There is a second kind of motorway outside of this culture: those that cross through cities. It one of the mysteries of language that this kind has no name of its own.

There is just the one: MOTORWAY. One senses a degree of egoism and self-satisfaction, a desire to exist simply for its own sake, as if it had no deference towards the areas it passes through and as if it were not subject to the idea of scale.

Public spaces in towns and cities, for their part, are described using a whole range of nouns to categorise their form, extent, breadth and primary function – although urban planners often find, even so, that there are still not enough words in the entire French language.

As no-one has been able to come up with a specific name – perhaps it is too like the previous one – for a motorway that crosses a town, an adjective has been added: «urban», but there is little to choose between them in terms of form: narrower lanes, noise-resistant walls and shorter distances between entries and exits, in fact everything required, most of the time, to hide or push away the very features that characterise it. It could have been called an «urbanostade» or «cityway» or another similar name of the type invented by advertising agencies, which would conjure up a mental image of a place with its own rules. To be fair, sometimes it has been given one: «ringroad», to emphasise the fact that it is not part of the city.

There is every reason why the motorway and the town should

not get along and yet most of the time there are also good reasons why they should be side by side.

In Cergy-Pontoise it is not very clear whether the motorway skirts round the town or crosses it. It was not designed to be «urban» but, because of the site and the development of the town, it has become so. Yet there is no «culture» and no trade generated by it, there are no motorway rest areas where the special characteristics of Cergy-Pontoise could be showcased: it is simply functional, concerned only with traffic moving backwards and forwards.

When the workshops suggest «revisiting major infrastructure» it is about treating it as though it were a diplomatic assignment: first going to meet the town, listening to what it expects from links and connections, then receiving the major infrastructure, asking it, perhaps, to express regret for having once had the arrogance to pass through the town whilst ignoring it and the brutality to have cut it in two, thus separating areas designed for communal living. And finally to propose the terms of a reconciliation on both sides.

Clearly it is about design, landscape, visual and sound qualities, environmental improvement and exploring the new uses for infrastructure that are expected.

We are - even more today than two years ago, when we selected the topic for this workshop - at an in-between era that placed the topic as a burning issue: how to make less polluting and more economic transports? «No territory is a desperate case»(3) : we have to work for inventive solutions to get a positive relation between city and major infrastructures.

(1) Strange Place for an Encounter - movie by François Dupeyron taking place at a highway rest stop – 1988.

(2) Les autonotes de la cosmoroute - Story of a month-long trip on the highway linking Paris to Marseille by Carol Dunlop and Julio Cortazar. (The two travellers have ridden through this highway, camping out in rest stops) Editions Gallimard – 1983.

(3) Yves Lion.

Cergy-Pontoise Presentation

Cergy-Pontoise – Key facts

Geography : an independent town within the Paris network Cergy-Pontoise is a new town in greater north-west Paris (30 kilometres from the city). It covers an area of approximately 8,000 hectares – the same area as Paris, although it only represents 10% of its population. The conurbation is located close to the River Oise (in one of its “loops”), a tributary of the Seine, which gives the area of the conurbation its particular character and led those who built it to want to make it a “landscape city”. Indeed, the conurbation is ringed with numerous parks. Two railway lines, two RER lines, the A15 and the A86 are the main links between the conurbation and Paris. The Francilienne, the outermost of the three Paris ring roads, already links Cergy-Pontoise to Charles de Gaulle airport; the challenge today is the extension of the Francilienne to the south, the plans for which have just been agreed.

History: Cergy-Pontoise won't be built in a day!

The town of Pontoise was founded in Roman times and was a royal city in the Middle Ages. In the 19th century, the city benefited from the development of the railway, with the Pontoise to Meulan line. The New Town of Cergy-Pontoise was inaugurated in 1965 and was then granted the status of “conurbation” (“agglomération”) in 2002. Until 1969, Cergy had been a rural village of some 2,000 inhabitants. The conurbation combines 12 municipalities. The centre is made up of Cergy Préfecture and its extensions towards Saint Ouen, L’Aumône and Pontoise.

Population: a residential basin.

The people who live in the conurbation are known as “Cergy-Pontains”. Its population has exploded since the creation of the new town. It now has 185,000 inhabitants (compared with the planners’ predictions of 300,000 in the 1970s), or 2,360 inhabitants/km², 36% of whom are under the age of 25. The dynamism of the town is reflected in the fact that it is home to 90,000 jobs and 22,000 students (ENSEA, ESSEC, Ecole Nationale d’Art Paris- Cergy, Institut Polytechnique Saint Louis, and the university, created in 1991).

Economy: a labour pool.

The conurbation’s economy is largely driven by the service sector and industry. The “Les Trois Fontaines” shopping centre (1972) is one of the largest in the Val d’Oise department. There are some 3,800 companies in the area, most of them SMEs. The conurbation is, however, home to a small number of international companies (notably 3M, Siemens, Thalès and Sagem) and is positioning itself as a new centre for entrepreneurship and innovation.

Culture.

The town of Pontoise has a remarkable historic and architectural heritage. Cergy-Pontoise is also home to the “Axe Majeur”, an urban artwork created in 1980 by Dani Karavan, which opens out onto Paris and La Défense and continues the line that runs from the Arc de Triomphe to the Louvre.



Infrastructures in the city

Personal travel: the car.

It remains the most commonly used type of transport and represents 59% of journeys. Almost 70% of car journeys are to and from the neighbouring departments and cover a distance of a few kilometres.

Transport of goods: road freight. This represents 7.5% of total freight in the Ile-de-France region. Road freight is still the most commonly used method of transporting goods. It causes traffic problems in the conurbation, on the A15.

NB: a plan to build a multi-modal platform has been scheduled in Achères, a municipality close to Cergy. The imminent completion of the Seine North canal increases the interest for the Paris Port Authority to create a multimodal platform that will be capable of taking goods from the whole of northern Europe in the next 10 to 15 years.

The A15: the historical access route to Cergy-Pontoise.

The A15 motorway was built in the 1970s by the French government and was originally designed to divert traffic away from the town of Pontoise.

A second section was built by the public development corporation in the 1990s. The motorway is very congested at rush hour between the A86 (the second «ring road» around Paris) and Cergy Préfecture. It is a major axis for commuter traffic serving the west of the Val d'Oise. The motorway separates the two urban centres that the New Town was supposed to unite: Cergy Préfecture and Pontoise. The A15 carries 142,000 cars every day. The speed limit on the motorway is 110 km/h and its land take is around 200 metres. A dead end? The A15 runs over a 10 km stretch of the conurbation and has eight exits. Today, oddly, the A15 goes no further than Cergy-Pontoise; given that it stops there it is not fully fulfilling its role as a link road on a national scale. It connects with the two departmental roads (the RN 14 and RN 195) that serve the Vexin area. The RN 14 has been widened along a stretch that acts as an extension of the motorway but remains a departmental road. In the town itself, moreover, it is a real dividing line, which is difficult to get across, and «sucks in» traffic. The few crossing points are inadequate in terms of ensuring efficient movement between urban districts. On the motorway itself, the signage is a visual obstacle to the view of the town.

The RN 184: a second fracture.

This is a main (national) road that crosses the areas of Saint Ouen l'Aumône and Eragny. It carries large numbers of heavy goods vehicles, given that it serves the area's business parks. The residential areas of Saint Ouen are to the west of it, however the town of Eragny is completely cut in half by the road, which has an insufficient number of crossing points.

The A104 or Francilienne: the missing link road.

The need for a motorway link-road 25 km out from Paris has been acknowledged. The main aim of the A104 will be to take traffic from the RN 184, which also carries a large number of vehicles every day, in fact almost as many as the A15. The future of the RN 184 needs to be re-examined. Easing congestion on adjacent roads will help to make more room for more environmentally friendly modes of transport, in particular bicycles.

The urban boulevards: a good local service.

The boulevards were built on a generous scale and act as landmarks within the conurbation. There are difficulties with pedestrian traffic and getting across them, although a number of foot-bridges have been built.

The railway network (RER and SNCF).

The network is dense and largely used for access into or out of the conurbation. It is used for 12% of the motorised journeys taken by the residents of the conurbation.

The bus network is used for 12% of journeys within the conurbation (mostly school and college students). The network is judged to be satisfactory at rush hour; connections are more difficult in the evening and at weekends.

The time taken to travel across the conurbation can be long for some destinations. East-west and north-south connections often mean changing and therefore involve waiting time.






For example: it takes an average of an hour to travel from Hautil to the conurbation's hospital in Pontoise. In addition, on some main roads bus traffic uses certain stretches of road that are already saturated.

The Cergy electrical sub-station is one of the points that feeds the whole of the Paris region. The conurbation has a number of high-voltage power lines, which have been in place since it was first built. The electricity pylons are imposing in terms of size (35 to 40 metres high on average) and:

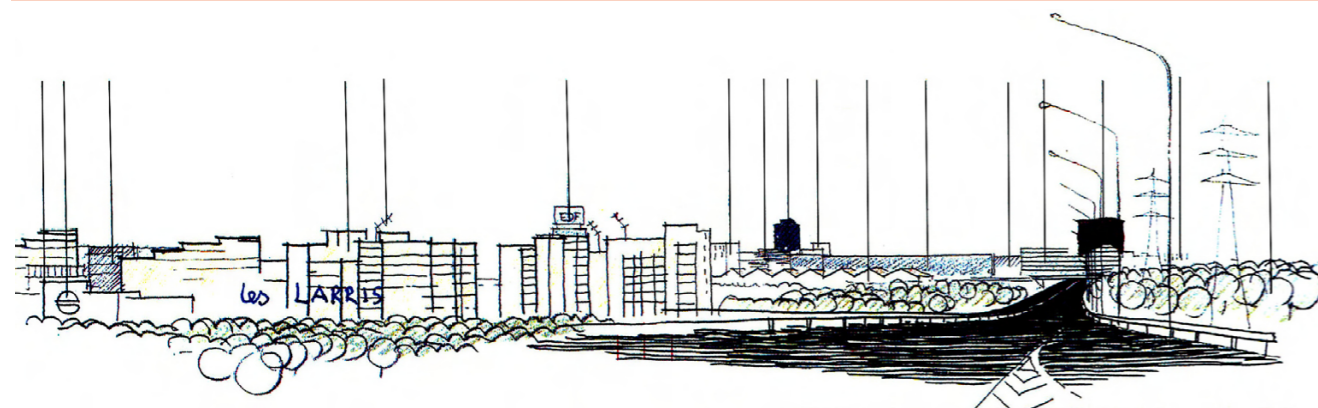
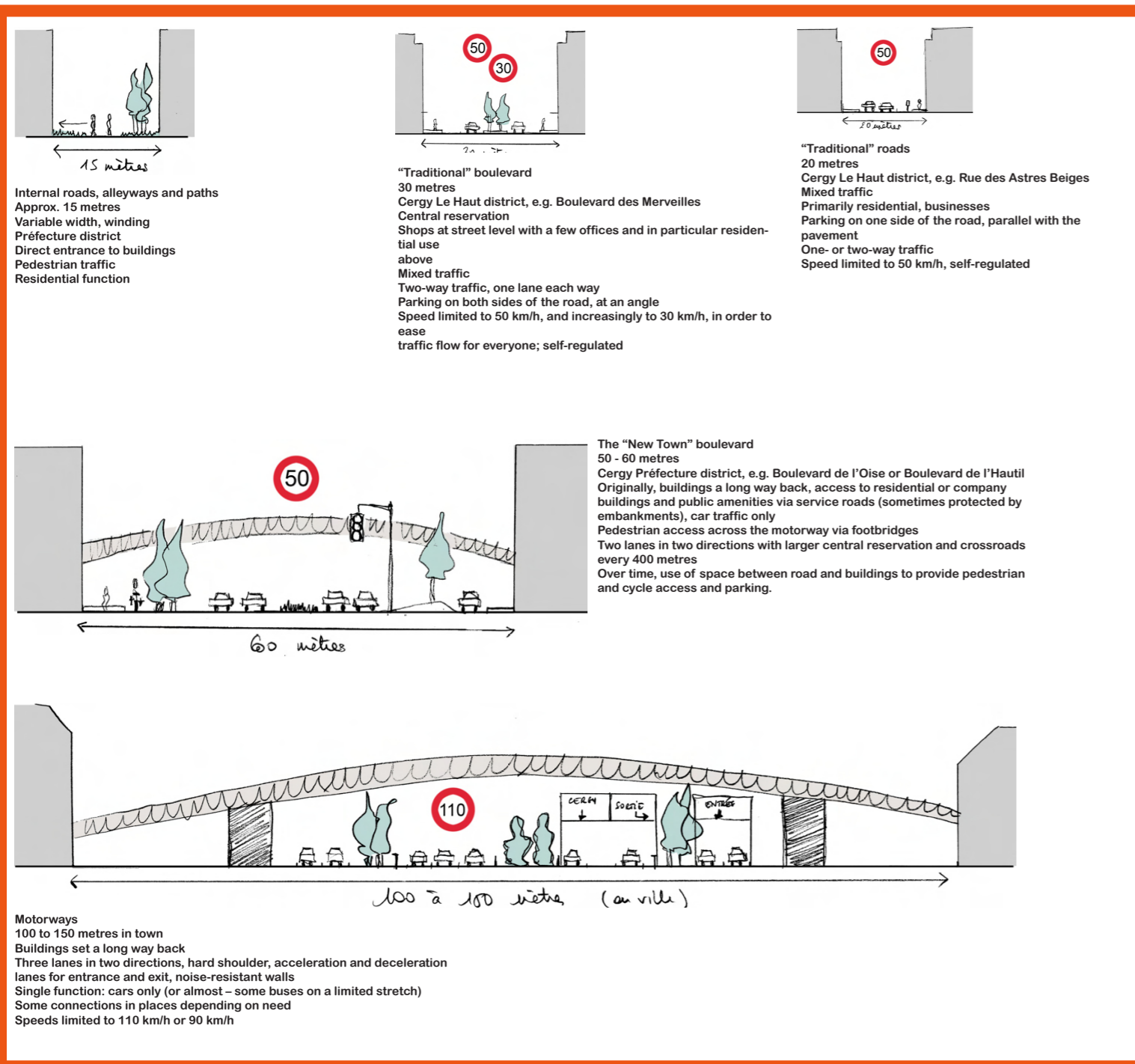
- are visible from the surrounding countryside (for example in Port Cergy)
- run all the way along the motorway in the conurbation.

There are «easements» on the land where the lines run, i.e. limitations on urban development and building conditions. The limitations imposed by these easements increase in line with voltage. The power network is not just about large pylons in the landscape but also electrical sub-stations, which are structural elements that are difficult to move.



-  A 15
-  Projet A 104
-  Voirie primaire
-  Lignes RER / SNCF
-  Lignes H.T.

Types of roadway in the new town: conflicts of scale in urban areas



Landscape view from the 'A15 (Paris -> Cergy way). We can only see high points of the city which vanishes behind the green areas which surround the motorway.

Source : Bertrand Warnier, « Cergy-Pontoise, du projet à la réalité », Atlas commenté, Mardaga, 2004.

The workshop

During the session, participants will be asked to select a particular sector (around the A15, the RN 184, the imminent Francilienne) which will enable them to offer a pertinent and creative response to the topic "Taking a fresh look at major infrastructure elements in urban environments".

The following issues will need to be tackled:

- what are the new concepts for dealing with the traffic flows of tomorrow?
- how can we take a fresh look at dated infrastructure? To what extent can its environmental impact be reduced?
- should we pursue the technically-focussed approach, at the risk of worsening the phenomena of fragmentation and saturation?
- should traffic be routed around urban centres by adopting a strategy based on bypasses and tunnels, at the risk of consuming large amounts of space and further urban sprawl?
- can traffic be made to flow more smoothly by reducing speeds to optimise fluidity through controlled access, service roads and a new split between different modes of transport, at the risk of lower efficiency?
- how can divisions be dealt with following examples of rejection of the urban fabric? Based on what vision, and to meet what needs and what lifestyles?
- what kind of image can the town of Cergy-Pontoise project on the motorway and its expressways? For whom? Is the beauty of the traffic area simply hidden?
- how can the Cergy-Pontoise region be defragmented and what kind of cooperation can be created with the surrounding region, the Mantois, around existing or planned infrastructure: A15, C13, TGV, A104, RER, Port d'Achères?
- what does the future hold and what projects could be planned around the power lines?

ILLUSTRATIONS



Extrait de la présentation de l'équipe B

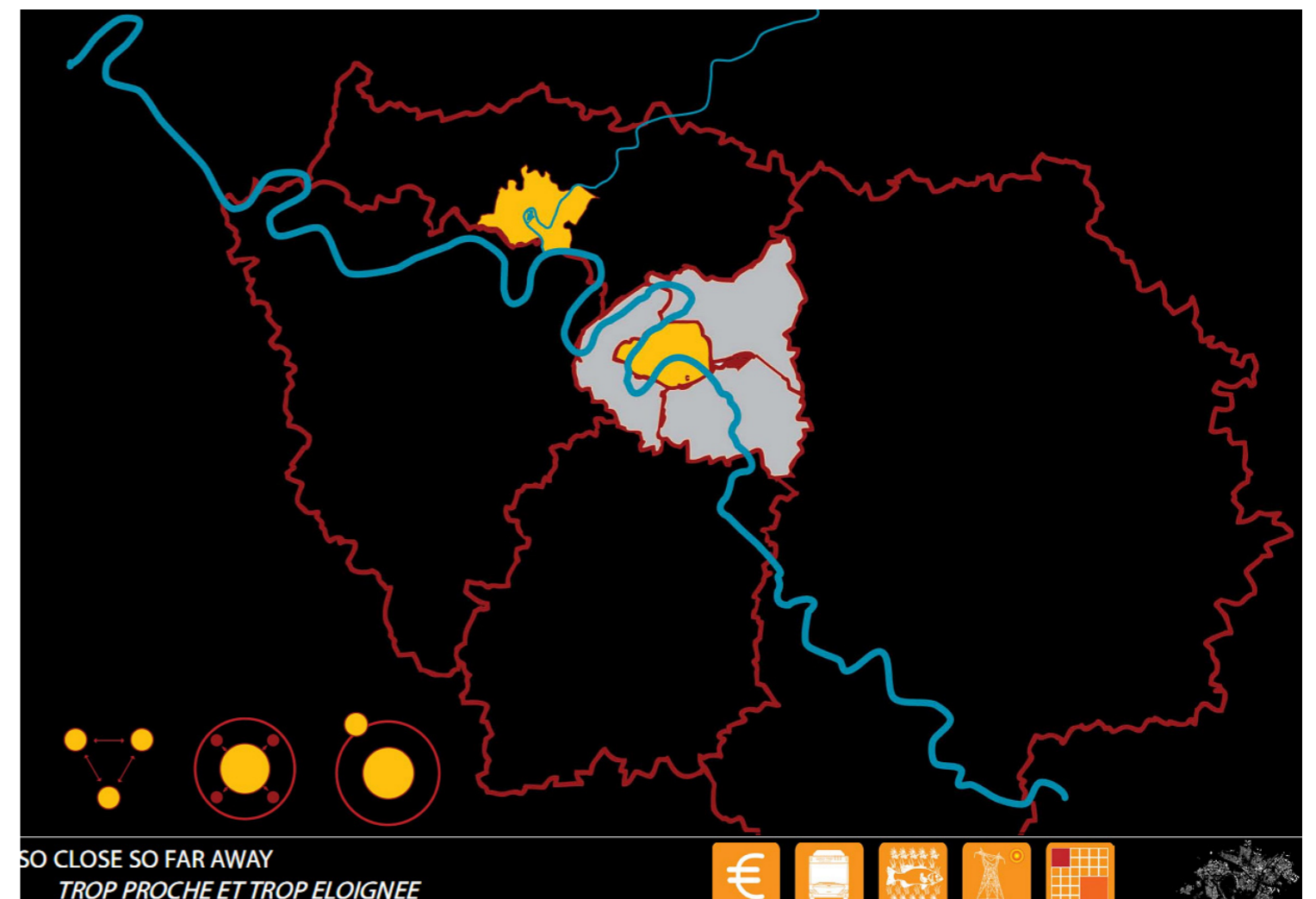
Extrait de la présentation de l'équipe C



ILLUSTRATIONS



Extrait de la présentation de l'équipe D



PART 2

Projects

Team

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

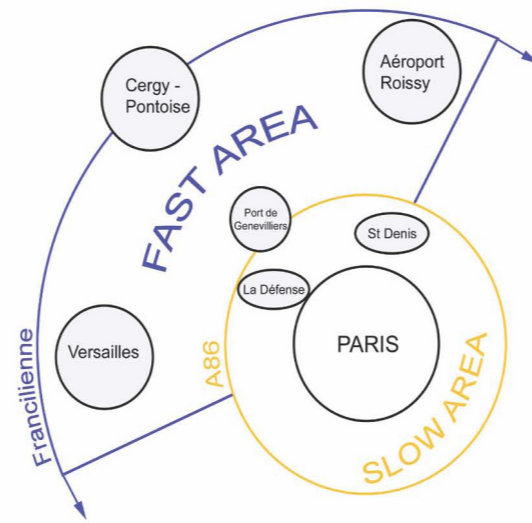
Sara NACER - EPAU Algeria

Introduction – Regional Analysis

Analysis of flows in the North-West part of the Ile de France

The Ile de France region is coordinated by three ring roads, with Paris in the centre. These are articulated by a series of highways and national roads, which link Paris to the rest of the country via the major suburbs.

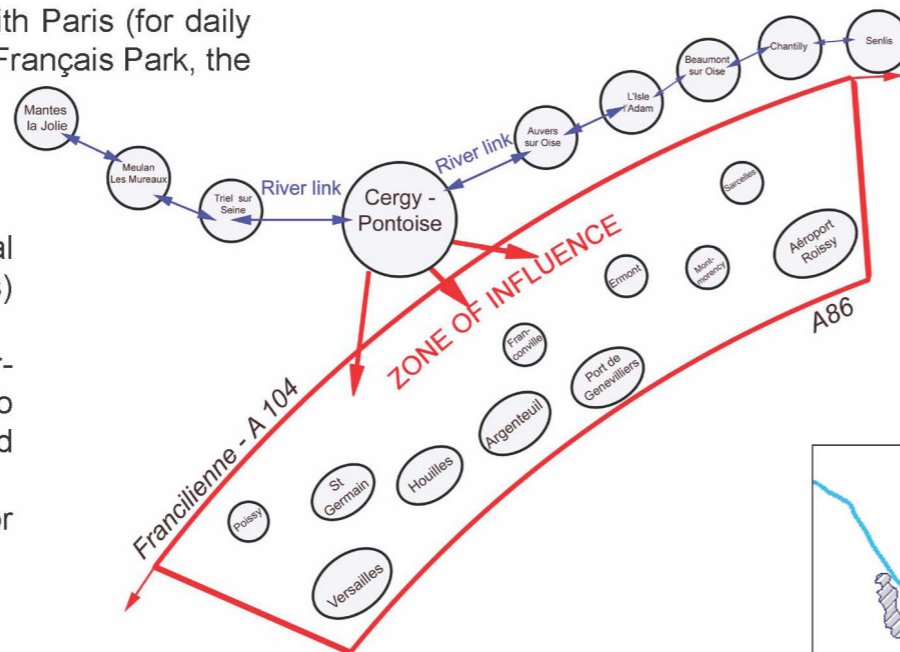
The ring roads create two distinct areas: a slow area, and a fast area. The first one is located between the “Boulevard périphérique” and the A86 (a very dense area, with few main highways and a saturated public transportation network); the second one is located between the A86 and the Francilienne (a less dense area, with less saturated highways and public transportation network). By sectioning the Ile de France region along the outer suburbs, we see Cergy-Pontoise as the apex of the North West part of Ile de France (from Versailles to Roissy). Cergy can be considered as the national entrance to this area. We notice that North of Cergy the influence of Paris isn't prevalent. Theoretically, no city north of Cergy would try to have a direct link with Paris (for daily flows) given the existing barriers in place (the Vexin Français Park, the lack of highways, etc.).



Zone of Influence of Cergy-Pontoise

The Seine and the Oise form an axis linking several cities (from Mantes la Jolie to Chantilly and Senlis) with Cergy-Pontoise at the centre.

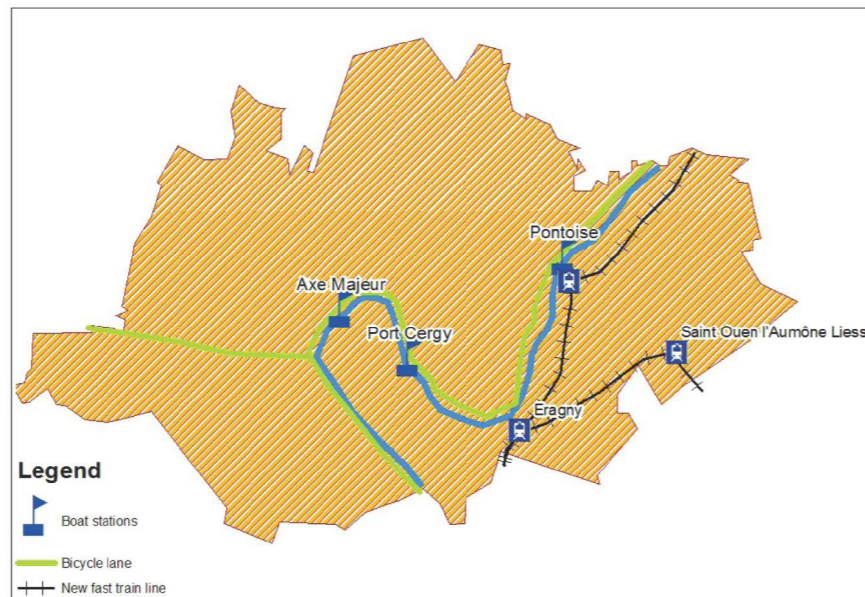
Using a multimodal approach, Cergy-Pontoise can articulate the North-West part of Ile de France using two key axes: Versailles – Cergy-Pontoise – Roissy and Mantes-la-Jolie – Cergy-Pontoise – Senlis. The A86, and Versailles – Cergy-Pontoise – Roissy for the Francilienne.



The two ring roads each link three major points in the region : Versailles – Genevilliers Port – Saint Denis for the A86, and Versailles – Cergy-Pontoise – Roissy for the Francilienne.

Those two ring roads contain a series of dense suburbs that are only accessible from Cergy-Pontoise by an inefficient road system that “zig-zags” between major highways. This means that Cergy-Pontoise doesn't work in tandem with these zones.

The new section of A104 will enable a double effect: connect this whole North West region with and through Cergy-Pontoise; and simultaneously move the major economic forces South of the Oise towards the junction of the A104 with the A15.



Proposal: Reinforcing Cergy's role in the North-West part of the Ile de France

Using a multimodal approach, Cergy-Pontoise can articulate the North West of the Ile de France region through two main axes: Versailles – Cergy-Pontoise – Roissy, and Mantes la Jolie – Cergy-Pontoise – Senlis.

The flows between suburbs are increasingly important, but the public transport network is not efficient for these movements as it is mostly dedicated to the link between the suburbs and the capital city.

To increase Cergy's role in its influence zone, we propose to create several new links:

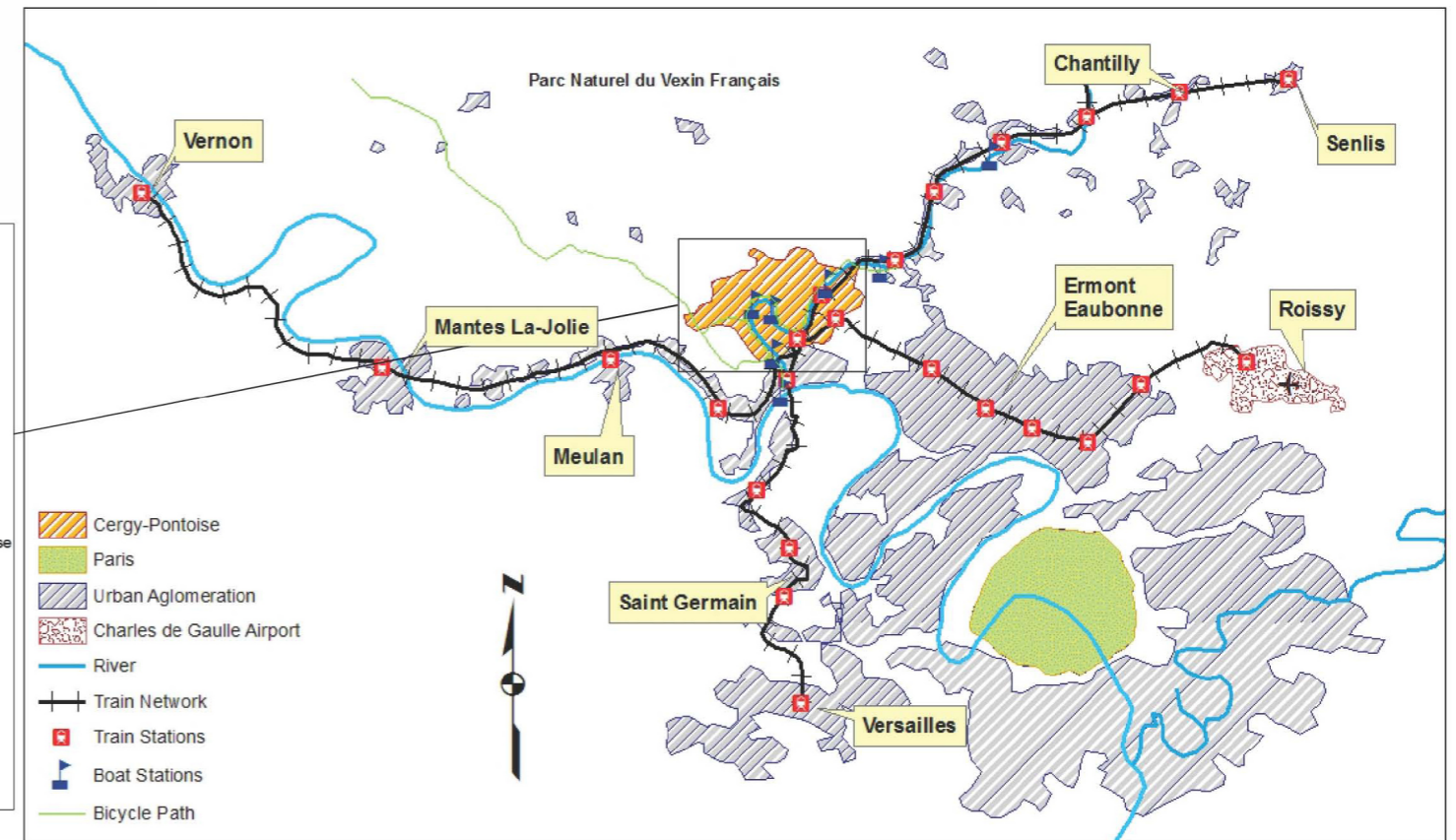
- A fast train, along the A104, linking Versailles to Roissy, and crossing Cergy-Pontoise at the stations of Eragny and Saint-Ouen l'Aumône Liesse. This fast train would stop at stations in Versailles, Marly le Roi, Saint-Germain en Laye, Poissy, Conflans d'Oise, Ermont-Eaubonne, Montmagny, Garges les Gonesse, Sarcelles and Roissy.

- Another fast train, along the rivers (Oise and Seine) would link Vernon to Senlis, crossing Cergy-Pontoise at the stations of Eragny and Pontoise. It would stop in Mantes la Jolie, Meulan, Triel sur Seine, Conflans fin d'Oise, Eragny, Pontoise, Auvers sur Oise, l'Isle Adam, Chantilly and Senlis.

Those fast trains use almost only existing rails. The only rails that do not exist yet are: from Beaumont sur Oise to Senlis, from Eaubonne to Garges les Gonesse and from Goussainville to Roissy.

- The transport offer is completed with a North to South axis, using fluvial transportation with a touristy role. A boat shuttle with bicycle storage would go from Poissy to l'Isle Adam, going through Conflans fin d'Oise, Cergy-Pontoise and Auvers sur Oise. Three stops would be created in remarkable places inside Cergy-Pontoise: the Axe Majeur, Port Cergy and Old Pontoise.

- Bicycle paths would also be created, with a tourist and leisure goal, along the river and into the Natural Park of Vexin Français. These compliment existing paths in the area.



1. Key concept : The arrival of the A104 as a primer of the new structure

Current situation :

Today, we notice that the agglomération is structured by two main centres : Cergy – Préfecture and Pontoise. Cergy-Préfecture is presently the main pole, due to its commercial, administrative and cultural functions, which it was granted as the “center” of the new town.

The Oise delimitates the city whilst the A15 separates the two poles.

This wall effect is complemented by the high speed nature of the N184 circumventing the both Cergy and Pontoise.



The impact of the arrival of the A 104 :

The arrival of the A 104 will turn the South – East part of the agglomération into a more interesting area for economic and urban, by enabling an easier link between Versailles, Cergy and Roissy. Through this movement of new major economic forces, Eragny and Saint-Ouen l’Aumône will become more important as local centers and regional junctions.

Our idea is to reinforce this natural trend. This new structure also transforms the place of the Oise inside the agglomération : a new strategic area emerges in the middle of the 4 centres, along the Oise. This area becomes therefore the natural center of the agglomération and a place for new projects.

The arrival of the A104 will also enable the N184 to have a new role as an internal main road with the inter-city traffic moving to the A104. Several exits will be created to link the A104 with the whole agglomération.



Cergy – Pontoise public transport service (existing and proposed) – Cergy becomes linked to the whole North West Part of the Ile de France region

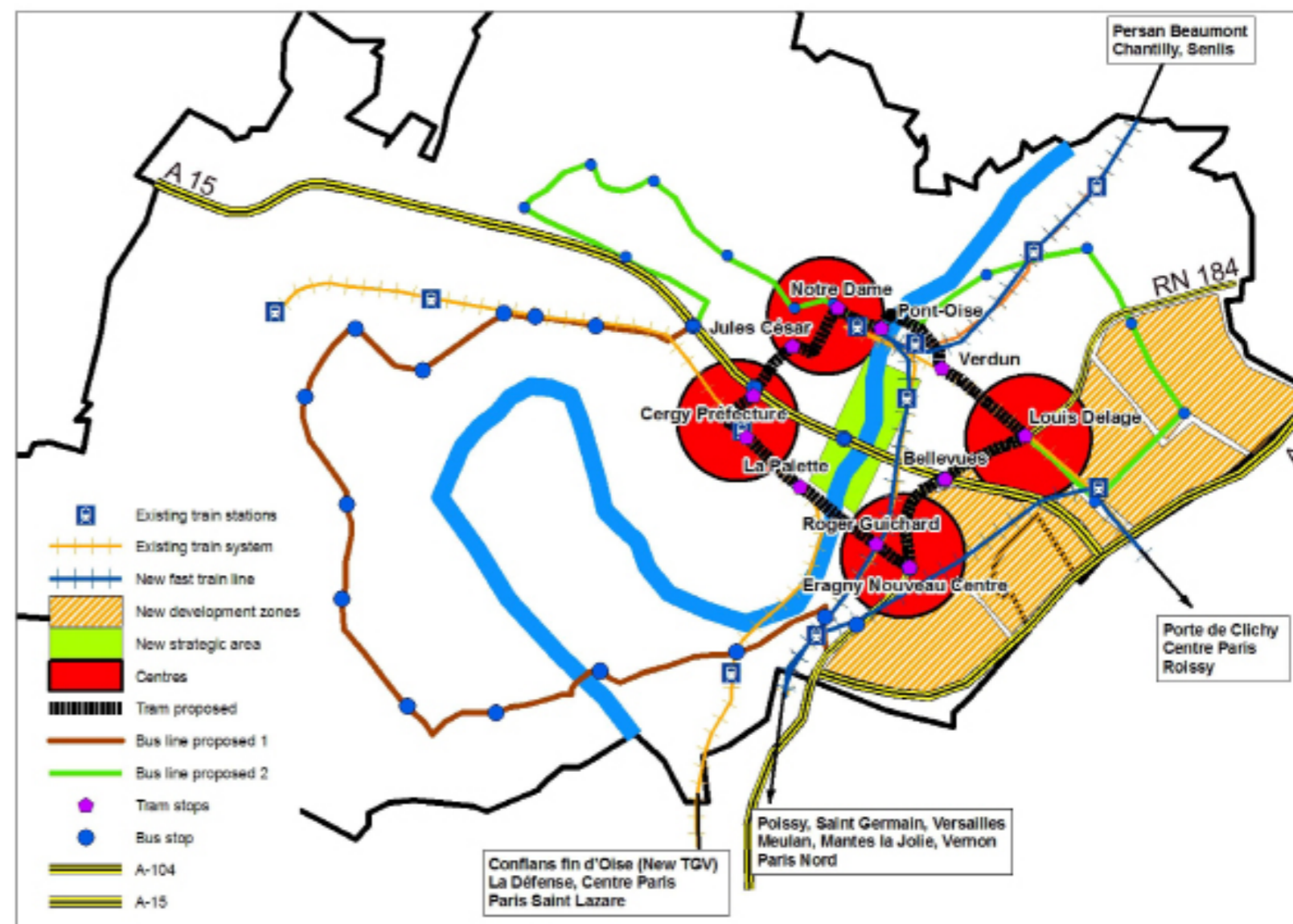
A new transportation system to adapt to this new structure :

The objective is to reinforce the 4 centres, but to make them complementary, so that they don't directly compete with each other. The complementary centres will be linked together by an efficient public transport link. We chose a tram, because it's less noisy and less pollutant than a bus, and has a greater capacity and visibility, aesthetically defining the centre. The tram will run on existing roads of the agglomération, including the N184, which can be transformed into a boulevard. The new tram will enable a fast link between all major stations and televisions showing the timetable of the RER and Transiliens of both stations will be installed at all stations so that the inhabitant can take indistinctly the train from Pontoise or Cergy – Préfecture station, etc.

This tram line is complemented by two fast bus lines (that complete but not replace the existing bus lines of the agglomération), that link the centres to the rest of the agglomération.

Cergy-Pontoise becomes a central area in the Ile de France region :

The proposed regional transport system combined with the internal transport system enable Cergy-Pontoise inhabitants to be efficiently linked not only with Paris, but also with the whole North part of Ile de France, as well as the rest of France with the arrival of the new TGV line in Conflans Sainte Honorine. This expands the relative space of the Ile de France in terms of its functions as a competitive global city.



2. Strategy : Implementing a Master Plan

The layout of the urban fabric shows the mixture of block sizes and possible aesthetics between the different areas covered by the tram. The tram itself establishes a new network for unifying the different areas in the new center whilst simultaneously joining these to the regional transport network spread throughout stations along the route. The tram also works at an agglomeration level as evidenced by the number of public buildings located near the stations and the route's integration with existing bus routes.

The expansion of the city center into four poles creates a new centrality along the river. This incorporates the Oise into the future fabric of the city placing it and connections over it as important elements in the urban structure. The Oise, along with the A104, help break the strong axis of the A15 allowing for a new urban structure that can better balance the economic, social, and aesthetic possibilities found in Cergy-Pontoise. New development will therefore not be confined to the areas along the A15 or to Cergy's periphery, but will instead be located within this expanded center and the areas within it.

Specialized roles of centers (according to their current characteristics)

Cergy Prefecture:
Administration and Education As key functions seen through Monumentality, Public nature, and original post modern design



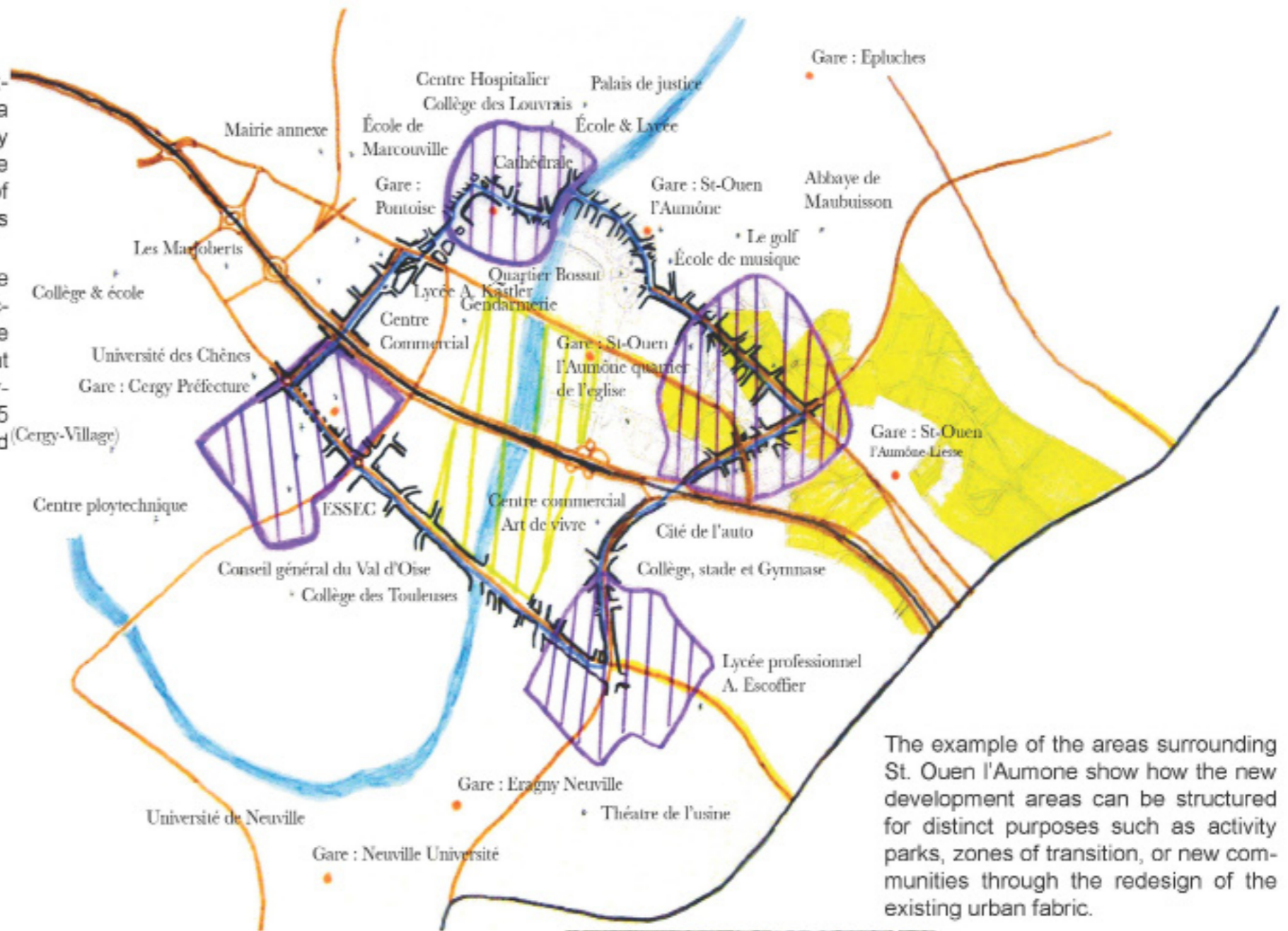
Pontoise:
Shopping, romance, and 'cool'. As key functions seen through Medieval layout, small spaces, and Impressionist ties



Eragny:
Transport and Mixed Use As key functions seen through Office/Habitation land use, tram links, and new nightlife and restaurants venues



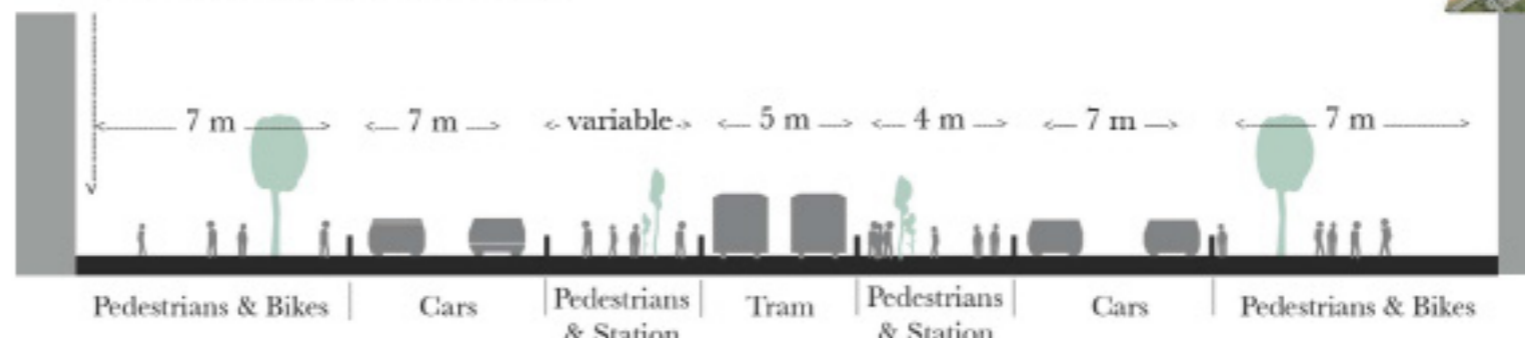
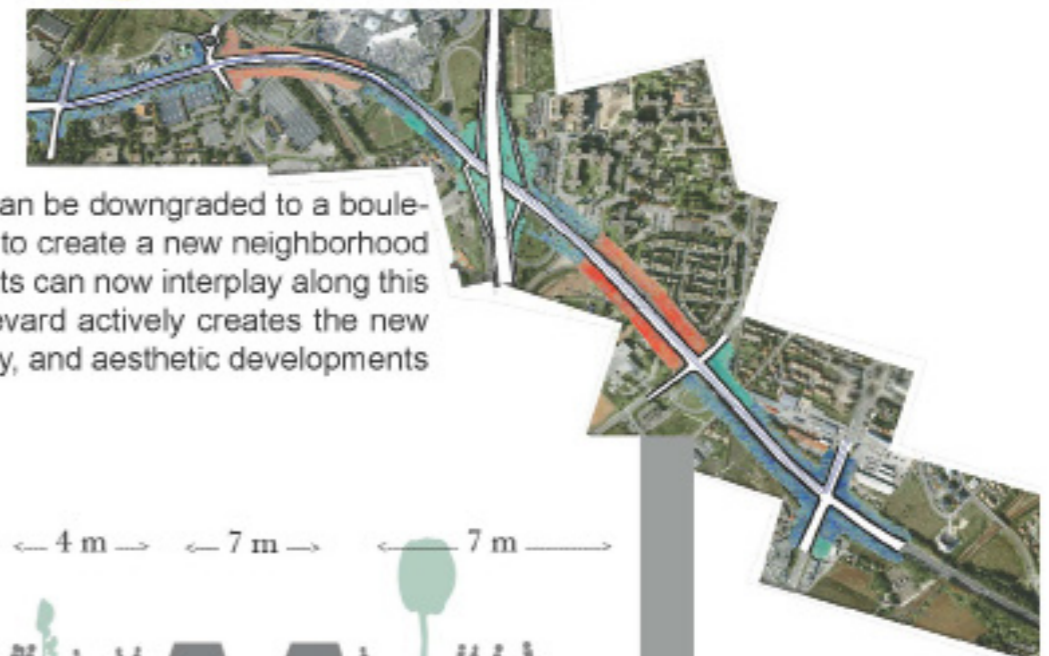
St. Ouen:
Office center and multicultural activities As key functions seen through middle size grade 'A' offices and shops



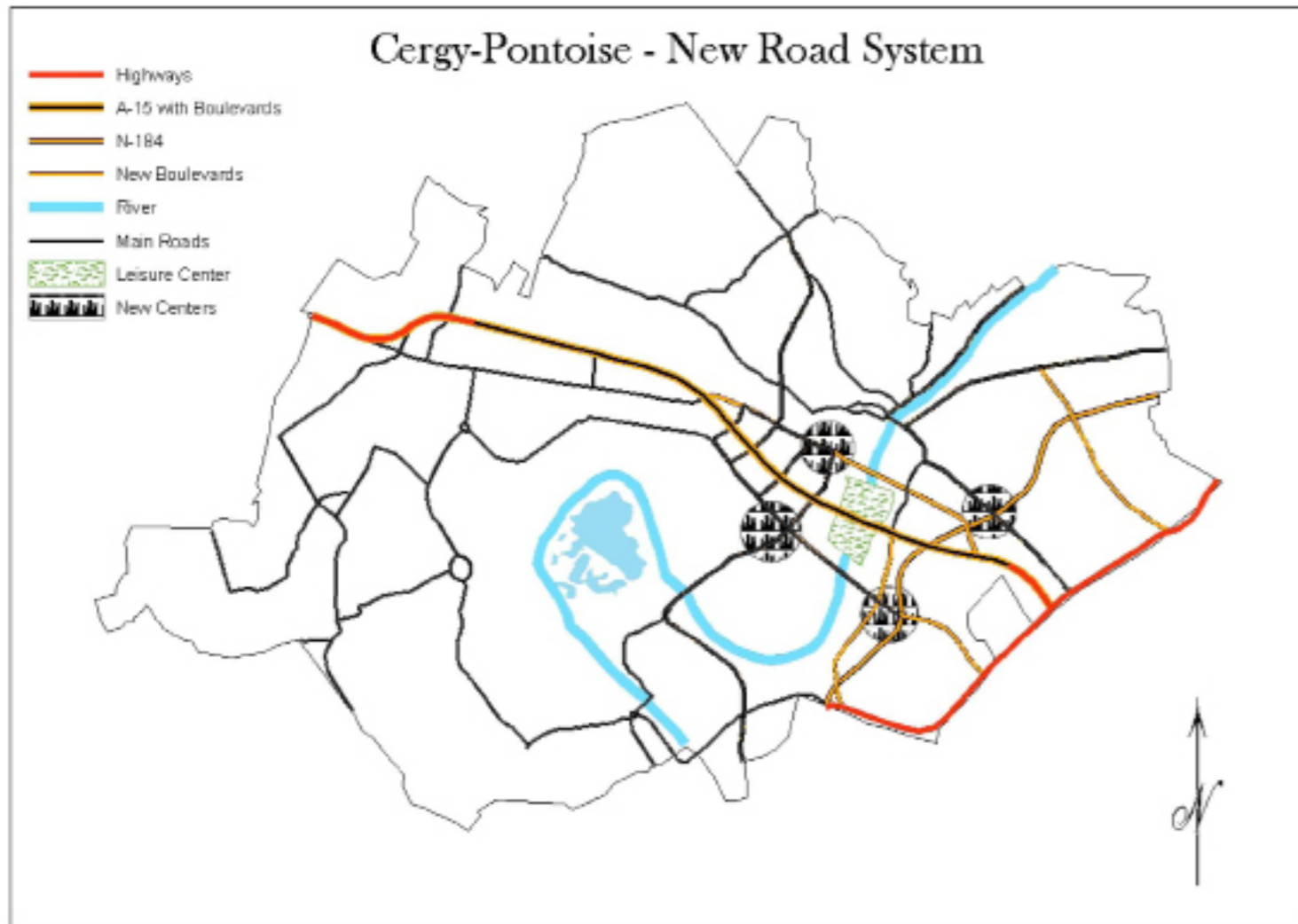
The example of the areas surrounding St. Ouen l'Aumone show how the new development areas can be structured for distinct purposes such as activity parks, zones of transition, or new communities through the redesign of the existing urban fabric.

N184: New Connections, uses and role as a local space for integration

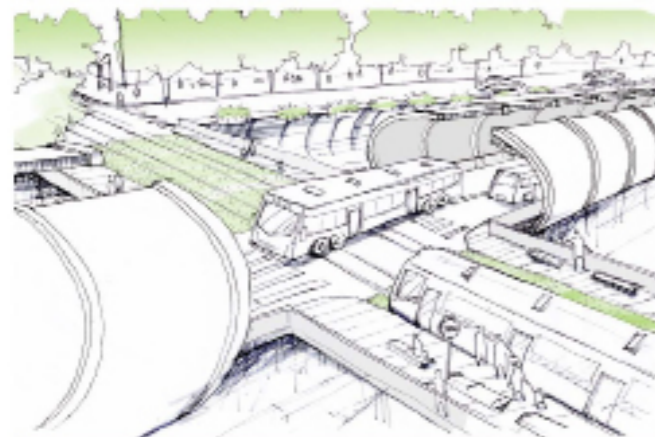
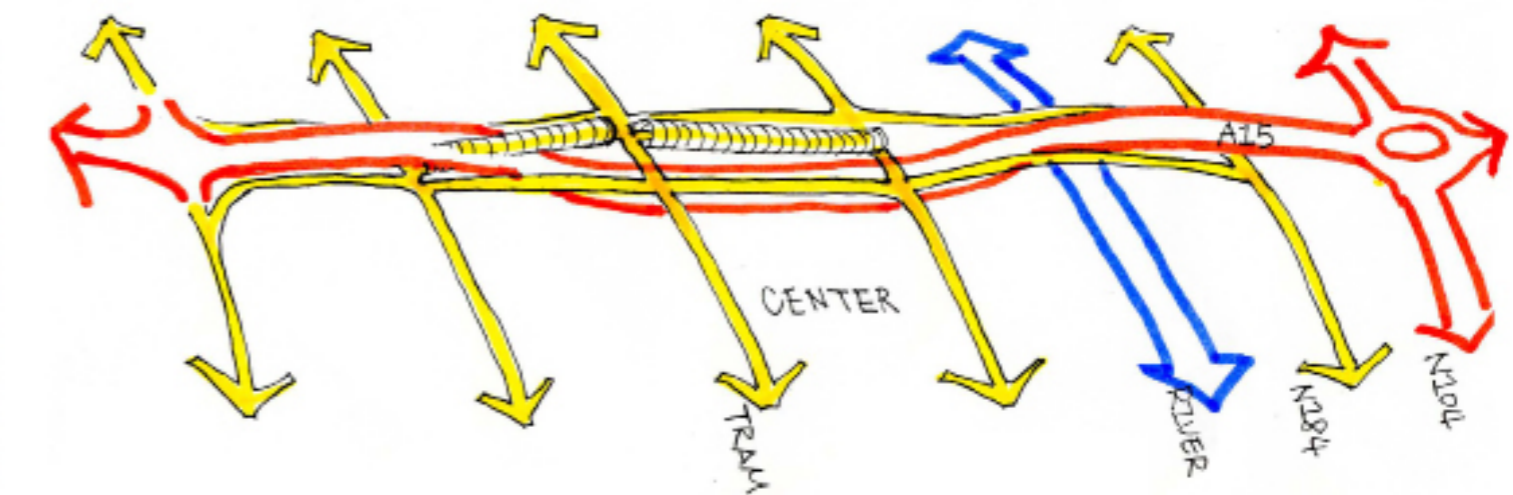
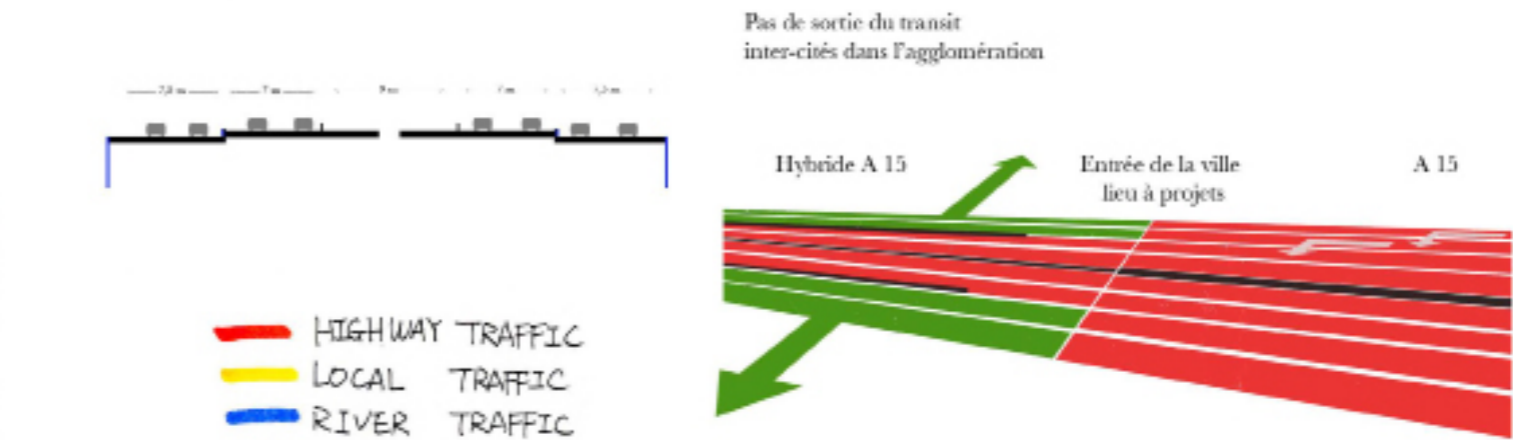
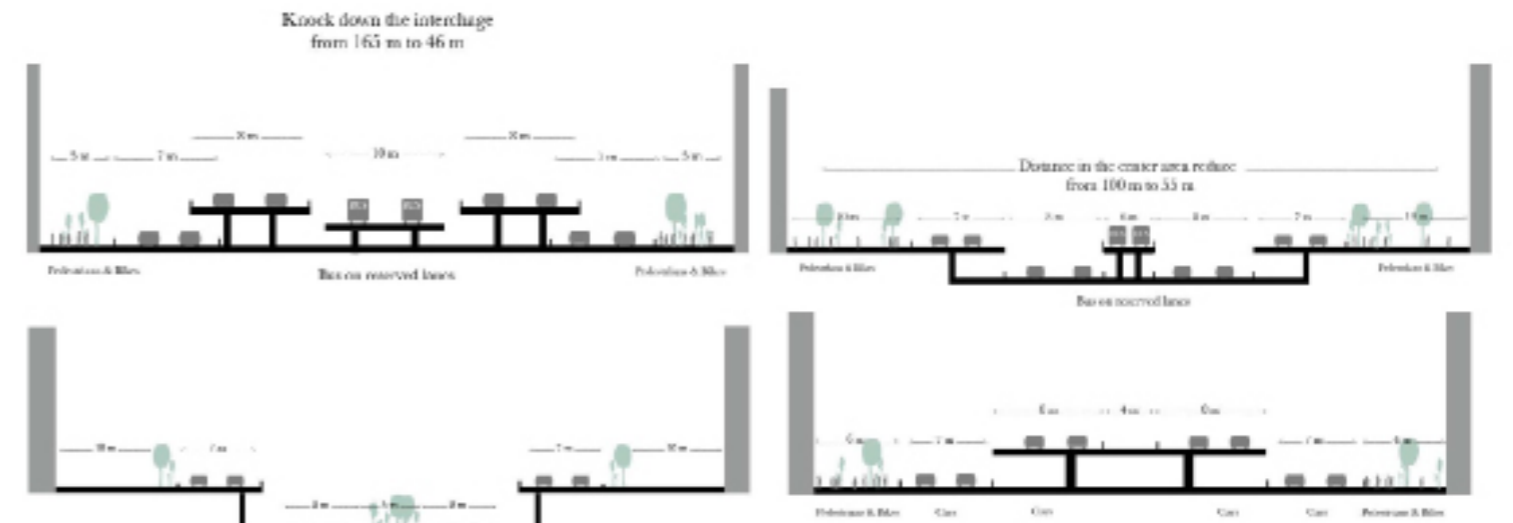
The cross-section and aerial view show how the N184 can be downgraded to a boulevard whilst taking advantage of the existing right of way to create a new neighborhood dynamic along it. New office and residential developments can now interplay along this axis joining Eragny and St. Ouen. In this way the boulevard actively creates the new urban structure whilst favoring new economic, community, and aesthetic developments giving Cergy-Pontoise a new image.



3. Redefining Infrastructure: The A15 as a Hybrid Highway

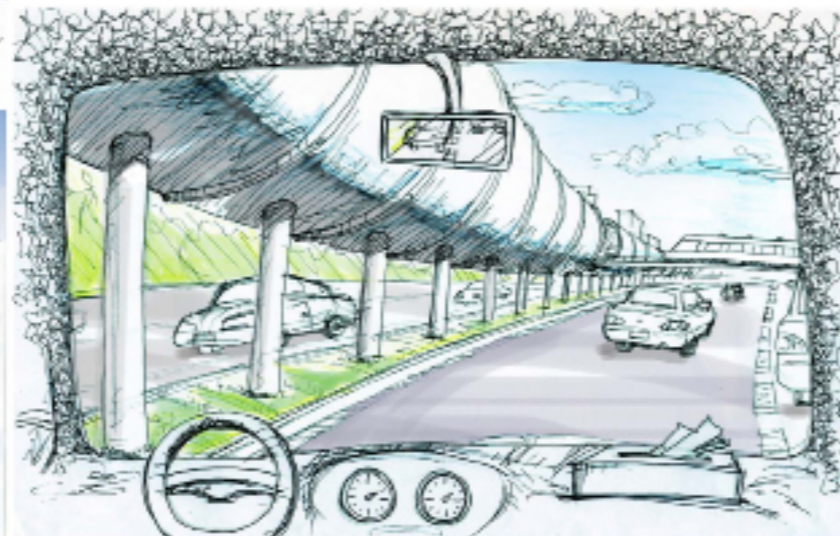


The A15 will become both Boulevard and Highway Hybrid. 2*2 lanes will be dedicated to the through traffic, without exit in the agglomeration and will continue the fast access it now provides with Paris and Normandy which is of interest to through traffic and the activity parks (the only exit that will remain will be the exit n° 12, near the activity parks in the North West of the agglomeration). The internal traffic will move to the boulevard to create along the A 15. This boulevard will be physically split from the A 15 and will be at the same level as the city, to enable connexions with the transversal road.

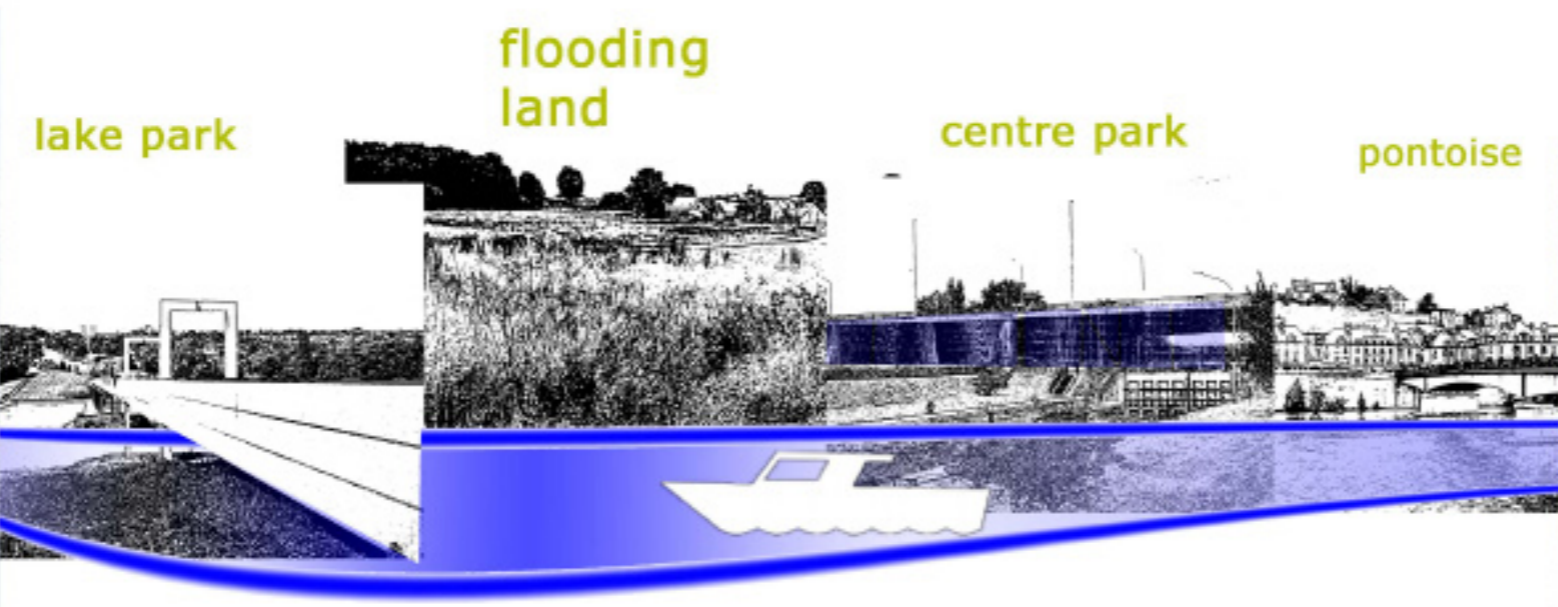
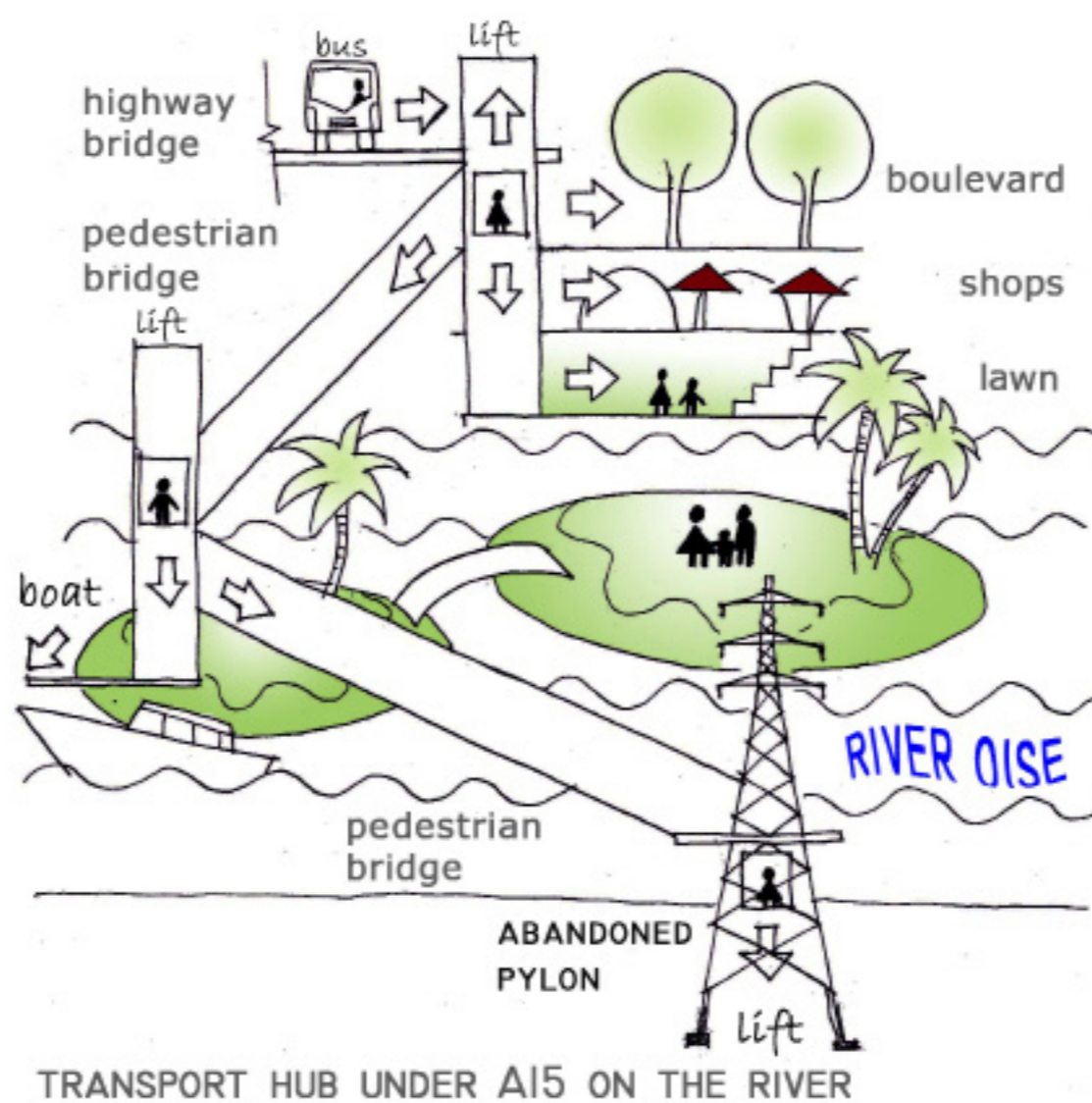
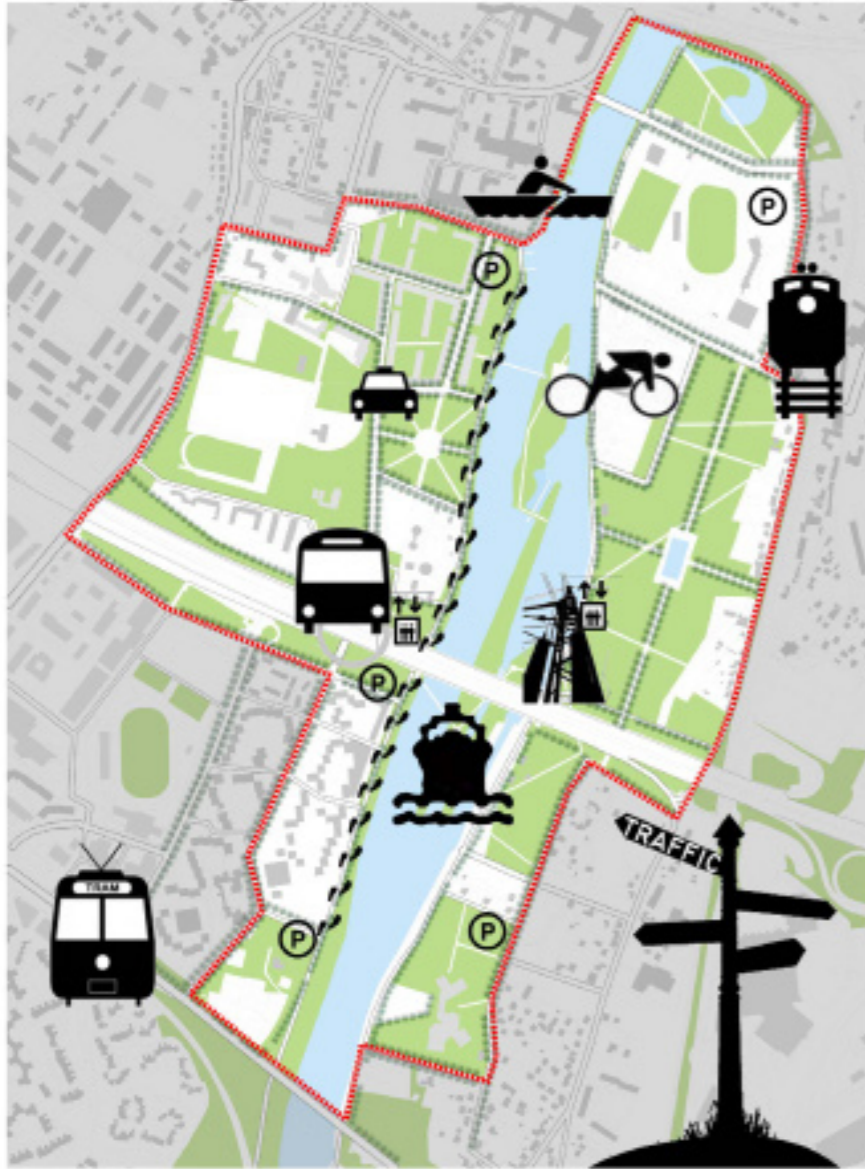


Improved visibility from the A15 creates a 'showcase' for the city. New elements and improved elements along the A15 updates the look of this historical feature meaning that this infrastructure is redefined as a component of the city's new identity.

Public transport is favored via individual lanes and traffic flows separating it from both local and through traffic for added efficiency.

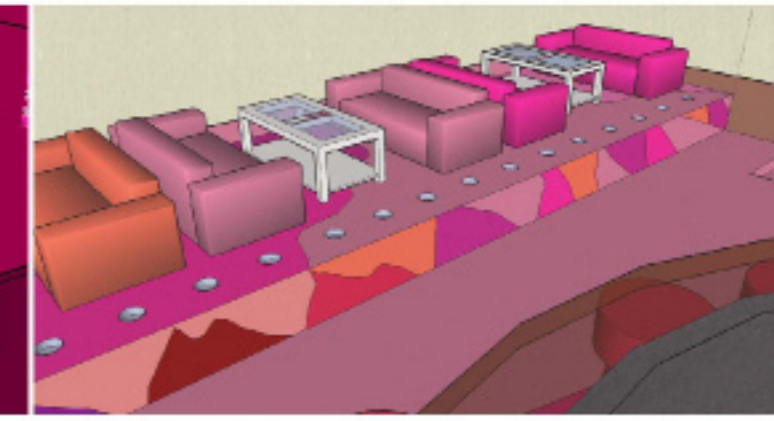
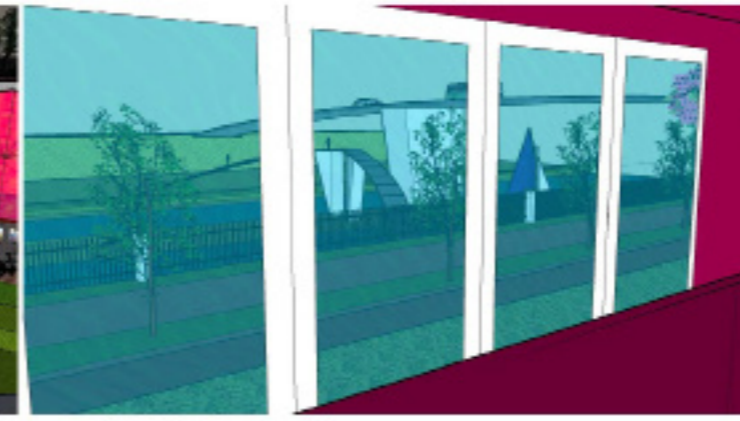
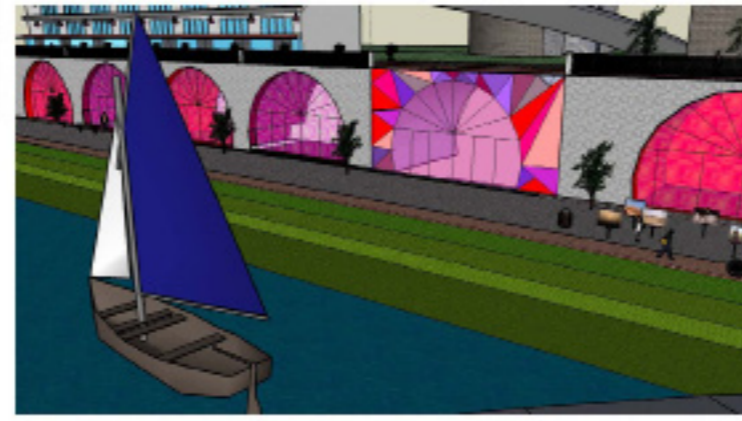
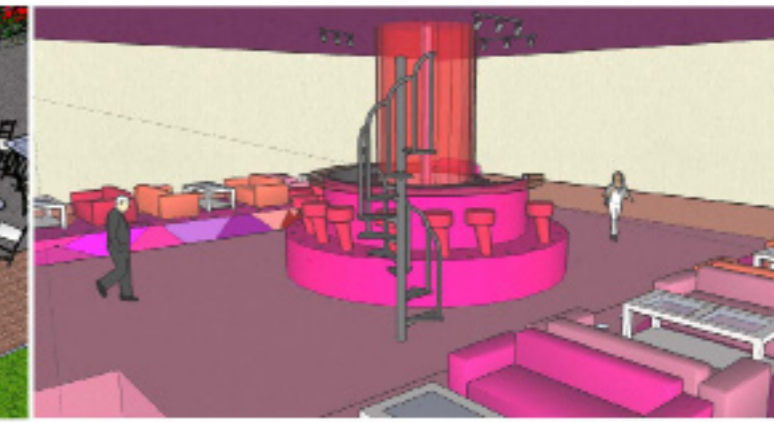
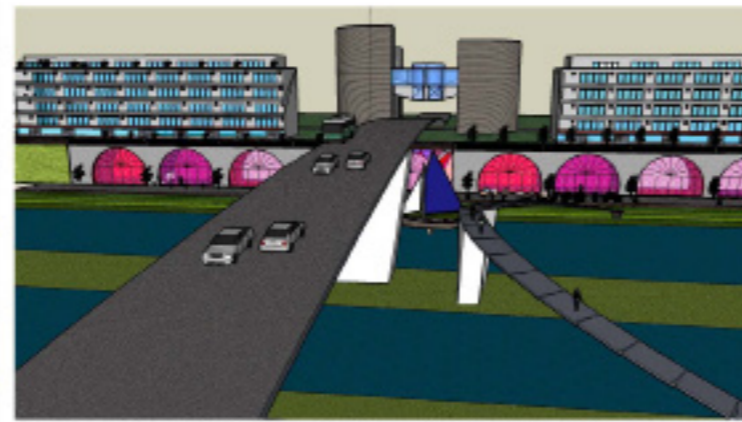
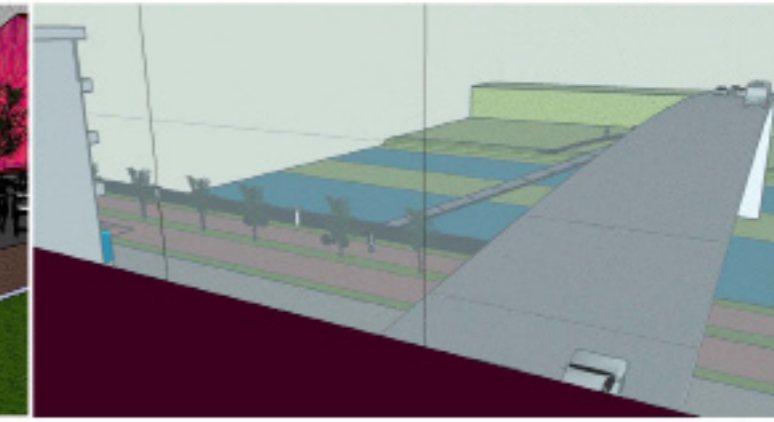
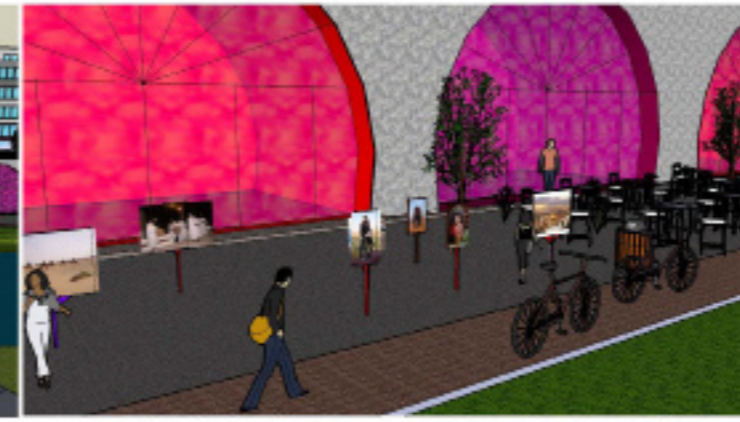


4.1 Living the New Town

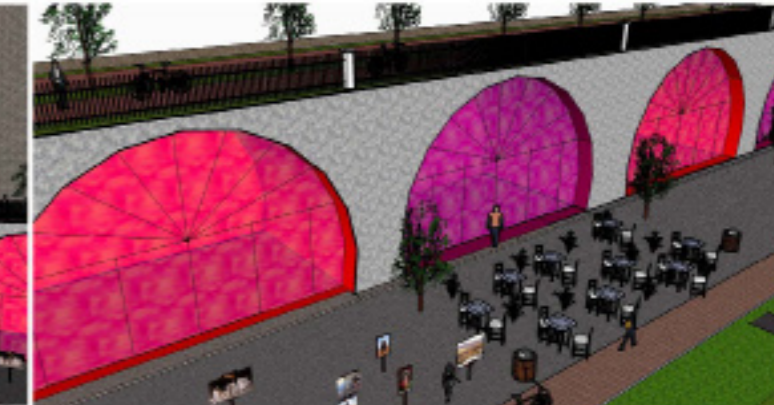
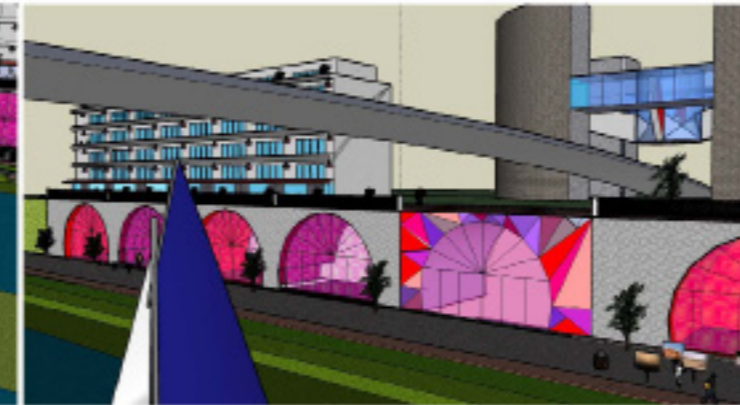
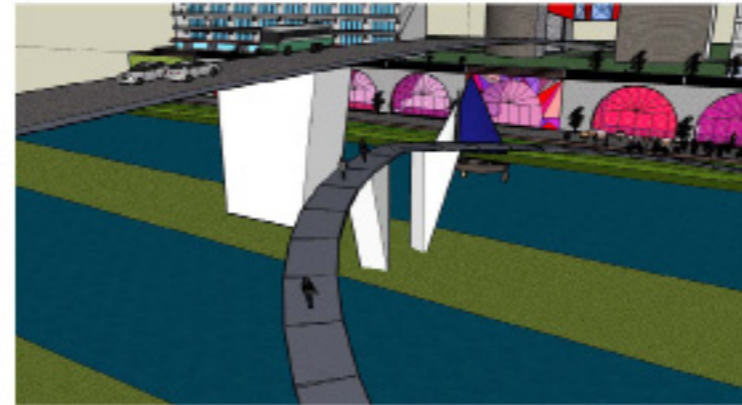


DIVERSIFIED LANDSCAPE ALONG THE RIVER

4.2 Living the New Town



With the new polycentric scheme, the Oise becomes the new center of the city. It has been decided to take advantage of the natural beauty of the site to create a new center in the middle of the 4 poles. This center is focused on leisure and includes green spaces, archways and cafés, as well as spaces dedicated to sport activities. It will be surrounded by mixed use areas, with high quality housings (to rebalance the housing offer in the agglomeration), grade 'A' offices, and a hotel.



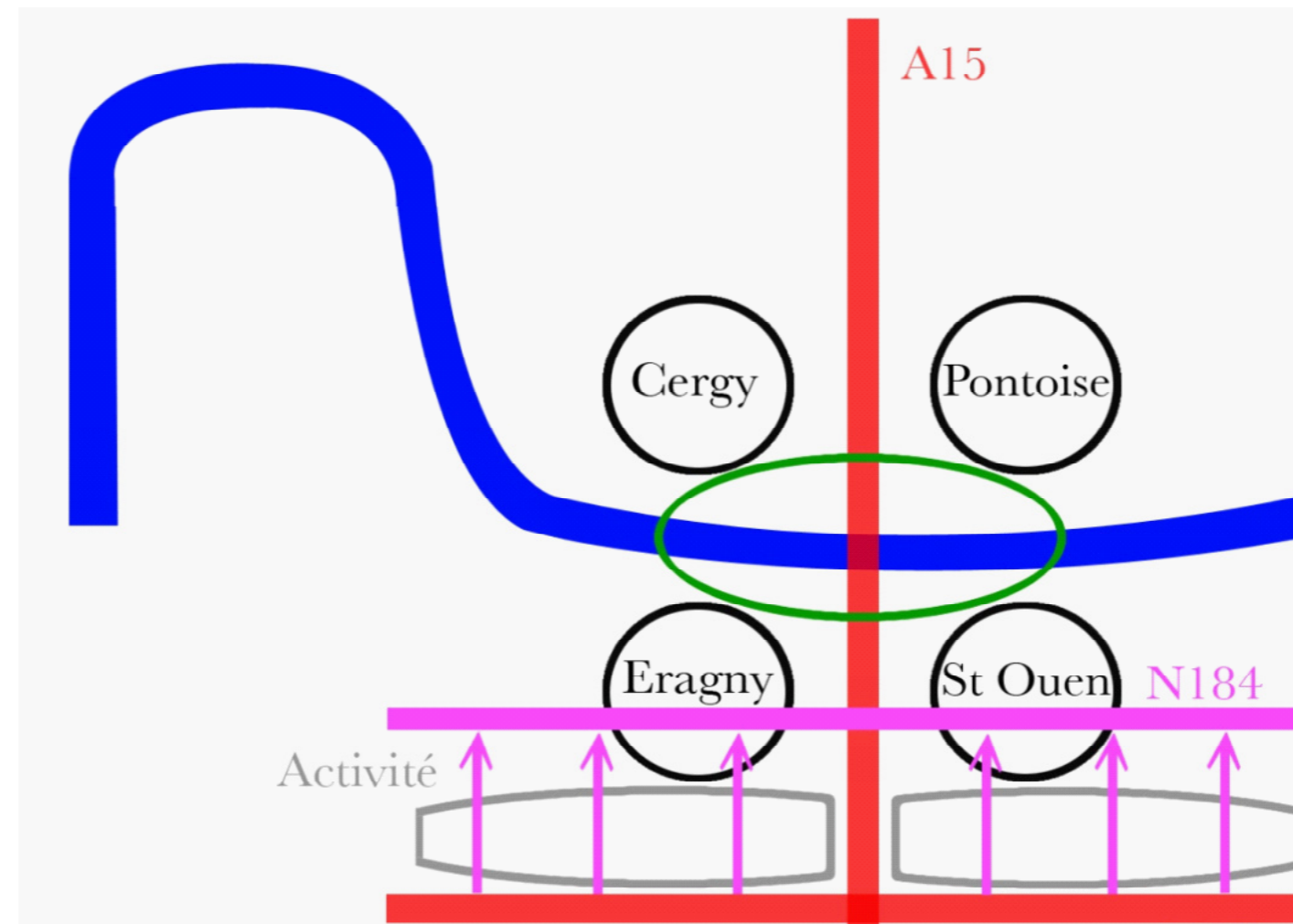
Extracts from the final presentation Team A

The emergence of a new center



Extracts from the final presentation Team 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



Team

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

a network for major infrastructure in Cergy-Pontoise

problems posed by existing infrastructure



a lack of efficient internal links overtaxes the A15 highway, which must support significant intra-urban flows, slicing the agglomeration in two and sterilizing the urban feel and function of downtown Cergy-Pontoise.

public transit lacks easy and regular connections, inciting city-dwellers to take the car for most trips

the segregation of different mobilities in downtown (thanks to the presence of the highway) destroys urban legibility and disadvantages pedestrians and cyclists.

high-tension electric power lines prevent a real "urban life" to develop in the area since buffer zones must be maintained for security

proposed interventions



the installation of a road network structured by four east-west boulevards helps manage different types of mobility, permitting the A15 to be transformed into an urban boulevard



...reinforced by the gradual installation of a tramway network



...punctuated by a "blue framework," a network of water elements that establishes strong elements of identity and wayfinding in the city



...and links the centers of Cergy and Pontoise by bringing citydwellers closer to the Oise River

from a highway to a multi-functional network: toward an urban network

before



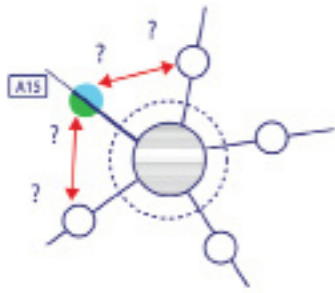
after



RES'EAU

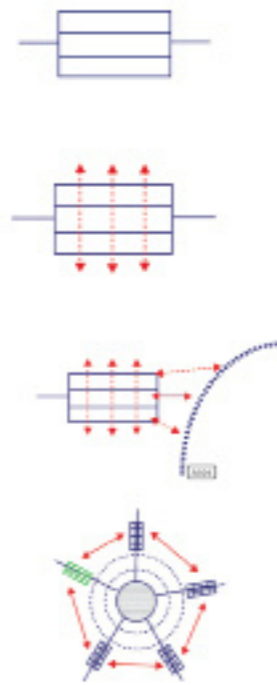
construction of a multi-functional network

before



- 1| heavy congestion on roads to Paris
- 2| lack of internal links between the centers of Cergy-Pontoise and other cities in the conurbation
- 3| the A15 highway divides the two centers -- Cergy-Préfecture (administrative) and Pontoise (historic)

after



- 1| install a road network structured by four east-west boulevards to diffuse the traffic to enable the transformation of the A15 highway into an urban boulevard
- 2| connect existing north-south axes with the east-west boulevards to create a grid
- 3| establish new connections to the Francilienne extension to the east to alleviate the traffic passing through the center of the conurbation
- 4| build from the internal network to establish connections to other points in Ile-de-France

networks in Cergy

before



roads



public transit



bike paths



water

after



proposed multi-functional network



RES'EAU

four boulevards, each with a different "water" identity



boulevard des impressionnistes

widen the existing boulevard from 1x1 lanes to 2x2 lanes in order to support existing pass-through traffic on the A15.



transition from natural to urban landscaping along the boulevard (passing from 60 km/h to 50 km/h) from west to east. a "green wall" buffers the RER line from passing traffic. pedestrians and cyclists on a single side (north).



once in Pontoise, the boulevard forks into two one-way roads. speed is limited to 40 kh/hr.



boulevard des fontaines lumineuses



the former A15 takes the name of its new central fountain and becomes the "boulevard of light fountains."



narrowing the A15 enables the creation of a pleasant visit of the central city. speeds are slowed. stoplights are installed at each new intersection.



boulevard des fontaines musicales

the boulevard de l'Oise also takes on the name of its "musical fountains."

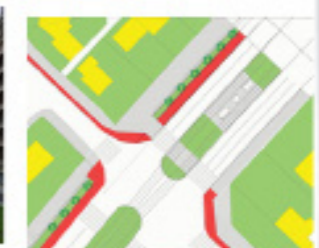
a water retention system links all the fountains along the boulevards.



boulevard des fontaines dansantes



space in the central green area is reserved for a future tramway, by first installing a bus-only lane.



RES'EAU

complete the public transit system with a tramway

existing services

RER - inefficient links between the two RER lines
- large distances between stations

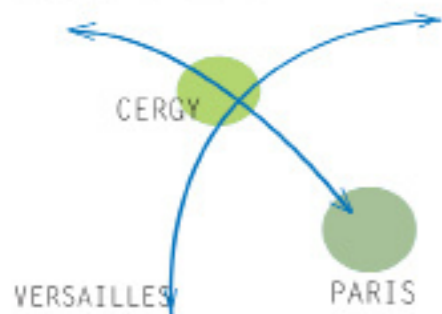


BUS - lack of bus service in the south of the conurbation
- absence of continuous bus lines in downtown

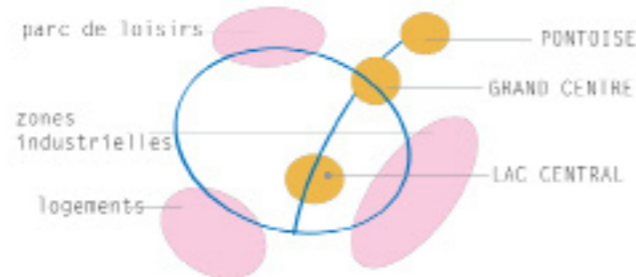


new services

RER +
better external links

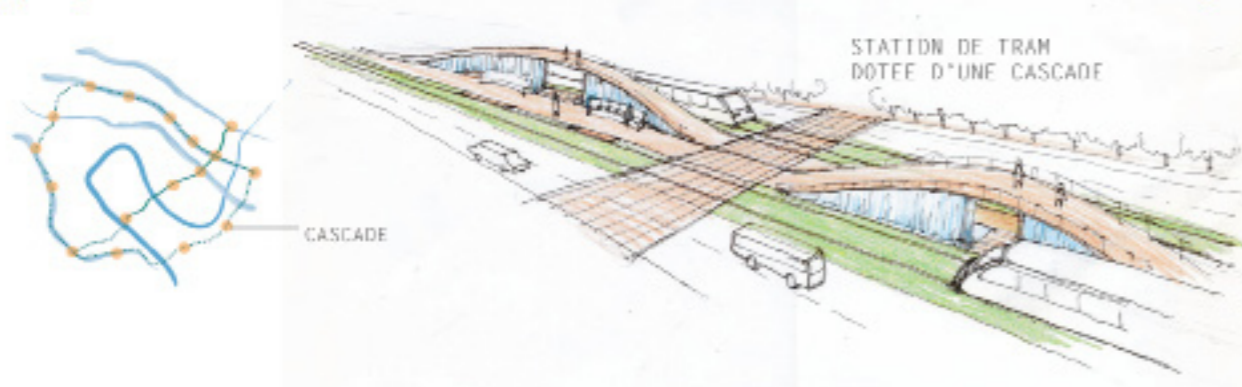


TRAM + BUS
better internal links



closer connections at multiple levels

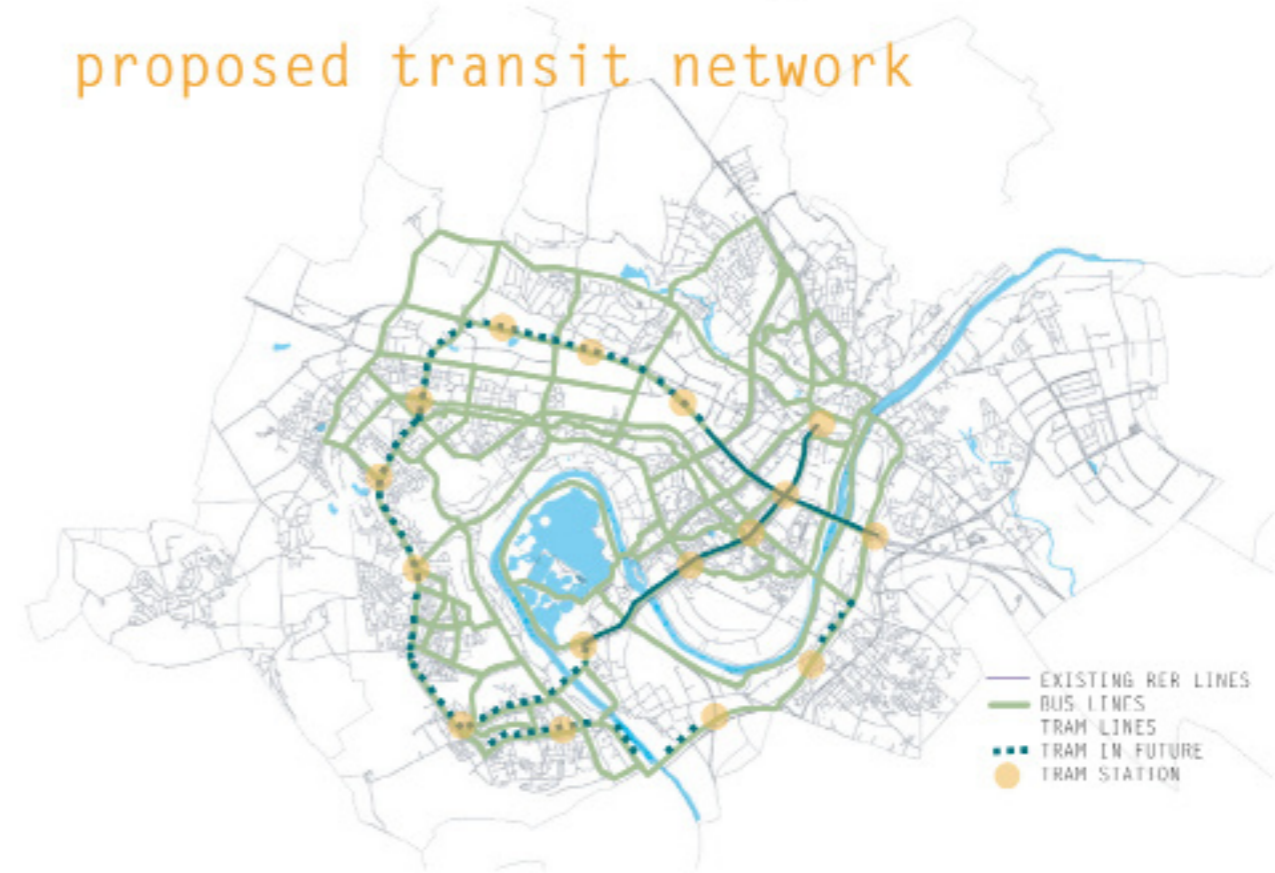
supply tram stations with a "water identity"



water network → identity for the conurbation

RES'EAU

proposed transit network

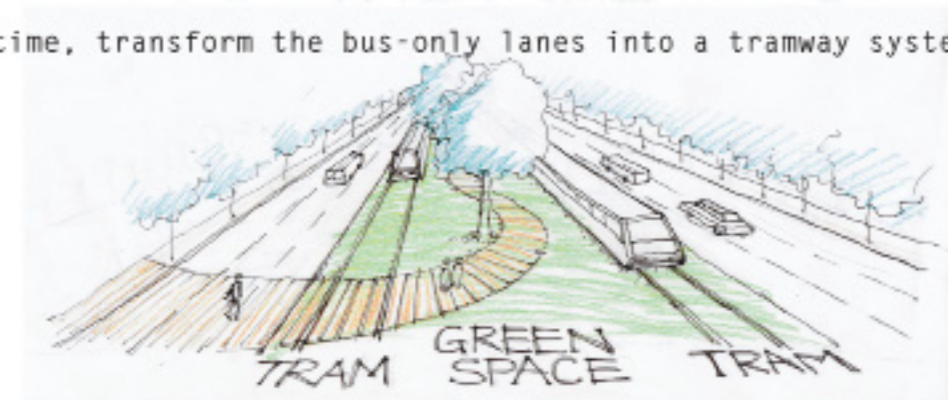


prepare for the tramway today

step n°1 | reserve space for the tramway by installing bus-only lanes in the center median along the principal boulevards

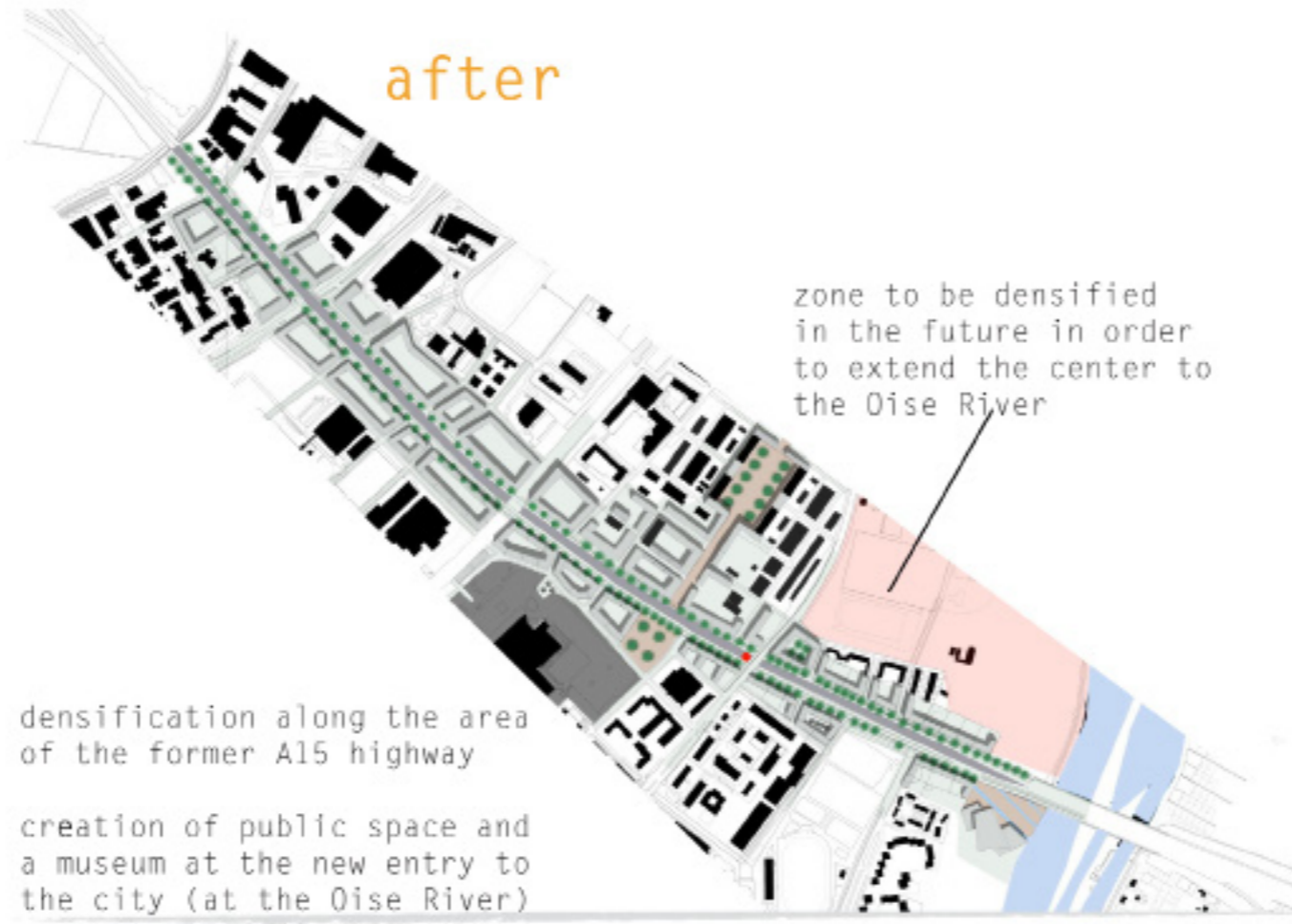
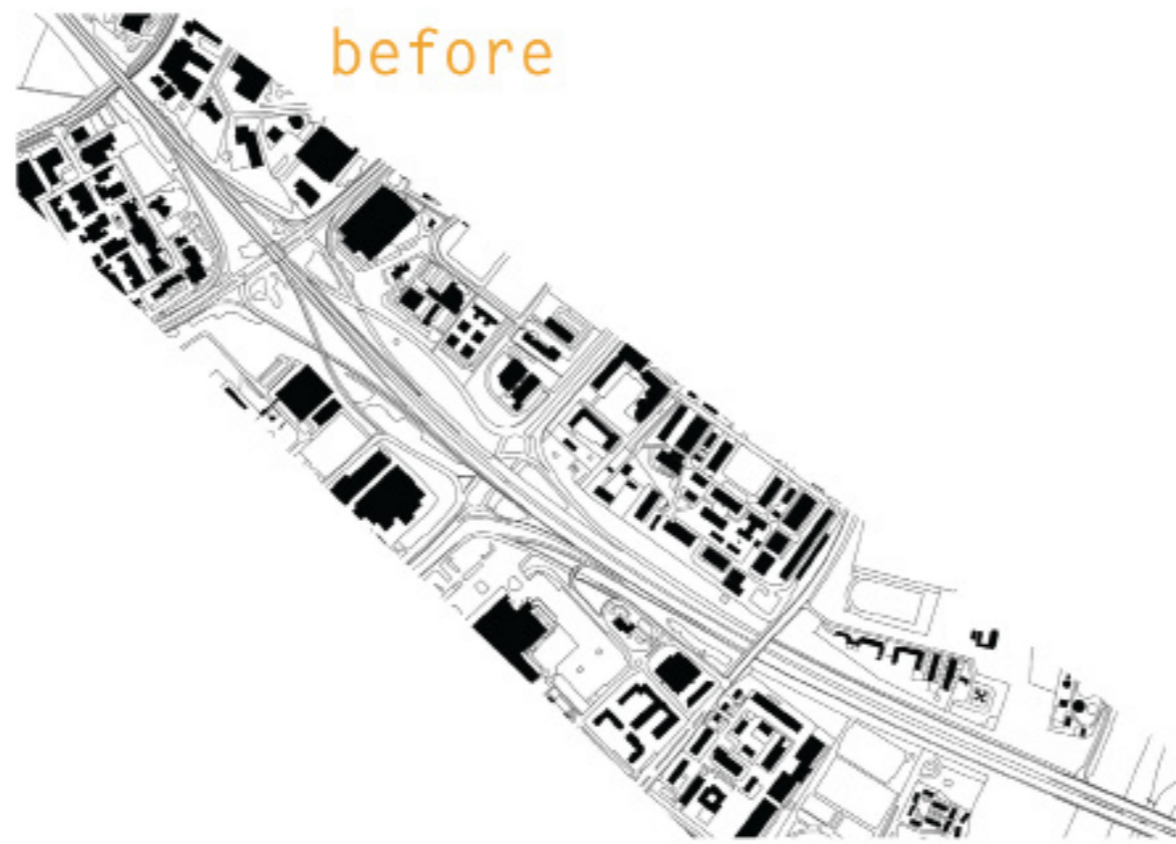
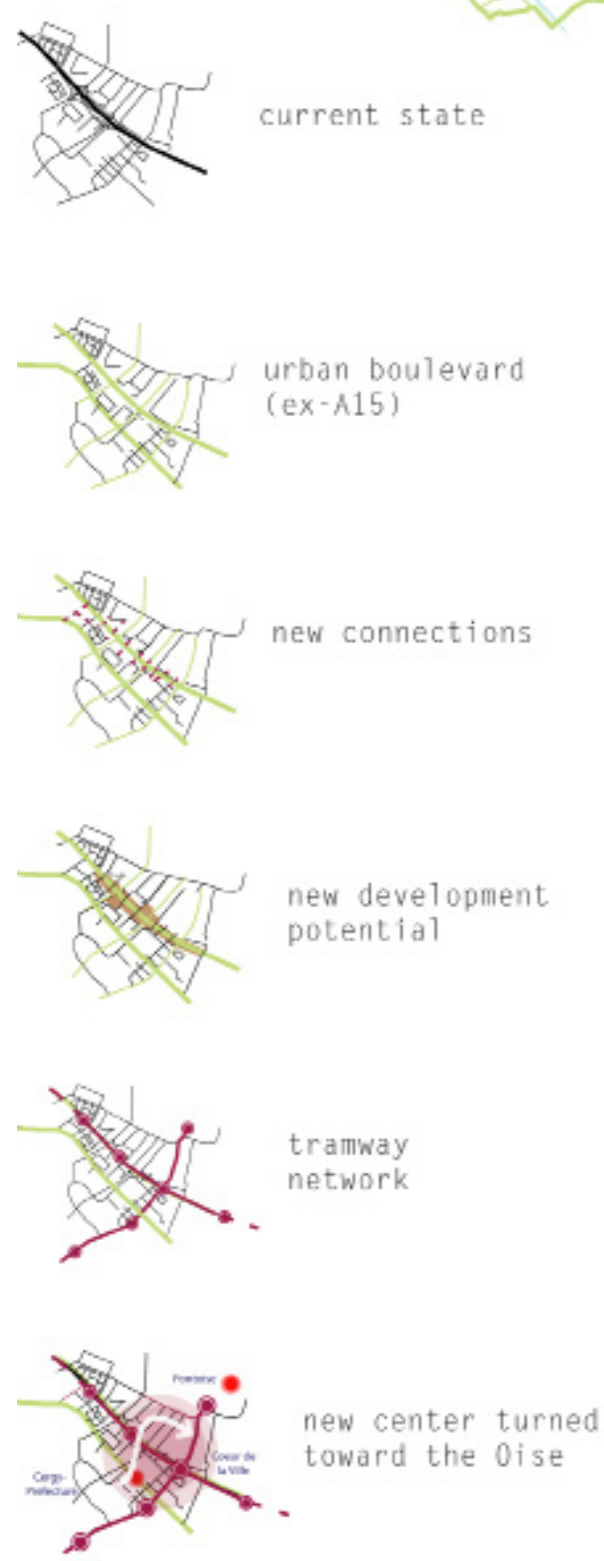


step n°2 | over time, transform the bus-only lanes into a tramway system

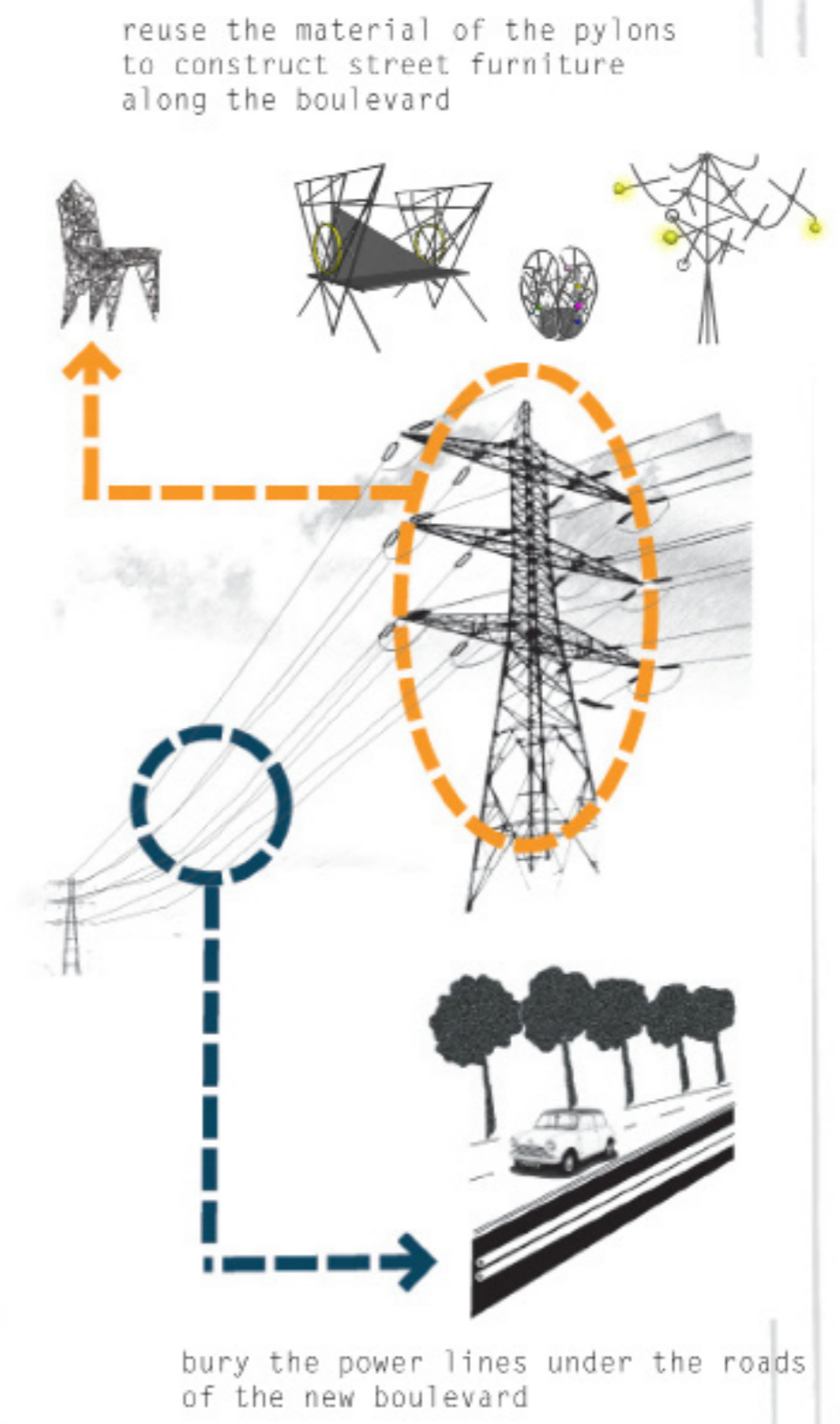


a new, densified center, turned toward the water

evolution of the center



future of the electric power lines

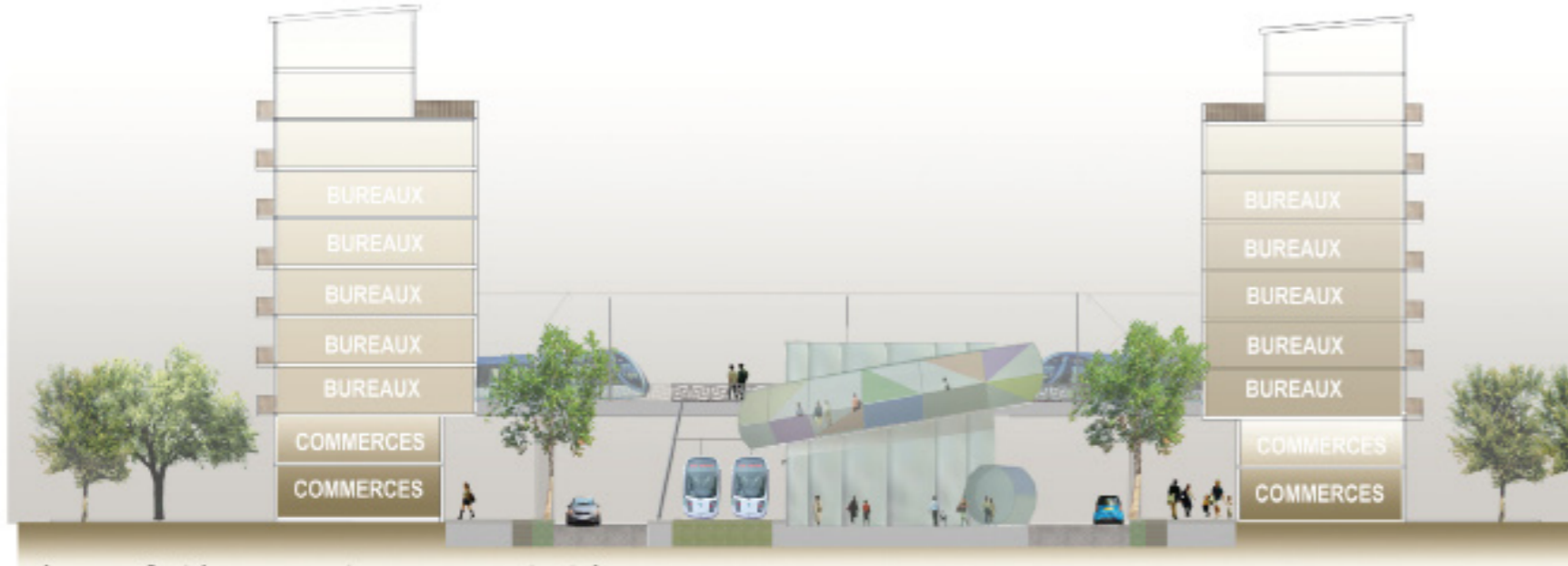


RES'EAU

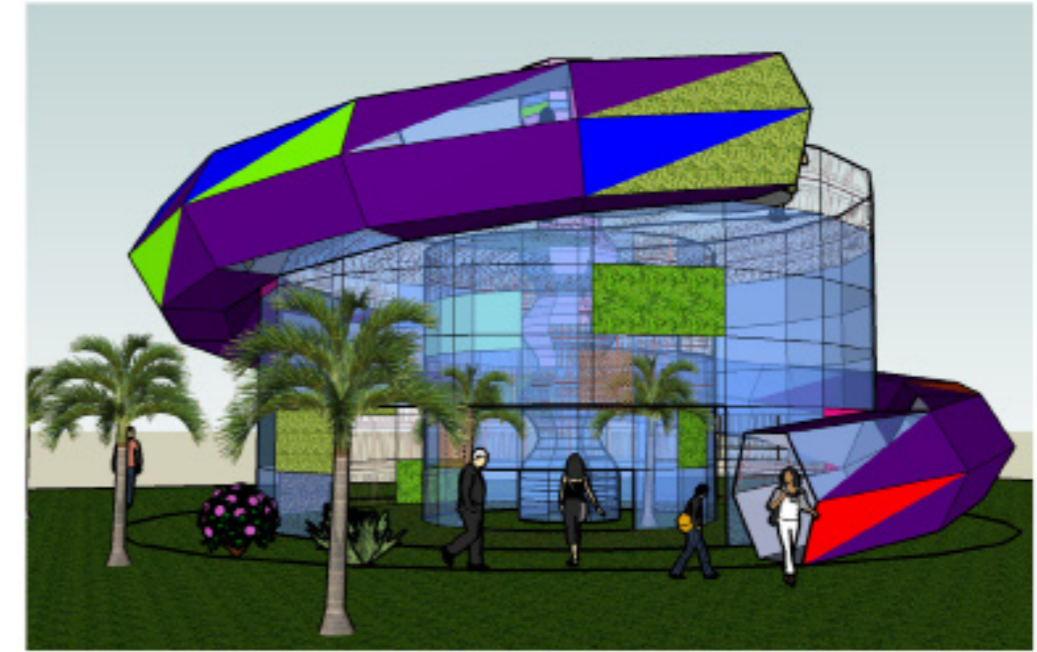


create new lively public spaces in the center of the city

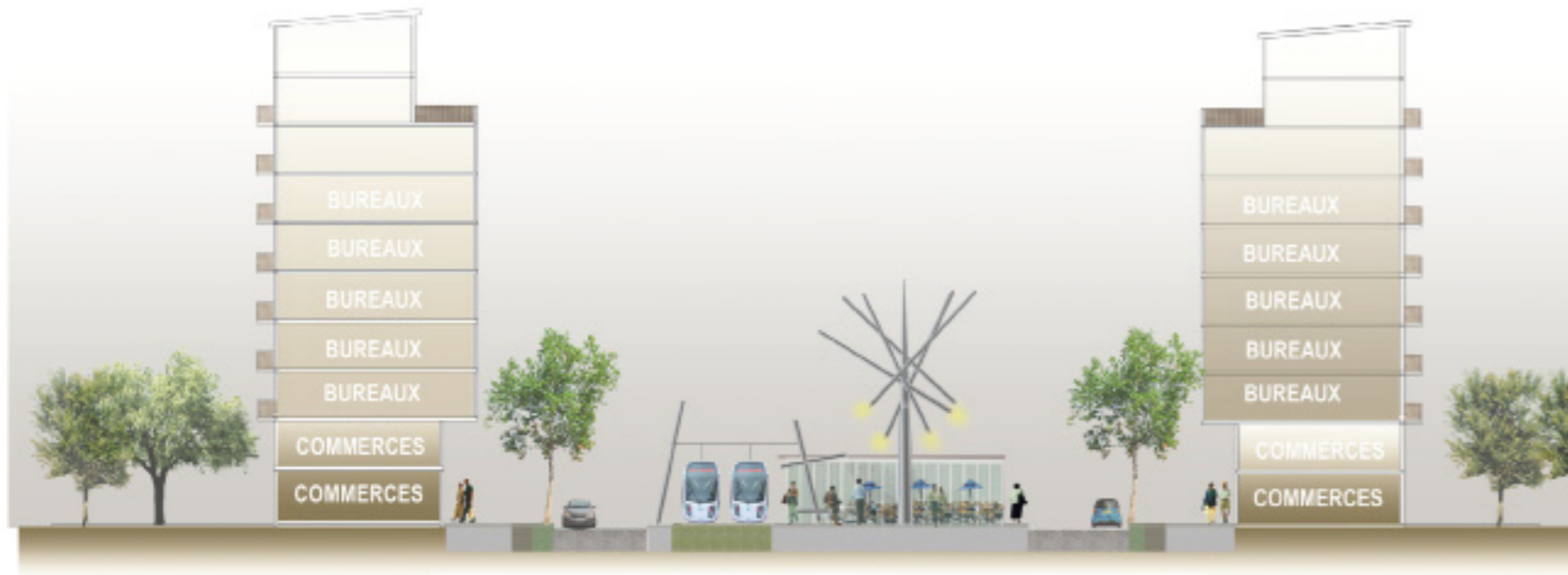
boulevard des fontaines lumineuses



view of the new tramway station



the new tramway station: connection between the two levels of the tramway lines



view of the new space created between the traffic lanes

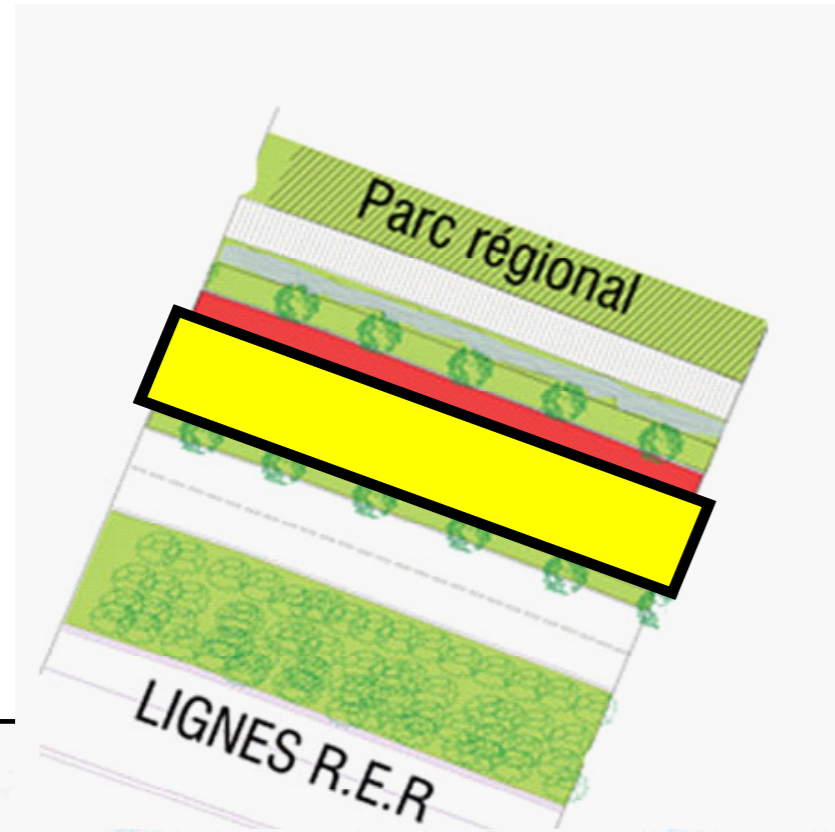
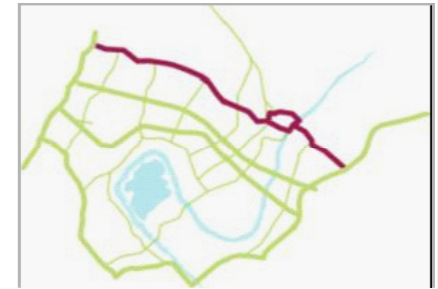


a lively public space that can welcome small shops, playgrounds, markets, kiosques, public gardens, swimming pools, skating rinks... so many possibilities!!

RES'EAU

Extracts from the final presentation Team 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).

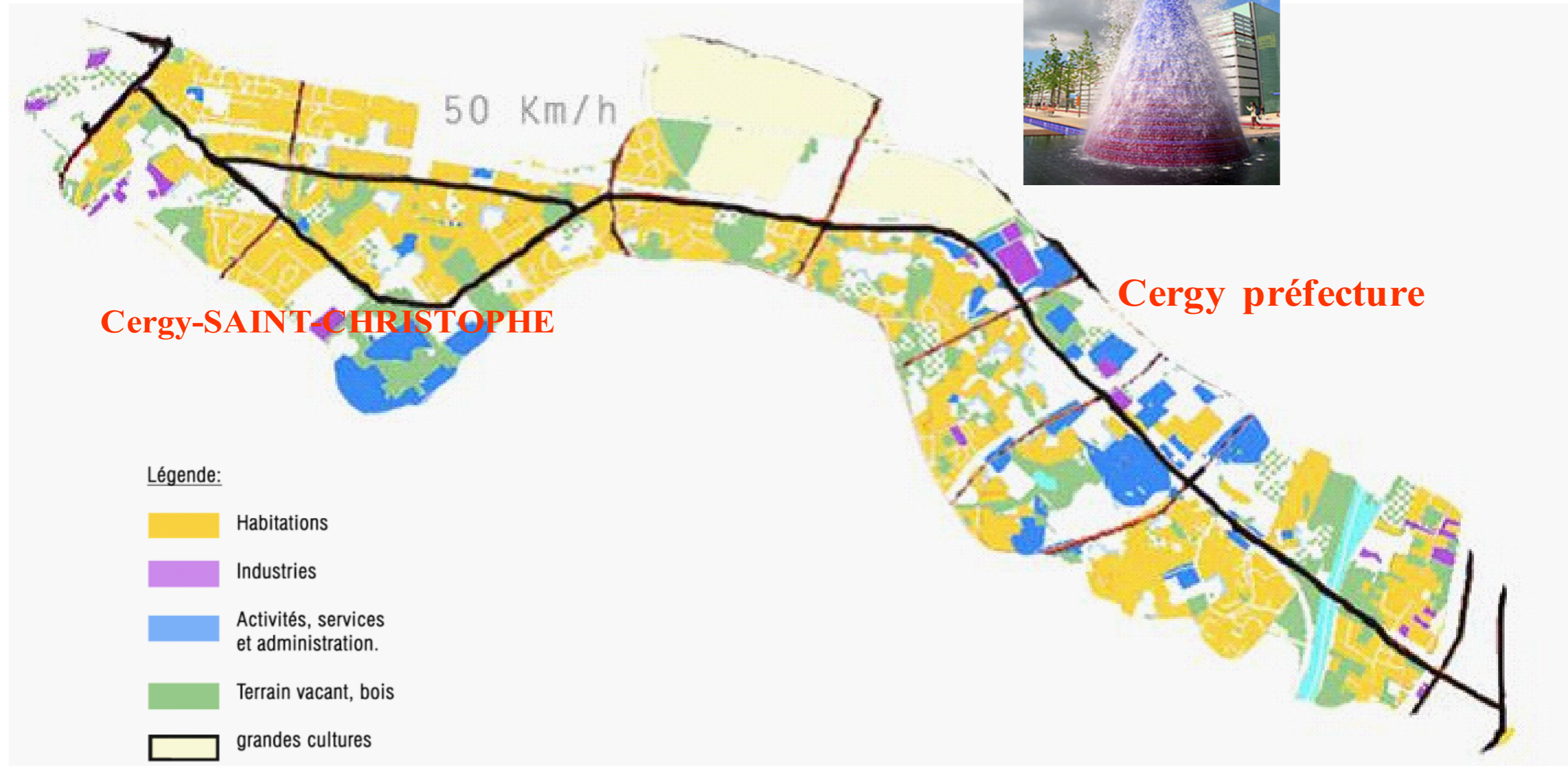
Le boulevard longe la ligne de RER, nécessitant une barrière verte.

Piétons et cyclistes d'un seul côté.



Extracts from the final presentation Team B

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

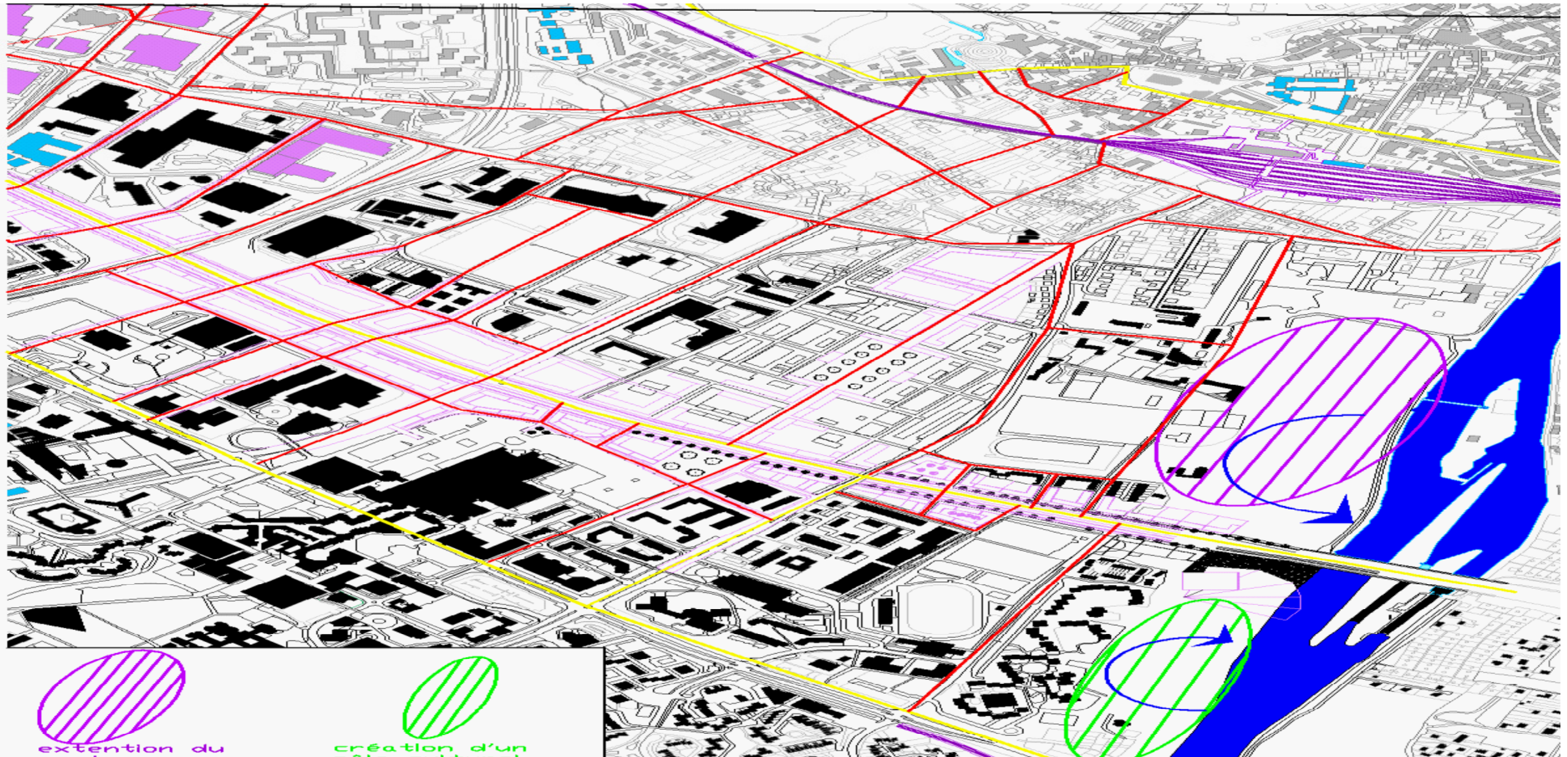


Légende:

-  Habitations
-  Industries
-  Activités, services et administration.
-  Terrain vacant, bois
-  grandes cultures

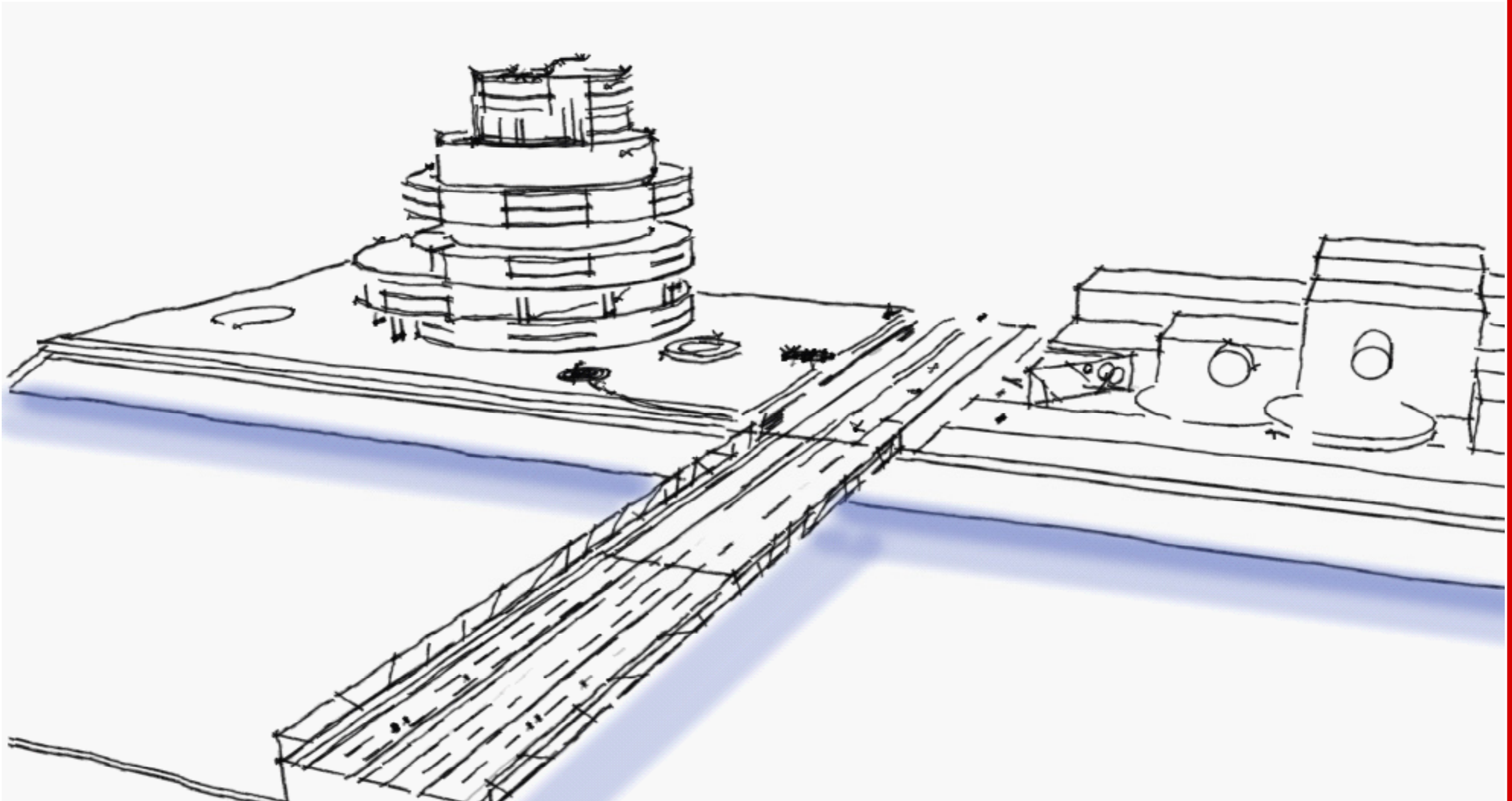
Extracts from the final presentation Team B

Mise en connexion des deux centres



Extracts from the final presentation Team B

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



Team

C



Nataliya 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



OUR VISION
2008 - 2050

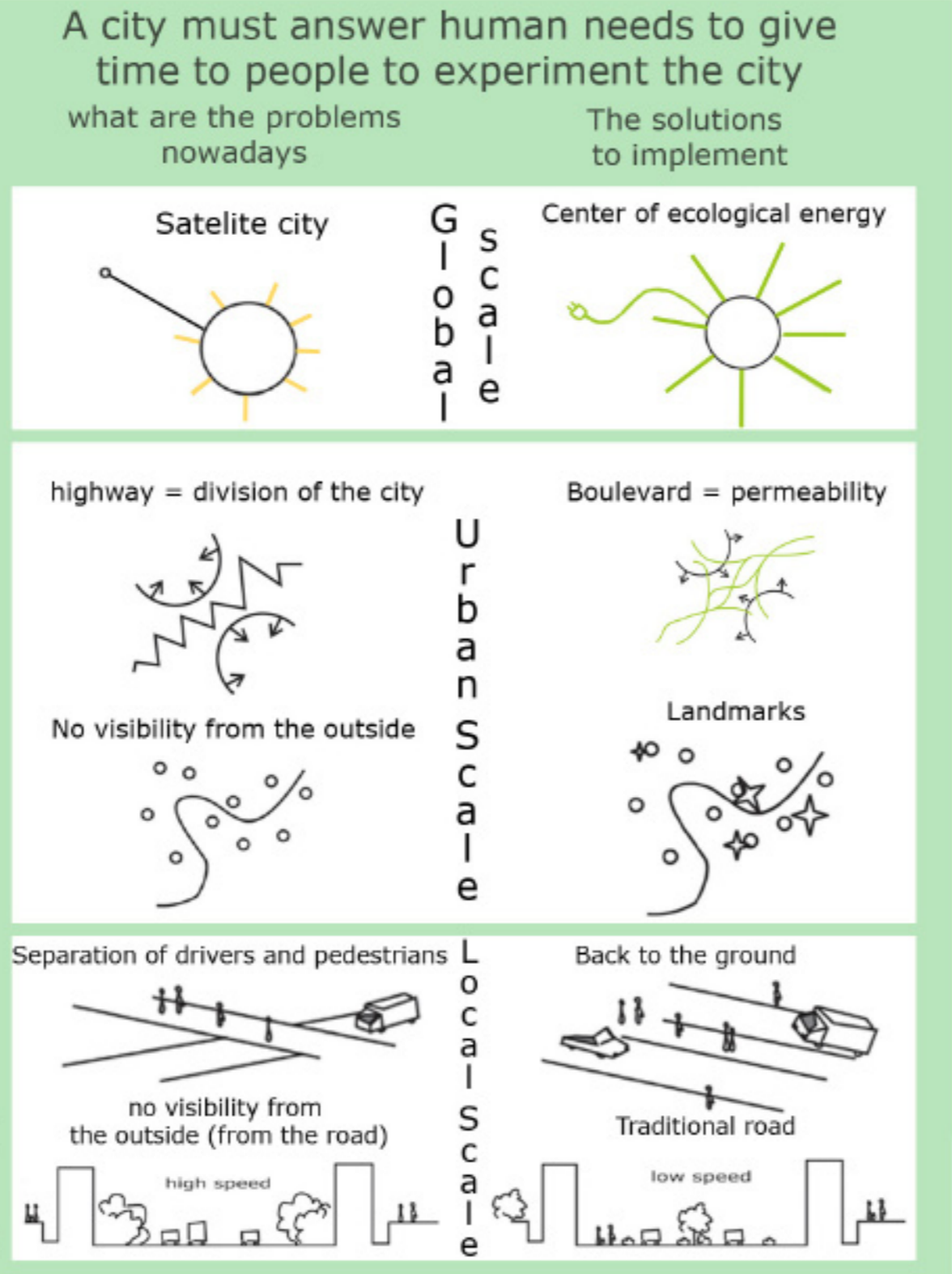
GOAL
To give time to live in the city

CONCEPT
build a human-scale city

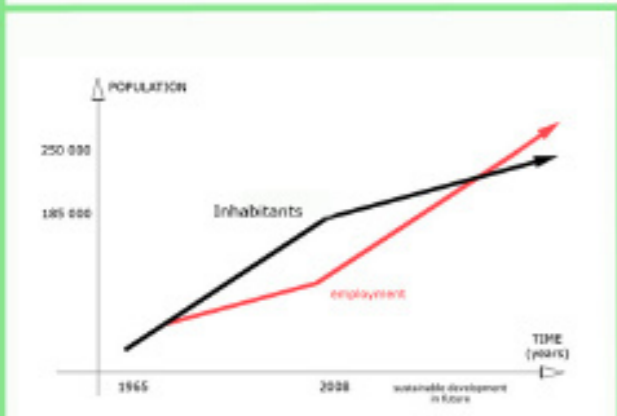
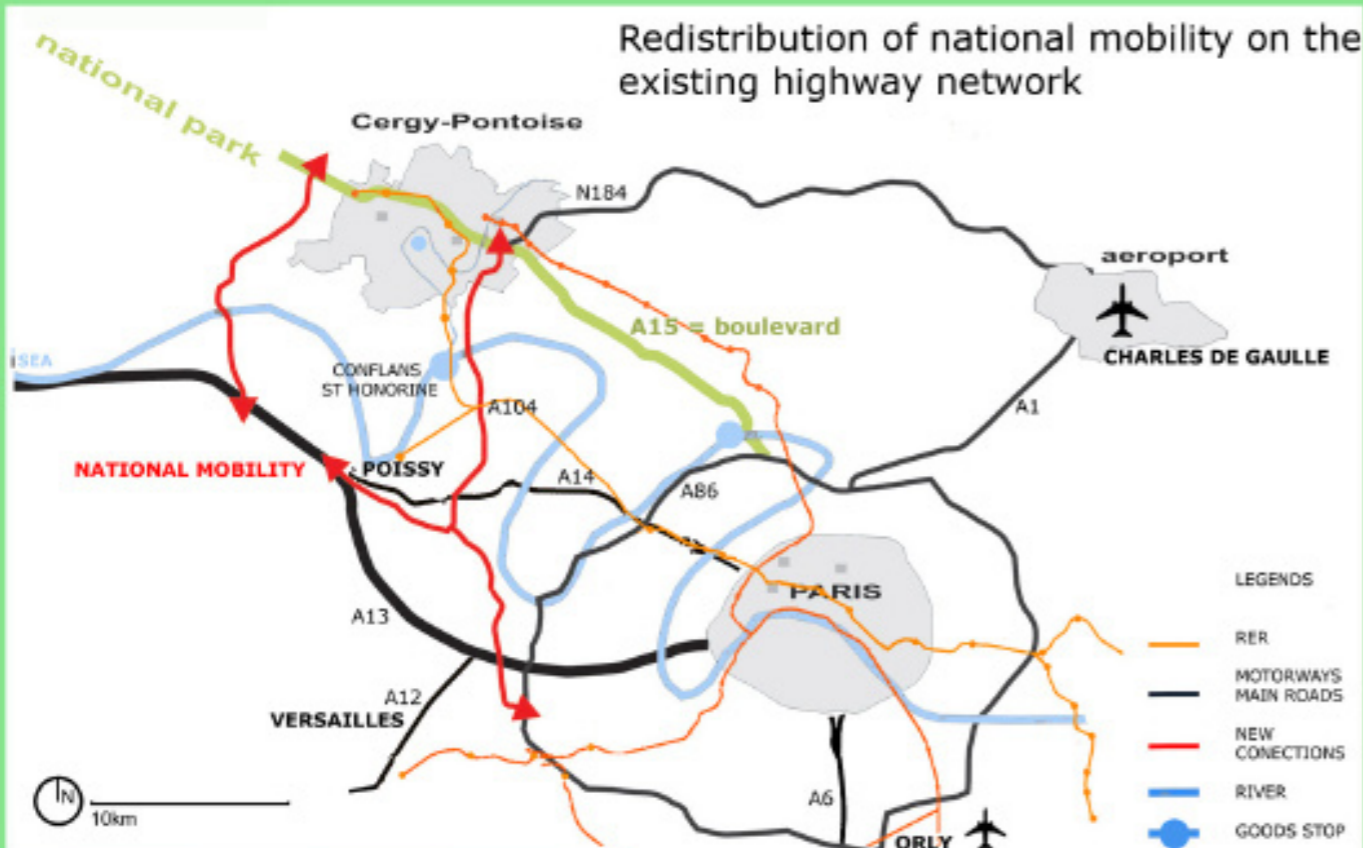
METHOD
step by step
use human needs

OUR MOTTO
Infrastructures must adapt to human behaviours while trying to influence them in order to determine behaviour patterns toward a sustainable society

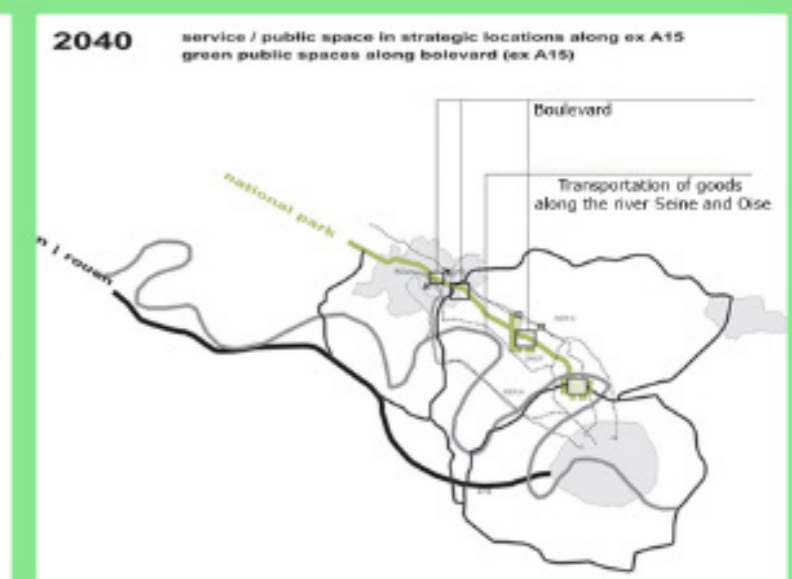
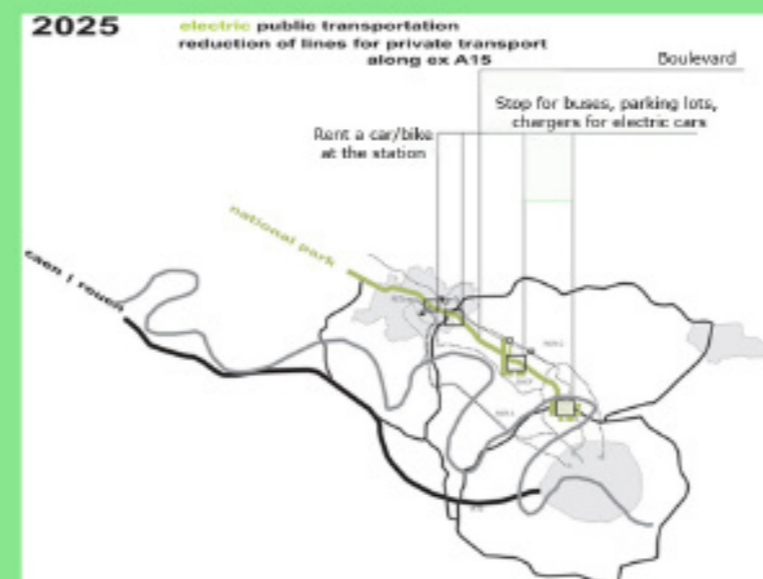
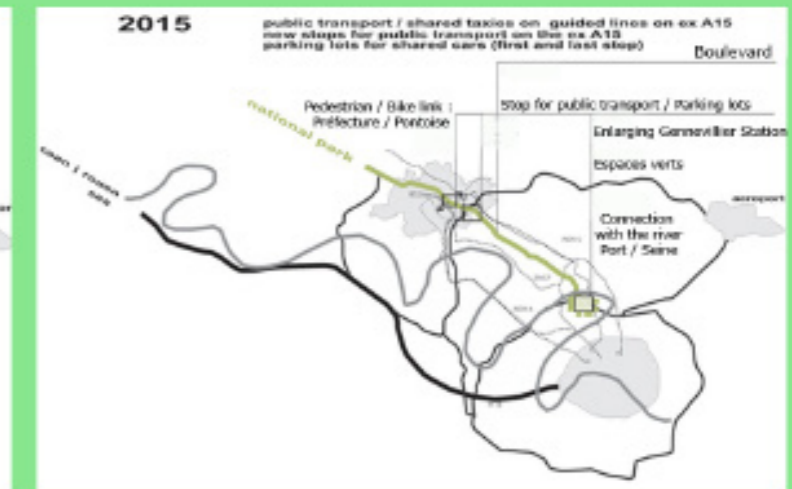
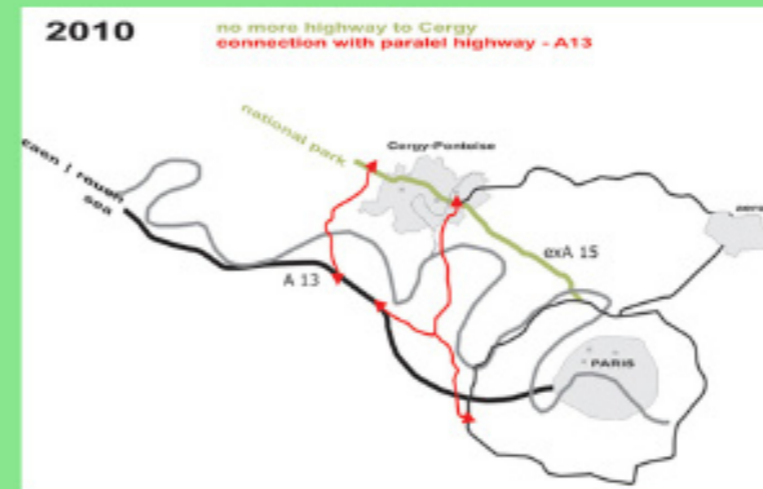
that is why our project is based on how to catch people's feelings



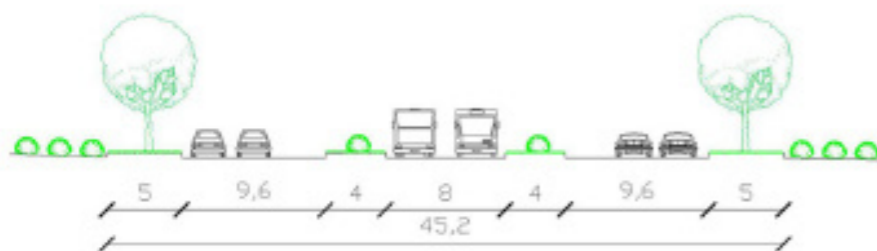
	 ouch!	 shh!	 look!	 pew!	 yum!	<p>team</p> <p>C</p>	<p>Eleonora Cucina (Rome) Barbara Marchwicka (Gdansk) Tomoyo Nakamura (Kyoto)</p>	<p>Jessica Violette (Cergy) Ci Wang (Shanghai) Nataliya Zaychenko (Moscow)</p>
--	------------------	-----------------	------------------	-----------------	-----------------	-----------------------------	---	--



How to transform the A15 into a boulevard : Step by step



Boulevard EXA15 Cergy-Paris 90km/h

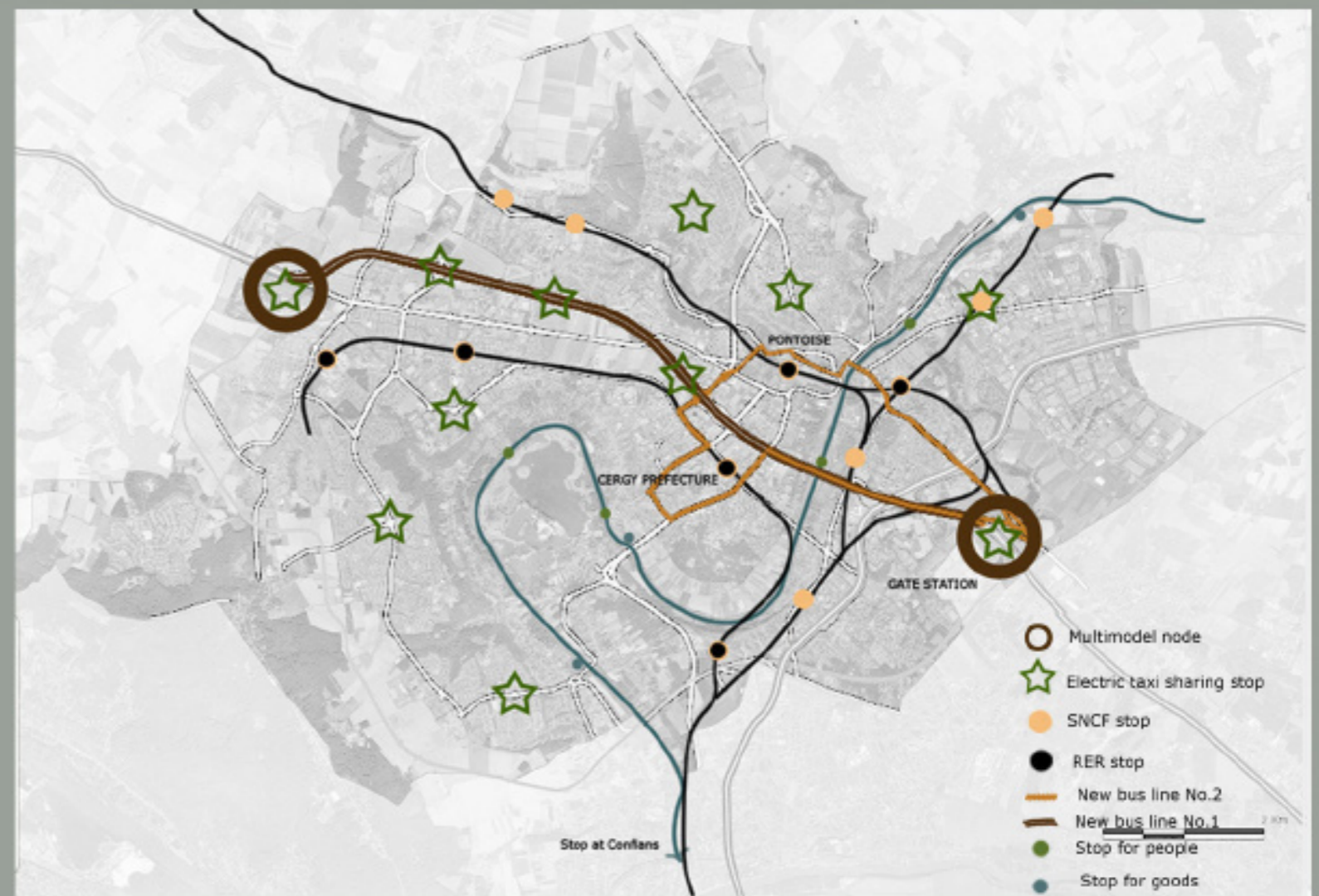
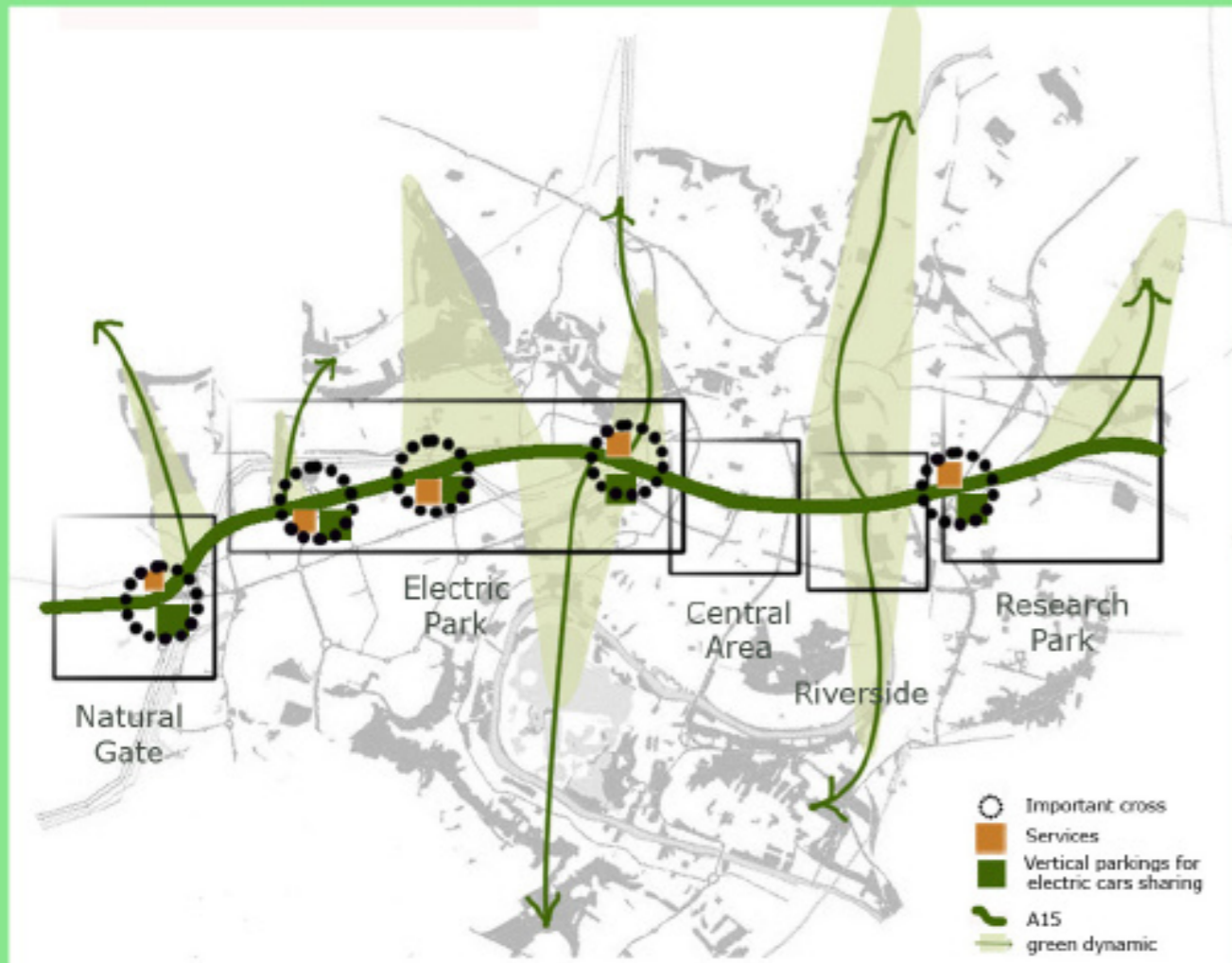


Boulevard ExA15 Cergy-Paris, Montigny Les Corneilles, 70 km/h

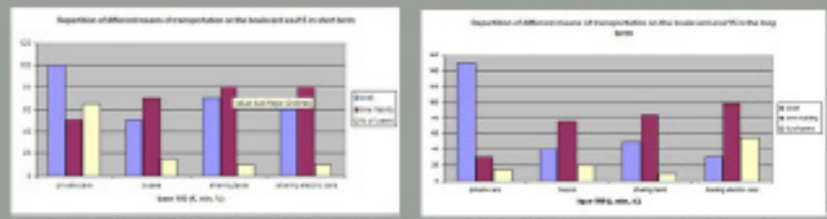


Boulevard ExA15 50 km/h

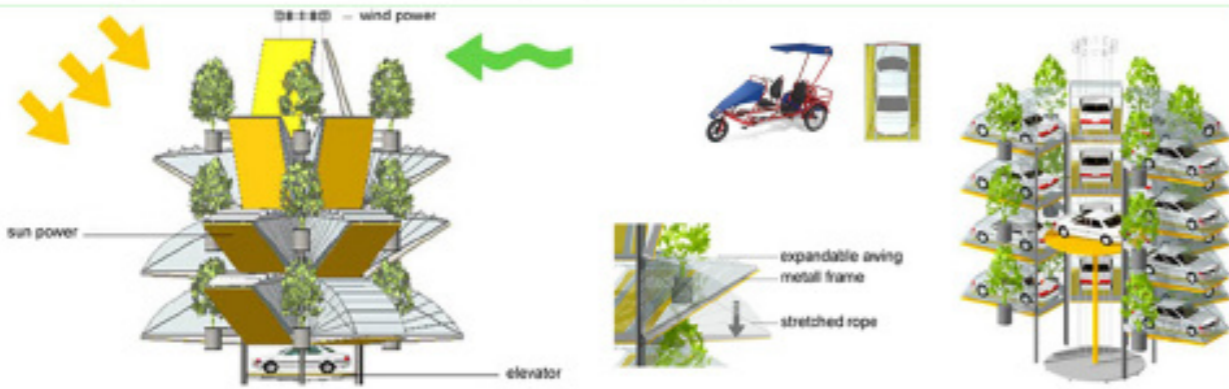




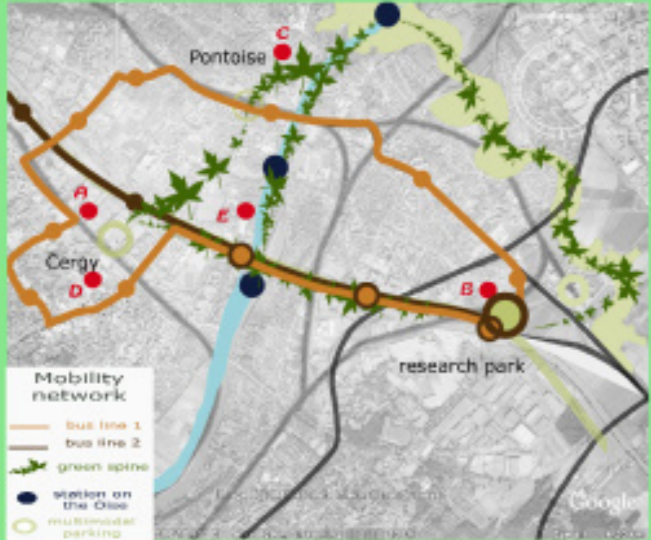
the project aims at changing people's habits : our goal is to provide good public transport network while finding solutions to answer to their daily needs (rapidity, cheap, freedom,..).



We propose a system of sharing electric cars that you can park in vertical parkings. These parkings are green towers and charge electric batteries using sun and wind energy.

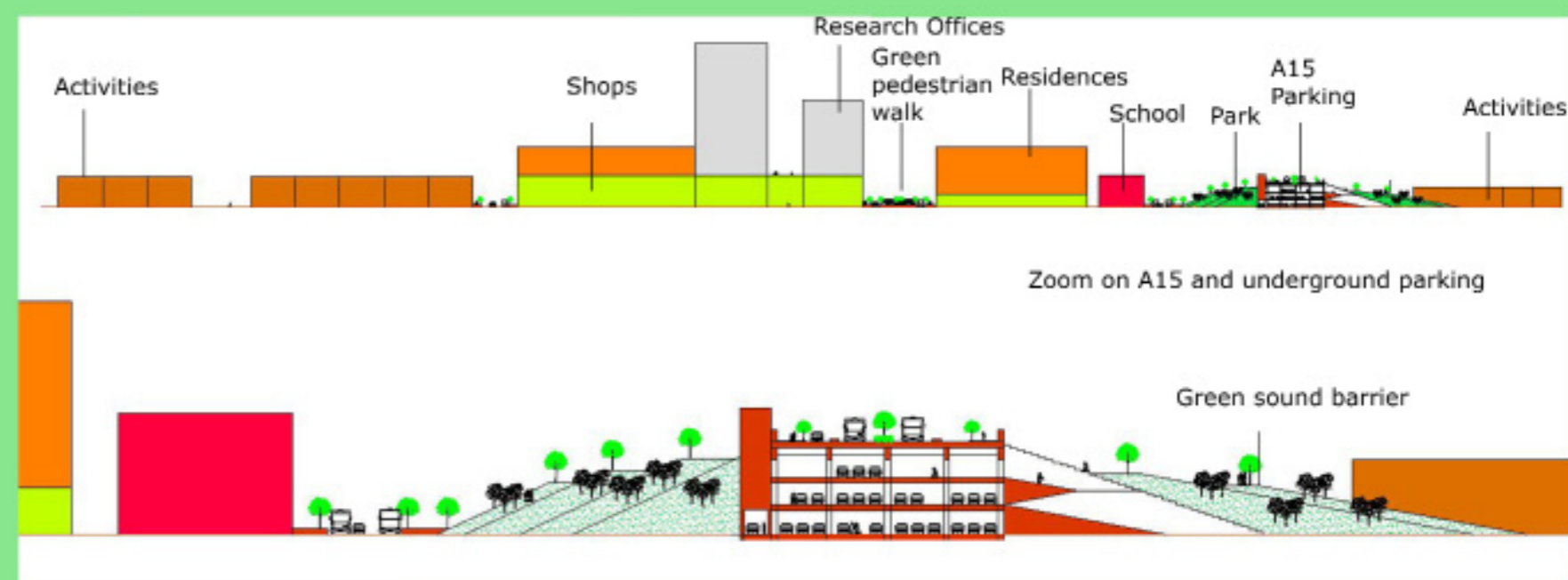
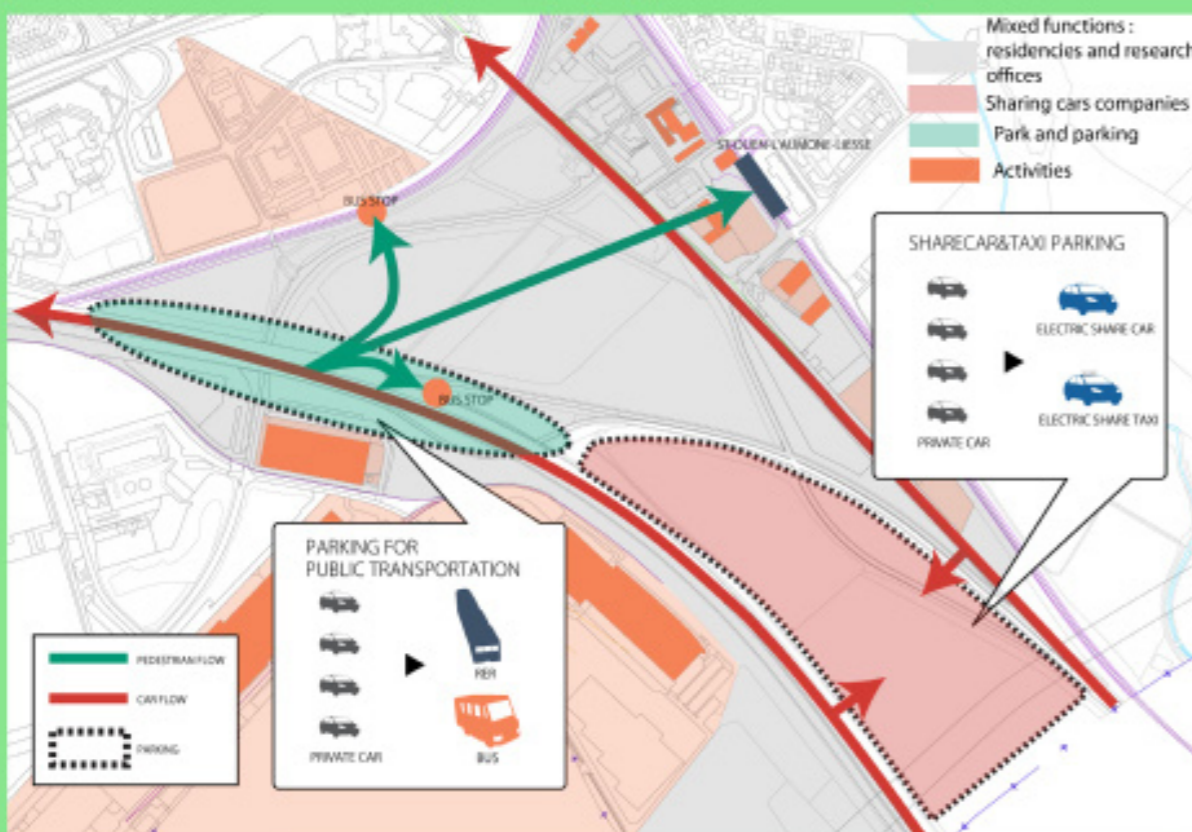


LOCAL SCALE : THE ENTRANCE OF THE AGGLOMERATION



The new highway A104 will cross the A15 boulevard under a bridge. The gate of Cergy from Paris will be characterised by a new natural image. The first landmark of Cergy will be a linear building that will accommodate sharing cars companies. Its cover is a park, made with grass and solar panels. The facade is made of glass. A multimodal station will be inside a park, made of green dune and terraces. This area is characterised by mixed functions.

B working in Reserch park	9.00	choice	47 min	14 min	5 min	7 min
C dinner with parents in Pontoise	18.30	choice	40 min	12 min	4 min	8 min
D shopping in Cergy	20.00	choice	25 min	7 min	2 min	10 min
A home	21.00	choice	10 min	4 min	2 min	
E picnic with friends near the river	21.20	choice	25 min	7 min	2 min	4 min
F go to night club (Paris)	23.00	choice	50 min	40 min	50 min	



THE CENTRAL AREA



new road network

- bus line
- main infrastructure for private transportation
- main infrastructure for private transportation (underground)
- secondary road network within the center

pedestrian flows and main new hubs

- urban path
- 'forest' path
- path along the boulevard
- hubs along the urban path
- hubs along landscape path

sections:

- section A:** buildings, 'forest', buildings, footpath, bus line. Dimensions: 8.82, 24.06, 6.2, 9.
- section B:** Public Space, Street, Green Tower Service, Car, Bike, Pedestrian.
- section C:** Street Services, Public Transport, Green Tower Service.

typology:

- sustainable building with courtyards along the boulevard
- parking building
- single, large scale, commercial
- small services in the forest

function:

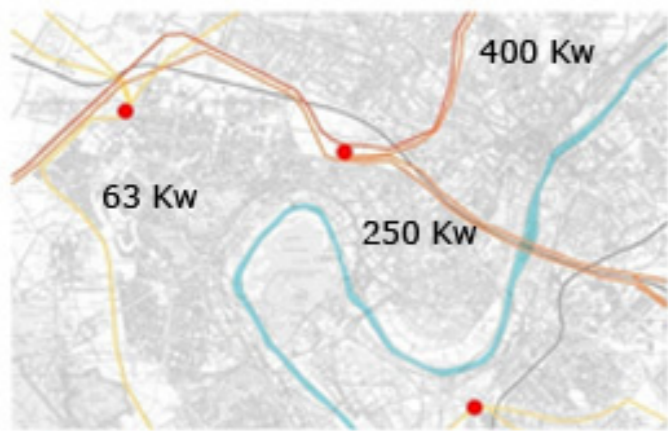
- connecting two sides of the boulevard
- providing visibility and attractive perspectives from the boulevard
- creating walls for pedestrian paths (linear)
- gate
- background for the landmarks

landmarks and hubs: landmark (pylon) place, viaduct, commercial place, bus stop place, bossut, pontoise station, RER A, RER B, RER C.

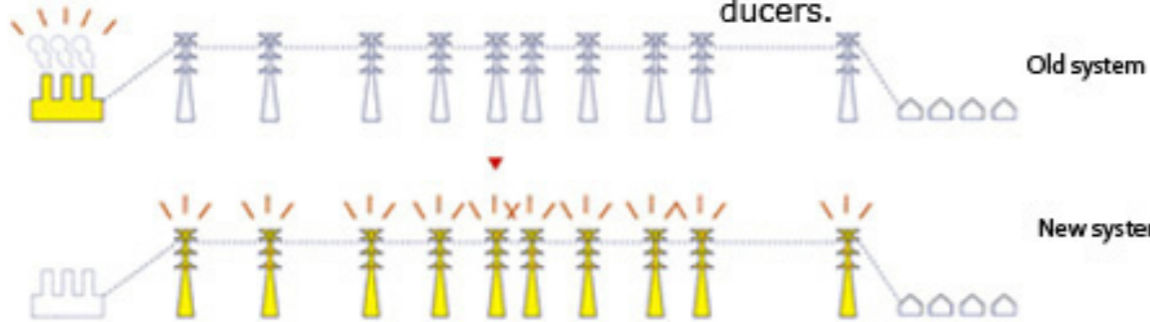
THE CENTRAL AREA (2)



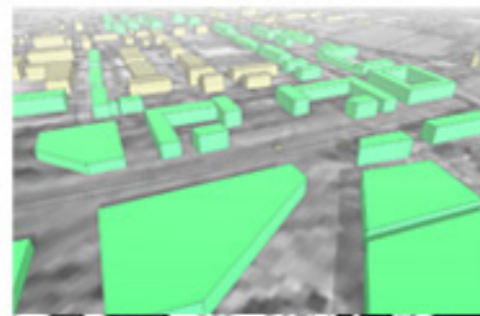
Relation between the boulevard A15 and electric lines



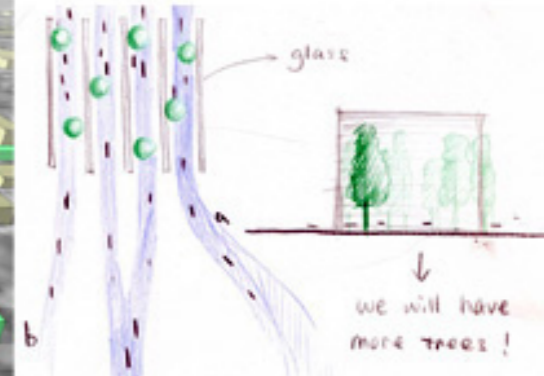
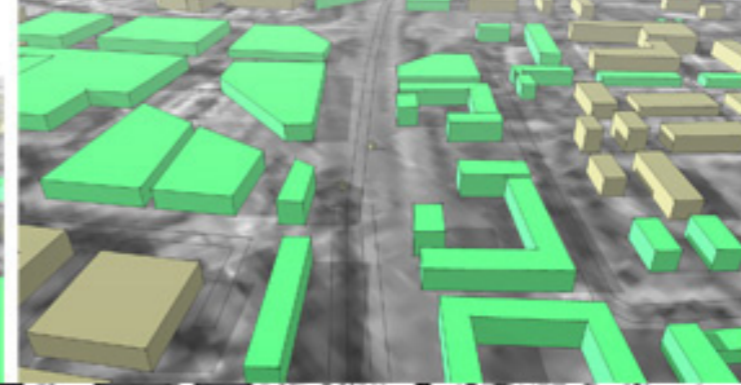
We will bury electric lines only in the central area (see circle) because we will make it as a pedestrian area, the cars going underground in this section. Still, we are leaving the pilons as landmarks. For all the others pilons we propose a new system : we will equip them with solar panels. The sun energy will be transformed in electricity and will be used by clients and producers.



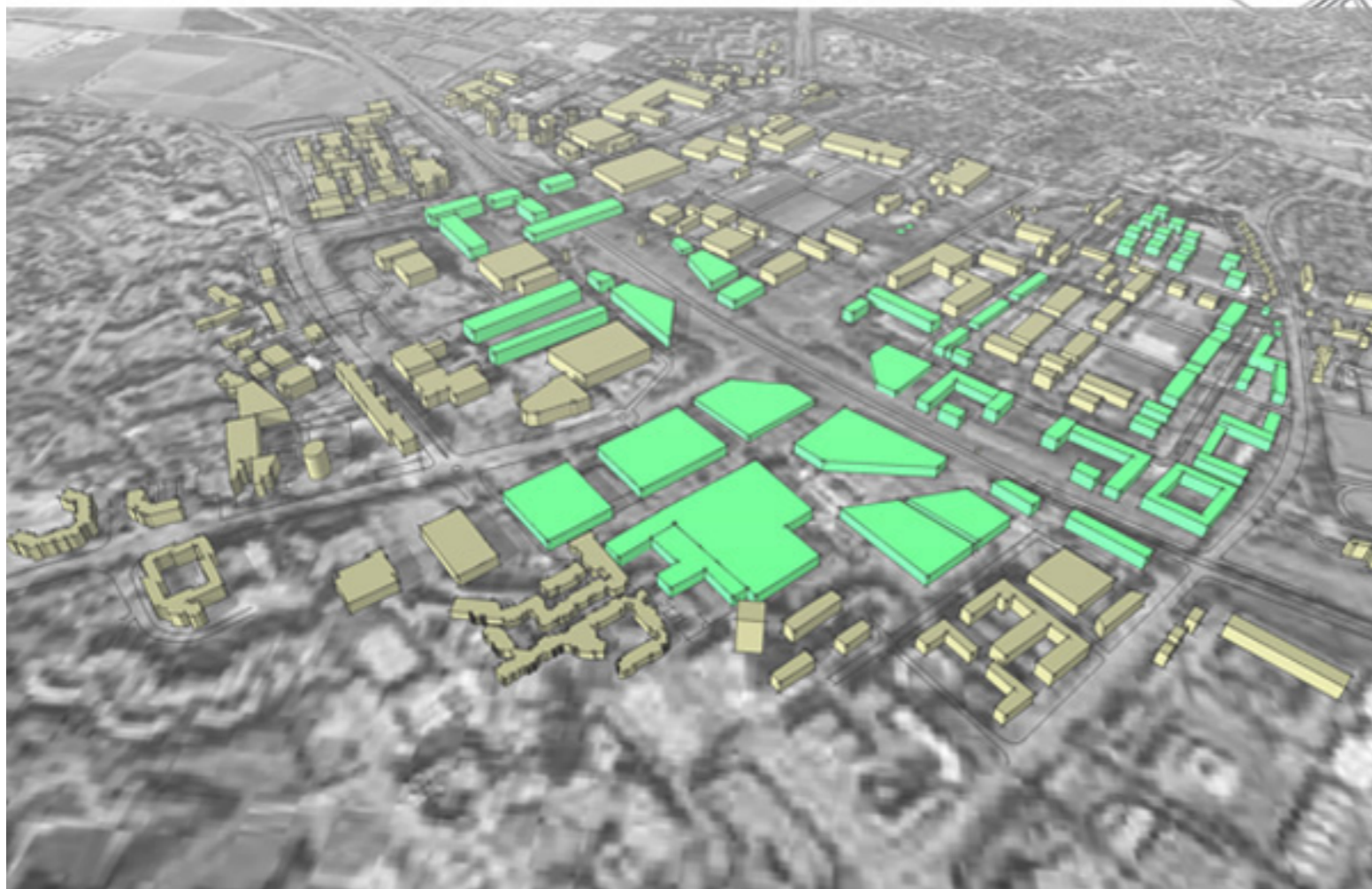
vision on the boulevard A15 from Auchan



Vision of the boulevard A15

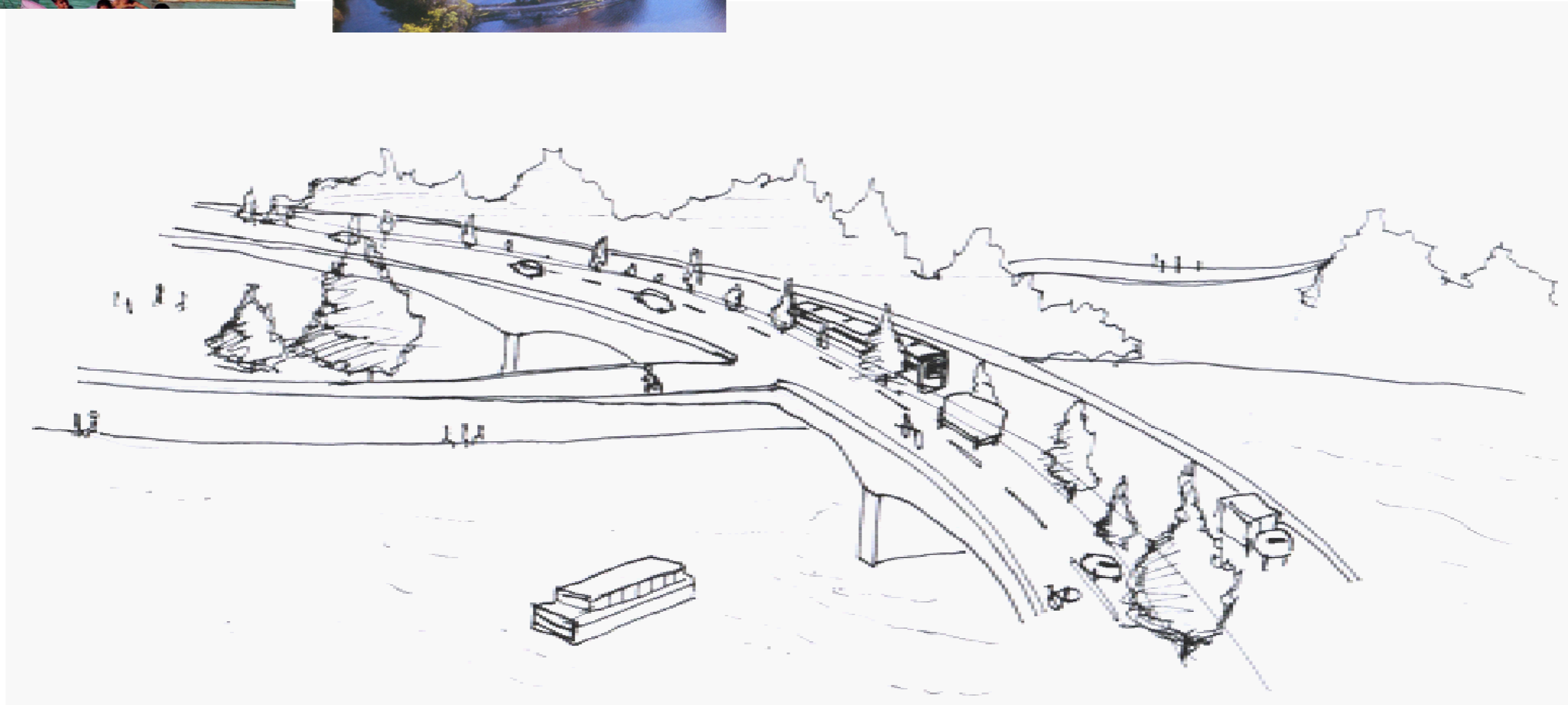
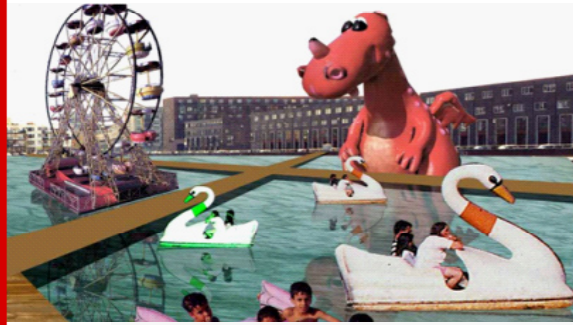


Mirrors along the boulevard



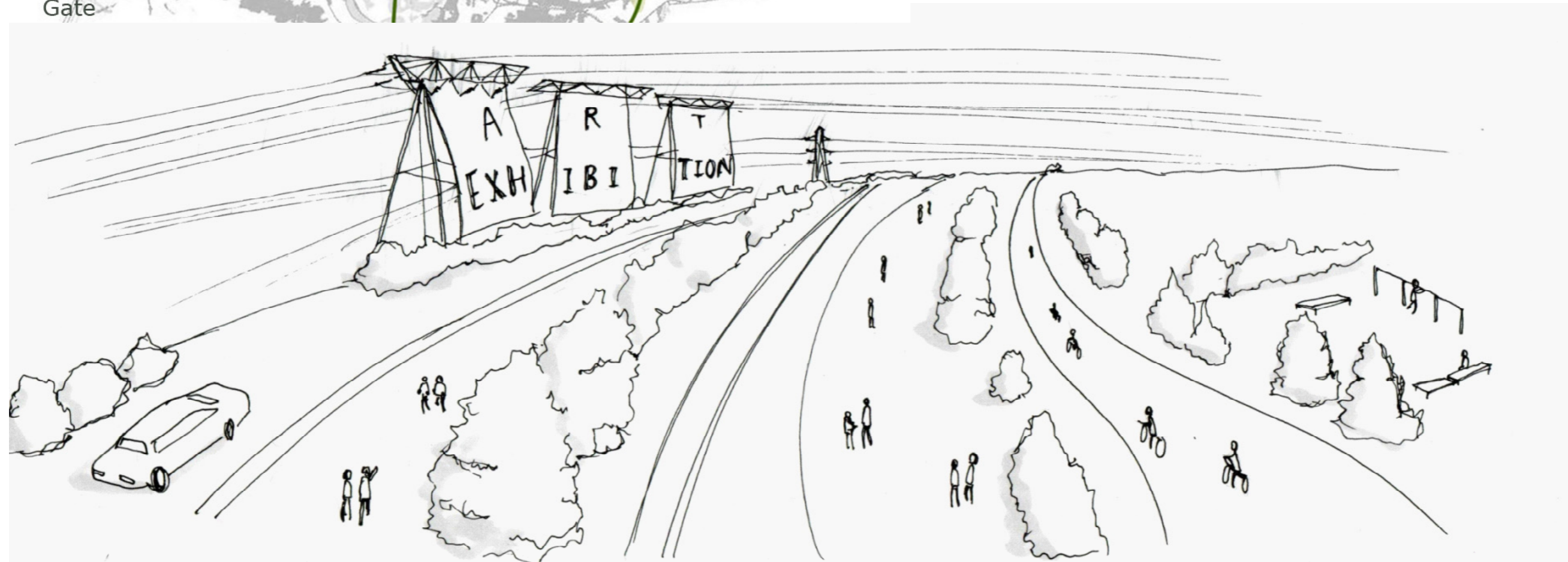
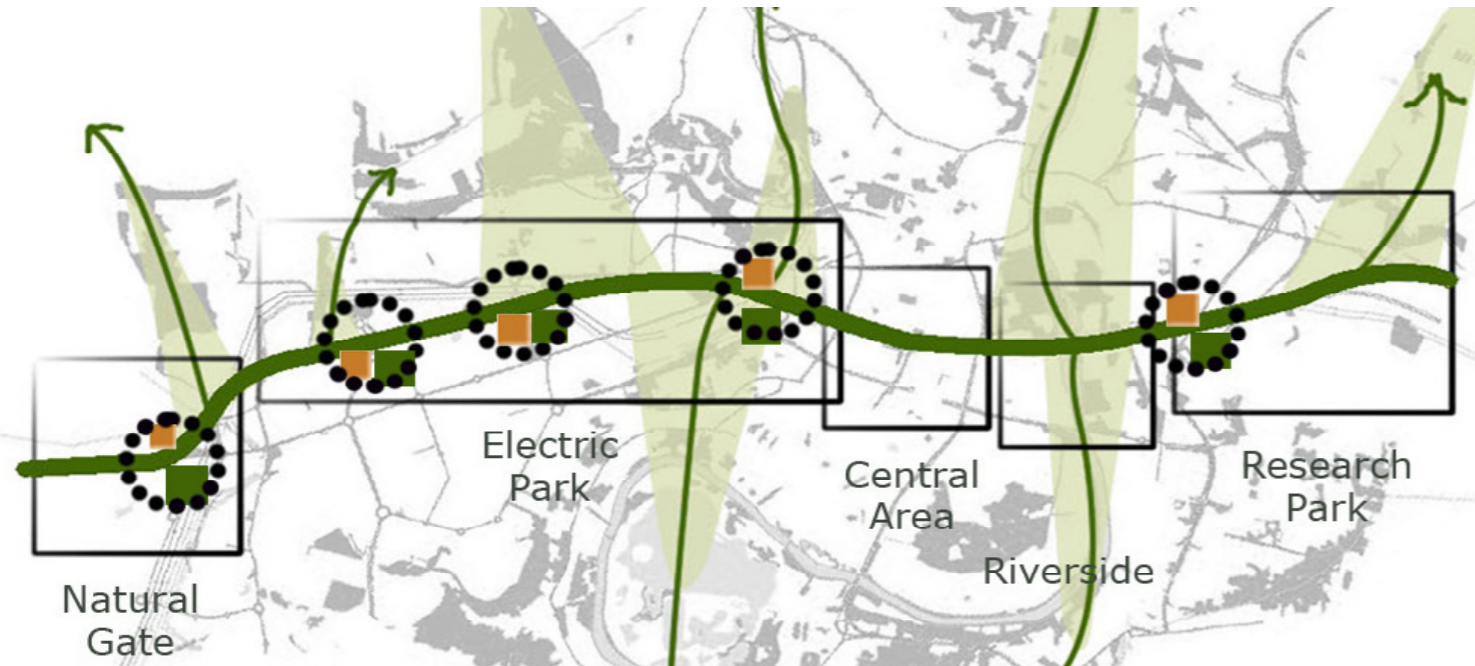
Extracts from the final presentation Team C

RIVERSIDE



Extracts from the final presentation Team C

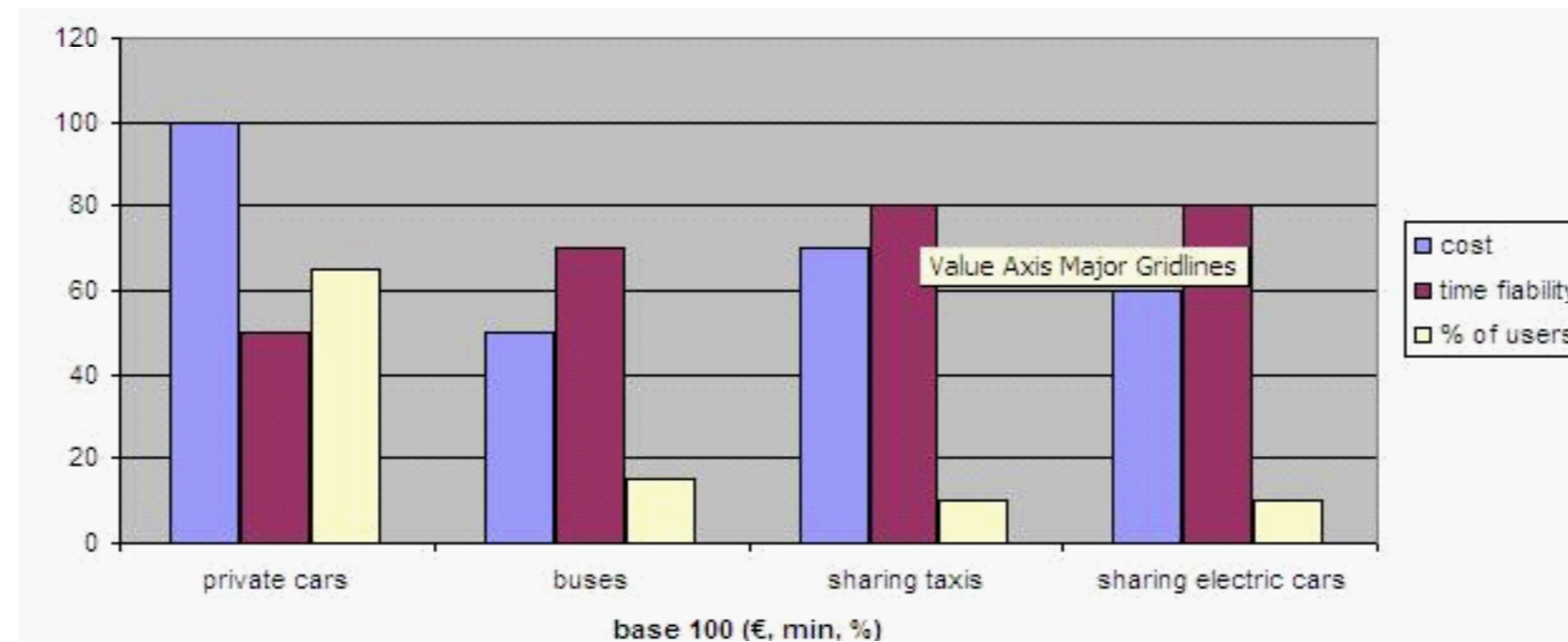
ELECTRIC PARK



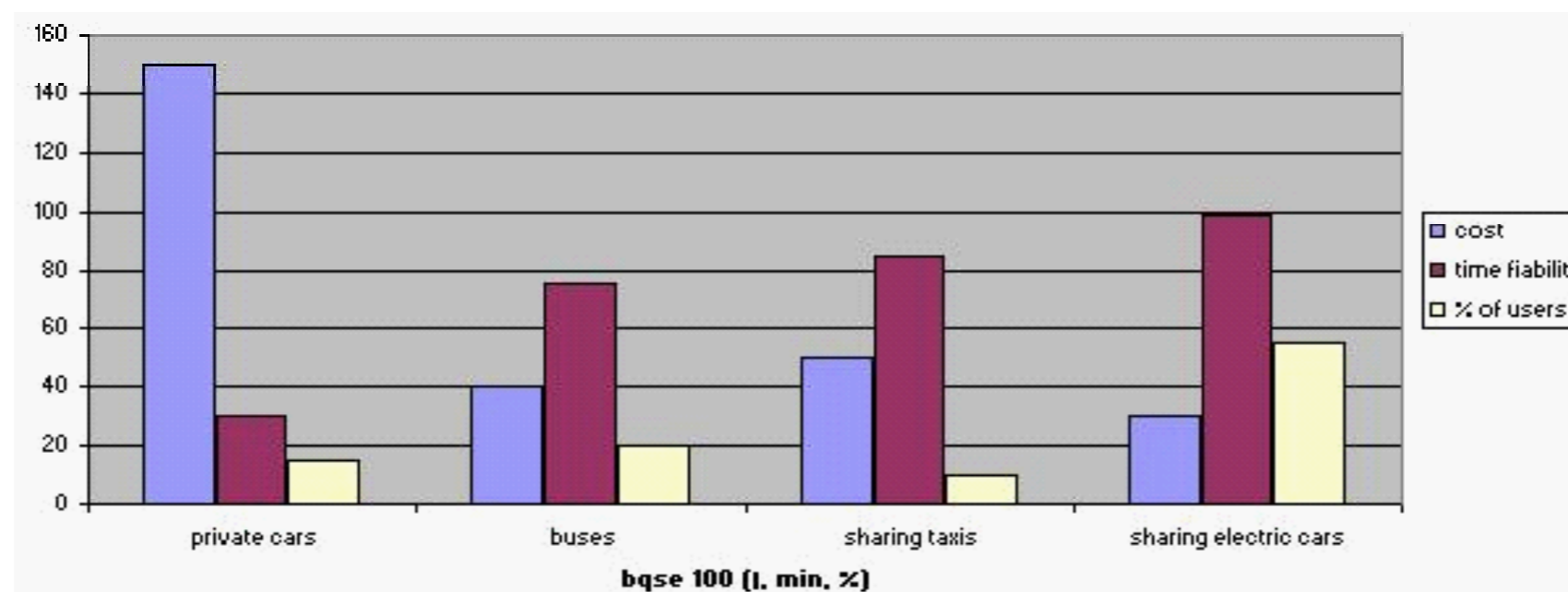
Extracts from the final presentation Team C

PREDICTED EFFECTS ON TRANSPORTATION HABITS

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

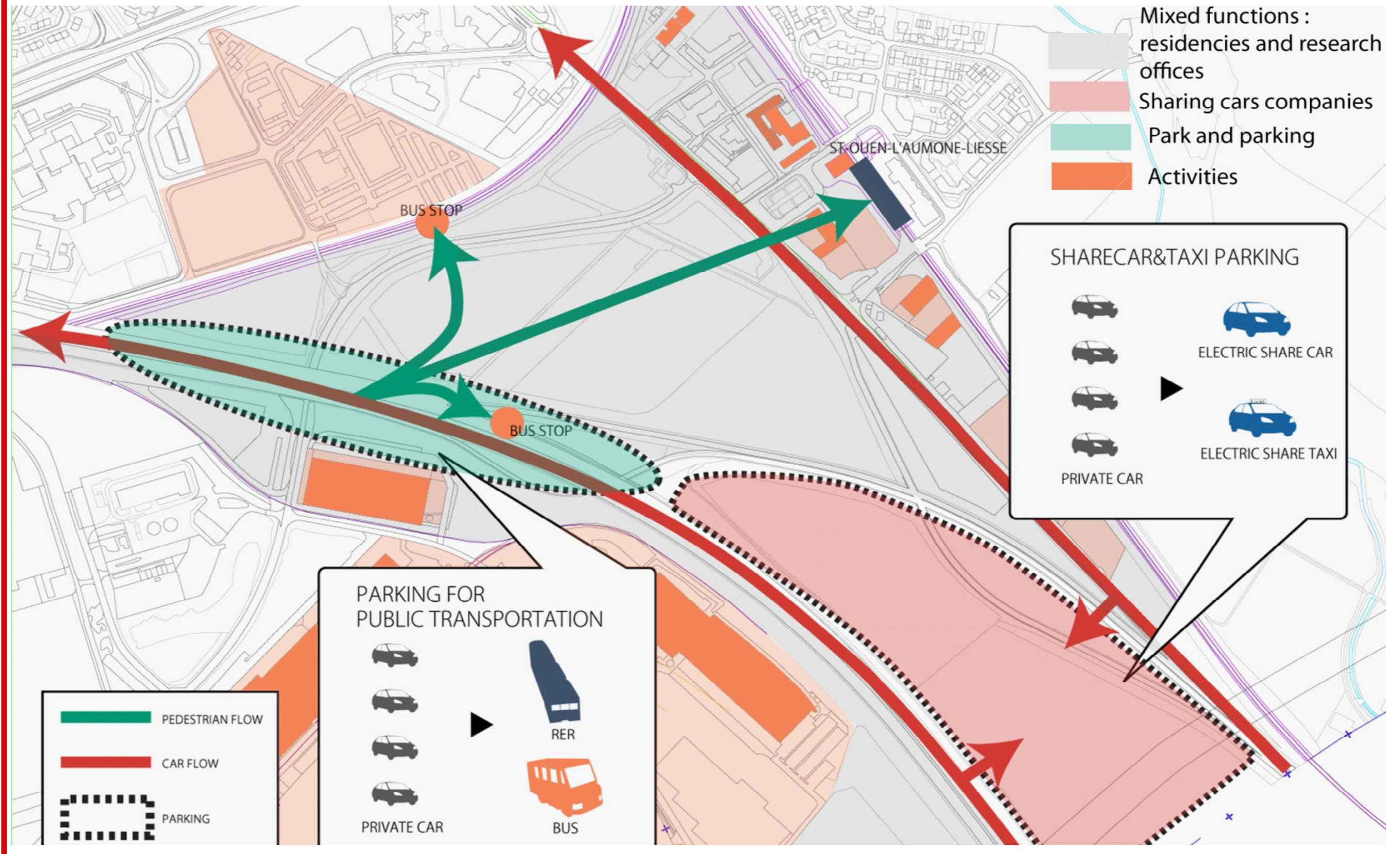


Repartition of different means of transportation on the boulevard exA15 in long term



Extracts from the final presentation Team C

THE PLAN OF THE STATION



Team

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



TOWARDS A SUSTAINABLE CERGY-PONTOISE



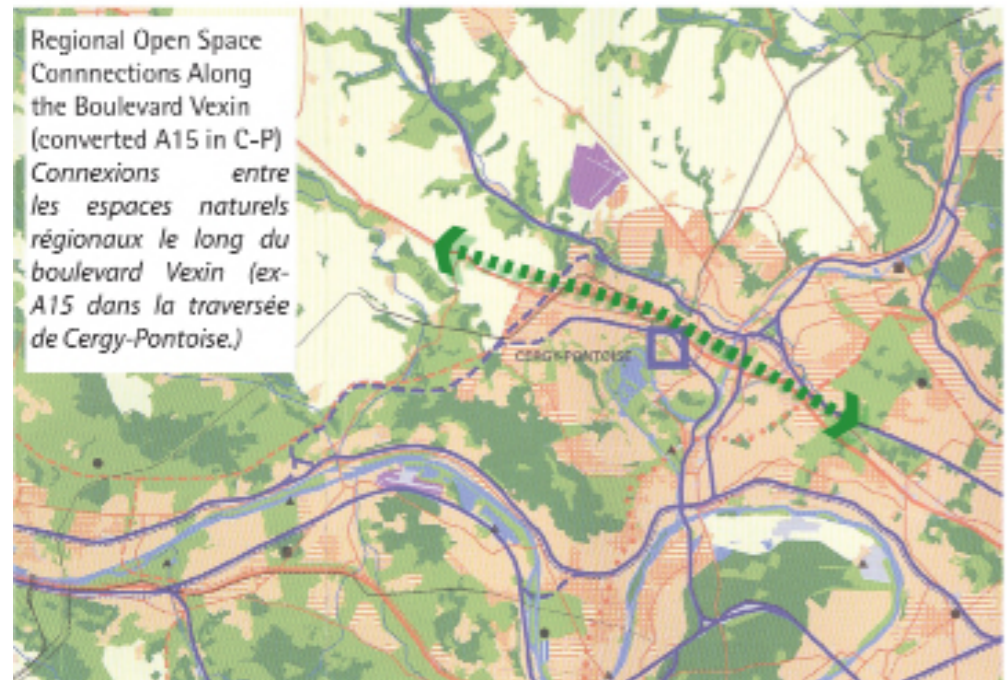
Economy + Transit + Food Production + Energy Generation + Land Use = Sustainable Cergy-Pontoise

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

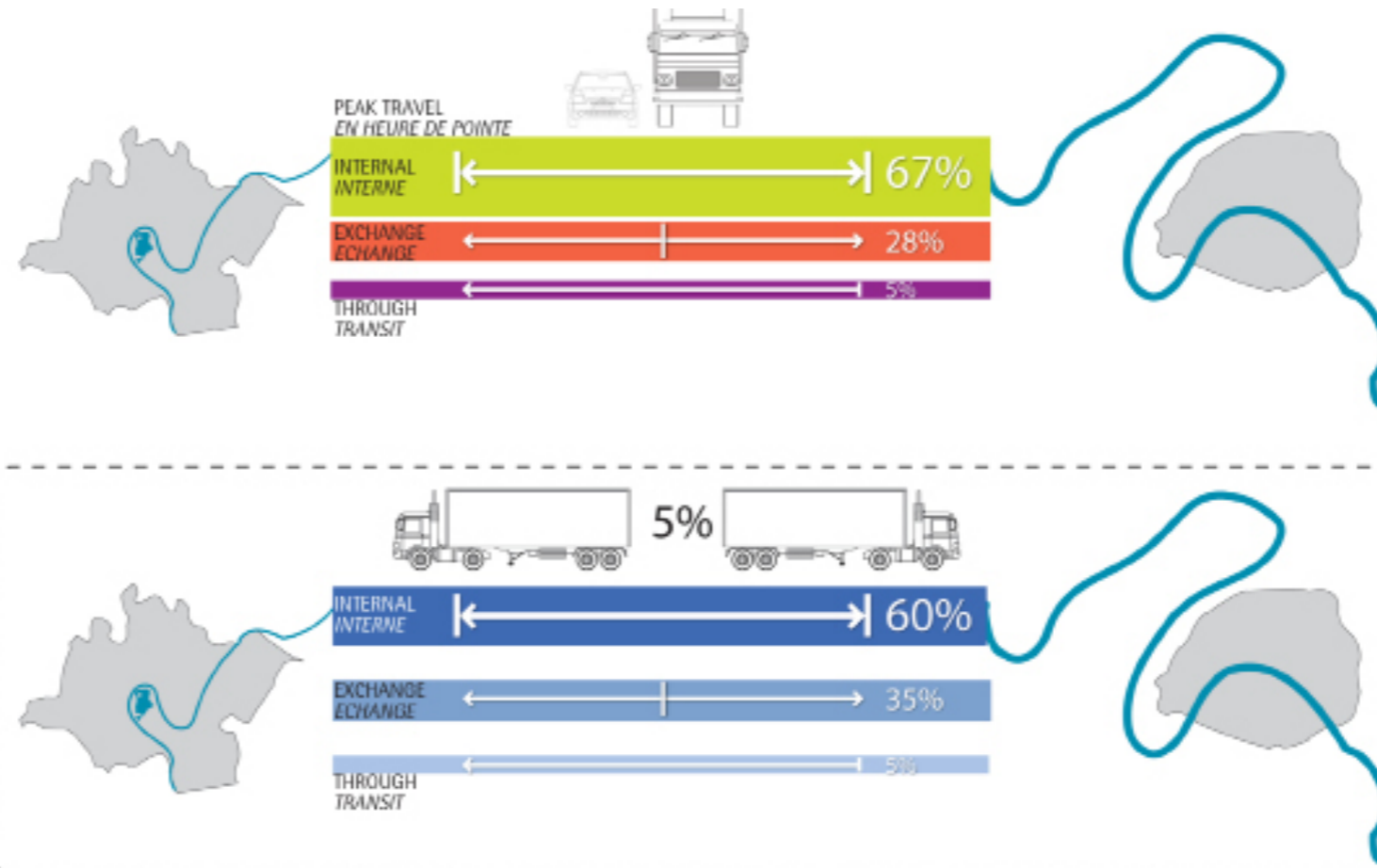
Our main focus is removing fossil fuel dependency from the city (take the gas out of the car city). To do so, Cergy-Pontoise's specific features can be used: large open spaces, diversity between the 12 towns composing the conurbation, history of experimentation (ie. urban experimentation through the 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



Regional Open Space Connections Along the Boulevard Vexin (converted A15 in C-P)
Connexions entre les espaces naturels régionaux le long du boulevard Vexin (ex-A15 dans la traversée de Cergy-Pontoise.)



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

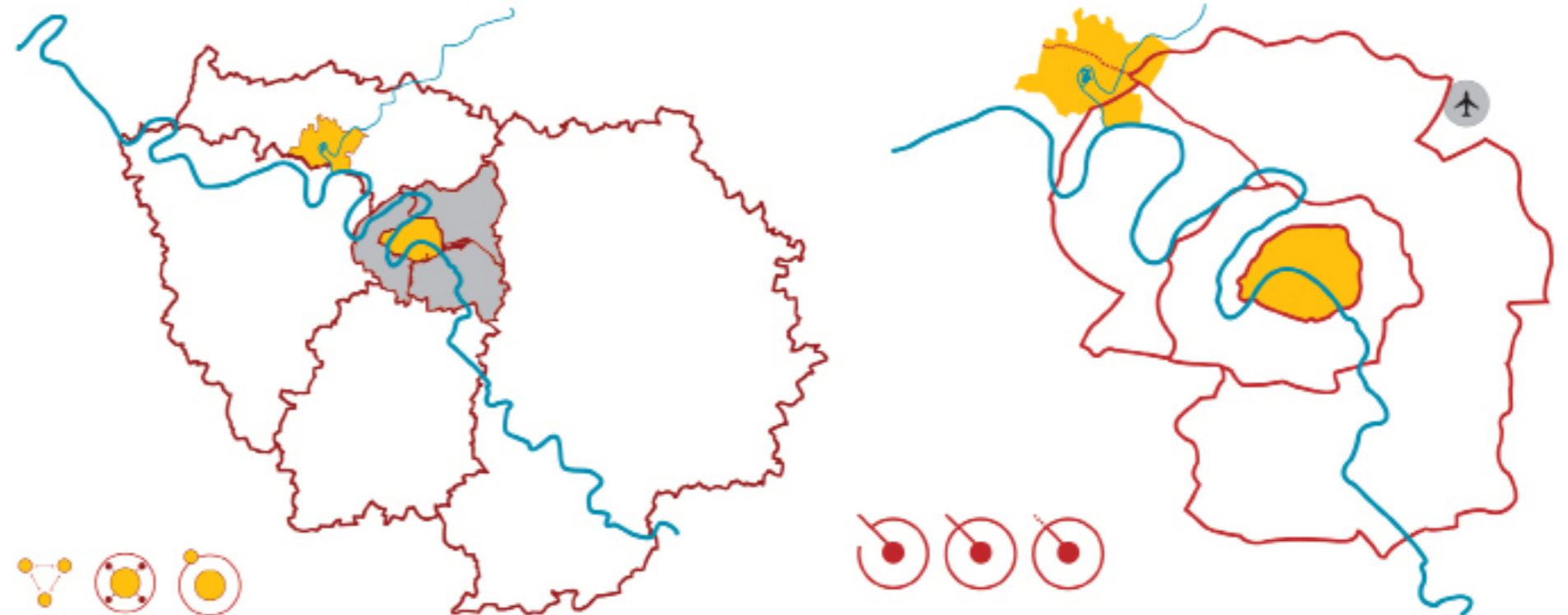
The A104 completion between Cergy-Pontoise and St-Germain-en Laye removes the need for a limited access single use road in Cergy-Pontoise: there is no plan to turn the N14 into a highway leading to Normandy, so with the completed A104 users will all the more so use the A13 highway.

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.



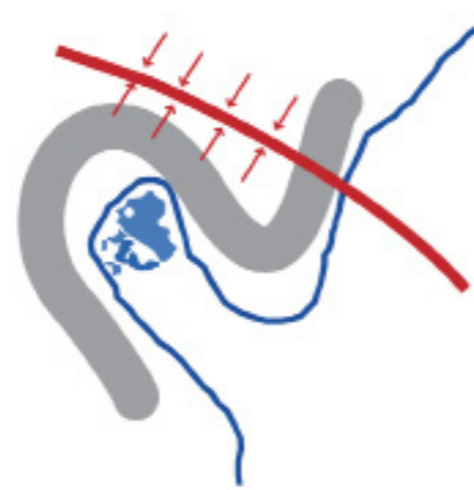
CITY / AGGLOMERATION



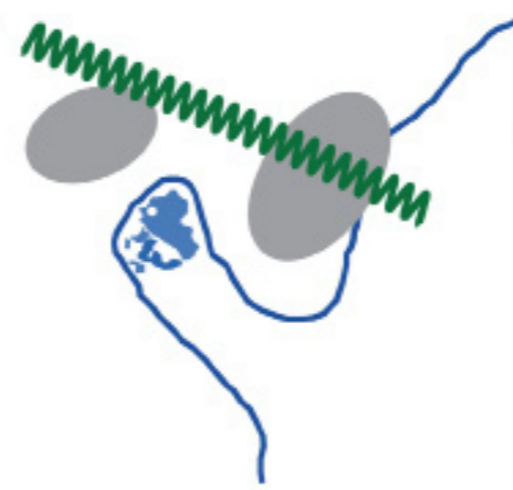
Historic Pontoise
Ville historique de Pontoise



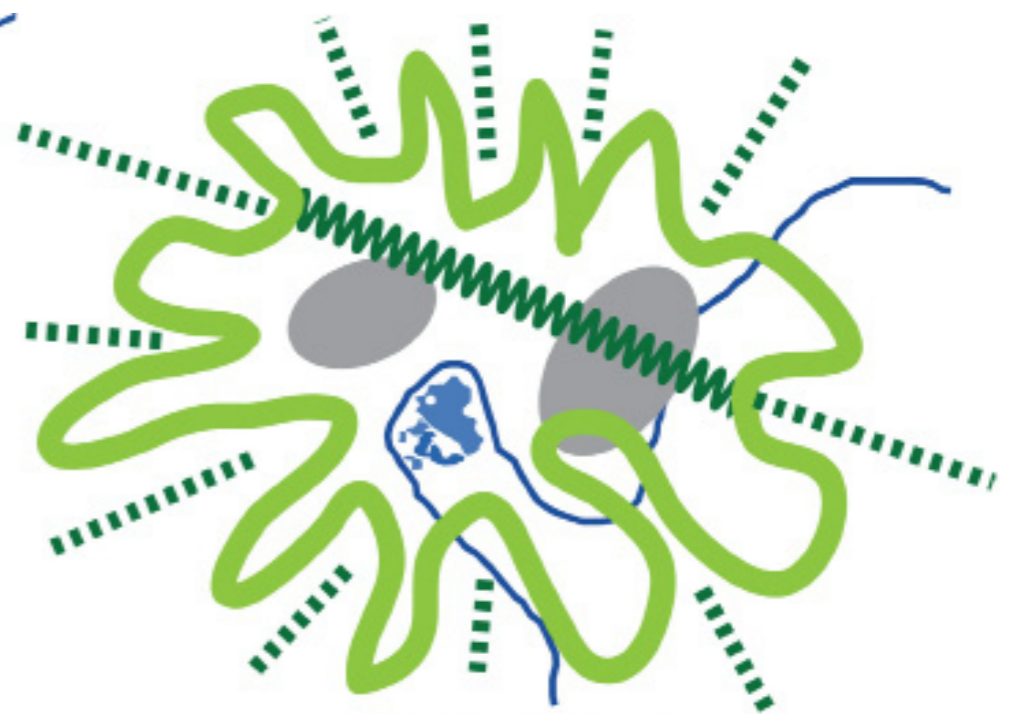
Ville Nouvelle Cergy-Pontoise
Ville nouvelle de Cergy-Pontoise



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



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



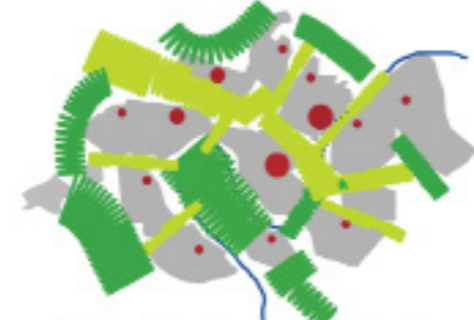
Fossil-Fuel-Free Cergy-Pontoise
Cergy-Pontoise sans énergies fossiles



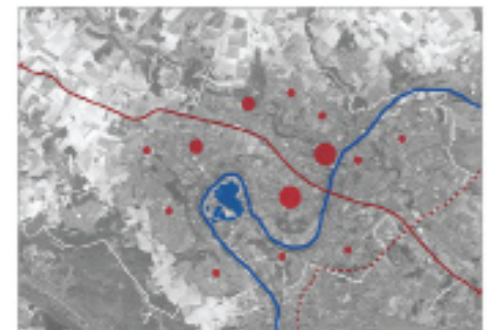
Municipalities and their Centers
Les communes et les centres



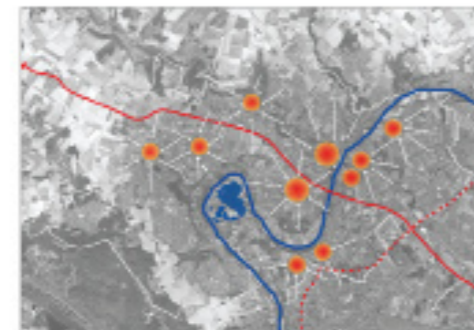
Increase Connections
Augmenter les connexions



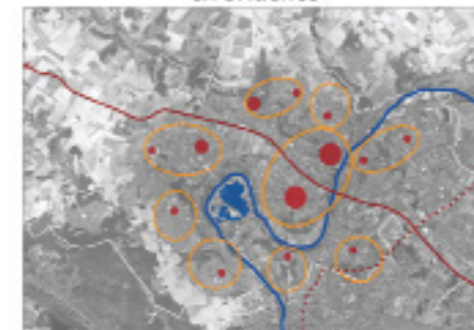
Define Edges to Focus on Centers
Définir des limites pour mettre les centres en évidence



Polycentric Con-Urbation
Agglomération polycentrique



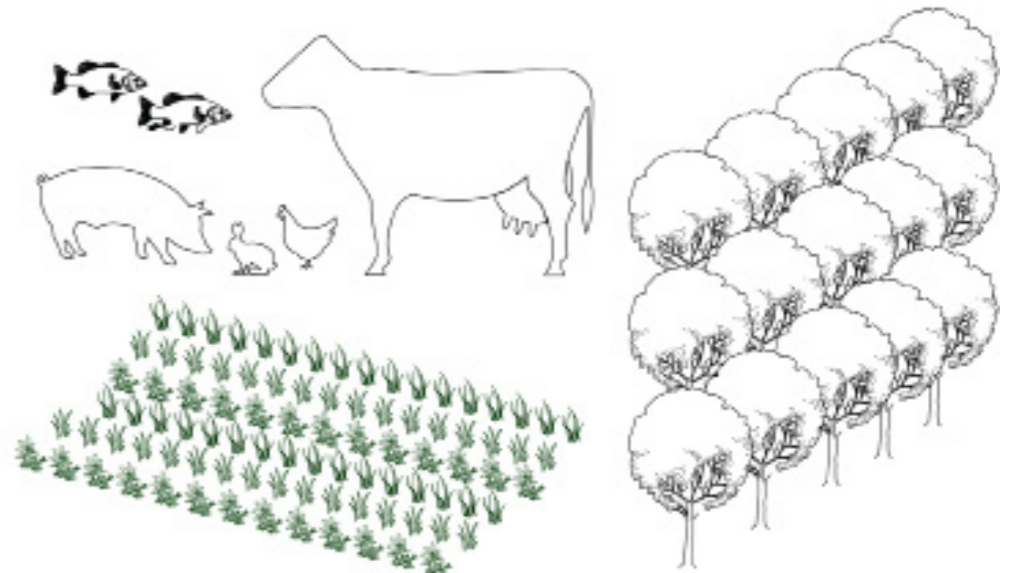
Focus Density at Transit Nodes
Augmenter la densité au niveau des nœuds de transport



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 maraîchères. Cette utilisation des sols conviendrait également à de petites stations de traitement 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 maraîchères 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

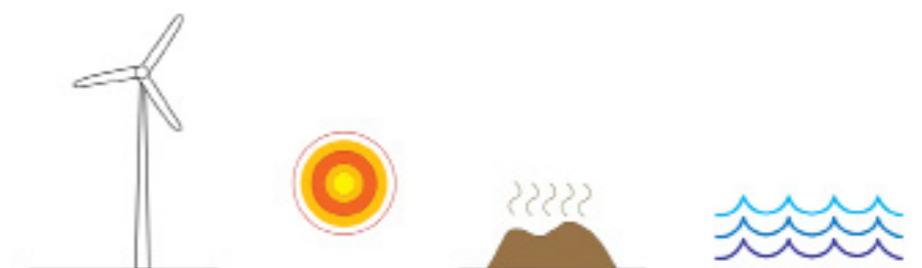
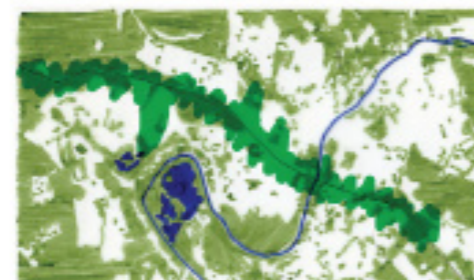
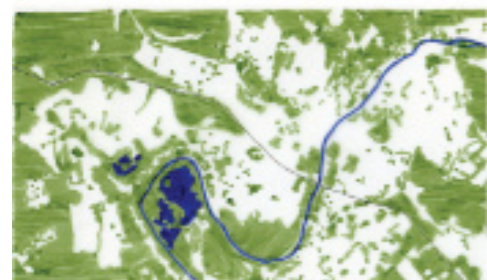
Today, the number of trees within the conurbation amounts to 10 trees per person. Our goal would be to keep this proportion, but with the initially projected population of 500.000 people (instead of 180.000 today). The number of trees would be more than doubled.

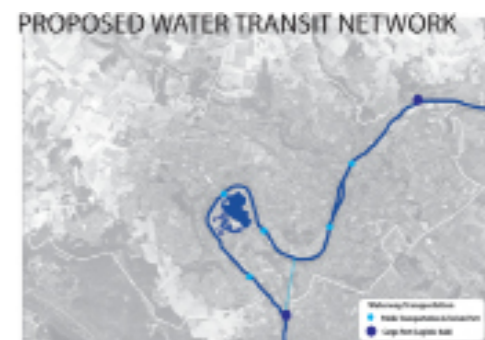
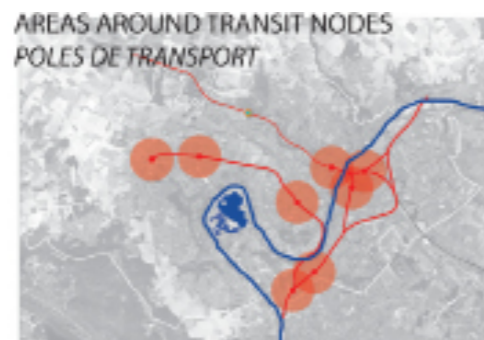
The villages and green space around them could work as garden for the dense central areas. As a counterpart, the central nodes of Cergy-Préfecture and Pontoise offer central functions to the villages inhabitants: administration, retail, culture, transport out of the conurbation.

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 programmed 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 dugged 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.



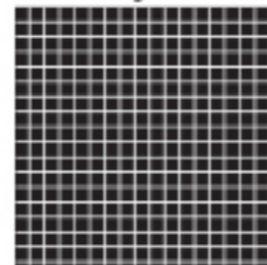
Taking advantage of the opportunity offered by the A15 transformation (less fossil fuel, more space), we want to develop a green industry cluster in the center of Cergy-Pontoise, taking our inspiration from strategies such as Toronto's Green Economic Sector Development Strategy. We envision these industries 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.

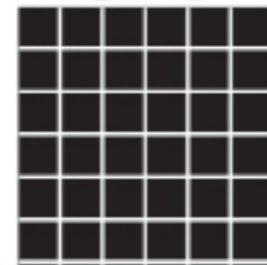
Development Sites along Boulevard Vexin
Sites de développement le long du boulevard Vexin



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

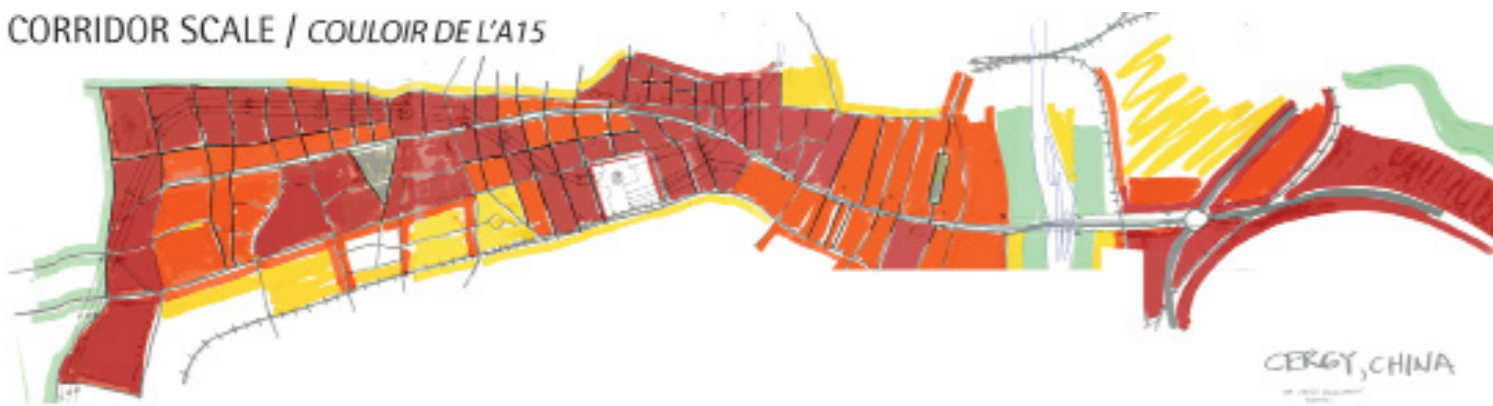


A major factor in creating a fossil-fuel-free city is creating a network of multiple transportation options. In addition to those pictured above, Car Share and Car Pool programs are effective means for commuting to areas where public transit access is difficult. L'une des points clé de la réduction de 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'entrepreneuriat 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.

CORRIDOR SCALE / COULOIR DE L'A15



CERGY, CHINA



CERGY, FRANCE OR USA...



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.



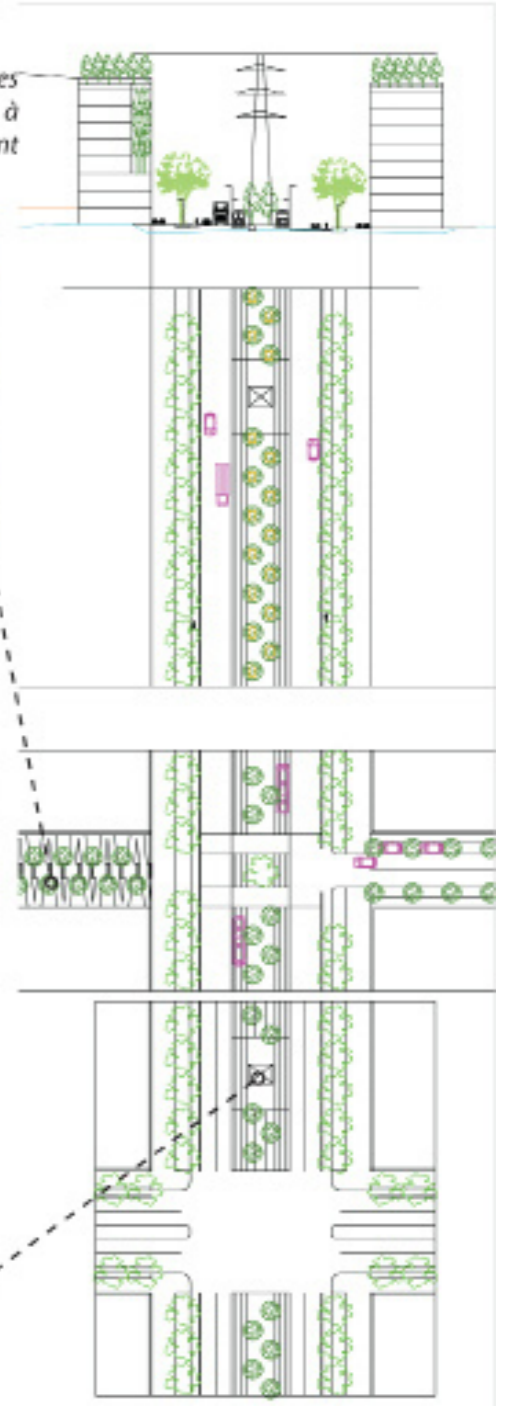
Slowed economic and demographic growth, or decline
 Slower pace of urbanization process, some areas around boulevard Vexin remain unused (or agricultural land), the boulevard Vexin becomes a path for bikes and pedestrians from the Linandes to the West. Public transport and the remaining boulevards serve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

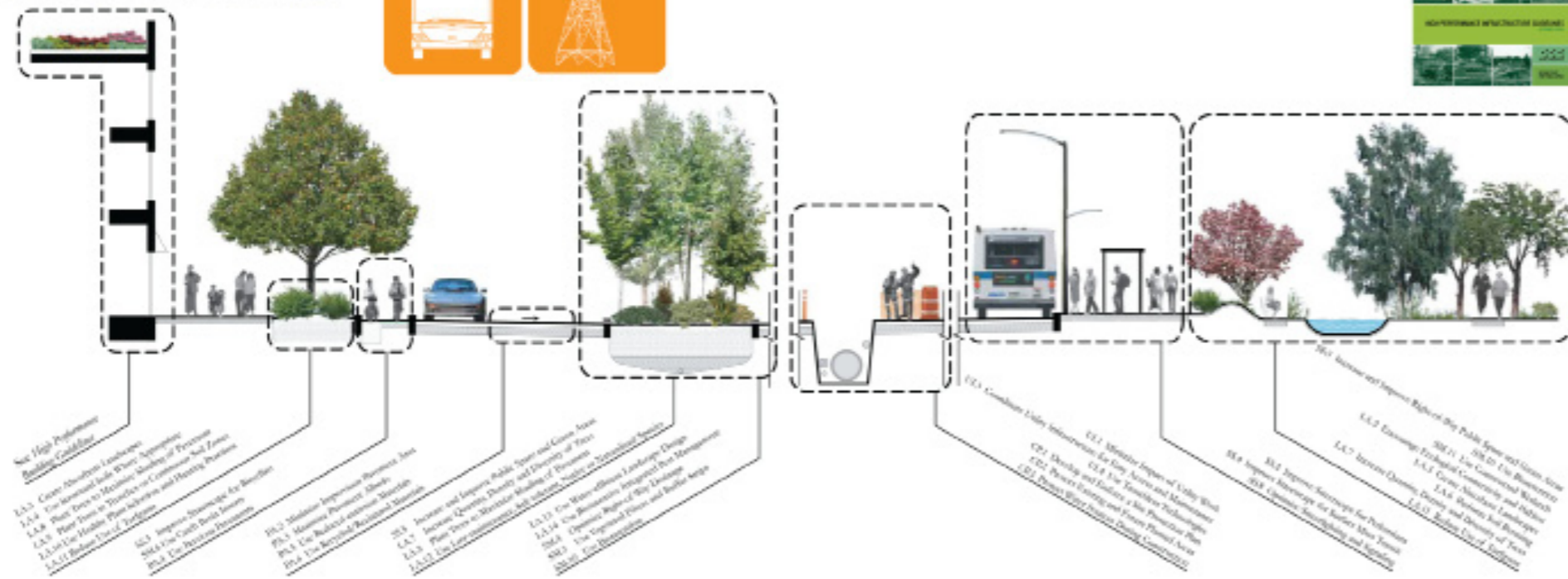
Croissance très importante dans les 30 prochaines années
 Utilisation des sols très dense tout le long du boulevard Vexin jusqu'à la sortie d'agglomération : zones d'activités (bureaux, commerces, industrie légère), zones à usage mixte (activités et habitat), zones résidentielles (incluant des commerces 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.

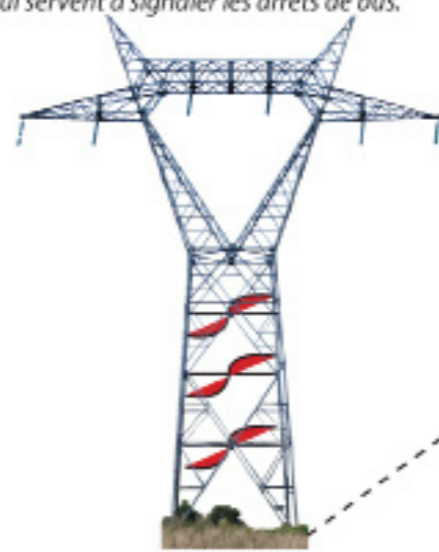


High Performance Infrastructure--Boulevard as Landscape of Infrastructure / Le boulevard : un paysage d'infrastructures haute performance

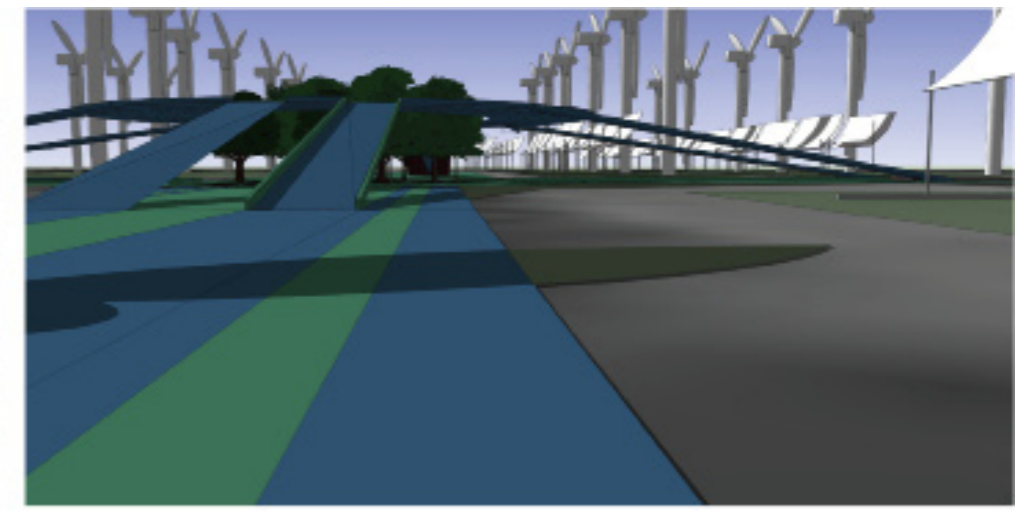
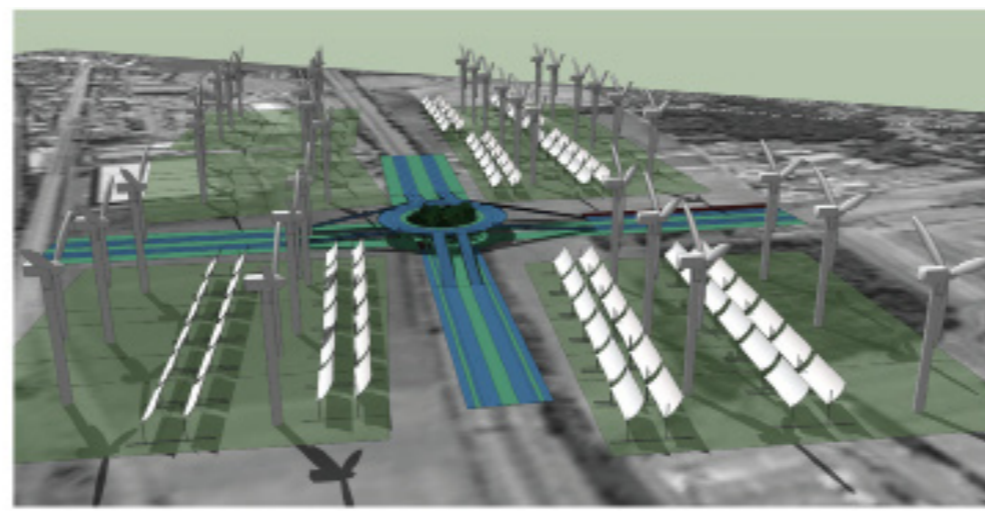
INTEGRATION OF BEST MANAGEMENT PRACTICES



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.



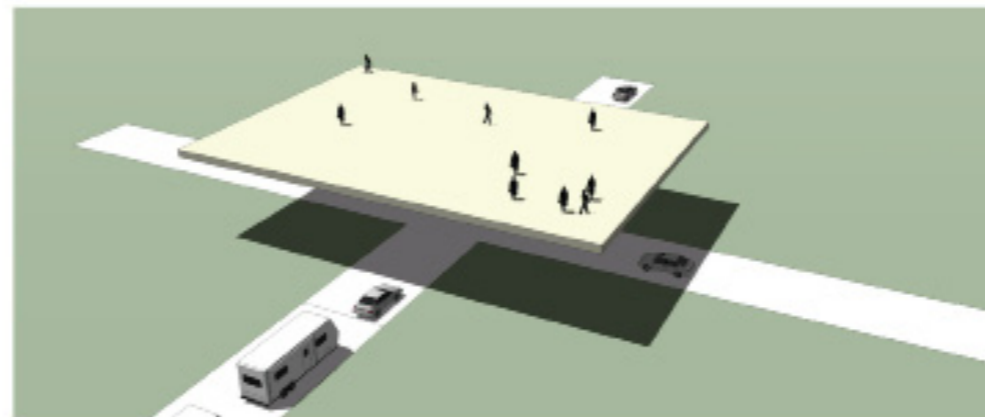
SITE: INTERCHANGE
A104 - A15 - BD. VEXIN



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.



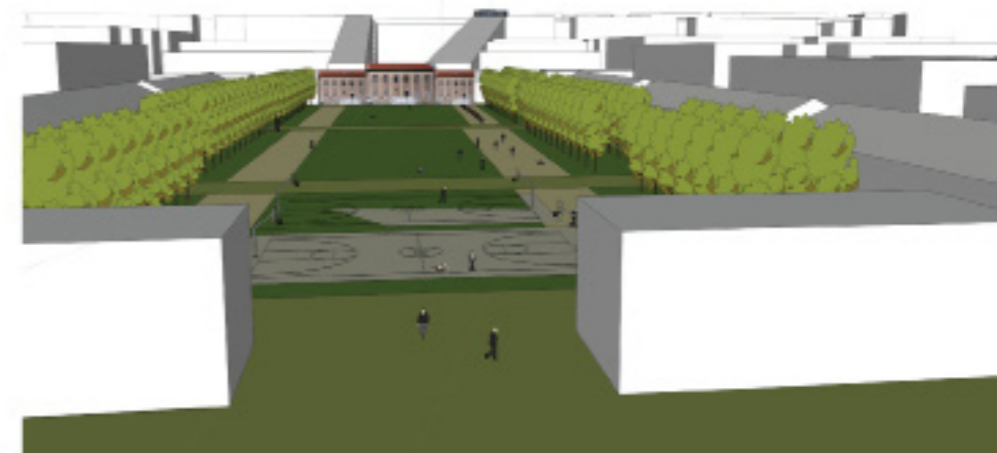
SITE
 QUARTIER BOSSUT /
 TROIS FONTAINES



EXISTING PLAN
 ETAT DES LIEUX



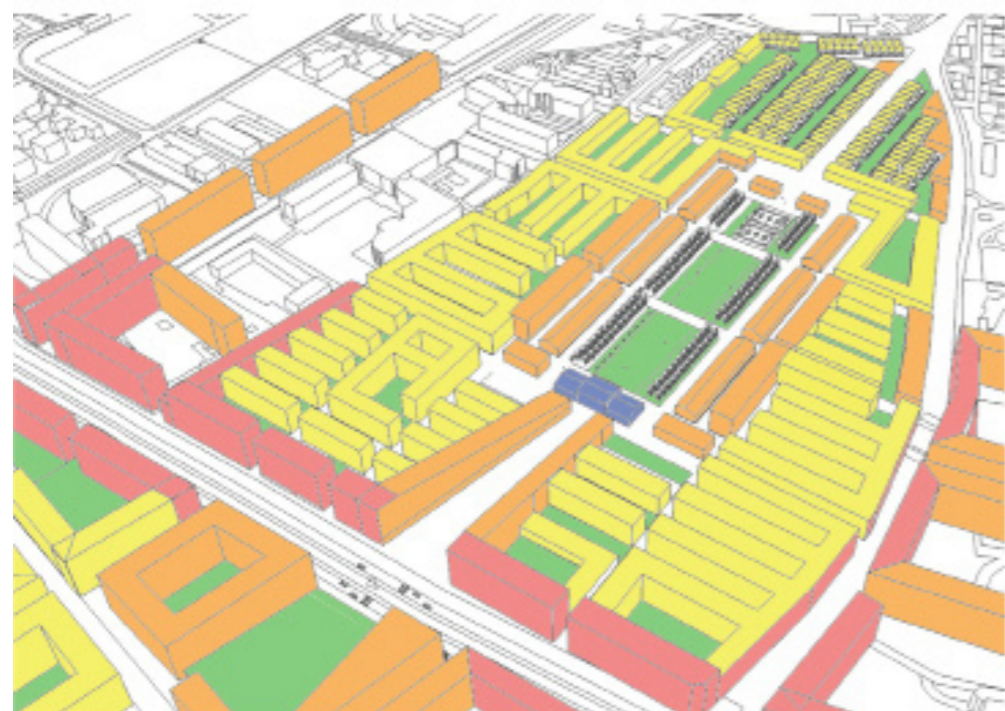
PROPOSED PLAN
 PROJET



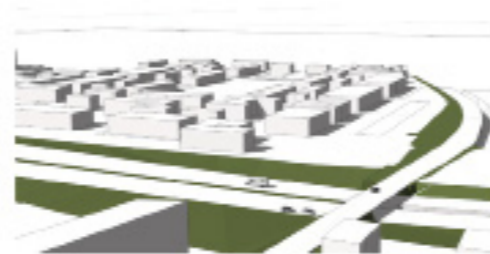
VIEWS OF BOSSUT PROPOSAL
 VUES DU PROJET SUR LE QUARTIER BOSSUT



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



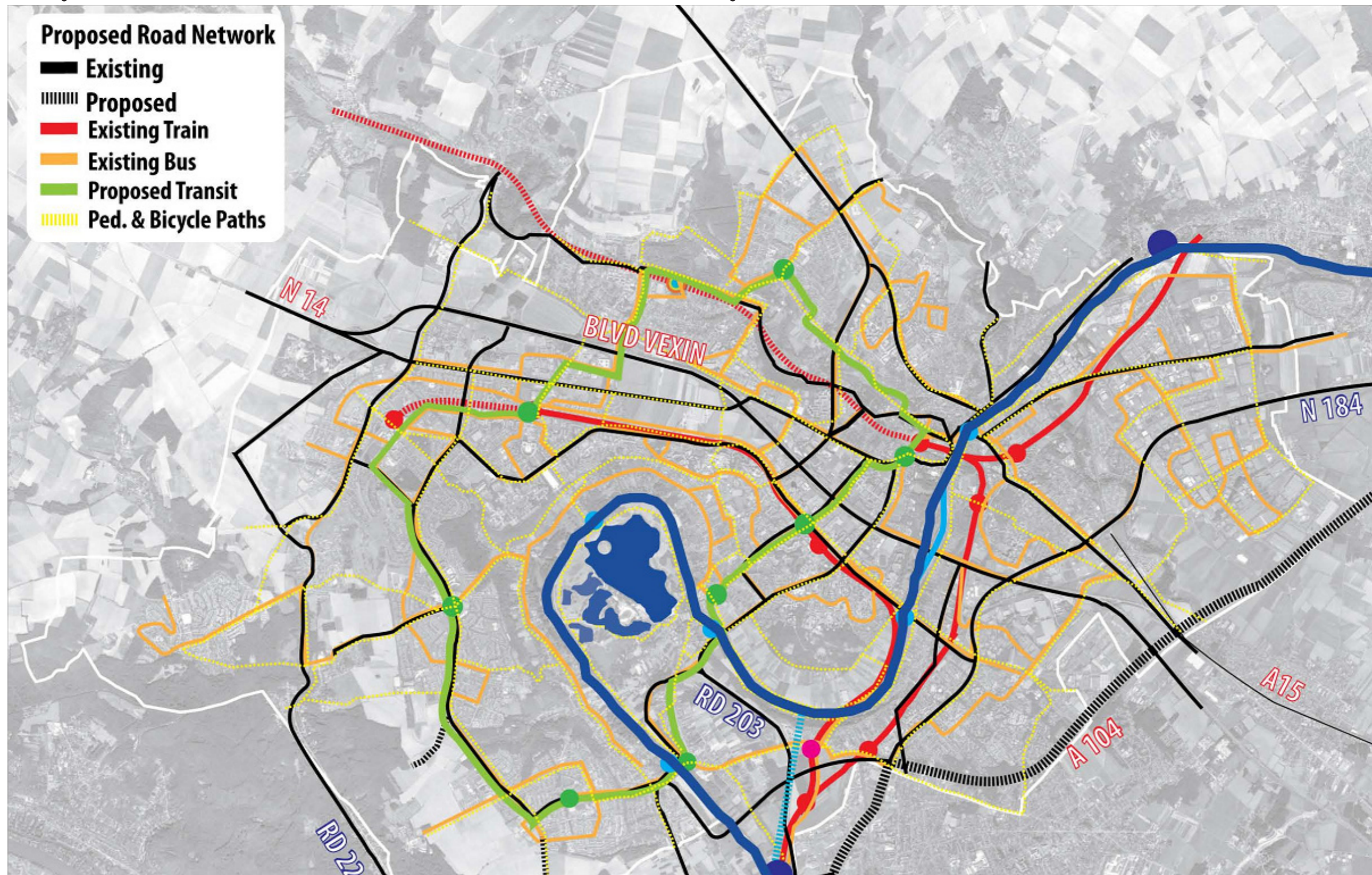
FIGURE/GROUND - PROPOSED
 FIGURE/GROUND - PROPOSEE



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

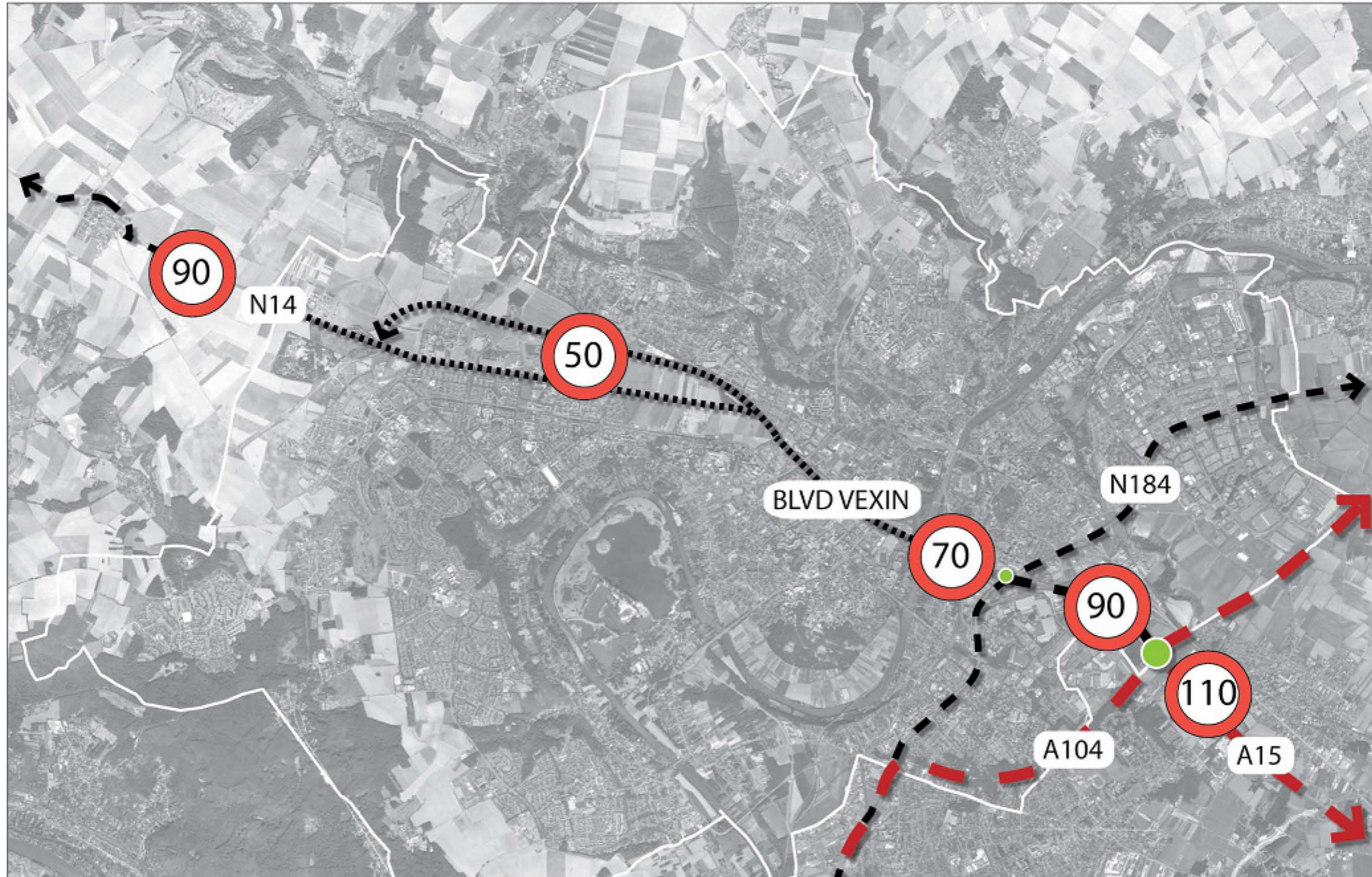
Extracts from the final presentation Team D

Proposition de réseau de transport



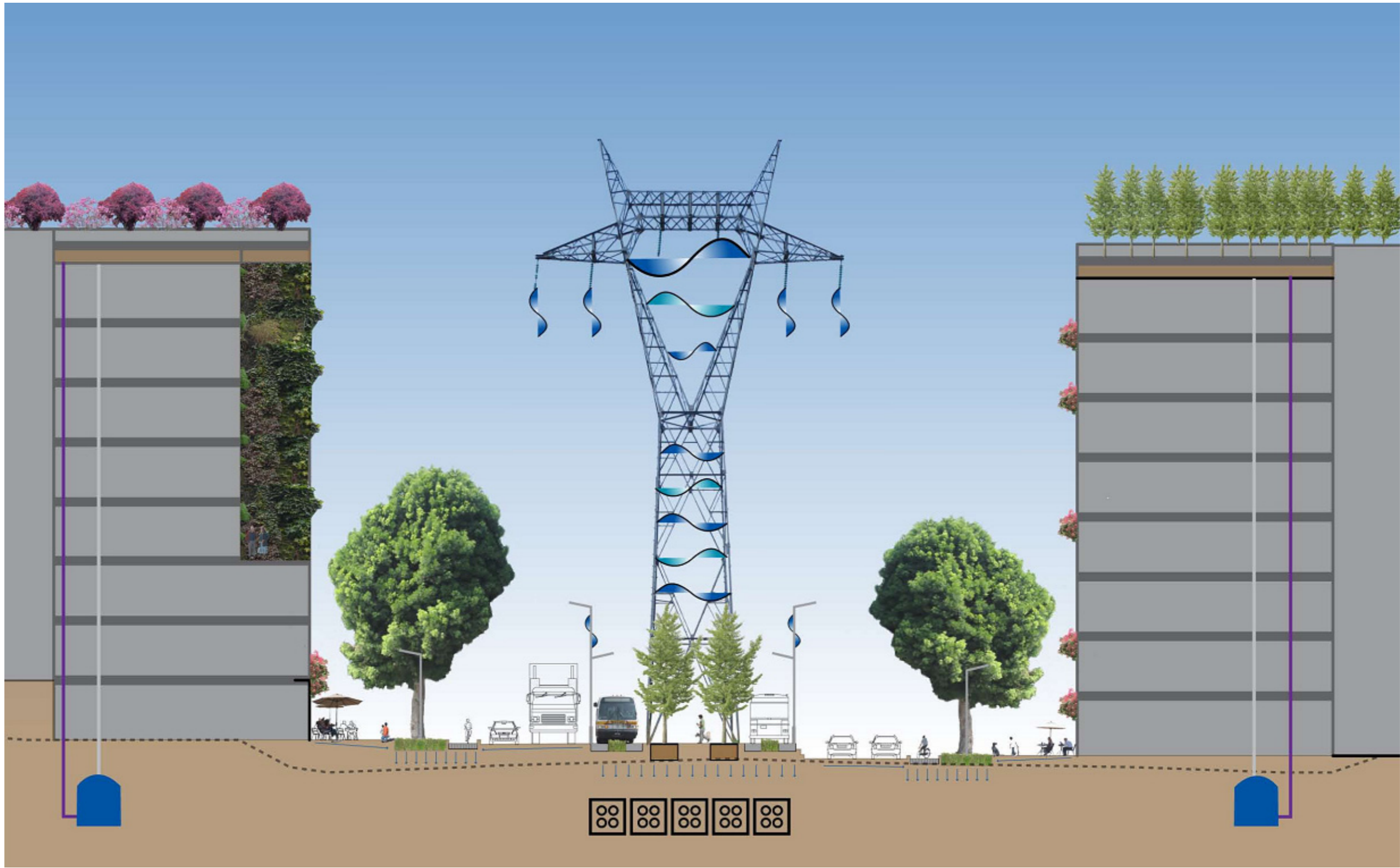
Extracts from the final presentation Team D

Echelonnement des vitesses - Boulevard Vexin



Extracts from the final presentation Team D

Coupe du boulevard Vexin



Extracts from the final presentation Team D

Transformation des 3 Fontaines - Quartier Bossut



Team

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

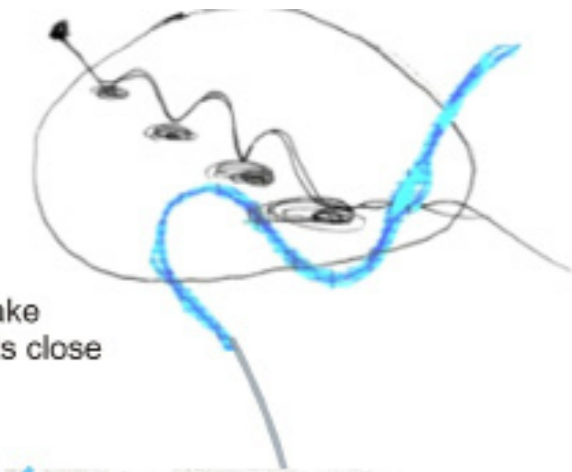
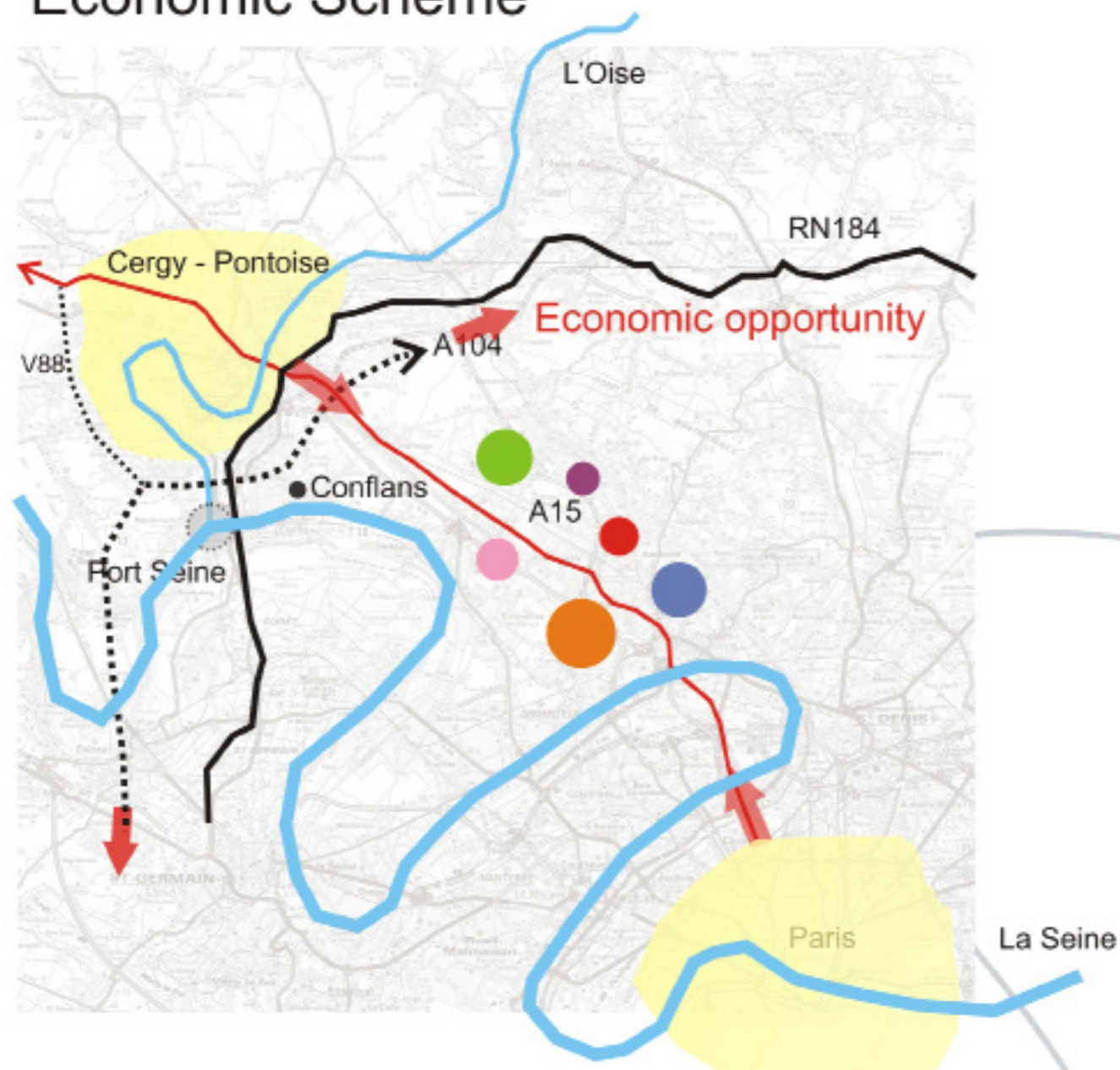
Team E - Analyse de la situation à l'échelle régionale Ile de France

Cergy-Pontoise, as one of the « New Cities », takes part actively in the competitiveness of the Ile-de-France region. It is fully integrated in a system of complementary and attractive poles. Only 45 minutes away from the Center of Paris, it is nevertheless perceived as far away from the region's economic heart, in distance as much as in time.

In order for Cergy-Pontoise to strengthen its economic position in Ile-de-France, we propose the following:

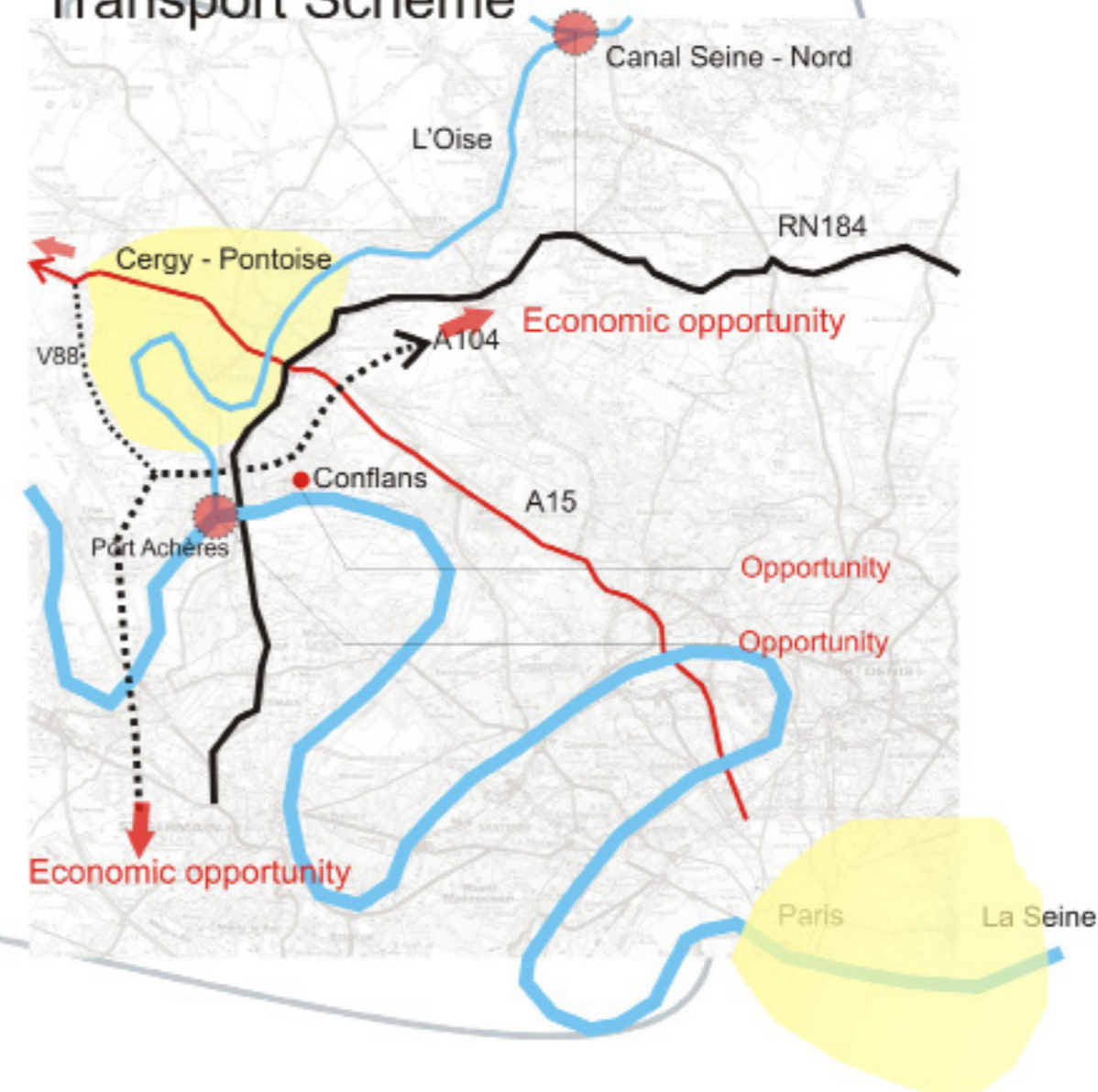
- Create an intermediary pole between Paris and Cergy along the A15: junction points will create a new dynamism towards the Northwest of Ile-de-France and Cergy-Pontoise will be perceived as closer, therefore more attractive economically speaking
- Connect Cergy-Pontoise to other poles of Ile-de-France by reinforcing the polycentric network
- Identify or create a strong image around Cergy-Pontoise which will be synonymous with quality, sustainability and innovation

Economic Scheme

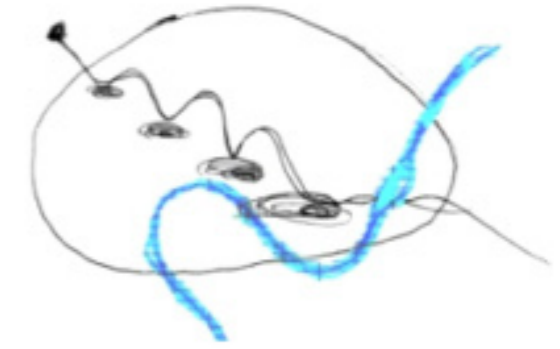


The Cergy-Pontoise agglomeration must take advantage of the opportunities present in its close environment.

Transport Scheme

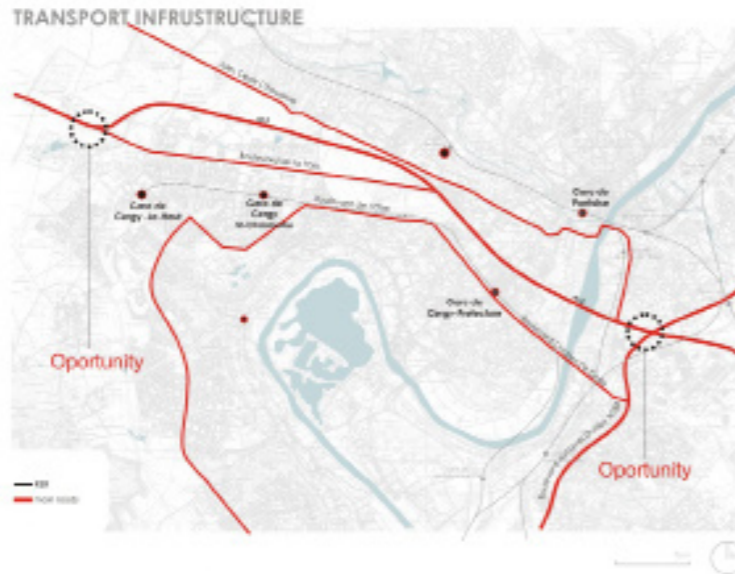


- The new section of the A104 (Francilienne) will guarantee a better integration of Cergy-Pontoise in the economical system of Ile-de-France. Moreover, this implies higher value for the agglomeration territory and a stabilisation of the A15 axis, which becomes a transversal zone with potential for the future
- The Seine-North Channel, Achères port and TGV going through Conflans-Sainte-Honorine will allow part of the merchandise traffic by road to be reported to fluvial and train transport. Looking towards the future, these types of transport systems will be preferred to less sustainable solutions.



OBSERVATIONS

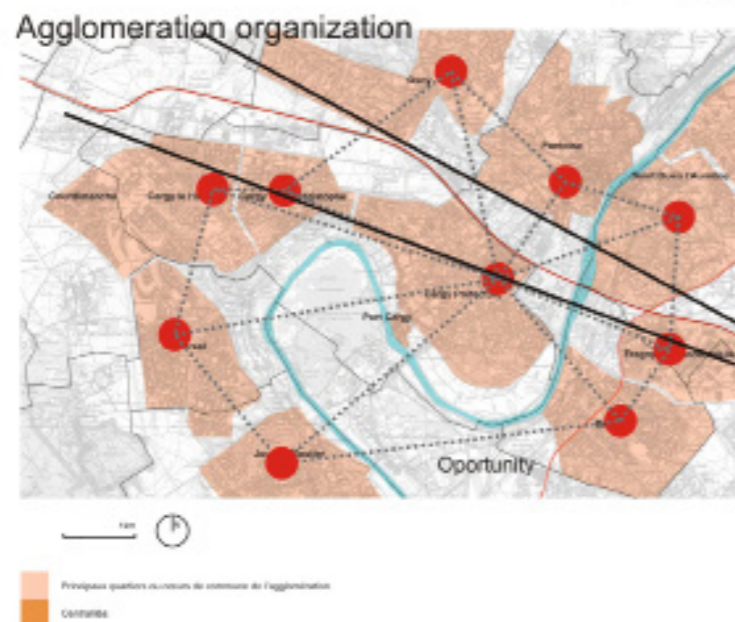
Cergy-Pontoise needs a strong identity: it must become **one entity** with an entrance gate and an exit



The existing center is too small : investors do not see the possible future development in this area



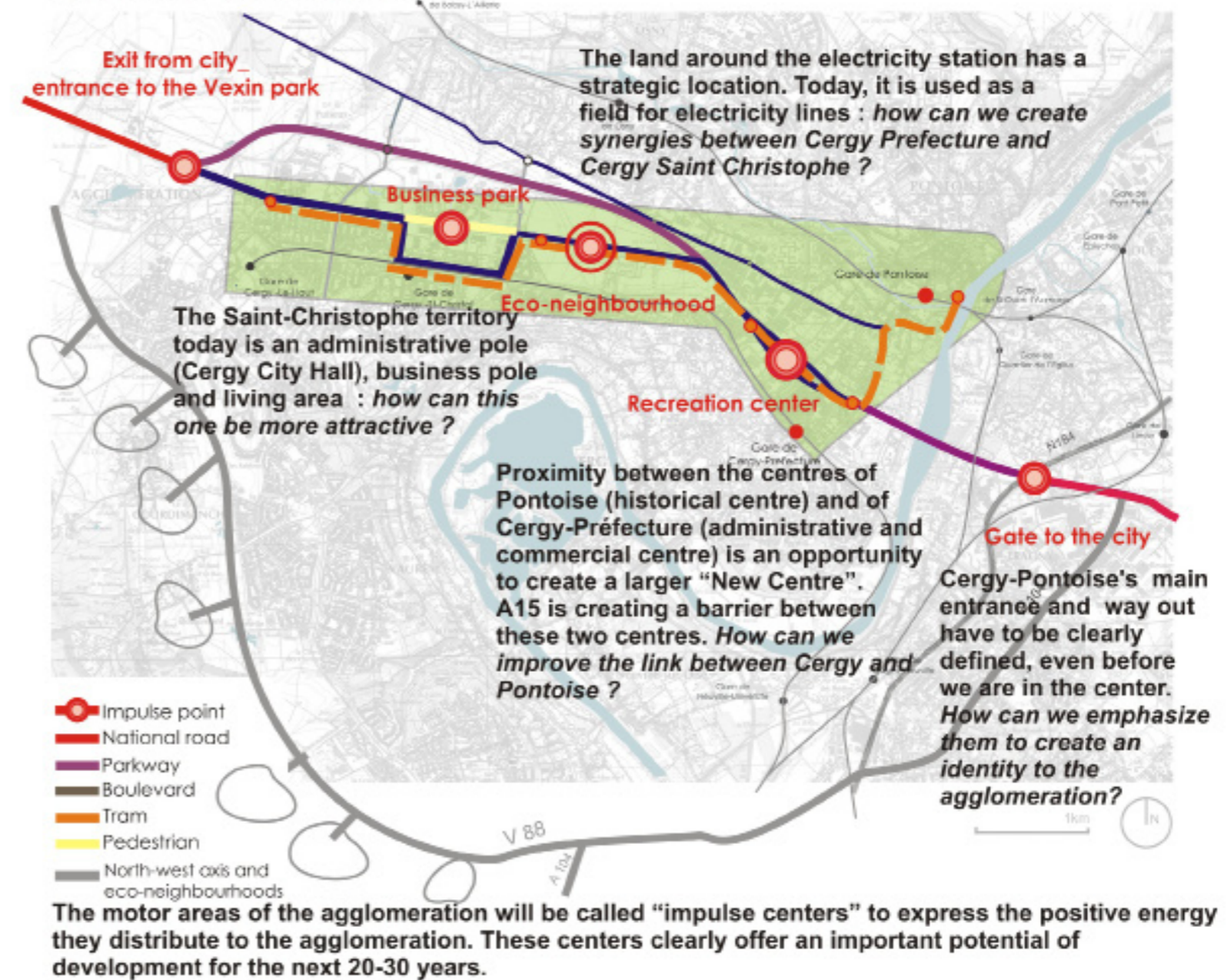
Between a historical axis – Chaussée Jules César – and a "New City" axis – boulevard de l'Oise – activity and dynamism are concentrated in several impulse points



OUR STRATEGY : creating an **impulsion axis**

- Associate a strong image and a high quality of life with each impulse point
- Create a link between the different impulse points by densifying and developing new areas. The result of this link will be the "New Attractive Centre"
- Enlarge the impact of these impulse points to the entire agglomeration, increasing Cergy-Pontoise's economic strength in Ile-de-France

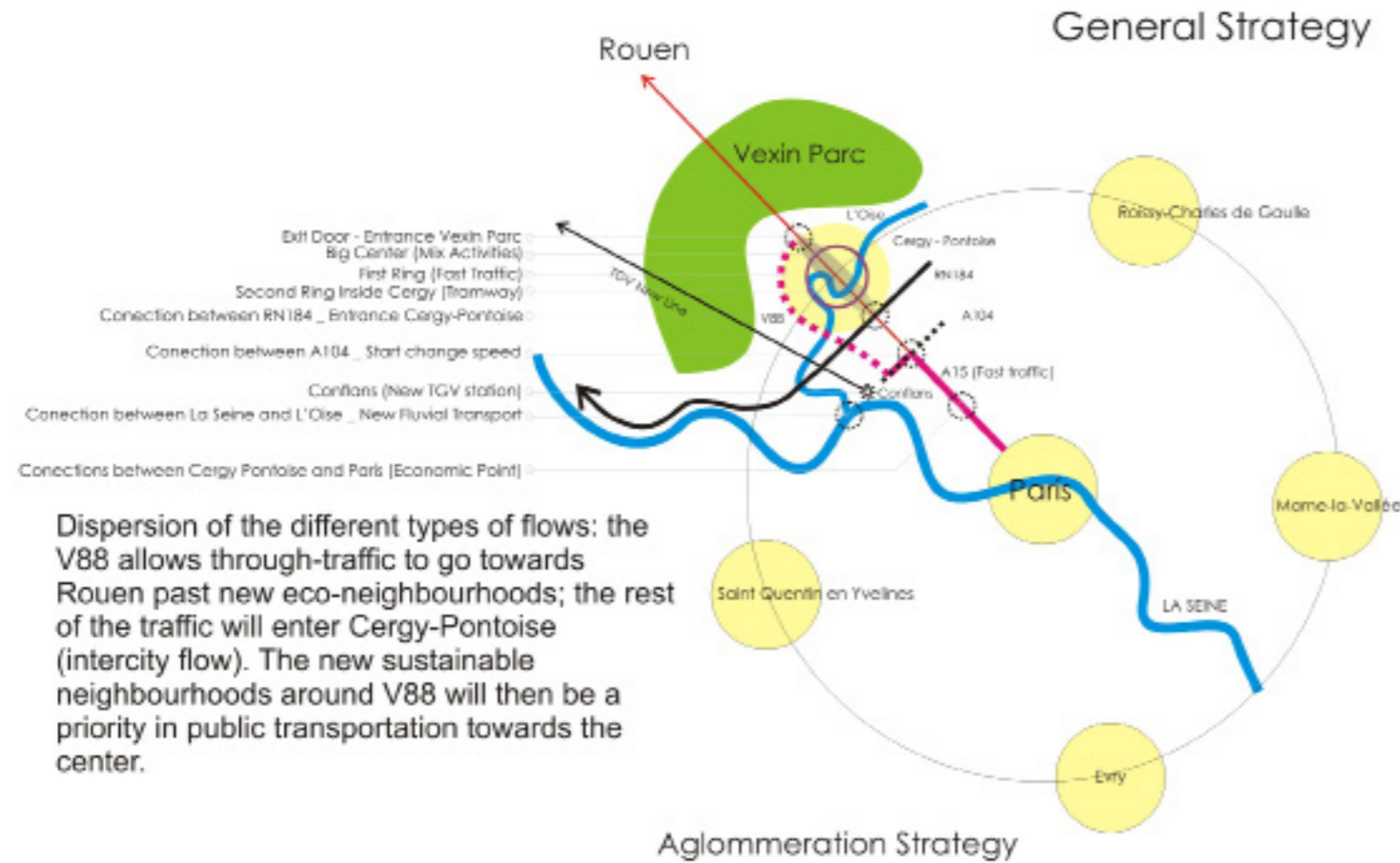
CONCEPT SCHEME



Kinetics _ Impulse Development Points

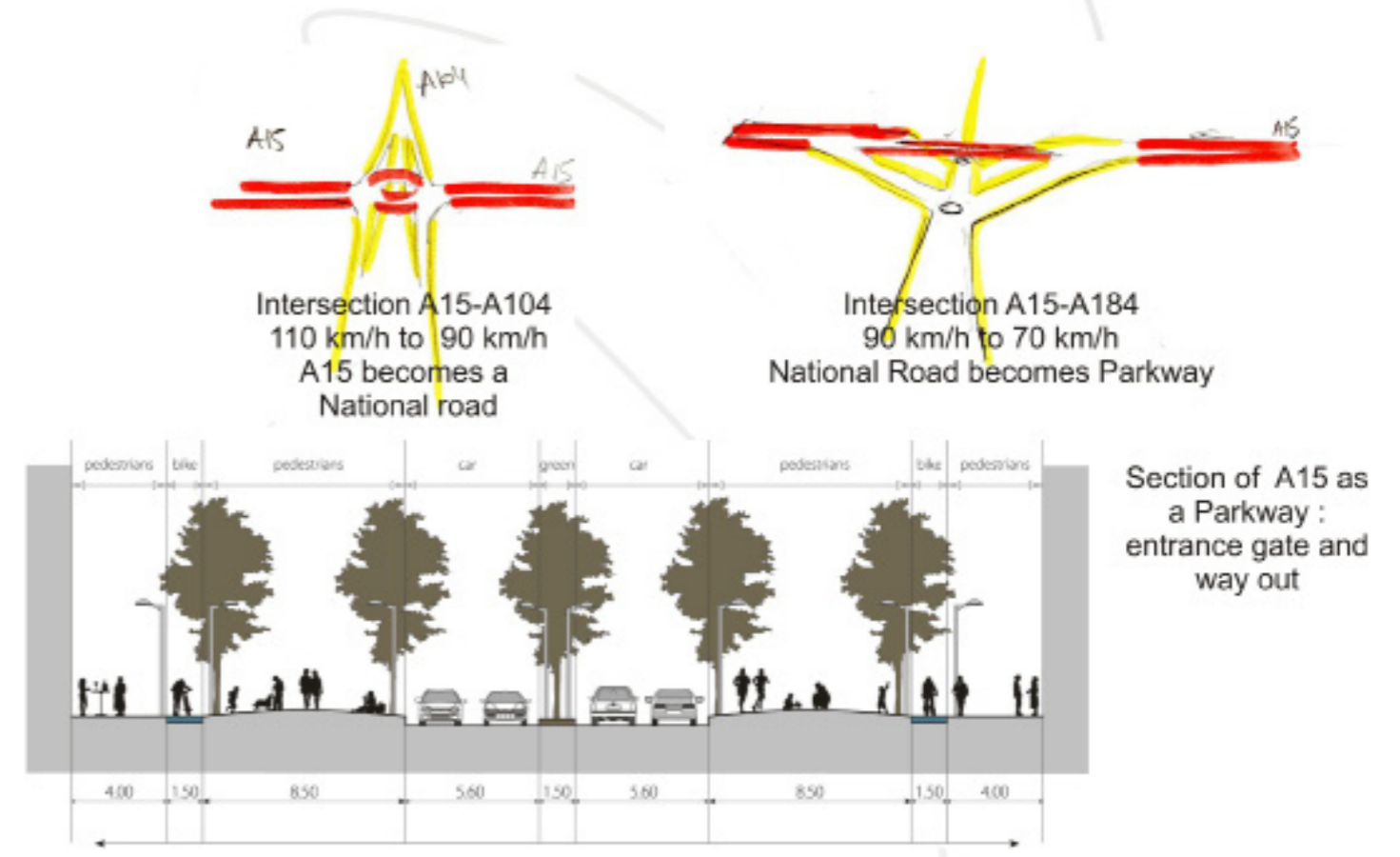
Team E

Step 1 : Distribution of the A15-flow to recreate the urban space in the agglomeration

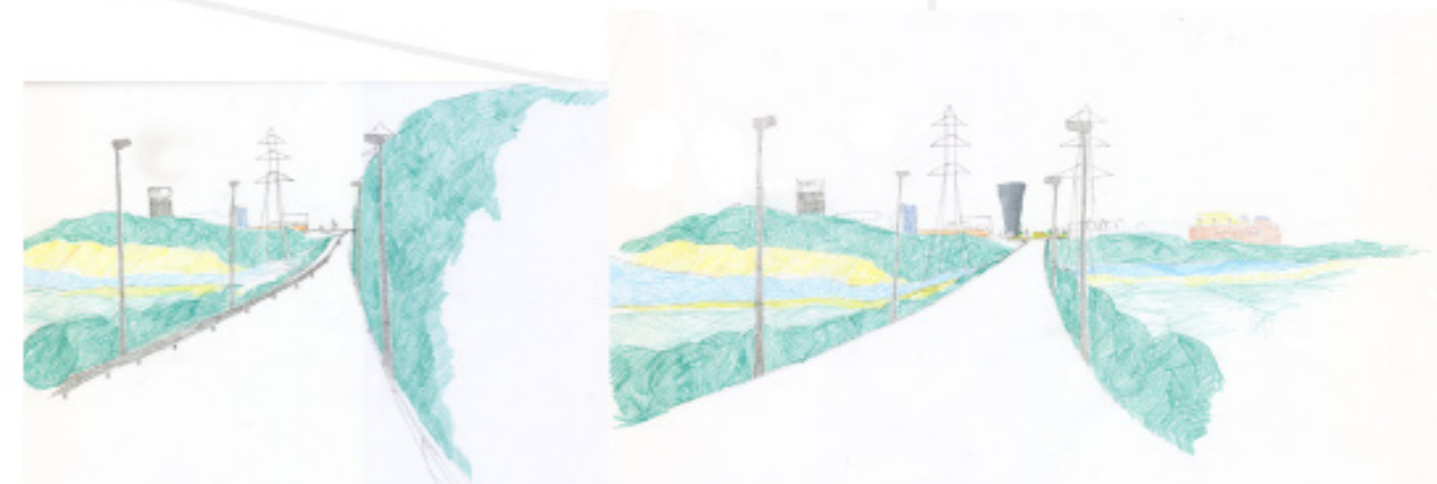


Step 2 : Create gates to mark entrance and way out

Objective 1: slow down the cars to mark the entrance in the city- A15 become a parkway



Objective 2: have a better view of the city skyline

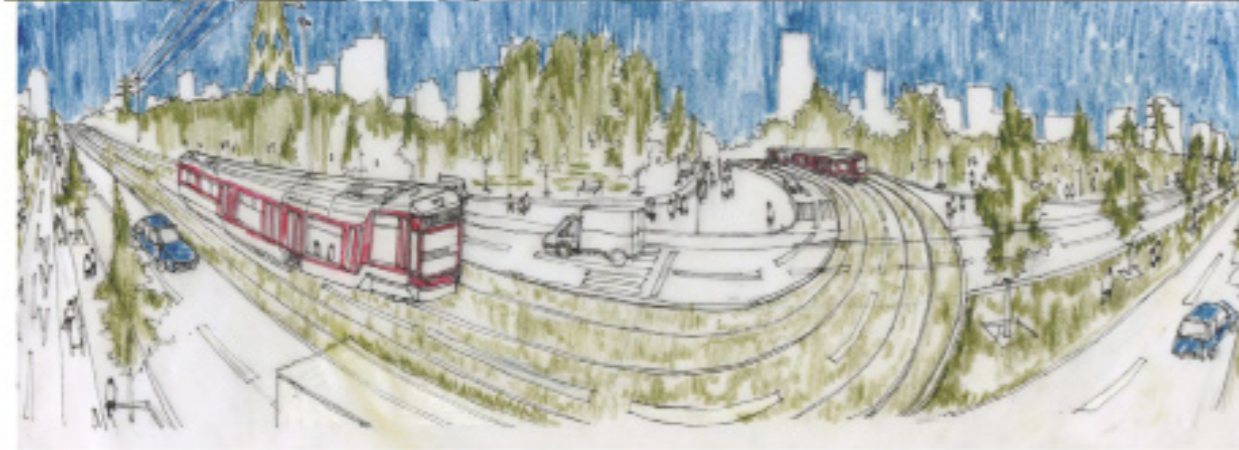


Entrance to the agglomeration at the intersection of A15 and A184 - View of agglomeration before and after. The landscape is visible and presents a new landscape.

Kinetics — Impulse Development Points

Team E

Step 3 : reconnect the historical center and the new city: Cergy Prefecture-Pontoise – one impulse point instead of two

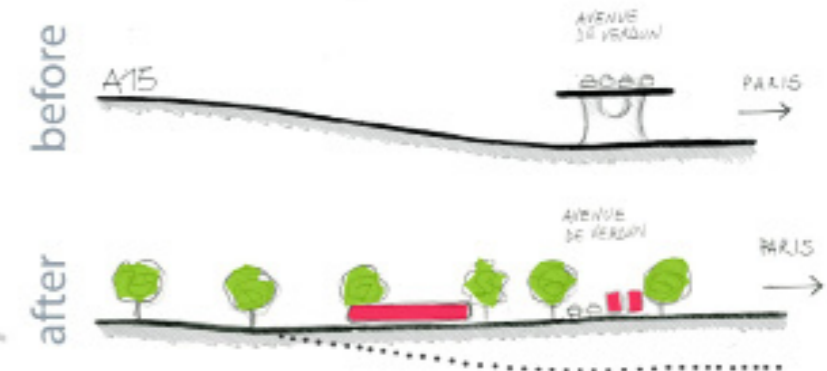
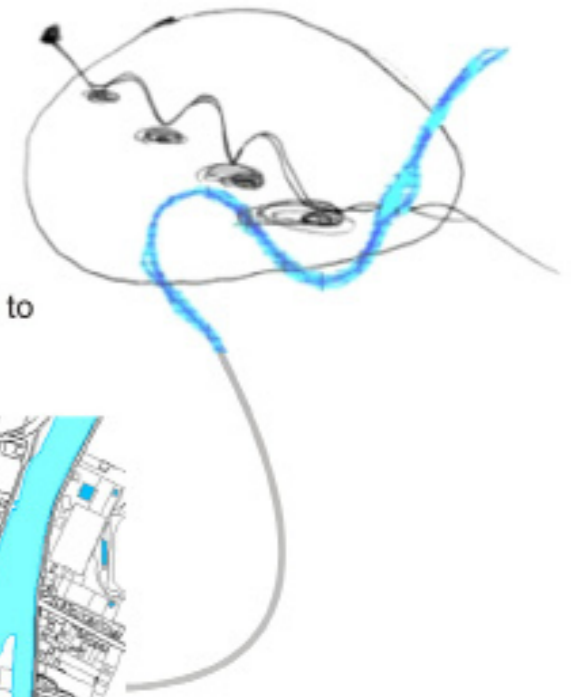


A15 becomes a boulevard and joins roads that it crosses on the same level. The physical barrier is erased.



Creation of a new public space between intersections 9 and 10.

Bossut neighbourhood
The center is extended through a new recreational area, possible thanks to the levelling of roads.

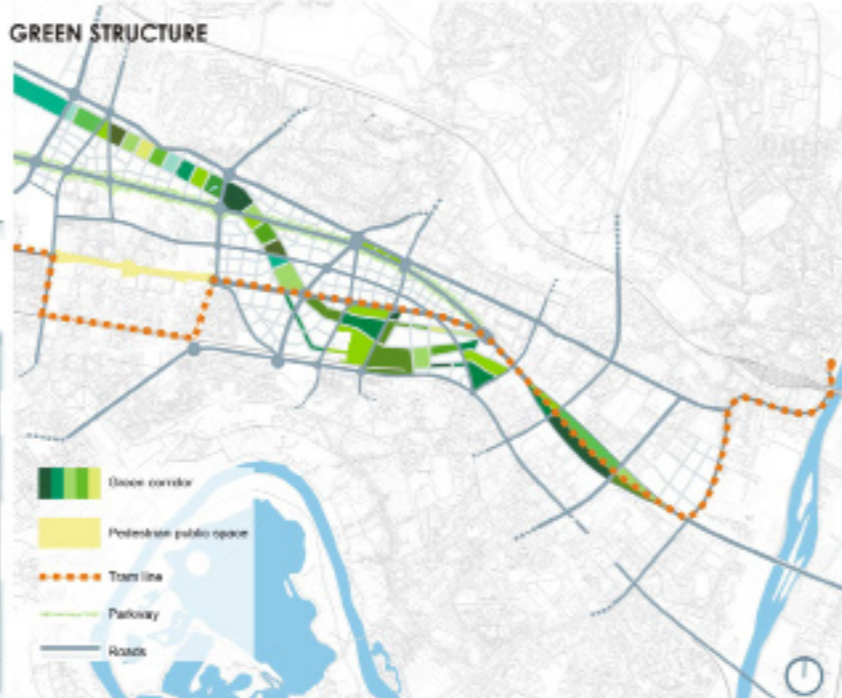
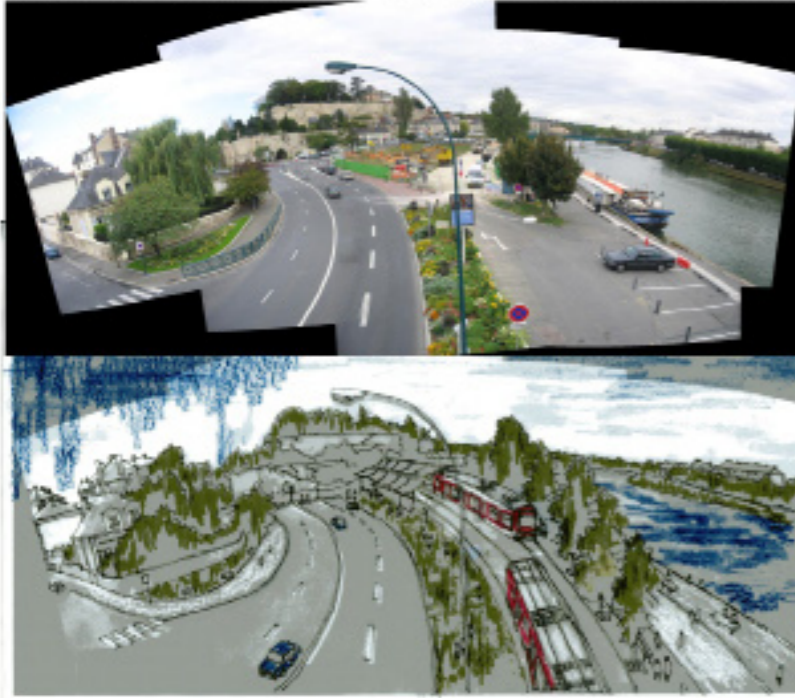


Kinetics - Impulse Development Points

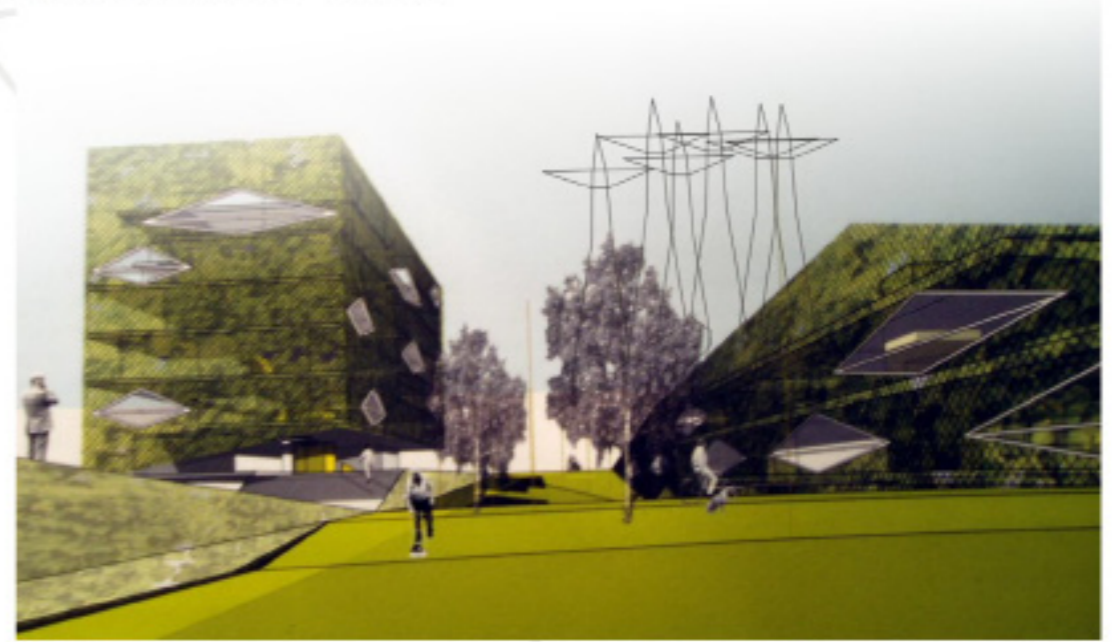
Team E - Step 4 : enlarge the center along the impulse points to create an economical address

Physical connection between impulse points

Tramway connects Pontoise center with Cergy Prefecture, Cergy Saint Christophe and Cergy le Haut: creation of a new inter city transport, which, instead of the RER, is connected to the city landscape.

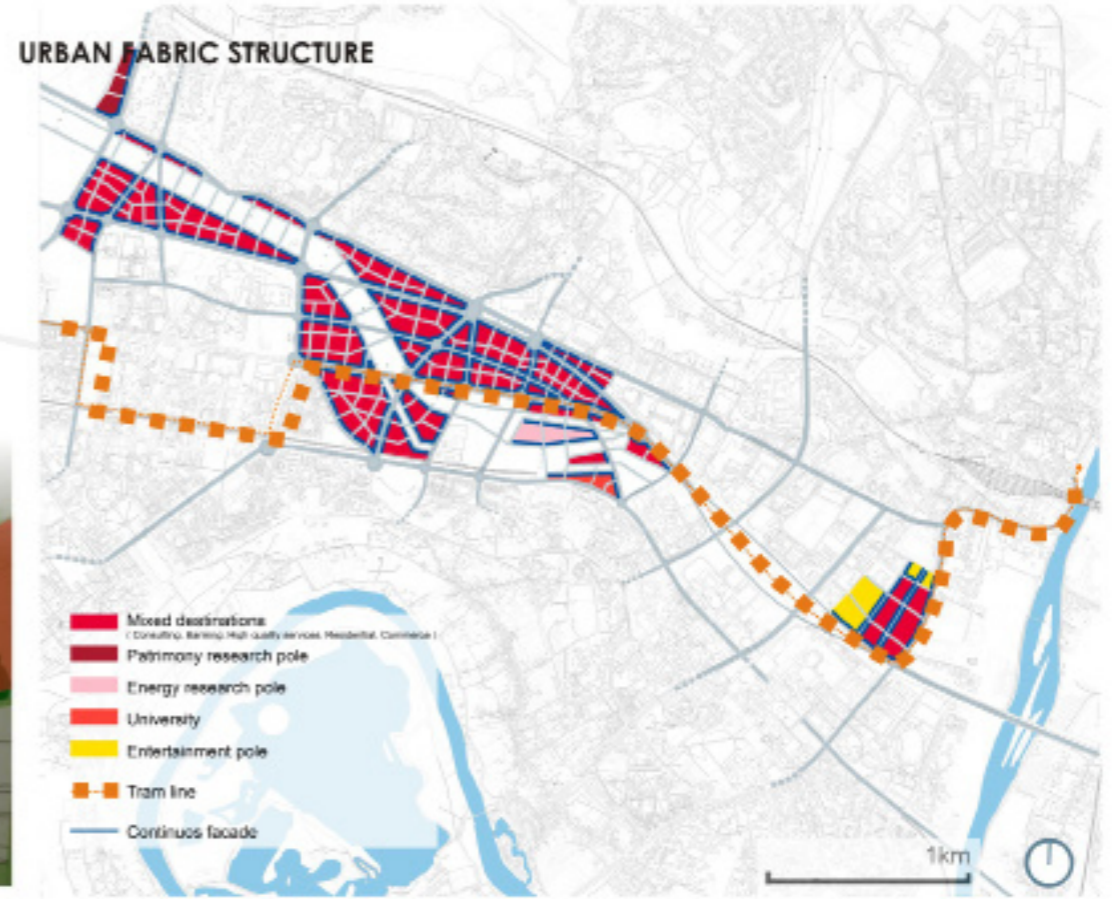
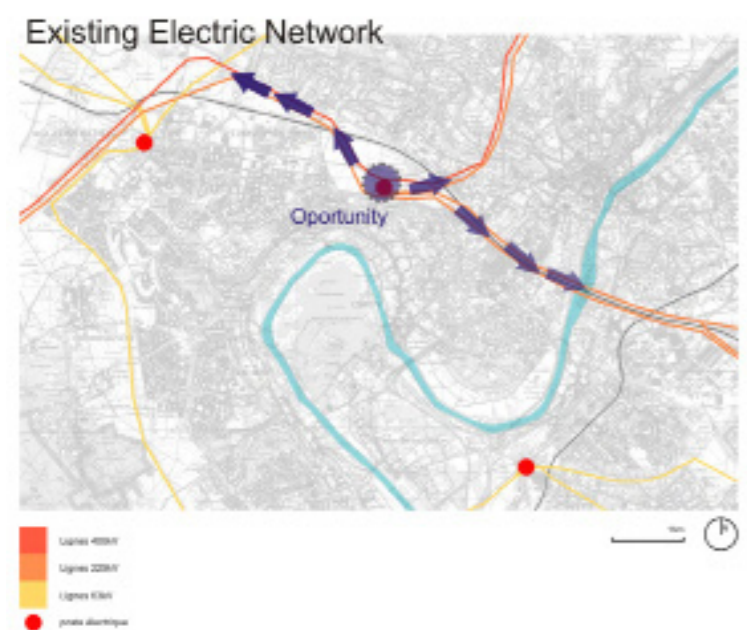


- Improve the attraction of new impulse axis
- On the long term, creation of excellence research poles
 - o Along the green corridor, High Environmental Quality, high quality services (restaurant, hotel,..), service companies
 - o Habitation, leisure, services and neighbourhood services to create a functional and social mixity, as well as dynamism day and night
- Access to this part of the Center is facilitated by the A15, parkway - 70 km/h



Densification to solidify the urban structure

- For the densification of the urban structure, a new urban frame is created in continuity with the old scheme
- High tension lines are buried
- o Free space for new buildings
- o Creation on the non-constructible area of a green corridor
- o Pylons are kept to mark the landscape
- o Diminution risks related to health

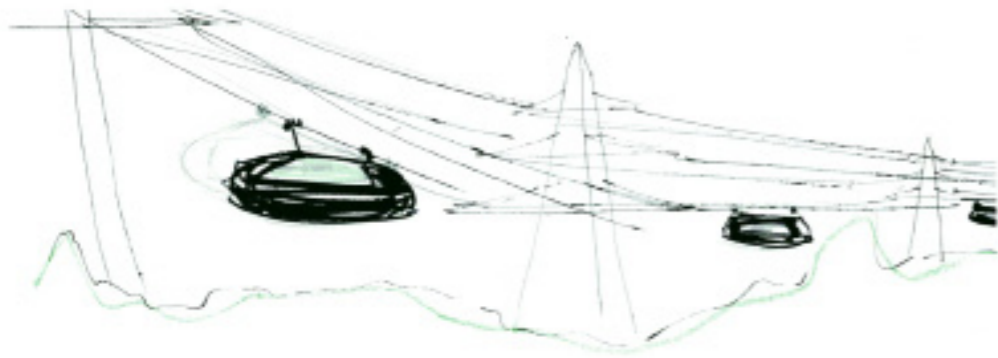


Kinetics _ Impulse Development Points

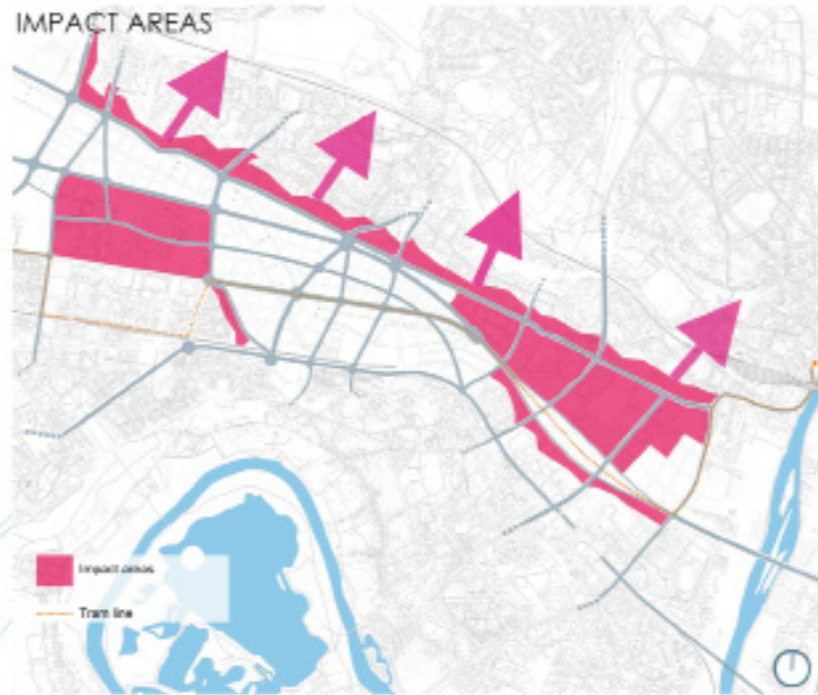
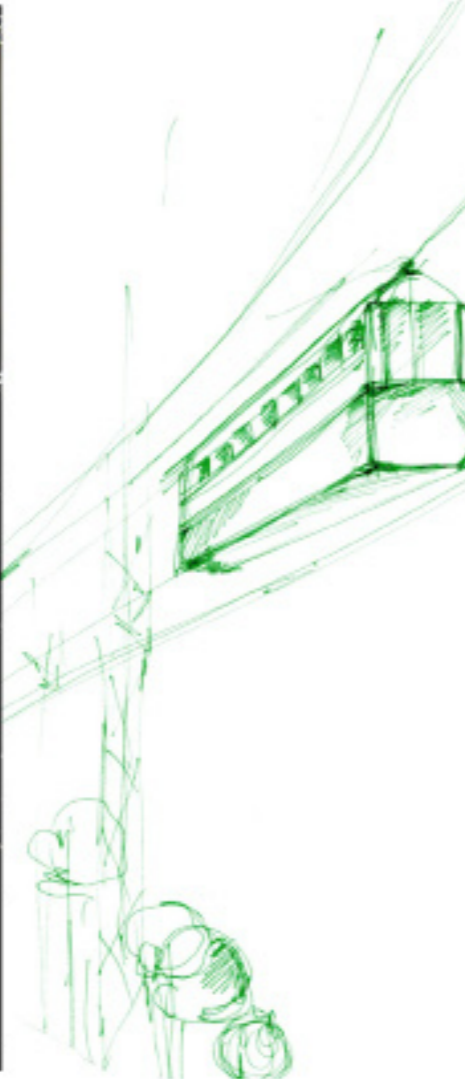
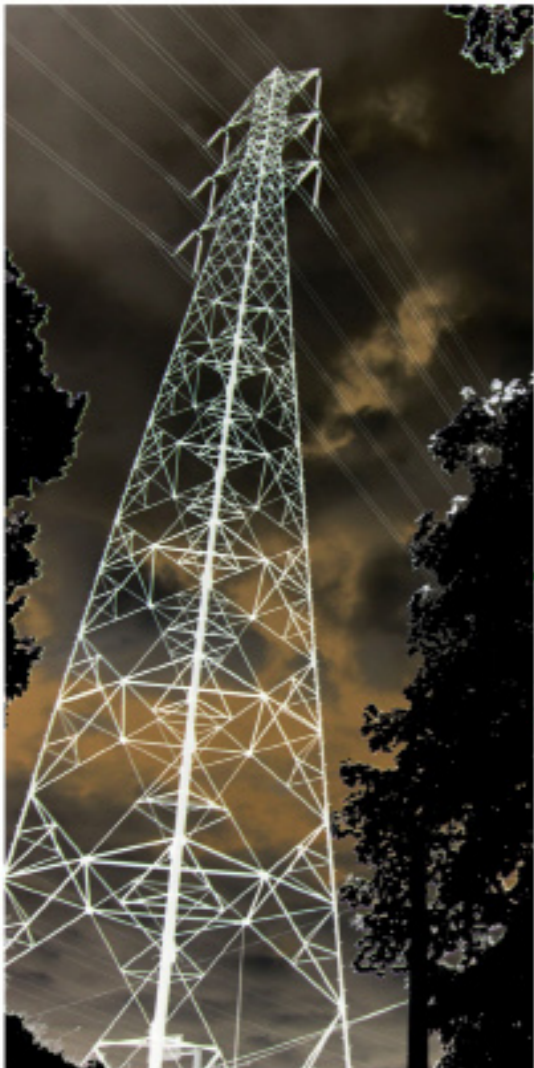
Team E

In the future : Cergy-Pontoise as the heart of innovation

The positive impact of a new "impulse axis" on the Cergy-Pontoise agglomeration

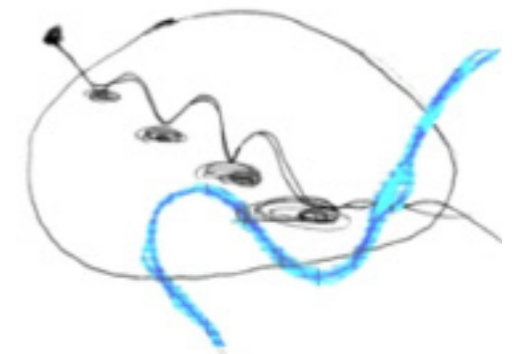
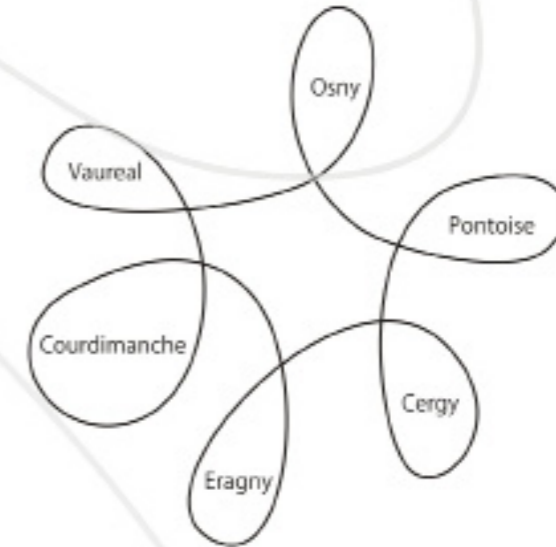


Use the pylons as support for a new air transportation after reinforcing them

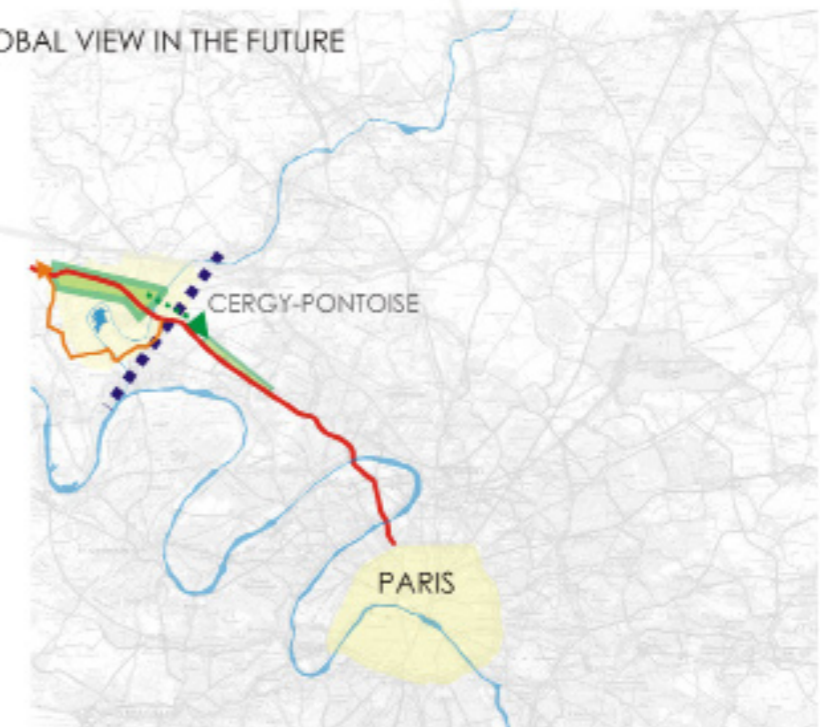


Cergy-Pontoise as a whole : major impulse point in the Northwest area of Ile-de-France

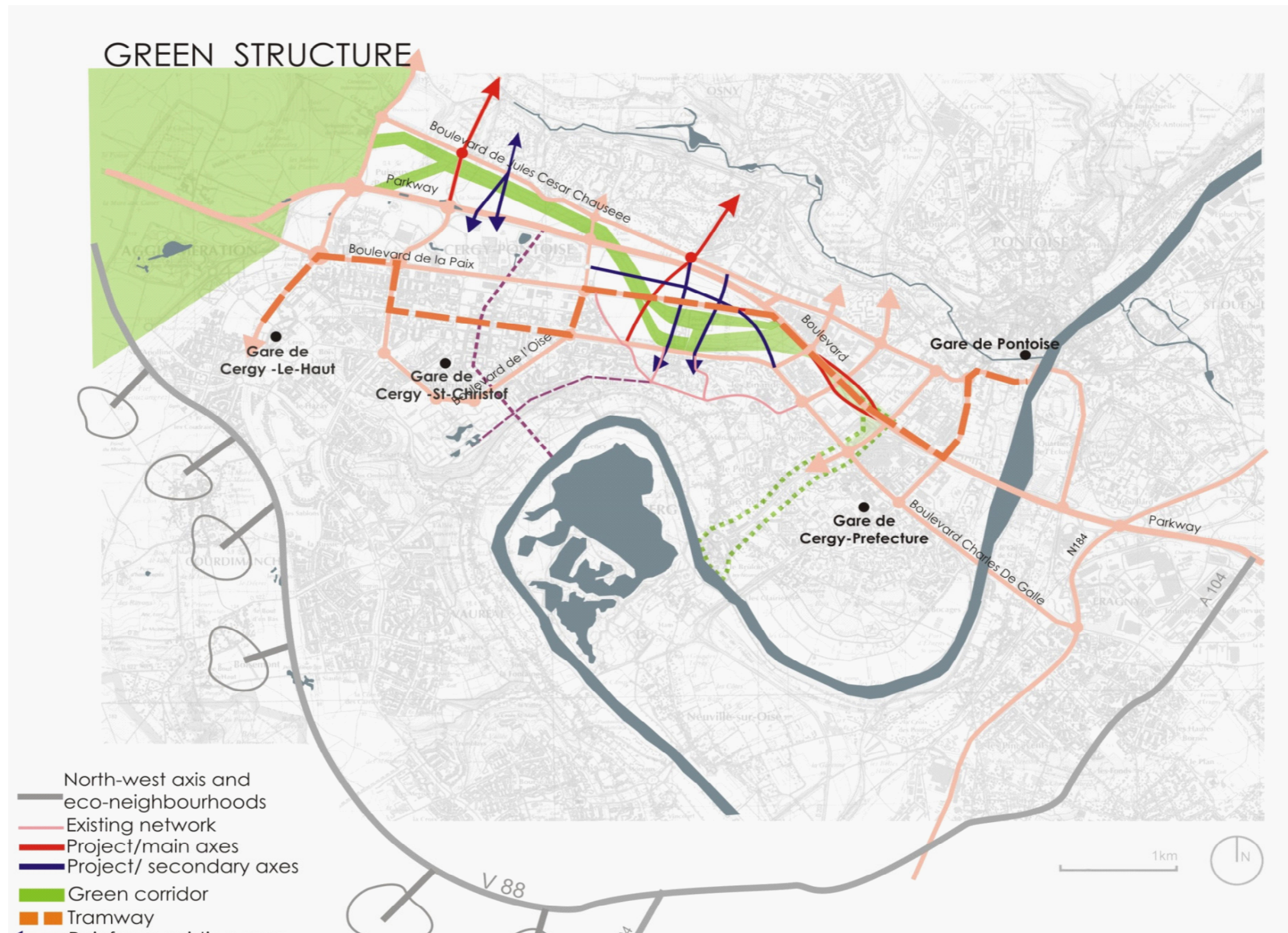
- Polycentrical network in the Cergy-Pontoise agglomération



GLOBAL VIEW IN THE FUTURE



Extracts from the final presentation Team E



Extracts from the final presentation Team E

Tram station in Pontoise : first station in the network

2008



2013-2018

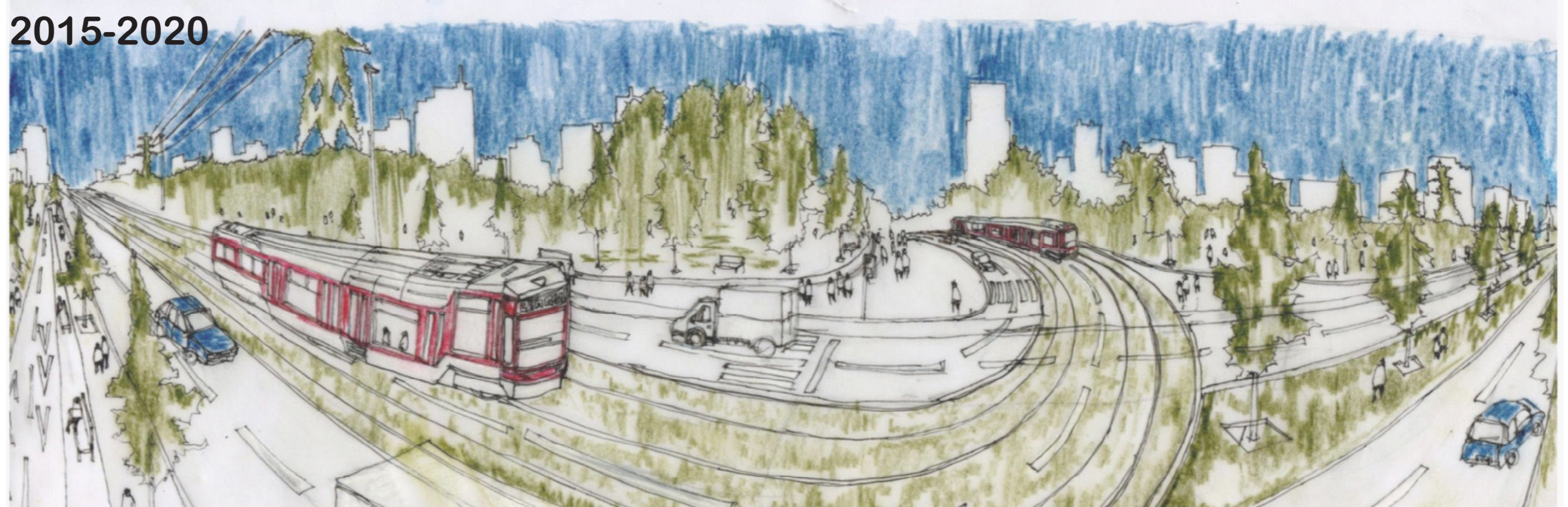


Extracts from the final presentation Team E

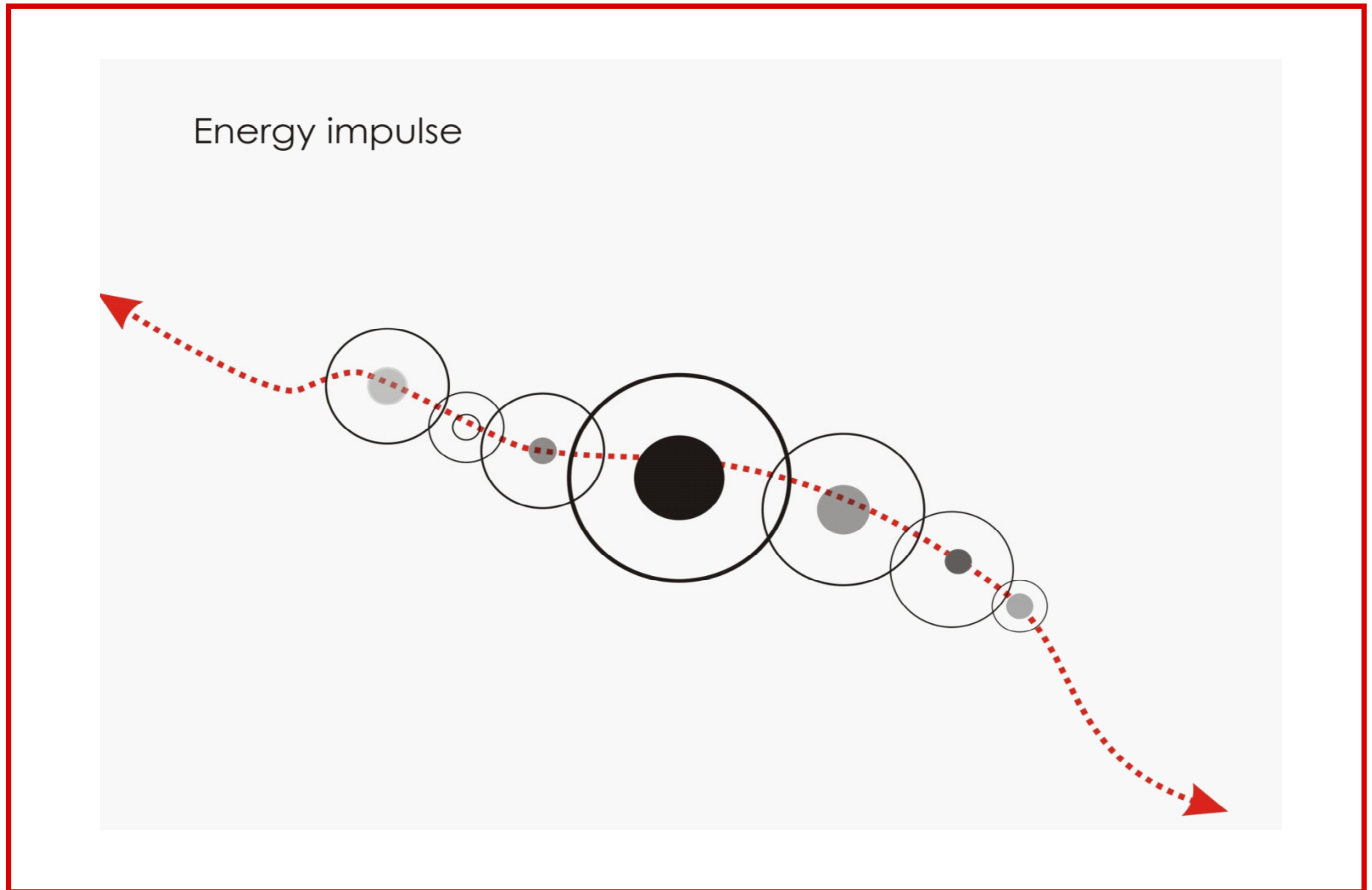
2008



2015-2020



Extracts from the final presentation Team E

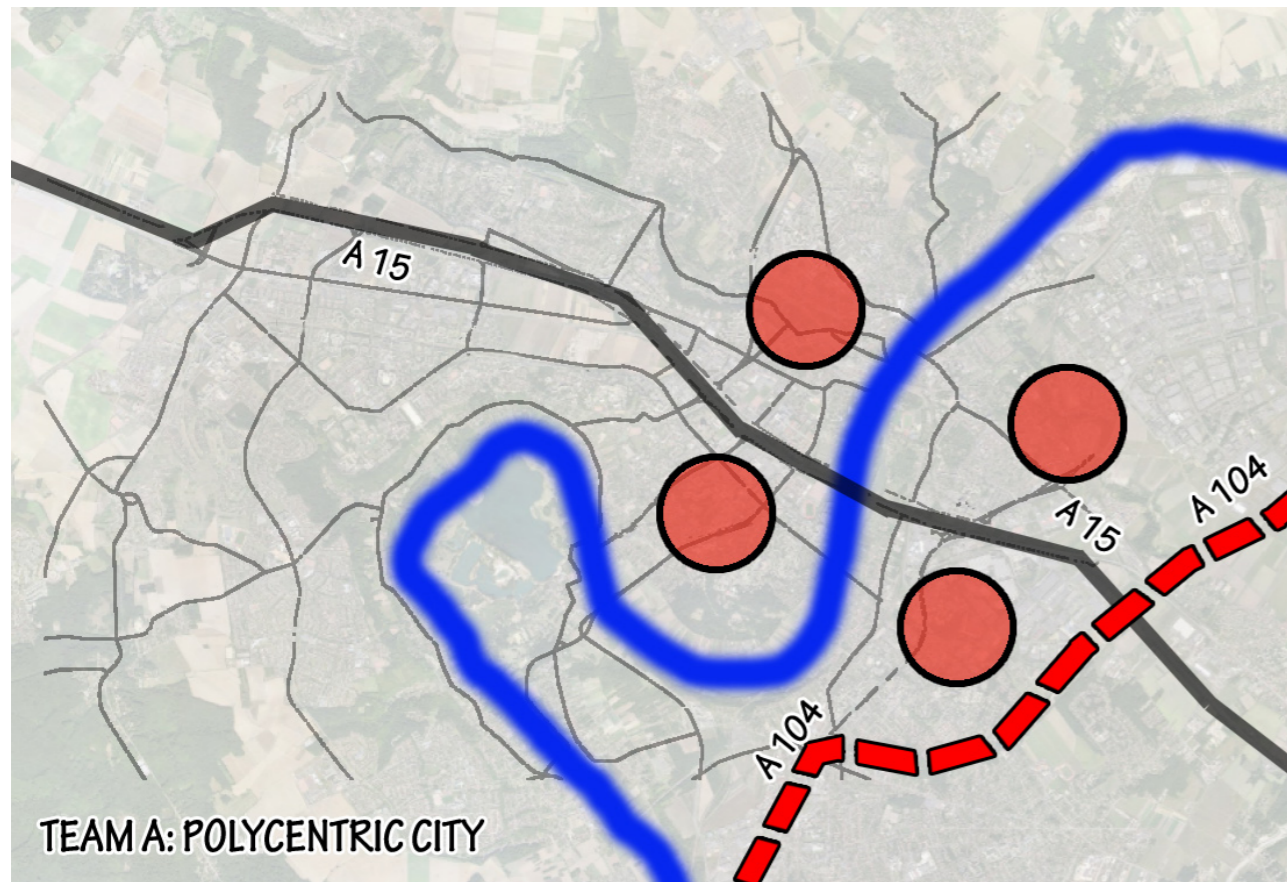


PART 3

Jury's Deliberation

1ST PRICE OF THE JURY

TEAM A : « A NEW BIG CENTER FOR CERGY-PONTOISE ; BE SEEN »



Concept

the arrival of A104 will be the release mechanism of a new urban structure by moving the centre of gravity of the town around the Oise.

The main part

_Cergy-Pontoise will be the meeting place of 3 big networks:

- the intersection of A15 and A104 •
- the confluence of the Oise and the Seine with the project the Seine the North Europe
- the intersection of new shod connections Roissy Versailles and Mantes - Senlis irrigates the sphere of influence of Cergy-Pontoise
-

_New economic dynamics are going to be generated not only on Cergy and Pontoise but also on Eragny and Saint-Ouen-L'Aumône

_It is necessary to accompany and to strengthen this natural tendency to the emergence of a big center leaning on 4 poles - Eragny, SOA, Pontoise and Cergy - notably:

- by their interconnection by streetcar •
- by repositioning the Oise in the heart of the city, the federative space of urban and social connection
- by creating a new residential dynamics along N184

Proposition for A15 in Cergy-Pontoise

The transfer of flow on A104 and on Oise will allow a transfer of A15.

A15 is consolidated in a motorway status but in the form of hybrid freeway: the flows of transit are isolated and disconnected from intra urban flows.

Positive points underlined by the Jury

- Proposition of a clear, coherent, innovative vision, which changes our glance the territory.
- Creativity and Generosity were underlined
- Proposition taking up with the choice of the new town in its relationship with the Oise.
- Project which eases the very strong bipolarity between Cergy and Pontoise and allows to go over it.
- Hybrid freeway: pragmatic proposition which allows the city to take the power over the road

2ND PRICE OF THE JURY

TEAM B : « RES'EAU »

Concept

The diffuser: substitute for A15 on the crossing of Cergy-Pontoise a multifunctional streets network structured by 4 main boulevards parallel to A15.

The main part

_Give a specific identity to each of 4 big boulevards

_Develop the public transportation by two streetcar lines: a linear line of Pontoise until Hautil and a line in loop on the boulevard of the Oise serving all the poles of the town.

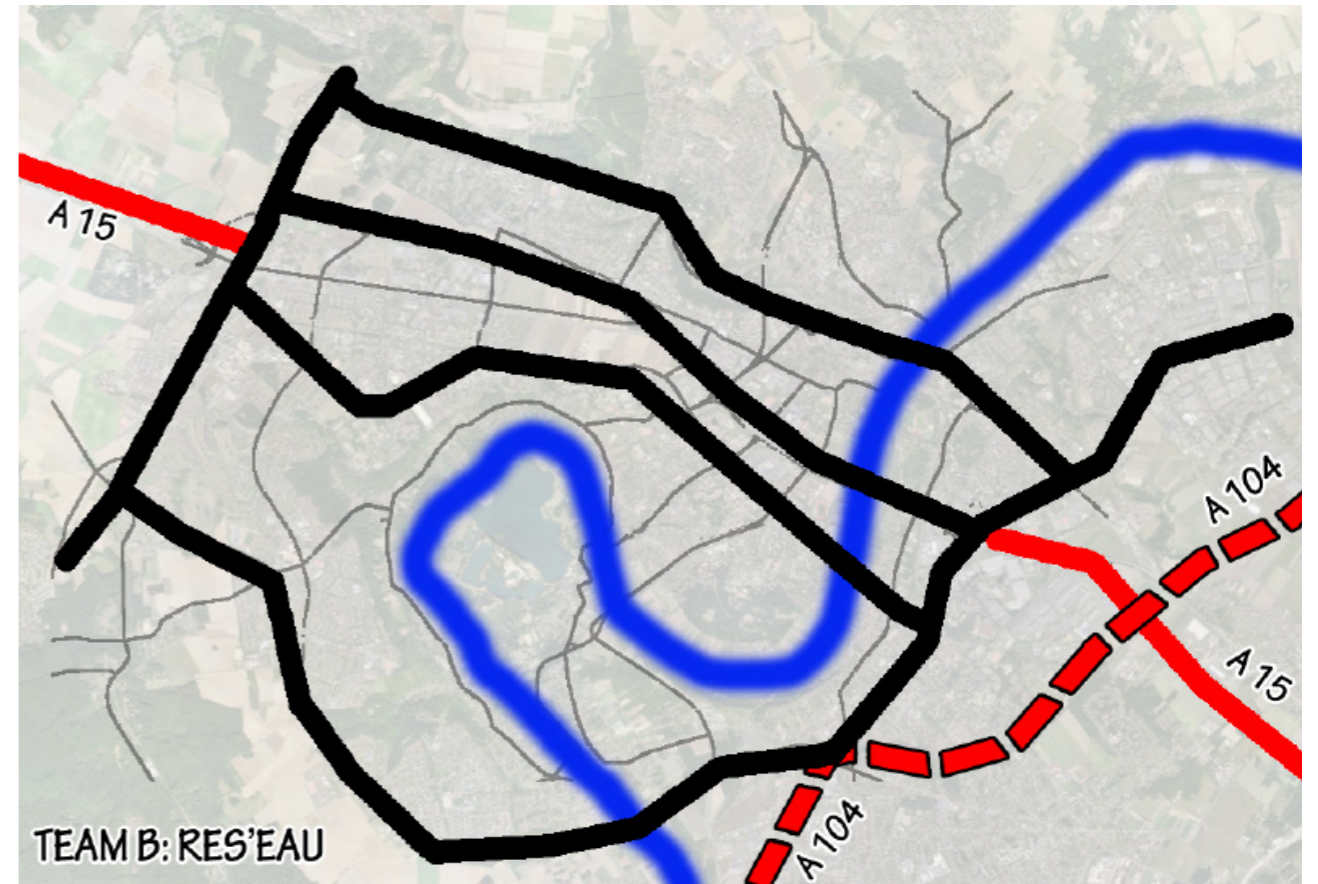
_Importance to create a blue weft which underlines the presence of the water on the whole territory

Proposition for A15 in Cergy-Pontoise

A15 loses its motorway status and becomes one of 4 big urban structuring boulevards, " the boulevard of the brilliant fountains

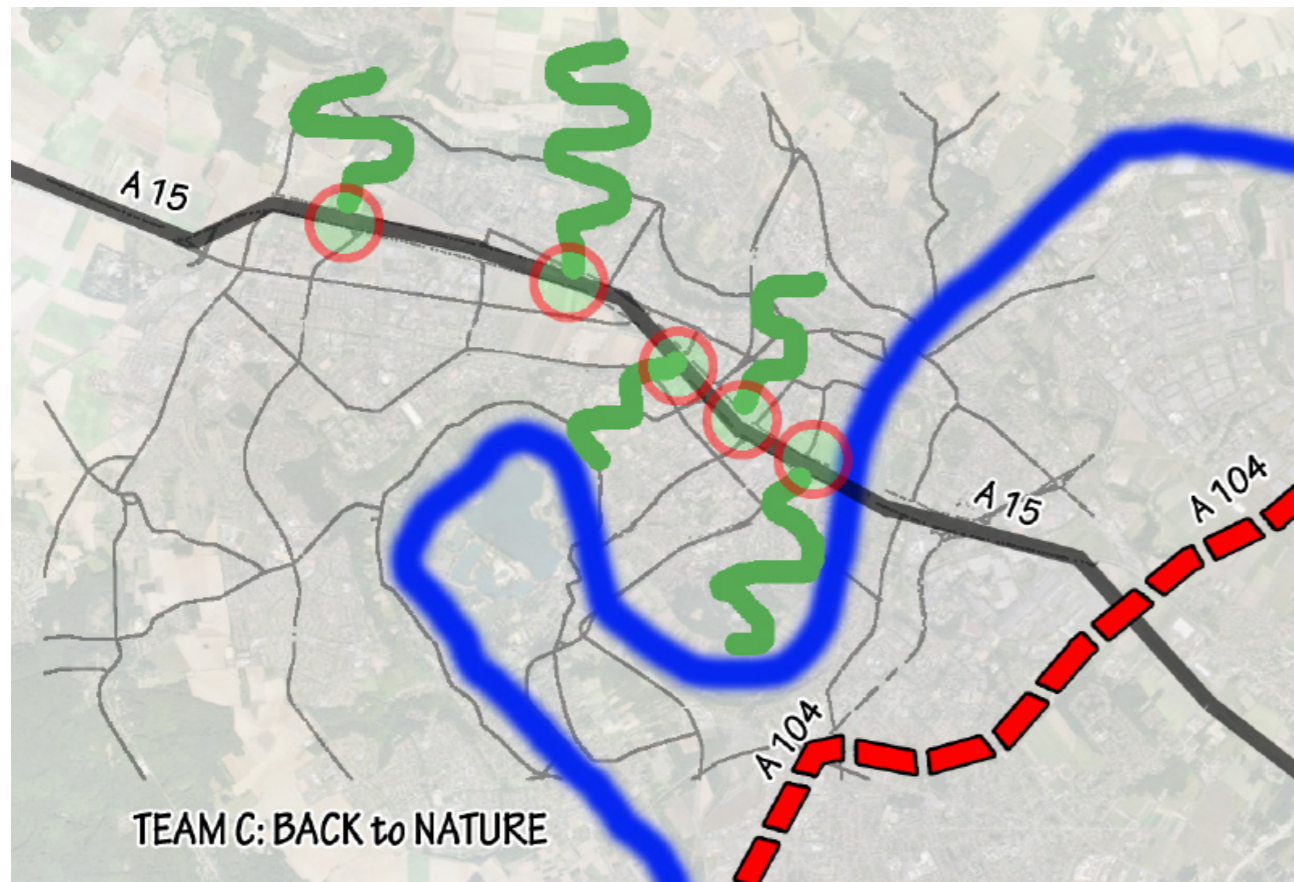
Positive points underlined by the Jury

- Global and functional answer.
- Medium-term possible technical feasibility.
- Assertion of a cultural position : symbolism of the water proposed to the inhabitants.



3RD PRICE OF THE JURY EX AEQUO

TEAM C : « BACK TO NATURE »



Concept

Give the time to live the city.
Build a city on the scale of the man.
Proceed stage by stage (“ step by step “).

The main part

- _Multiply jobs in Cergy-Pontoise so that inhabitants' maximum can work on the spot
- _Move the traffic of transit between Paris and Normandy from A15 to A13
- _Creation of multimodal stations on A15 near Cergy-Pontoise and in Gennevilliers with parks offering services of sharing care: car sharing and small battery-driven vehicles
- _Multiply in the town the possible alternatives of transport : bus, cycle, pedestrian ways, electric taxilib on the principle of vélib

Proposition for A15 in Cergy-Pontoise

Transform A15 into an urban boulevard. Burying in the center to allow the free flow of pedestrians, the permeability and the creation of an almost forest space at the level of the current avenue Mitterrand.

Positive points underlined by the Jury

- Importance given to the place of the man in the city.
- Recognition of the urban temporality: short-term feasible elements and step by step method

3RD PRICE OF THE JURY EX AEQUO

TEAM E : « IMPULSE POINTS »

Concept

Creation of an axis of impulse on the plan of A15.

The main part

_The current center is too small to allow the economic development. It is necessary to create a new big center developed linearly on the plan of A15 from Pontoise until Mirapolis

_This axis of development will form a centrality in strings made of “ centers of impulse “ connected by a streetcar line from the station of Pontoise until Mirapolis

_Green alley since Vexin on the influence of high voltage transmission lines

_The transit flows are diverted by V88 in the South of the town

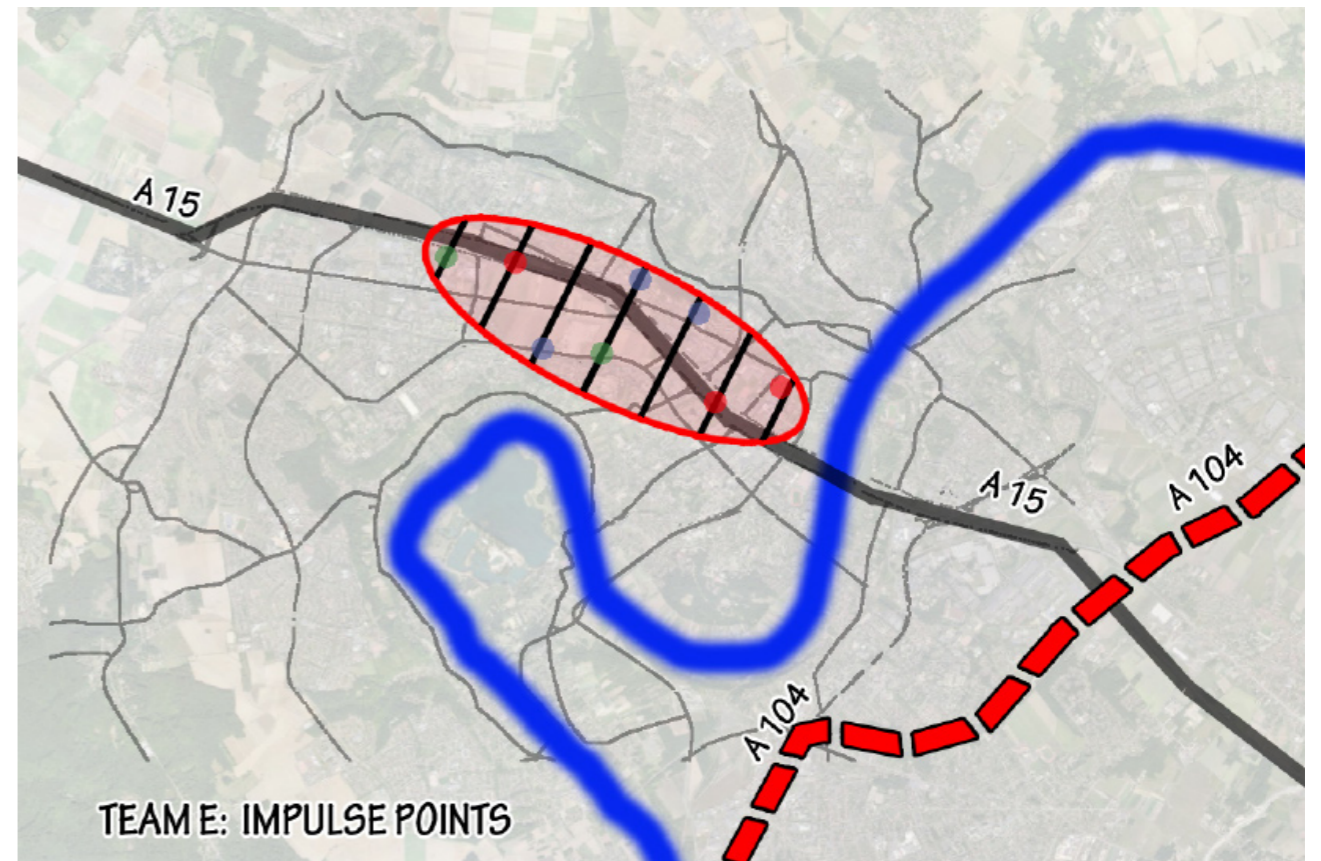
Proposition for A15 in Cergy-Pontoise

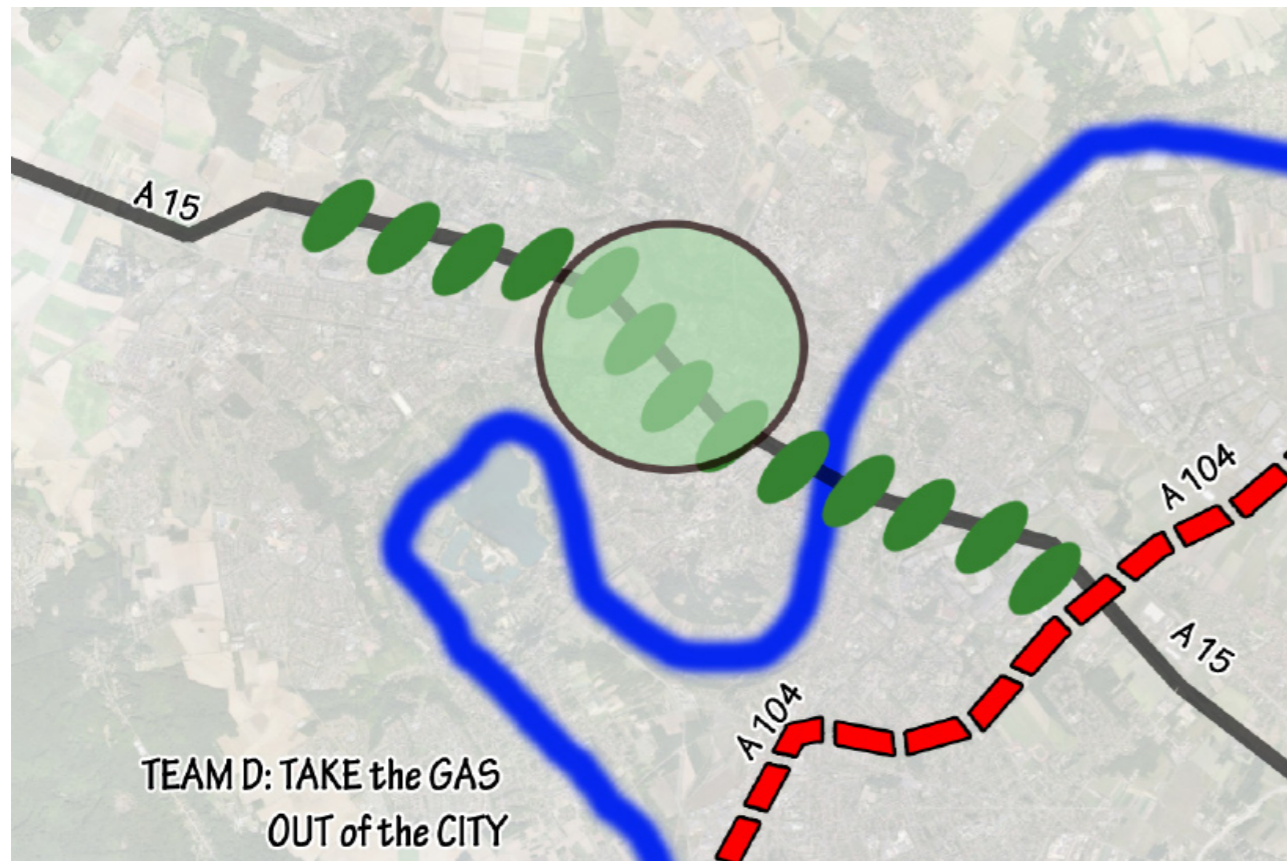
A15 is transformed into a park way then in an urban boulevard in the center and is upgraded with the district Bossut and the boulevard of Hautil to find a classic logic of a city center with a square around which the social network builds itself.

Positive points underlined by the Jury

Green alley realized on the trace of high voltage transmission lines

Fractalization of space, every center of impulse is having its own identity and constitutes a source of energy.





MENTION OF THE JURY

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

Concept

The city without oil: the technical and societal evolutions will allow to reduce then to eliminate totally on the horizon 2067 the dependence of Cergy-Pontoise in the fossil fuels.

The main part :

_Preliminary hypotheses: in 2067 all the vehicles will be electric, the automobile traffic will have decreased and A104 will be maybe an abandoned project

_Concentrate the population growth in the dense center and develop the centrality transversely between Cergy and Pontoise but also longitudinally by creating a street life which is lacking today

_Plant 3 million supplementary trees around villages and develop the vegetable and energy farm-ings on the territory of the town, create a cluster of the green industries

_Propose a wide network of transports in the town, including river transports

Proposition for A15 in Cergy-Pontoise

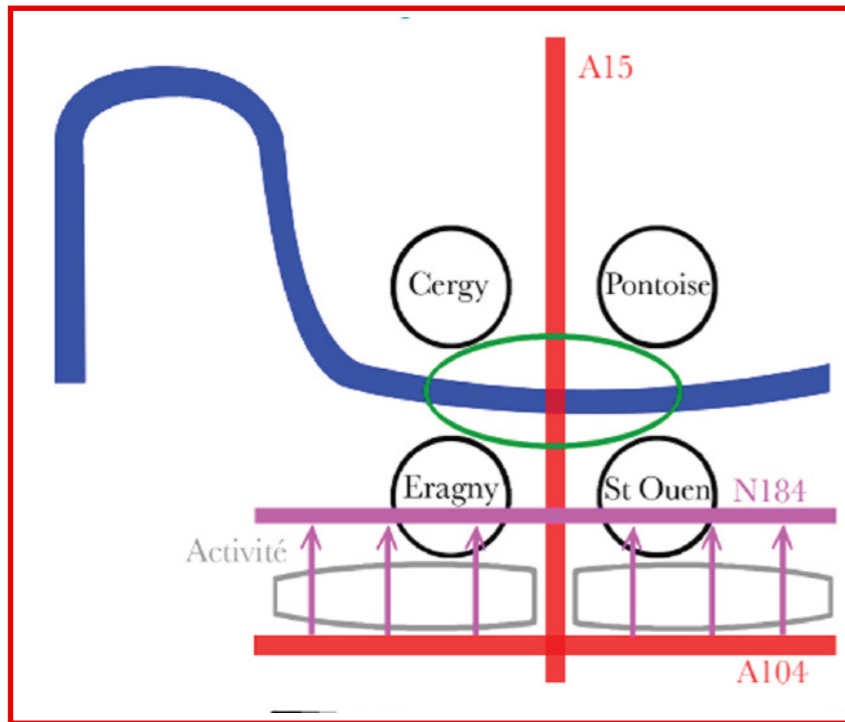
A15 is transformed into an urban boulevard, “ the boulevard of Vexin “, with a spreading of speeds reduced up to 50 km/h in dense zone.

Positive points underlined by the Jury

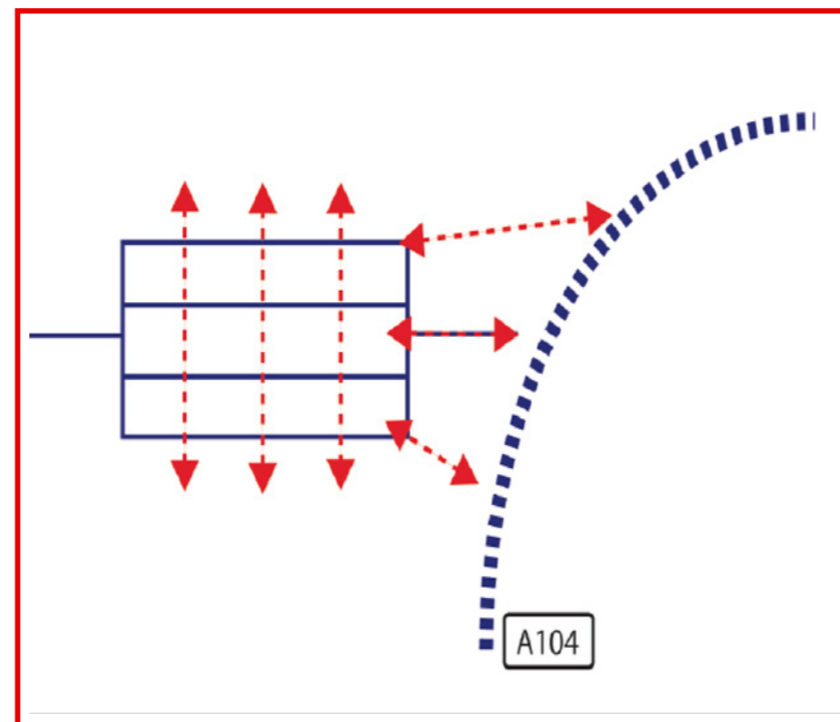
- Systemic Approach.
- The most long-lasting city is the one which will depend least on oil.

Development Schemes

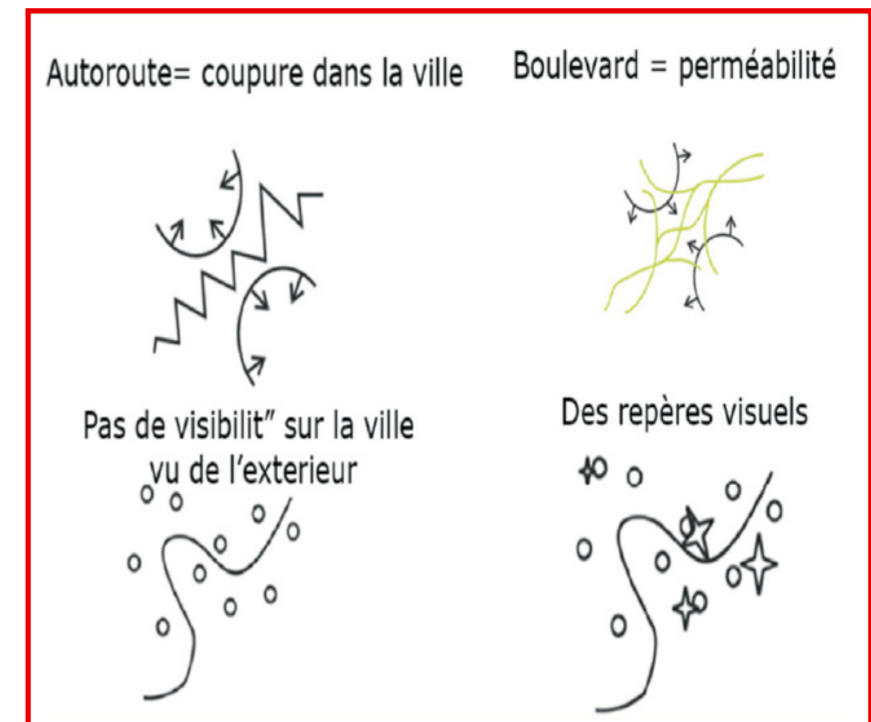
Team A



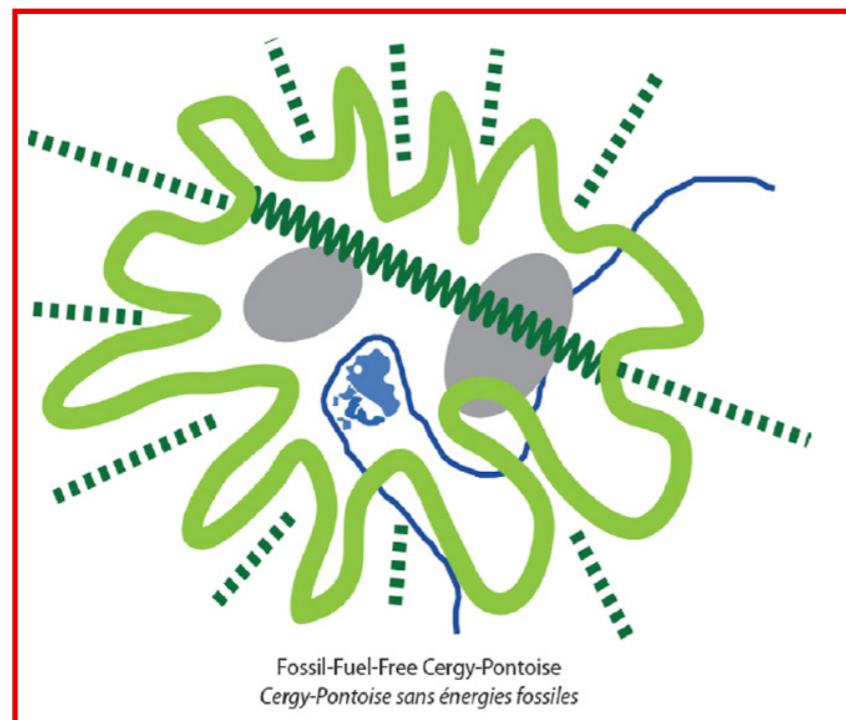
Team B



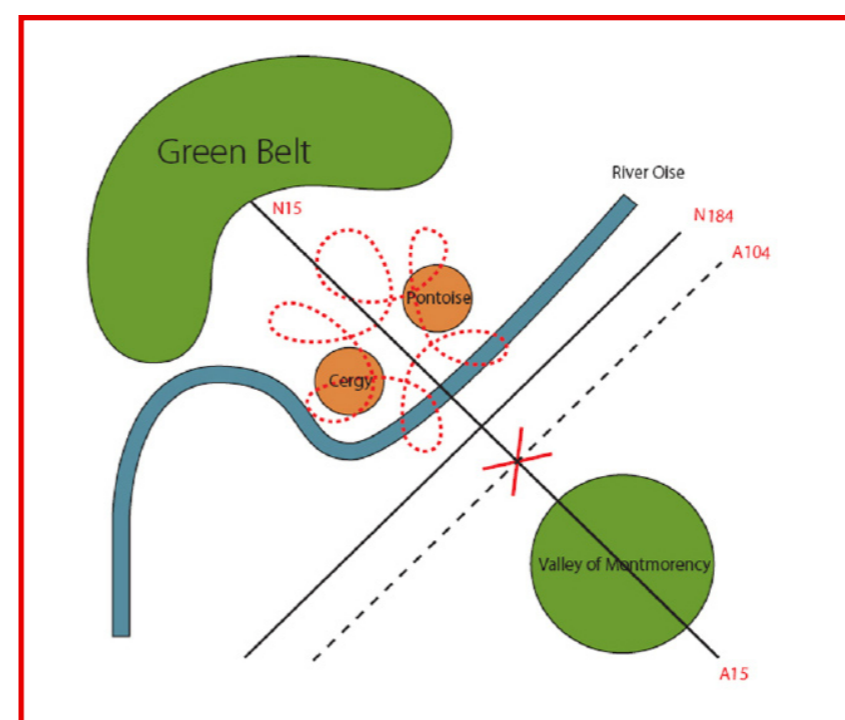
Team C



Team D

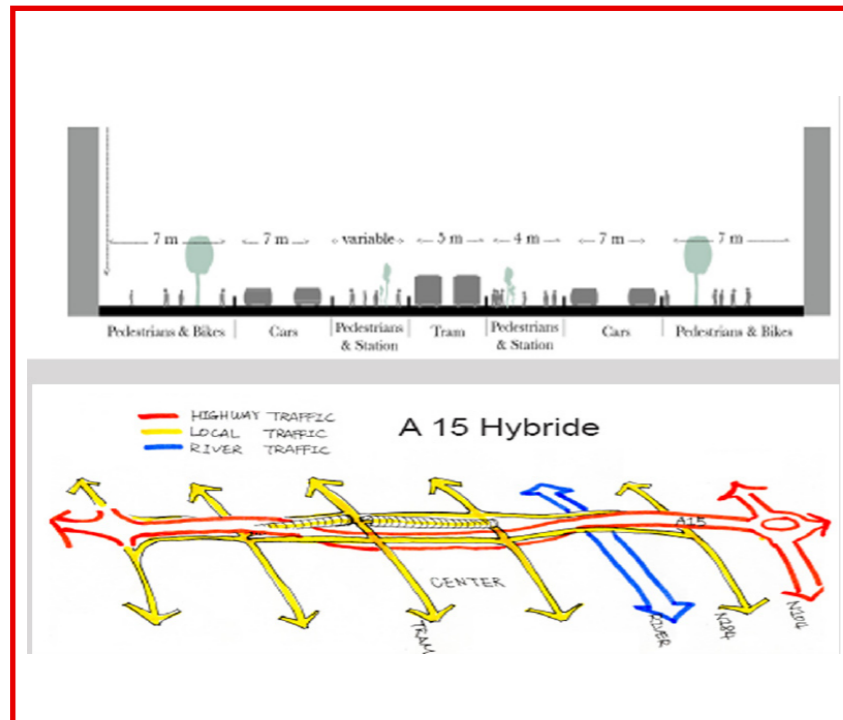


Team E

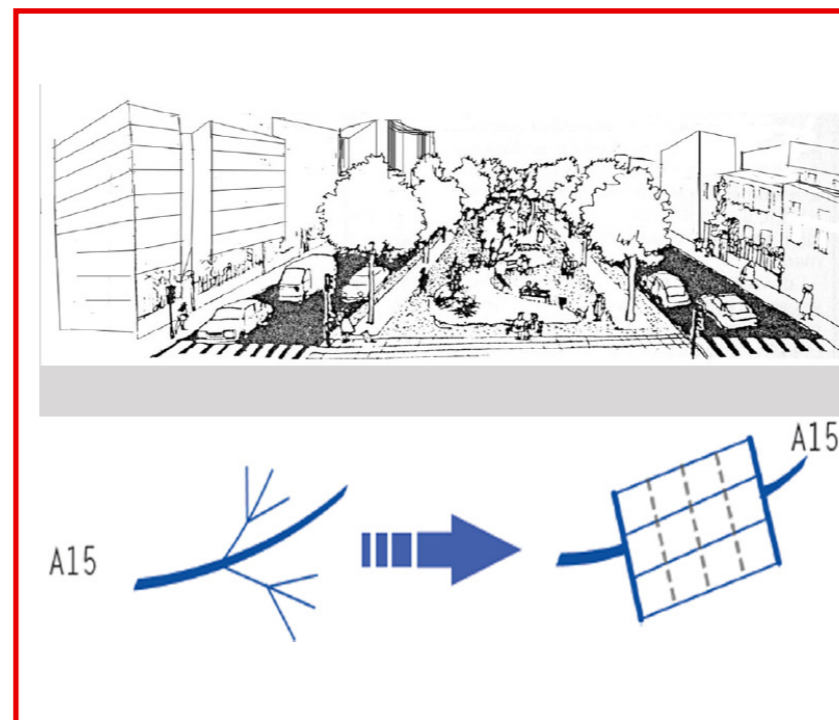


Sections of the A15

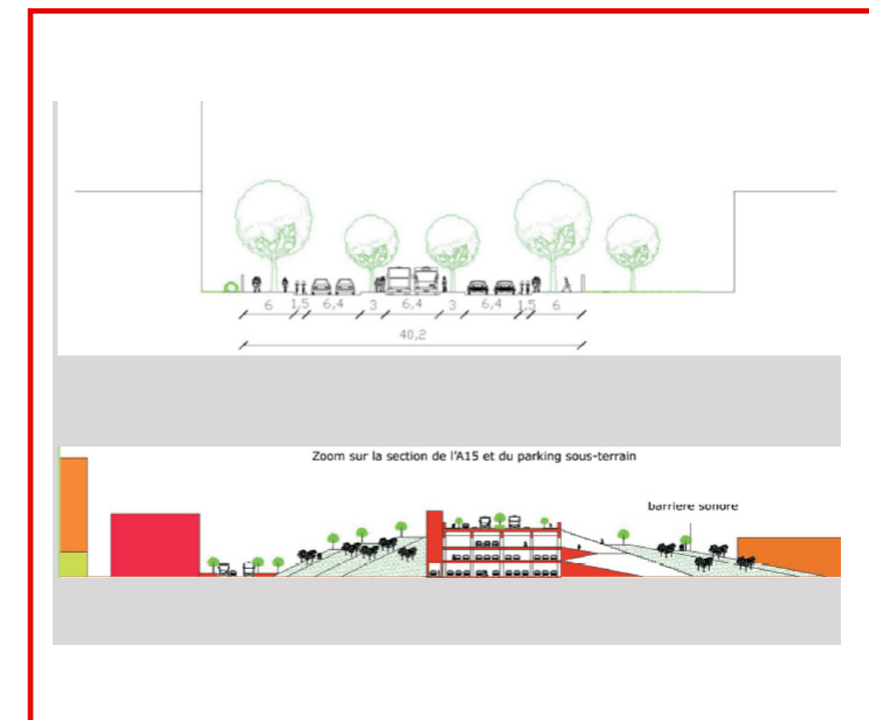
Team A



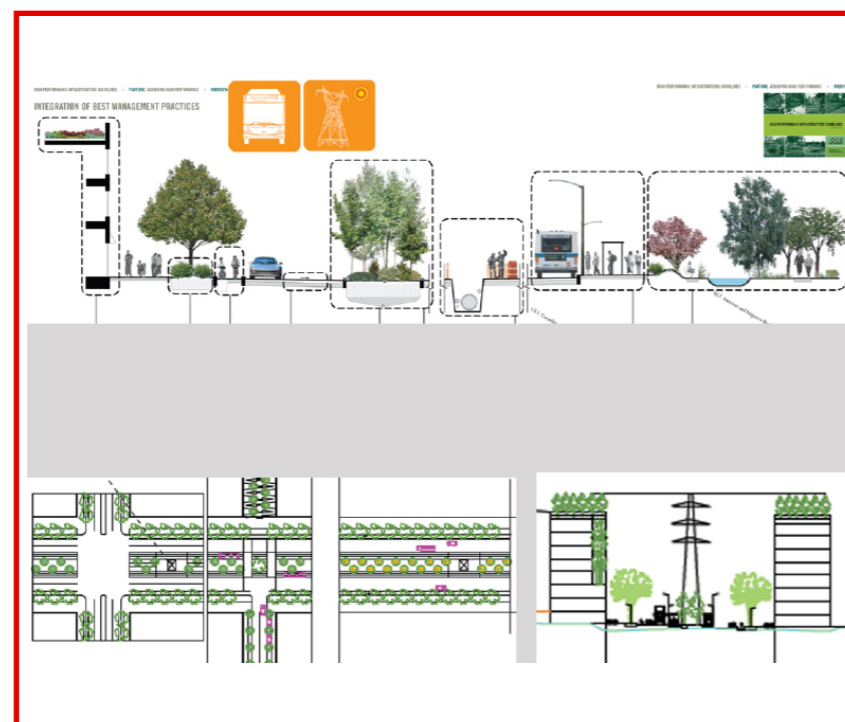
Team B



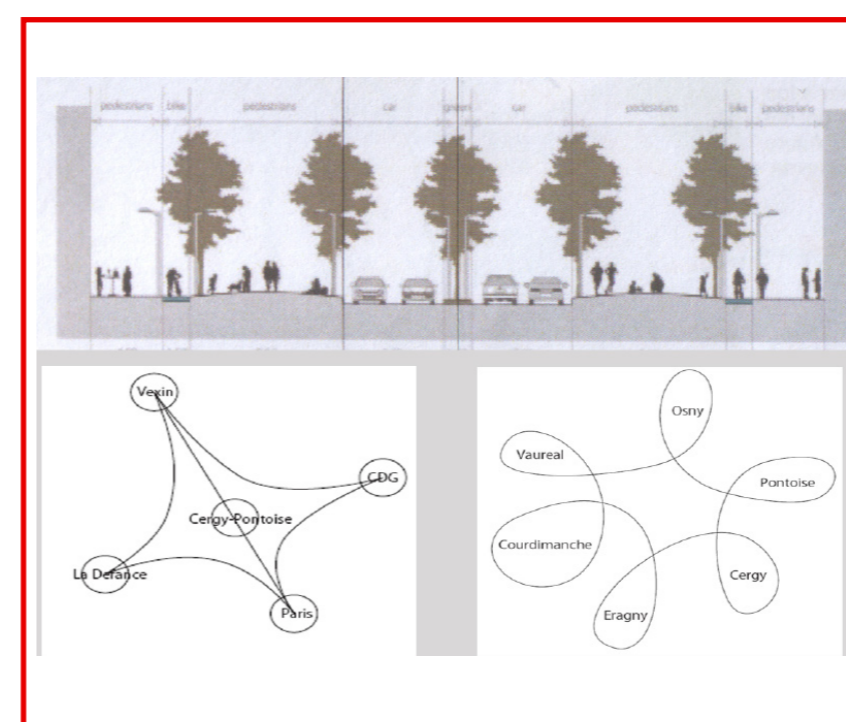
Team C



Team D

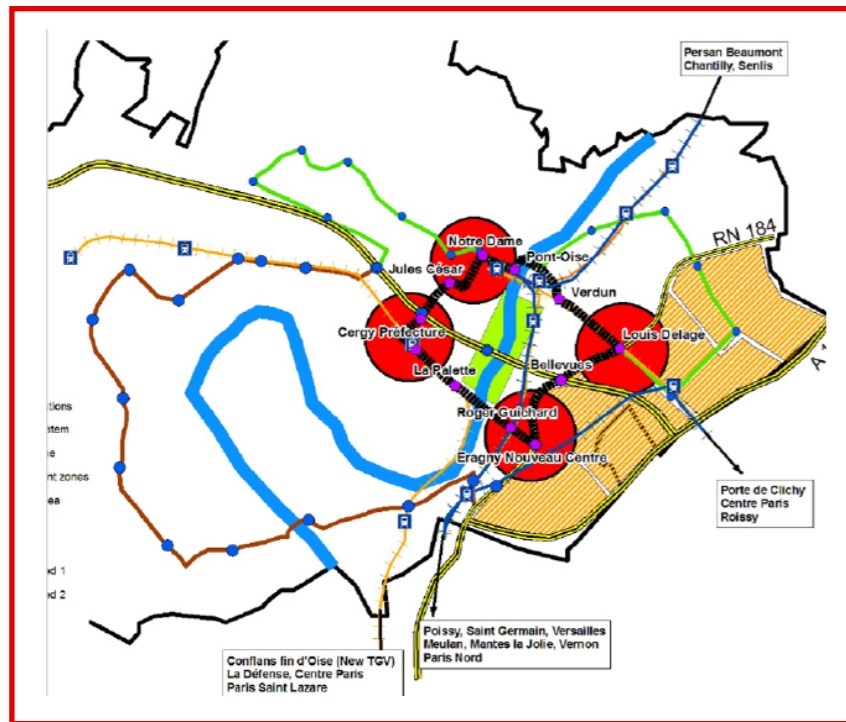


Team E



Spatial Developments

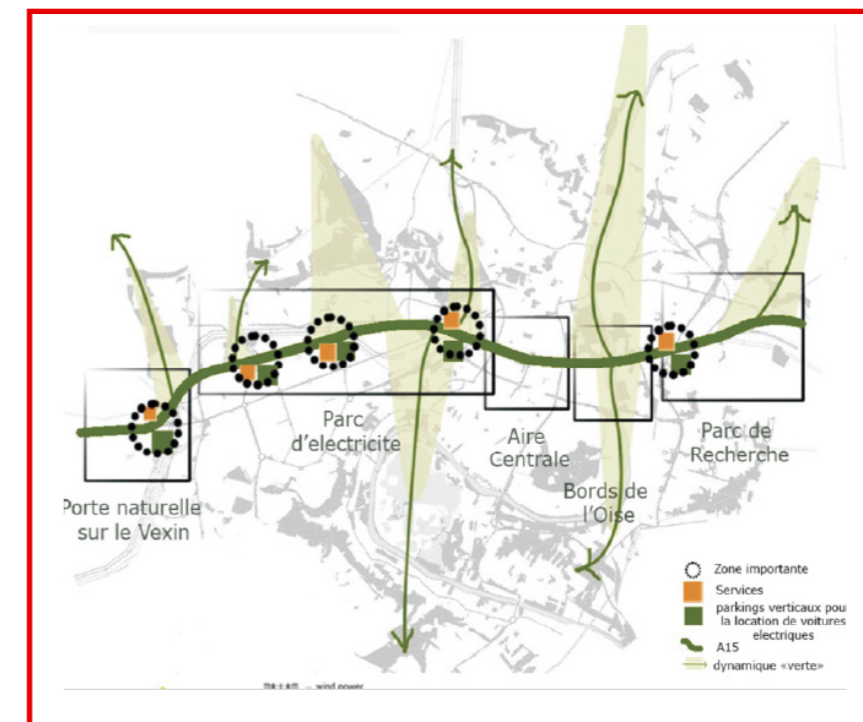
Team A



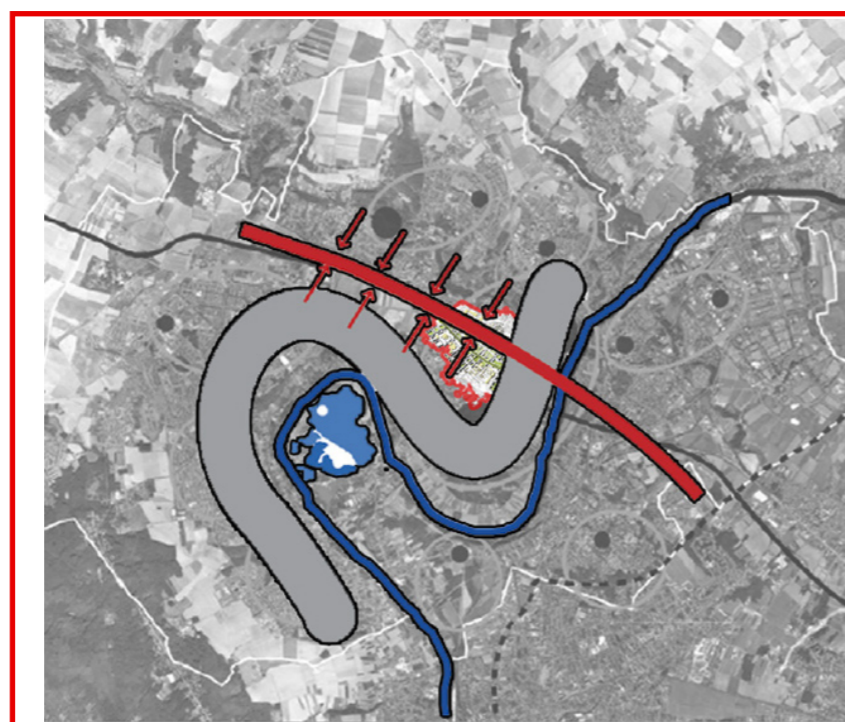
Team B



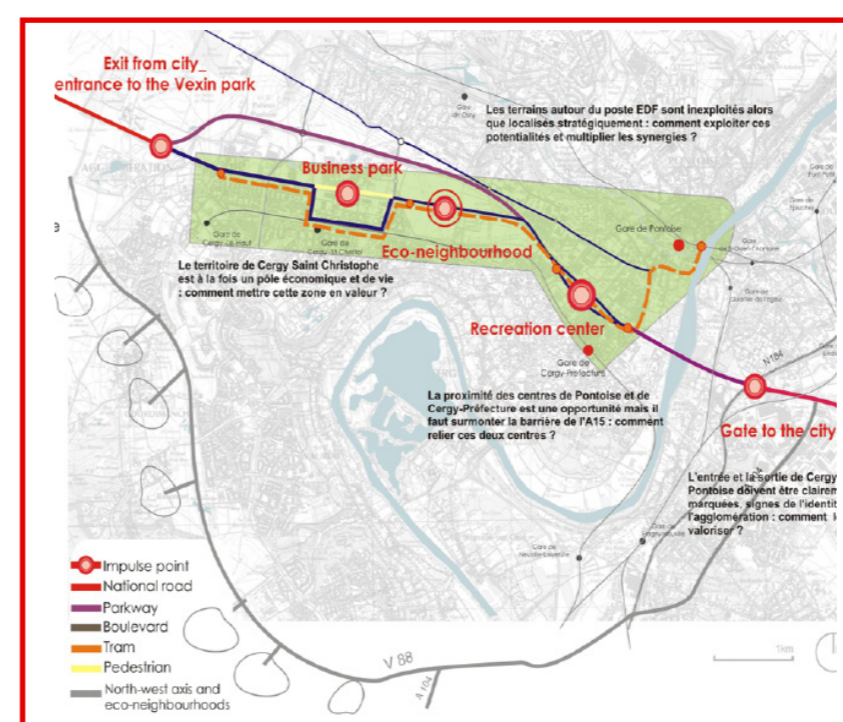
Team C



Team D



Team E

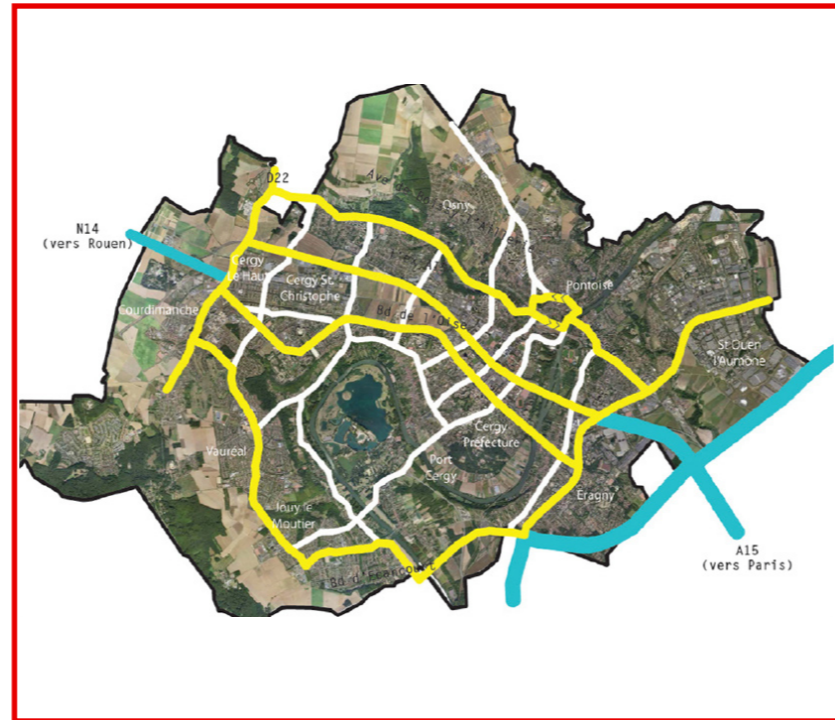


Transportation Infrastructure systems

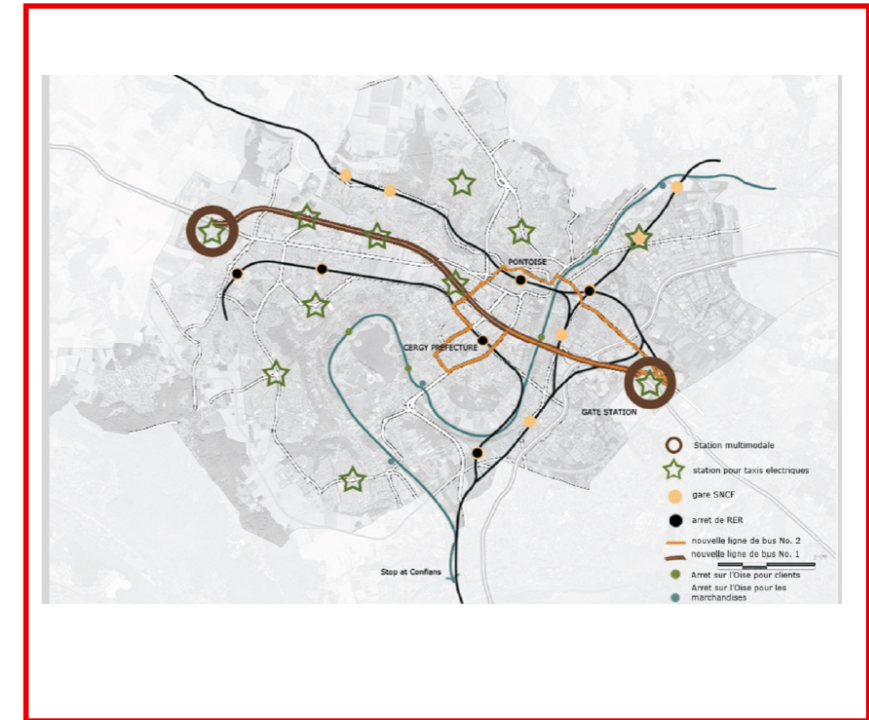
Team A



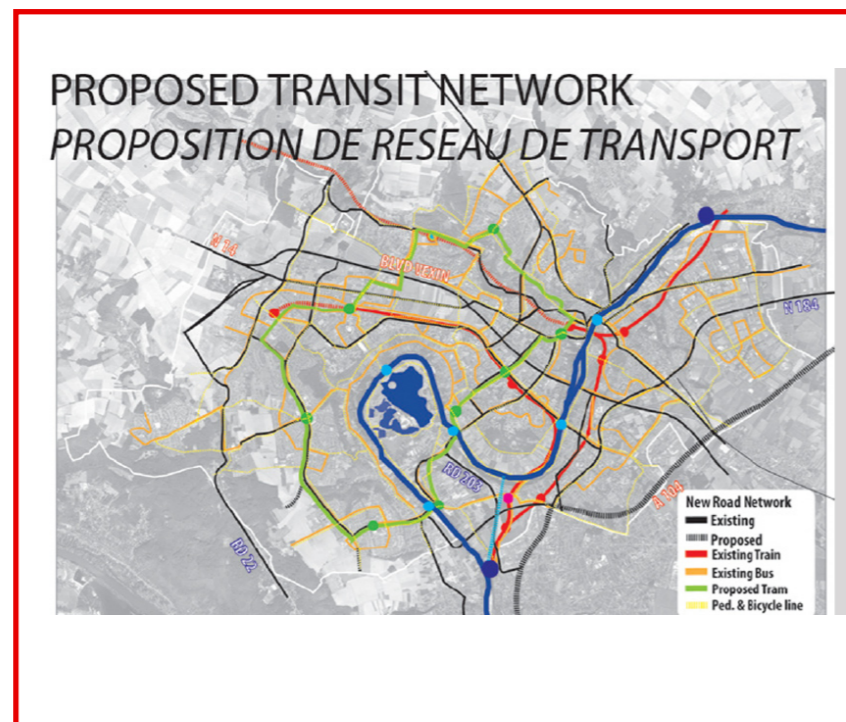
Team B



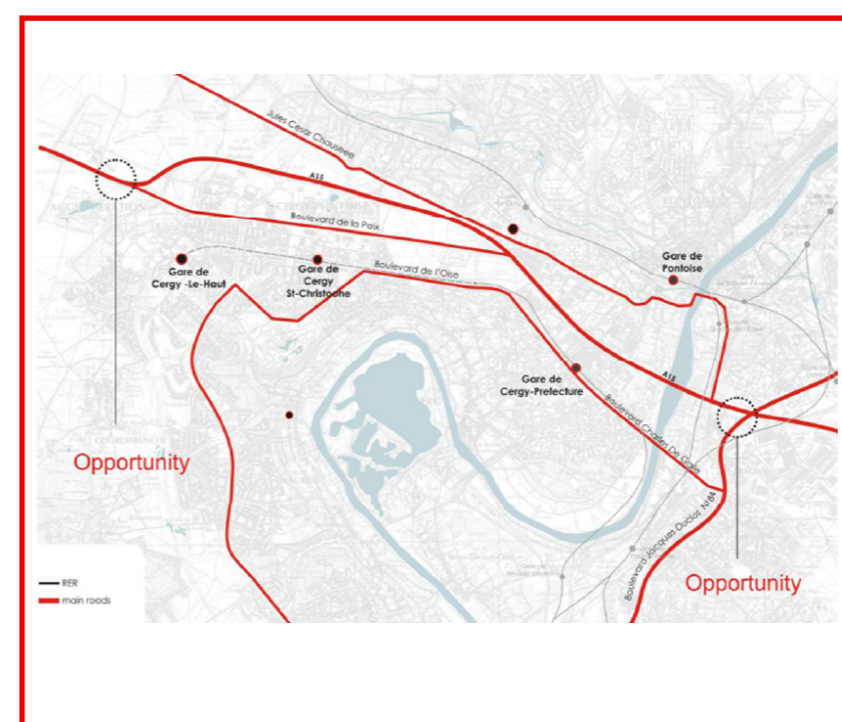
Team C



Team D



Team E



PARTIE 4

Appendix

Preparatory works

- Highway crossing Irkutsk, Russia
- The conception of highway 5, Colombia
- Revitalize the public space by highway, Algeria
- The new ecological cover of the infrastructure, Brazil
- Others solutions for solving the urban problems of infrastructure, China
- Marriage of landscape and infrastructure, USA
- Transport public serve and gate of the city, France
- Challenge of the new town of Cergy-Pontoise in the level of infrastructure, France
- Transformation of highway to a urban boulevard, France
- Highway in current Bangkok, Thailand
- Highway A3 in urban area, France
- The conception of highway in the world and Italy, Italy
- Infrastructure as landscape perspective, Italy
- The transport problems in urban area, Japan
- Highway for airport, Liban
- Urban problem, city, bridge and infrastructure, Poland
- Human scale, highway, path, cycle pedestrian and walk, Russia
- Development of infrastructure in the economic and touristic vision, France
- Redefinition of infrastructure in the esthetics vision, Mexico

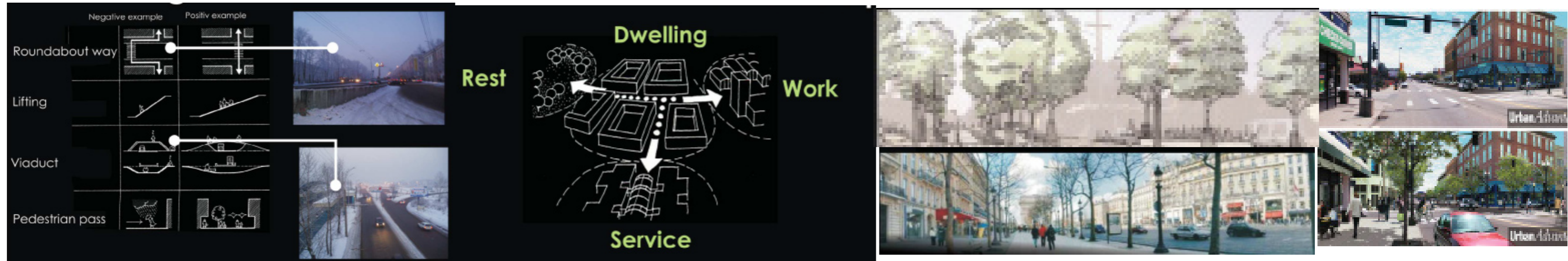
Preparatory works

1. Irkutsk, Russia (Potapova Anastasia) « Highway crossing the town », how to join the two separated parts by managing the system of transportation
2. « Highway 5 : the sewing of space and tradition », diagnosis of the impacts of the large scale infrastructure in the center area and presentation of the projet of “sewing” of urban fabric developed by the intervention of private sector.
3. Algeria (Sara NACER and Houda SADKI) « Highway who bends to the city that we renew, the planning for revitalizing.»
4. Brésil, Serra City, ES (Victor GALVAO): « Highways crossing the town : Problems and suggestions for the BP 101 », the solution about the urban segmentation, a new construction covers the ecosystem.
5. CHINA, Shanghai (Anjing Tang and Gaojie Shen) « Is greenbelt the only solution? » An analysis of the territory by giving several different solutions, ex. Giving commercial functions to freeways.
6. USA, (Andrea GAFFNEY): « Landscape as infrastructure, infrastructure as landscape », comparison between several cities in USA and China. Rediscuss the natural and cultural landscape with the new dimension of sustainable development
7. France Nancy (Marie BOLZINGER): « The axis from Ataturk Bridge to Sisli », cretion of a new network to join public spaces, of new gates of city and a line of green tram to answer the current demand»
8. France Cergy (Pierre FELLER): « Cergy, the highway, the river Oise, the station of RER », history of city of Cergy-Pontoise, analysis of the positive points of the new town, and find the advantages of the future, ex. l'axe majeur
9. France, Cergy (Hadege ADONETH and Andrey HOLM): « Reshaping the RN23 in Angers, A global thought on mobility on the scale of an urban area » comparison RN7 in Evry and A15 in Cergy-Pontoise by considering the transformation into a boulevard
10. Thailand, Bangkok (Pongpol THONGSOMCHIT): « Introduction of highway in the world and comparison of the highway in the case of Bangkok with the other large cities.

Preparatory works

11. France, Cergy (Emilie Mallet) « The reconciliation of large scale infrastructures of highway network with the territory », presence of highway A3 in the urban area and the project of covering the beltway of la porte des Lilas.
12. Italy, ROMA (Renzo CAMPISI « Infrastructure crossing the city », introduction and comparison of the projects in Italy in San Lorenzo and in the other large foreign cities like New York, Barcelona, Paris. Many solutions for planning the highway, the demolition, the conservation or the transformation to green boulevard.
13. Italy, Roma (Eleonora Cuscinà) « Integrated infrastructure for a new landscape perspective, 3 most important keys for planning an infrastructure: perspective, integration and transitivity by using the project in Emilia Romagna Region.
14. Japan, Kyoto (NAO SAKAMOTO TOMOYO NAKAMURA) « Redefining the large scale infrastructure in the urban area, the case of OSAKA », studied territory shows some urban problems : pollution, traffic
15. Lebanon, Alba (Nour HAOUI) « Study of great infrastructure in Beytouth : the highway of the airport », the highway is the link between several points of the city by assuring the important flow and the rapid transport communication
16. Poland Gdansk (Barbara MARCHWICHA) « Cité sous de pont, infrastructure VS promenade », Analyse and redefine the situation of urban space under the large-scale infrastructure, and reuse this space.
17. Russia Moscow (Nataliya ZAYCHENKO) « BLOSHOT city research » creation of a new river, strengthen of public transport and creation of pedestrian ways by answering the demand the sustainable development
18. France (JESSIA VIOLETTE and Clair VIGE HELE) « Reshaping the RN23 in Angers », diagnosis of the highway as an urban and tourist economy with a commercial vision which attracts the new investment and real estate.
19. Mexico Mexico City (José Xilotl) « Redefine the infrastructure as esthetic and urban methodology », the limited connection of public transport network and proposition of combination with cycle path and integration of the natural park and surrounding spaces, creation of a new tramway.

Preparatory works

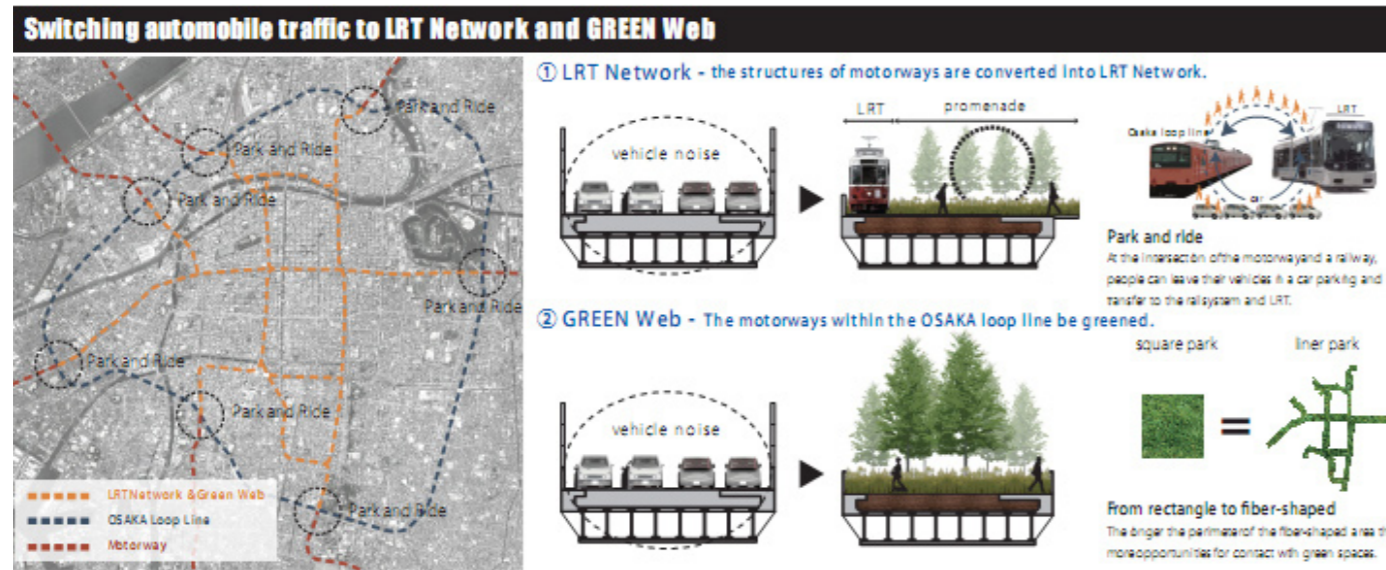


The highway crosses the city : the Irkutsk example

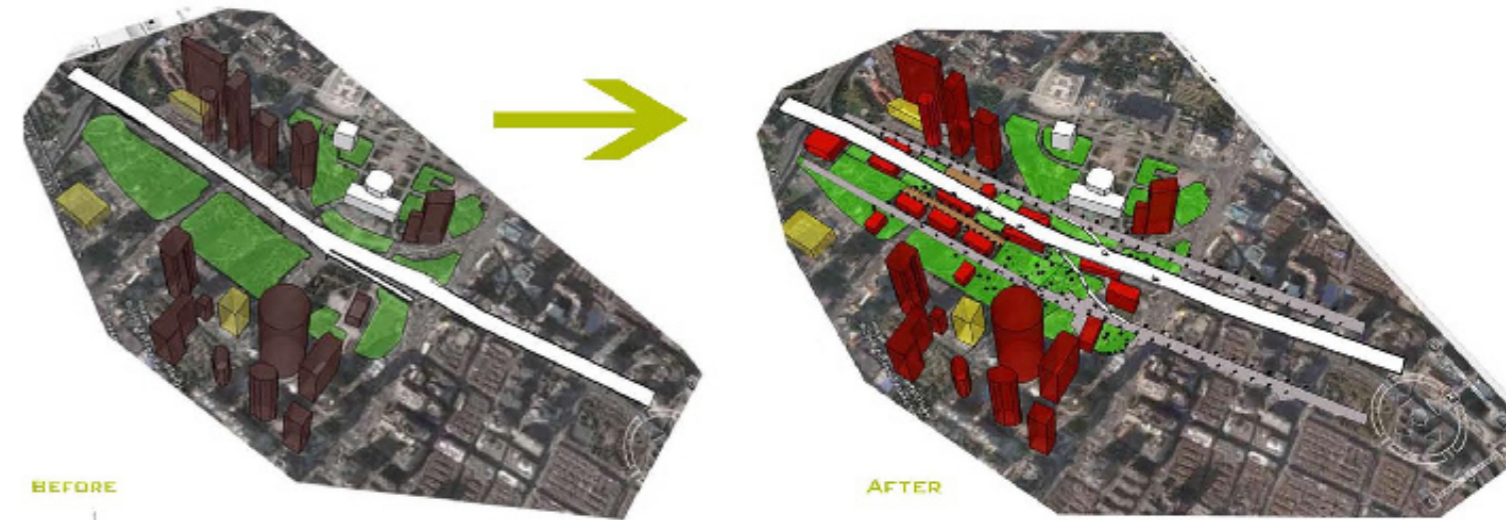


The highway 5 : the sewing of space and tradition : presentation of a project of “urban sewing” developed with the private sector

Preparatory works



The Osaka green highway



The Greenbelt in Shanghai



The project of covering the beltway of la porte des Lilas

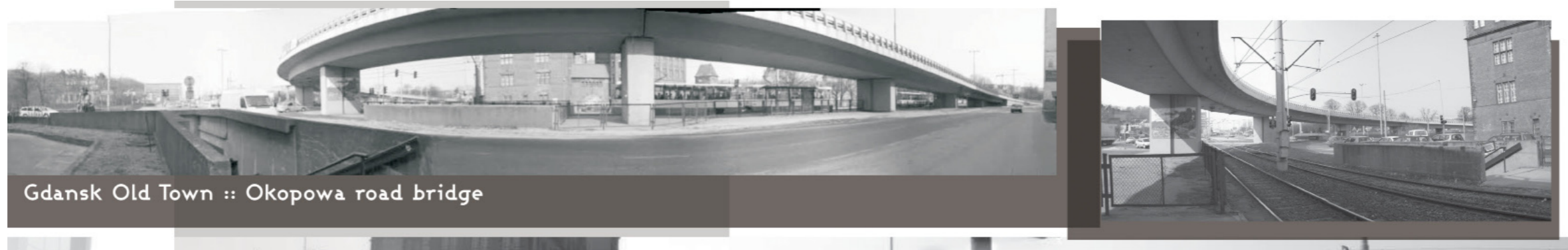


The RN23 along the river Maine

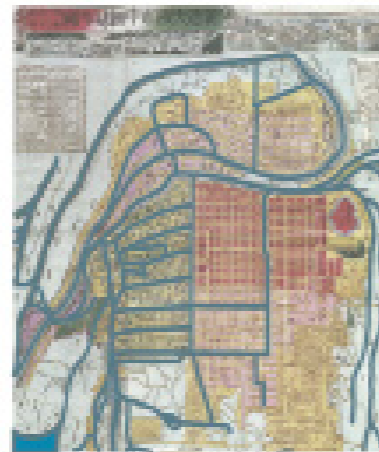
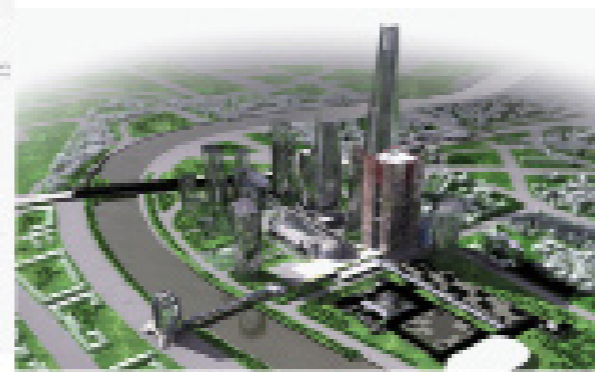
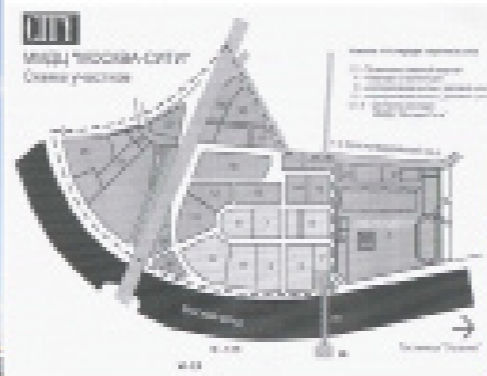


Cergy-Pontoise

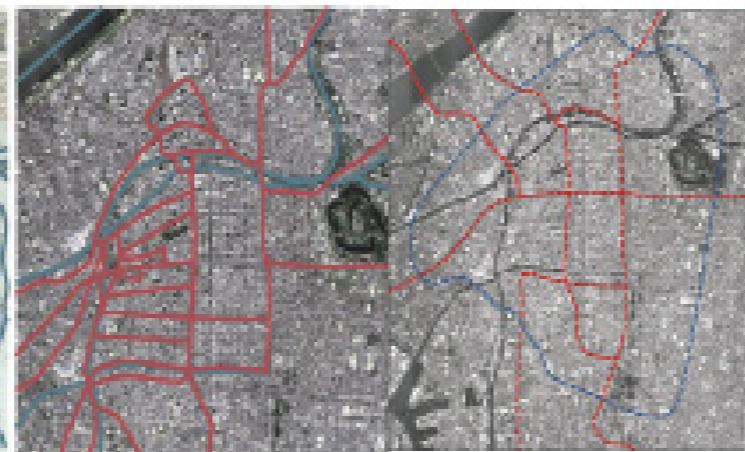
Preparatory works



Ville de Moscow en juin en 2008



Ville d'Osaka (Hier)

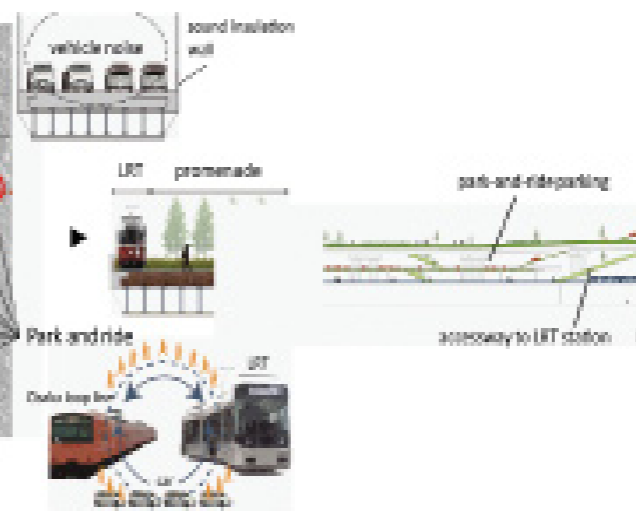


Ville d'Osaka (Aujourd'hui)

--- autoroute --- Océanobus ligne



--- autoroute --- Océanobus ligne --- LRT network



Conferences

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'utilisateur 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 CO² par la voiture entre 1990 et 2000, stabilisation depuis. Soit 24% des émissions de CO² 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 des 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.

Conference of Ann Carol WERQUIN, architect, landscaper

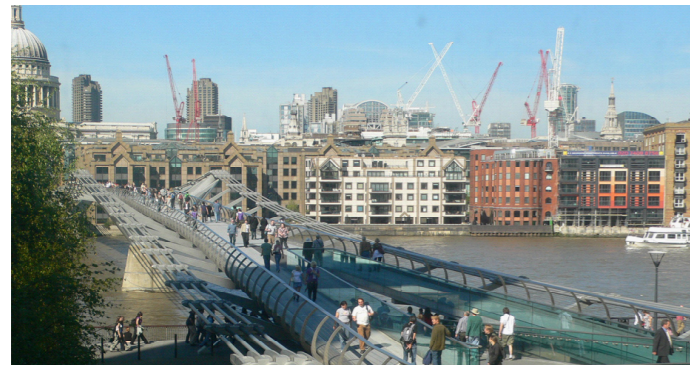
Visit of some highways conceived in interactivity with their city, evocation of the tendencies to rebalance the traffic in the city

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 20è 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,

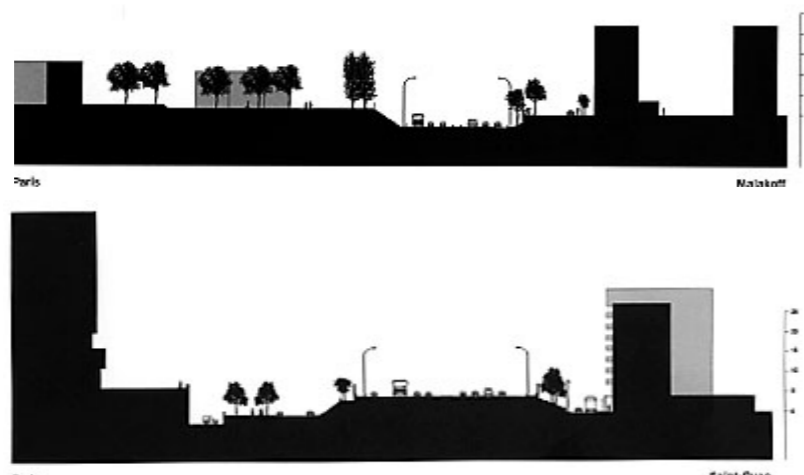
Au nord le parc rejoint le Riverside Park du paysagiste Frederick Law Olmsted, créé vers 1906 (une parkway, Riverside Drive et des terrains de sport, de jeux de ballon, avec promenade publique sur le fleuve) augmenté dans les années 80 par un don du milliardaire D. Trump

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

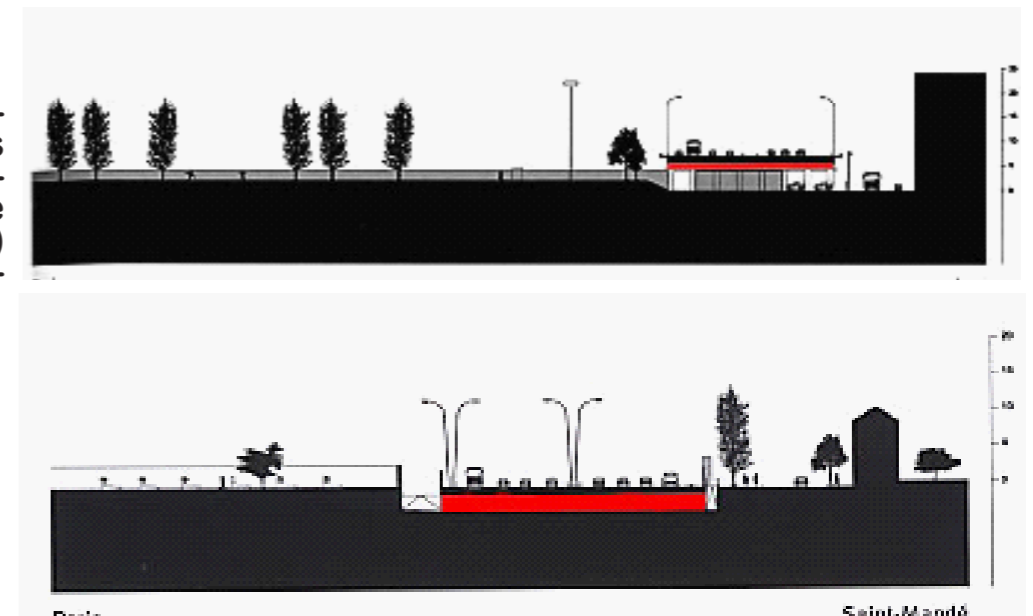
Un modèle pour Barcelone : le périphérique parisien : il est compact, tantôt en tranchée ou en remblai, et souvent accompagné de boulevards qui le longent



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



Conference of Ann Carol WERQUIN, architect, landscaper

Visit of some highways conceived in interactivity with their city, evocation of the tendencies to rebalance the traffic in the city

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

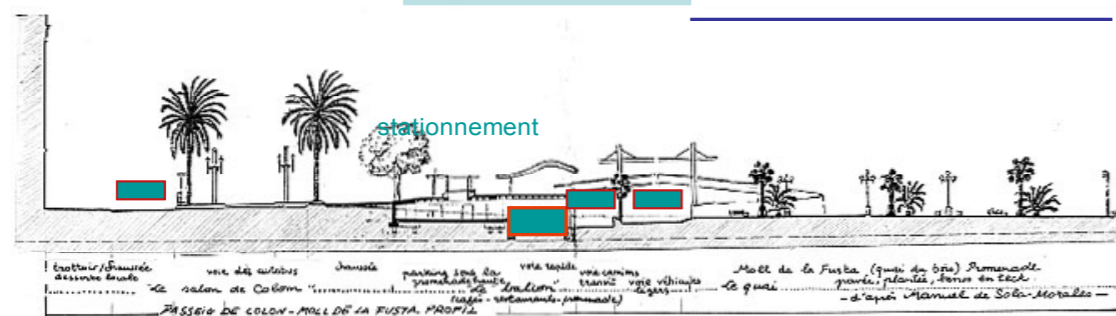


ouverte en 1992 - JO- P. Barragan et B. de Sola, architectes de nombreuses sections)



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.



Conference of Ann Carol WERQUIN, architect, landscaper

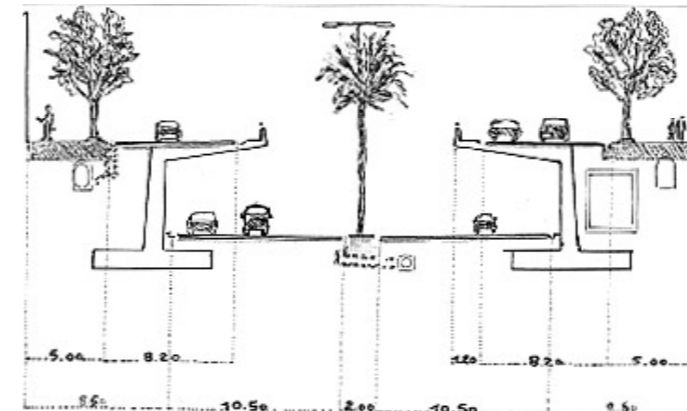
Visit of some highways conceived in interactivity with their city, evocation of the tendencies to rebalance the traffic in the city

Le contournement de Barcelone (les rondas)

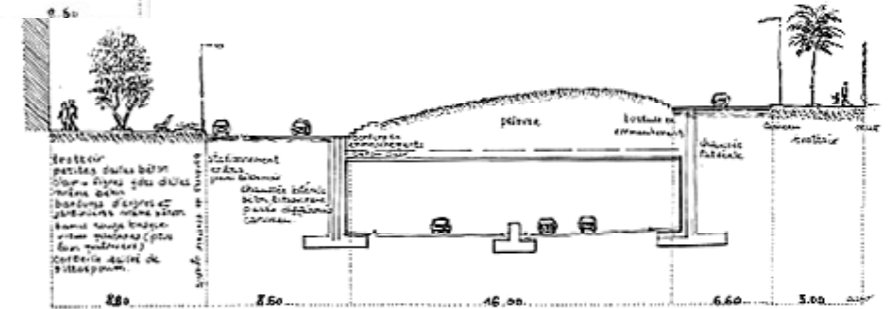


Dans le quartier de Nou Barris, très dense et manquant d'équipements publics, on fait une voirie rapide qui n'interrompt pas la ville, et sur l'emprise prévue on ajoute des stades ou des jardins

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

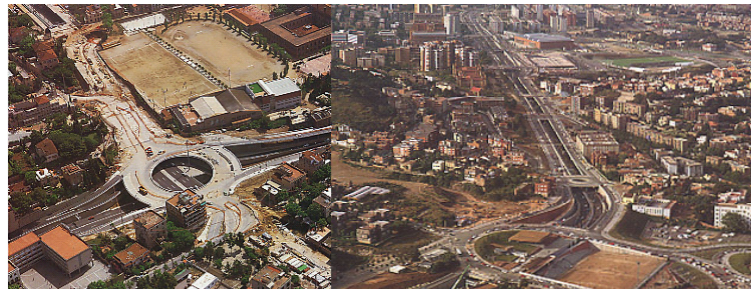


Un travail a eu lieu pour faire de chaque giratoire échangeur une avant-place du quartier desservi, chacun différent de l'autre, et la voie d'accès, après cette porte, met en valeur les repères du quartier. En bas, celui au-dessous de la zone naturelle remarquable et protégée de la montagne de Collserola

Conference of Ann Carol WERQUIN, architect, landscaper

Visit of some highways conceived in interactivity with their city, evocation of the tendencies to rebalance the traffic in the city

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

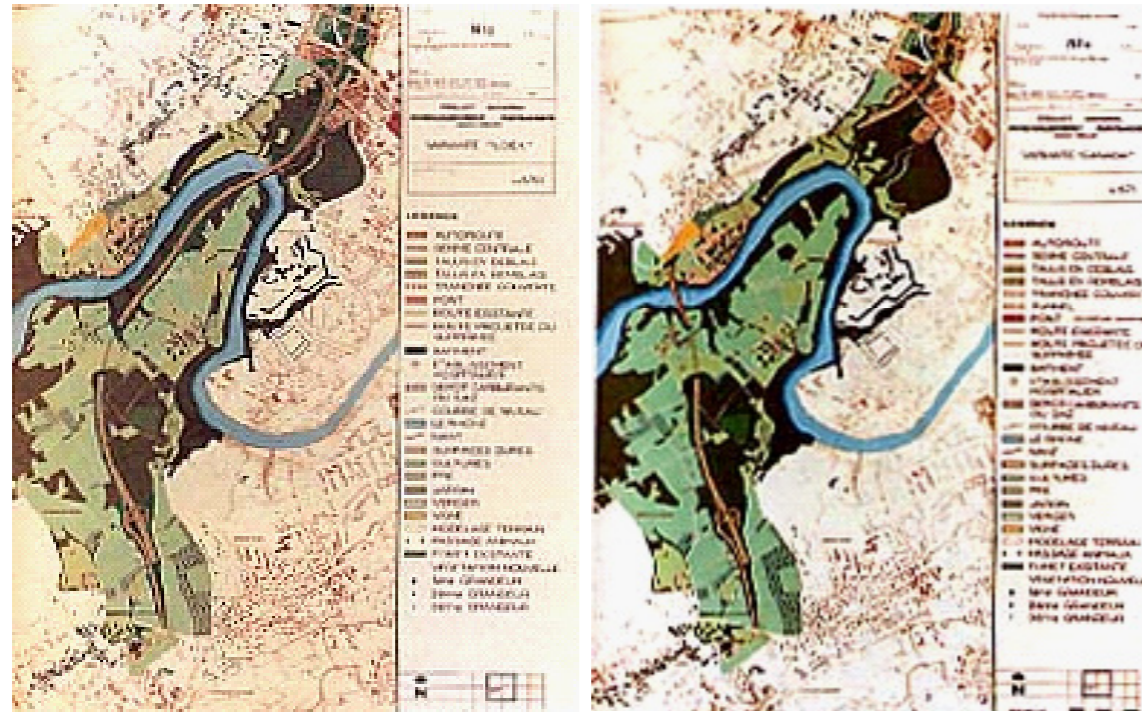
Là aussi une pensée en rhizome plutôt qu'en structure hiérarchisée.
Vraiment moderne parce qu'elle laisse librement cohabiter des usages.



Conference of Ann Carol WERQUIN, architect, landscaper

Visit of some highways conceived in interactivity with their city, evocation of the tendencies to rebalance the traffic in the city

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 végétalisé...)

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



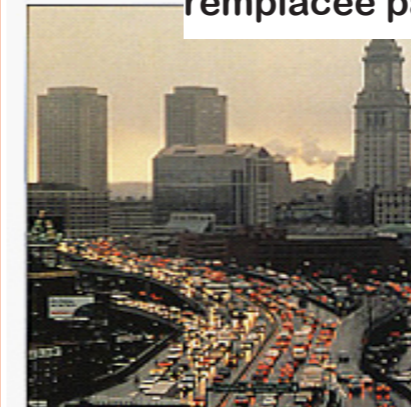
Un projet qui répare la perte en biodiversité résultante de l'agriculture intensive

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

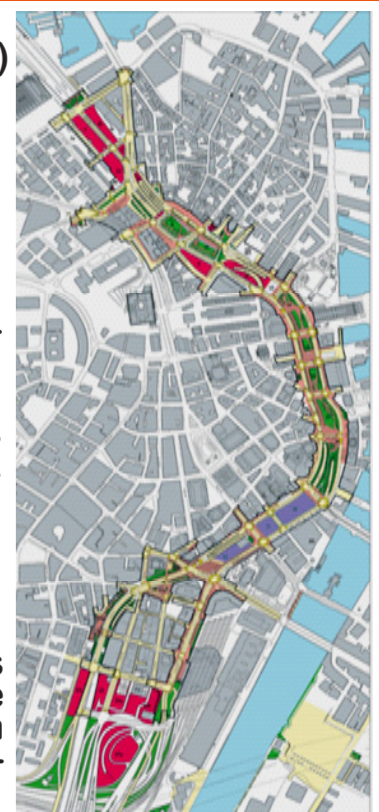
Créée en 1959 (75 000 véh/jour) supportant en 1990

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

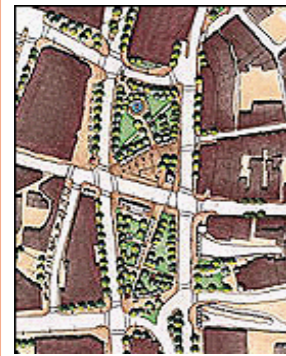
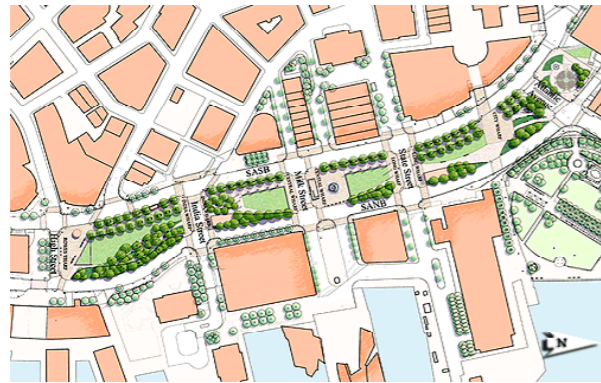
Les changements dans les villes américaines vont très vite. Beaucoup d'autoroutes à ciel ouvert supprimées (enfouies ou transformées en boulevard urbain), des secteurs à péage ont été créés. Ainsi, il paraît qu'à Los Angeles la circulation automobile a diminué de 88 % dans la charging zone. (données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



Conference of Ann Carol WERQUIN, architect, landscaper

Visit of some highways conceived in interactivity with their city, evocation of the tendencies to rebalance the traffic in the city

Boston



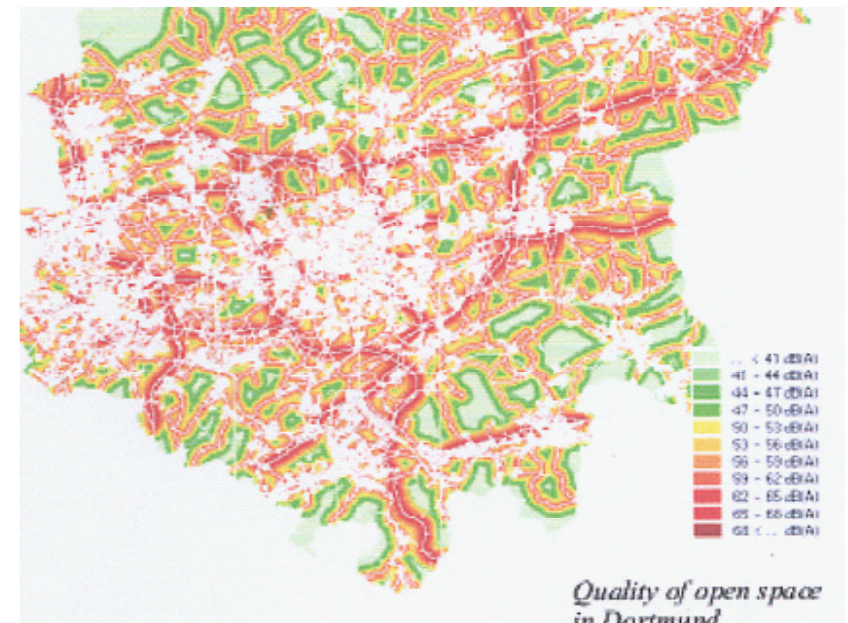
Désormais remplacée par l'espace «Rose Kennedy»: au sol, jardins, espaces publics, immeubles et équipements. La circulation est dessous
120 hectares de nouveaux espaces publics et espaces verts dans tous les quartiers pour renforcer leurs identités (ex Chinatown) et autour de la Charles River, et 40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

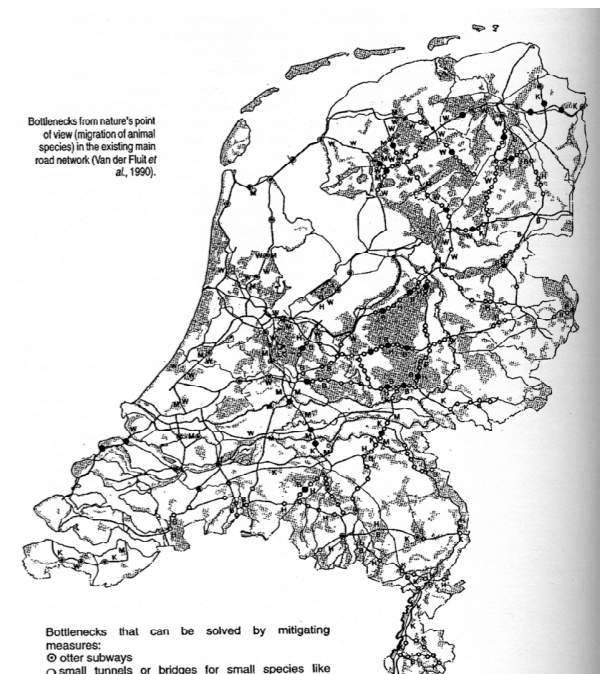


Carte de Francine Houben (Biennale Rotterdam) des connexions à améliorer sur le circuit autoroutier desservant la Randstad Holland

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.

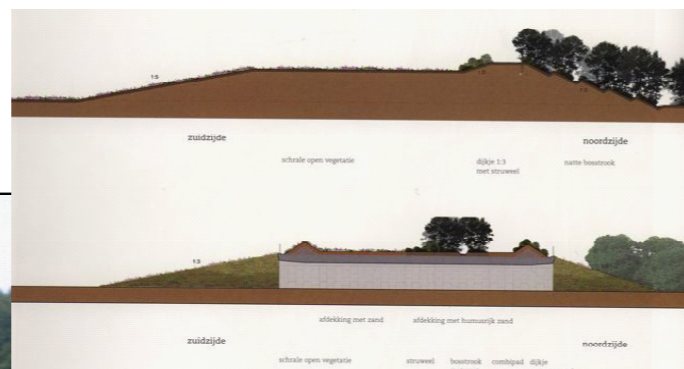


Aux Pays-Bas (et ailleurs en Europe) depuis les années 1980 les écologistes constatent que la perte des connexions faune et flore fait plus baisser la biodiversité que la dégradation interne aux habitats écologiques.

Conference of Ann Carol WERQUIN, architect, landscaper

Visit of some highways conceived in interactivity with their city, evocation of the tendencies to rebalance the traffic in the city

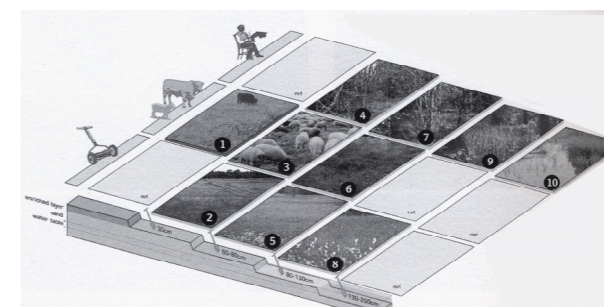
La tendance à REPARER



Ecoduc modèle de Crailo, 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 Crailo, 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

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

La tendance à REPARER

La solution est vue 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,

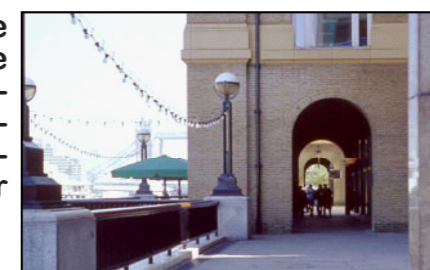
Ce qui suppose de

- 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



Conference of Ann Carol WERQUIN, architect, landscaper

Visit of some highways conceived in interactivity with their city, evocation of the tendencies to rebalance the traffic in the city

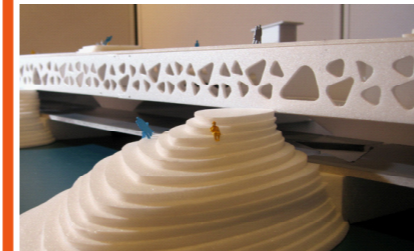
Au centre des villes , on redécouvre l'espace public convivial
New York Hudson River park, NY



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

September 5th, 2008

Team A

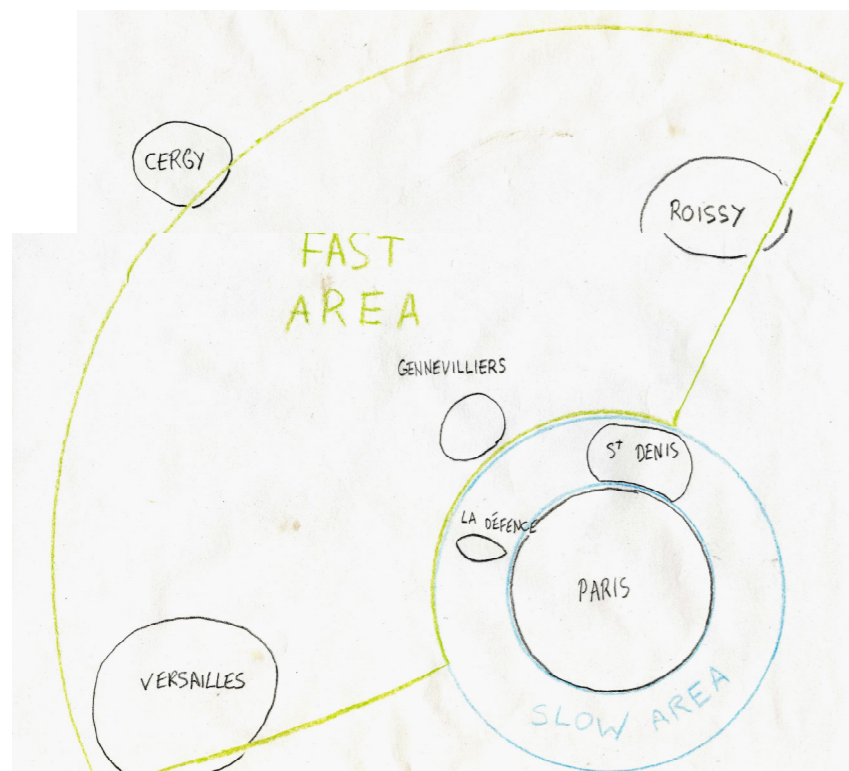
Forum 1



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.

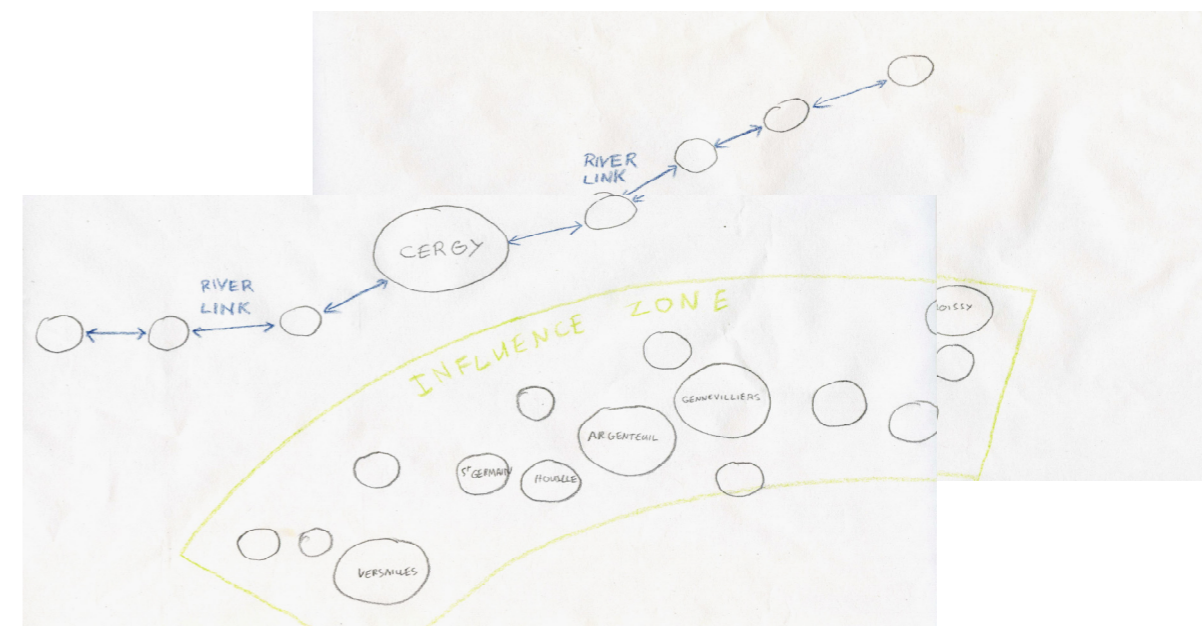
- L'Île de France est coordonnée par trois périphériques dont Paris est le centre. Ils sont constitués d'une série d'autoroutes et de nationales qui relient Paris à l'ensemble du pays en passant à travers les grandes banlieues.

- 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)			

Team 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 attirantes
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.



Team 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)

Team 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 connections 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.

Team C

Forum 1



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

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

3th eye for three dimention
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

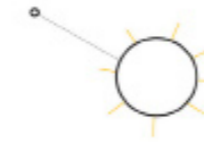


BACK TO NATURE



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



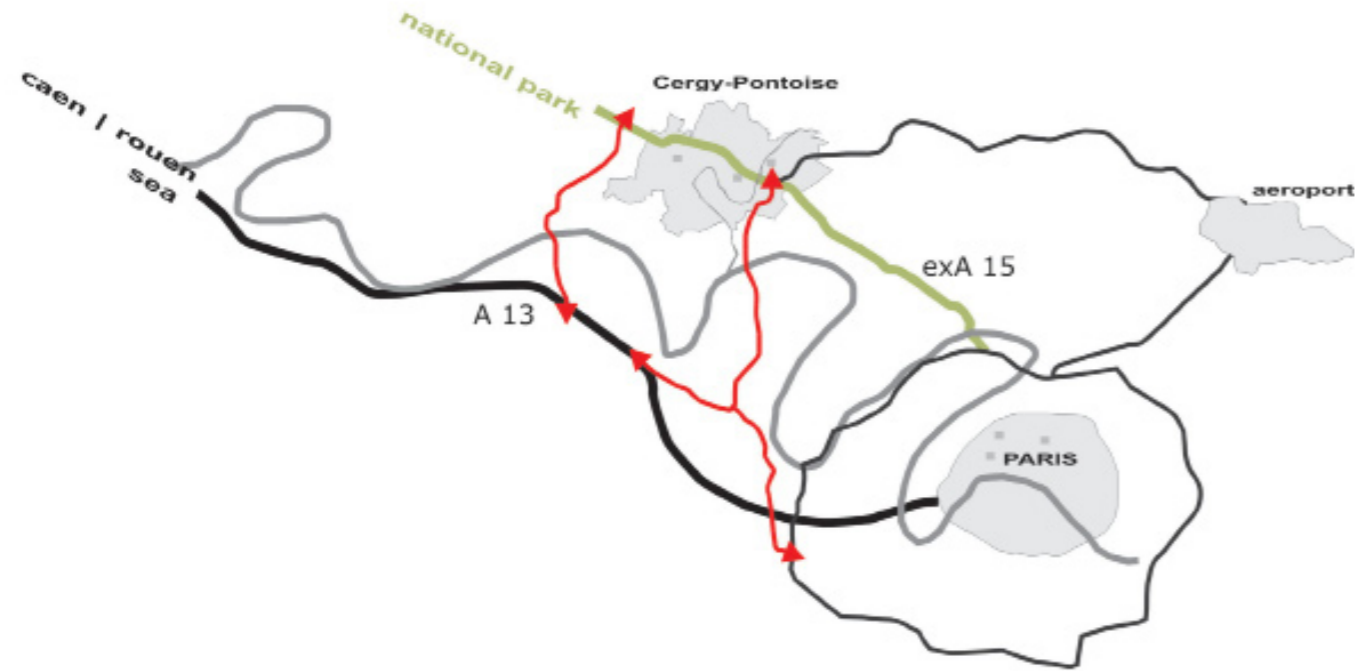
Team C

Forum 1

GLOBAL SCALE

2010

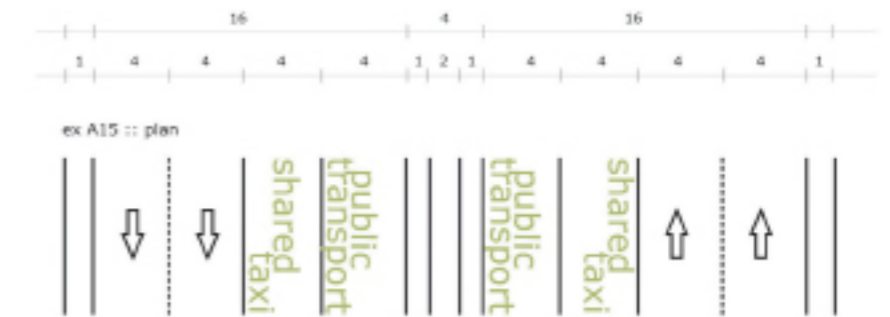
no more highway to Cergy
connection with paralel highway - A13



GLOBAL SCALE

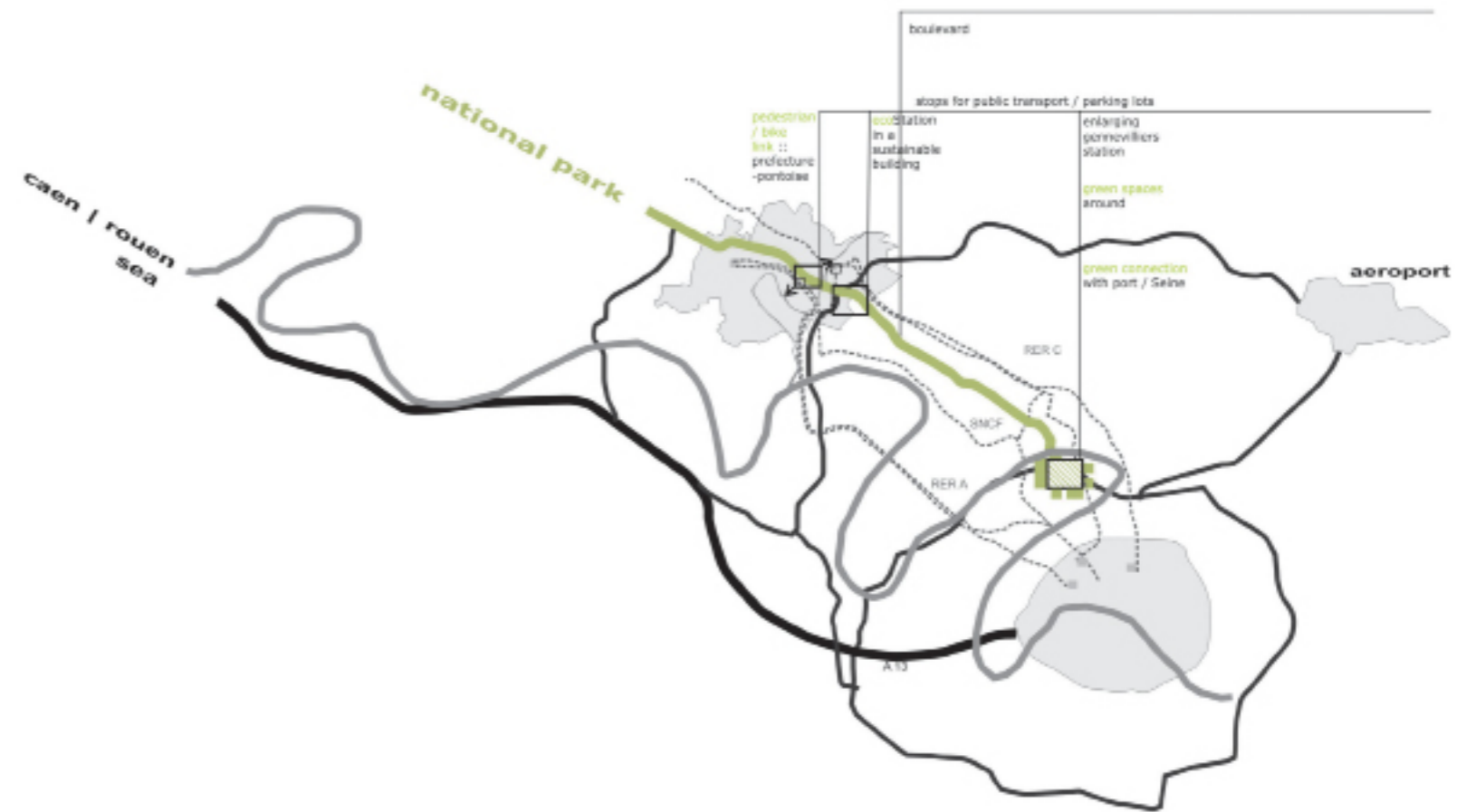
2015

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



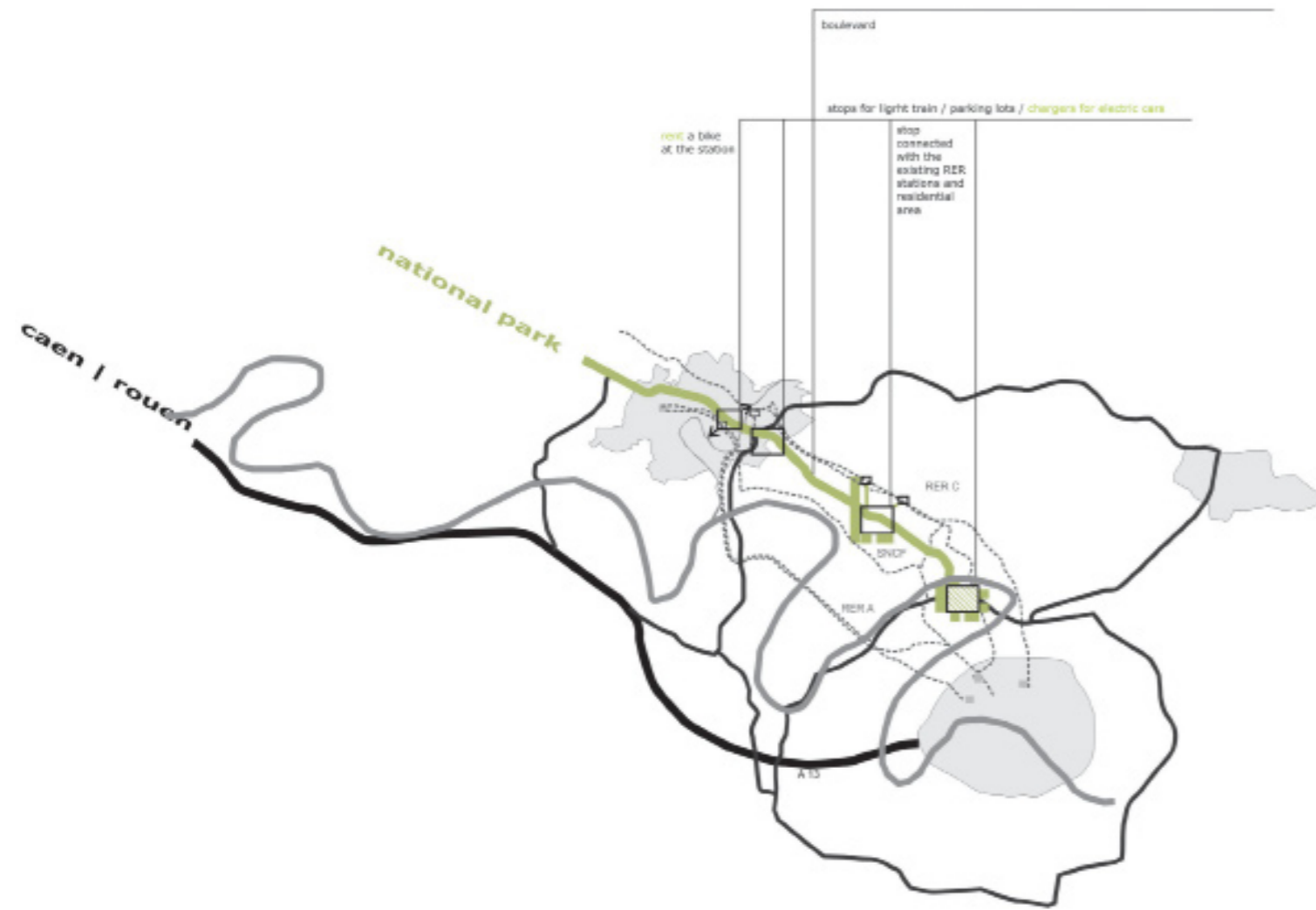
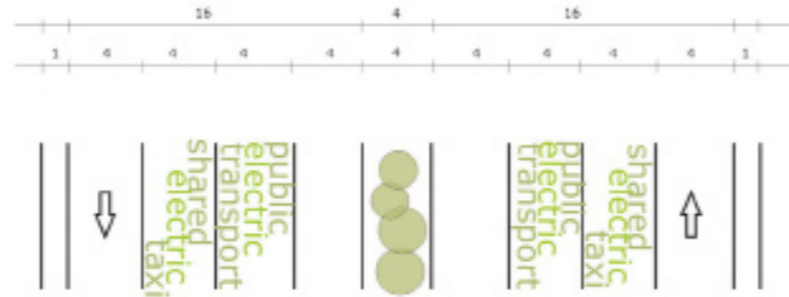
Team C

Forum 1

2025

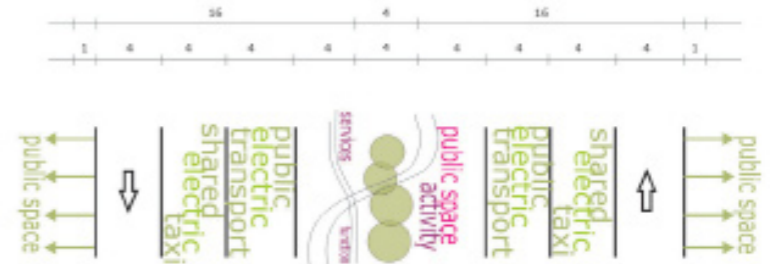
electric public transportation
reduction of lines for private transport
space for greenery along ex A15
new connection with green space between Paris and Cergy

GLOBAL SCALE



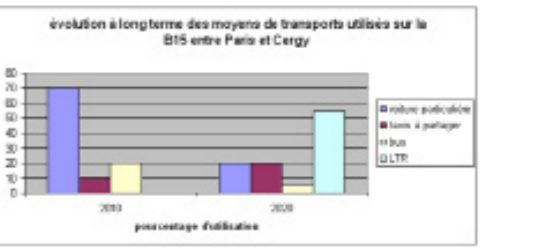
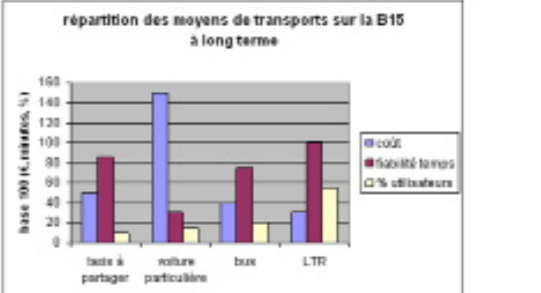
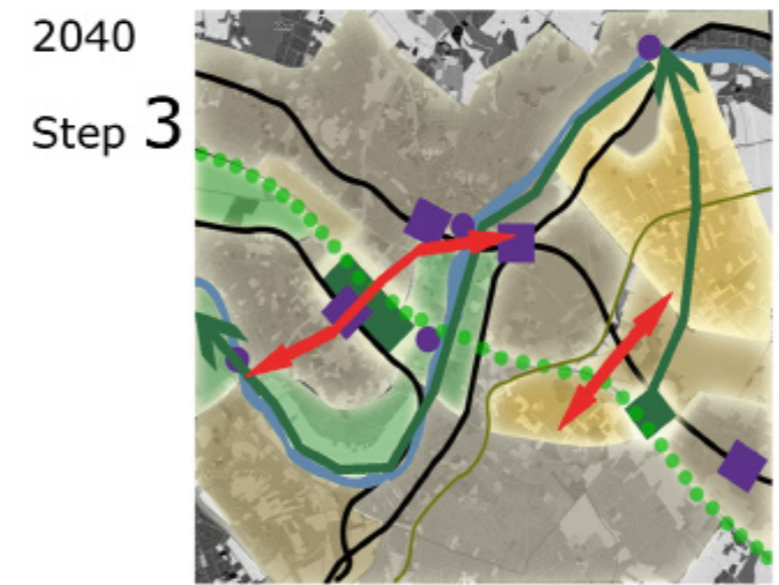
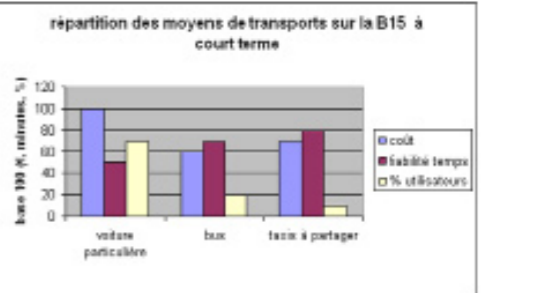
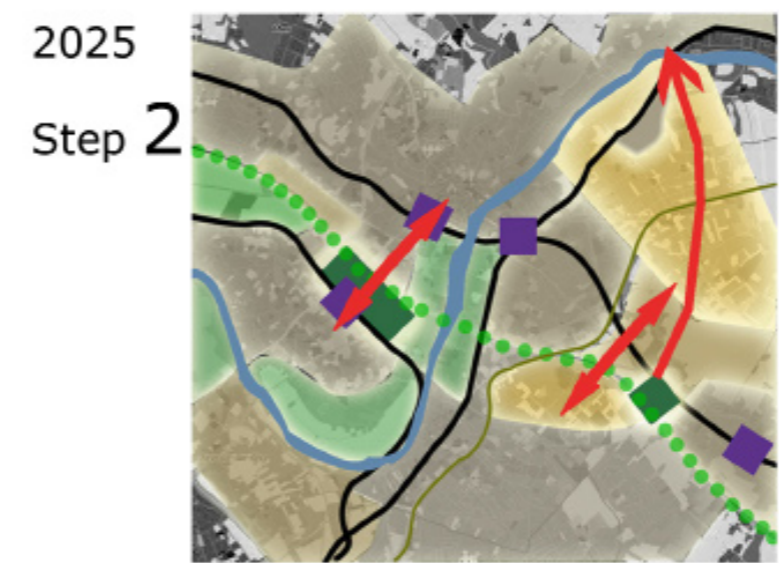
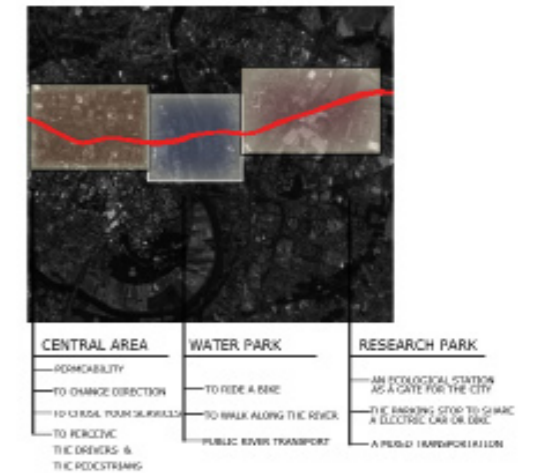
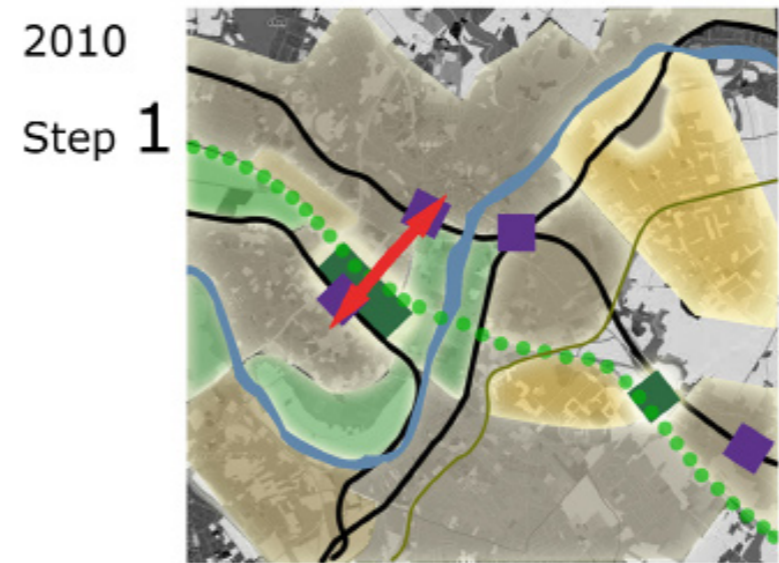
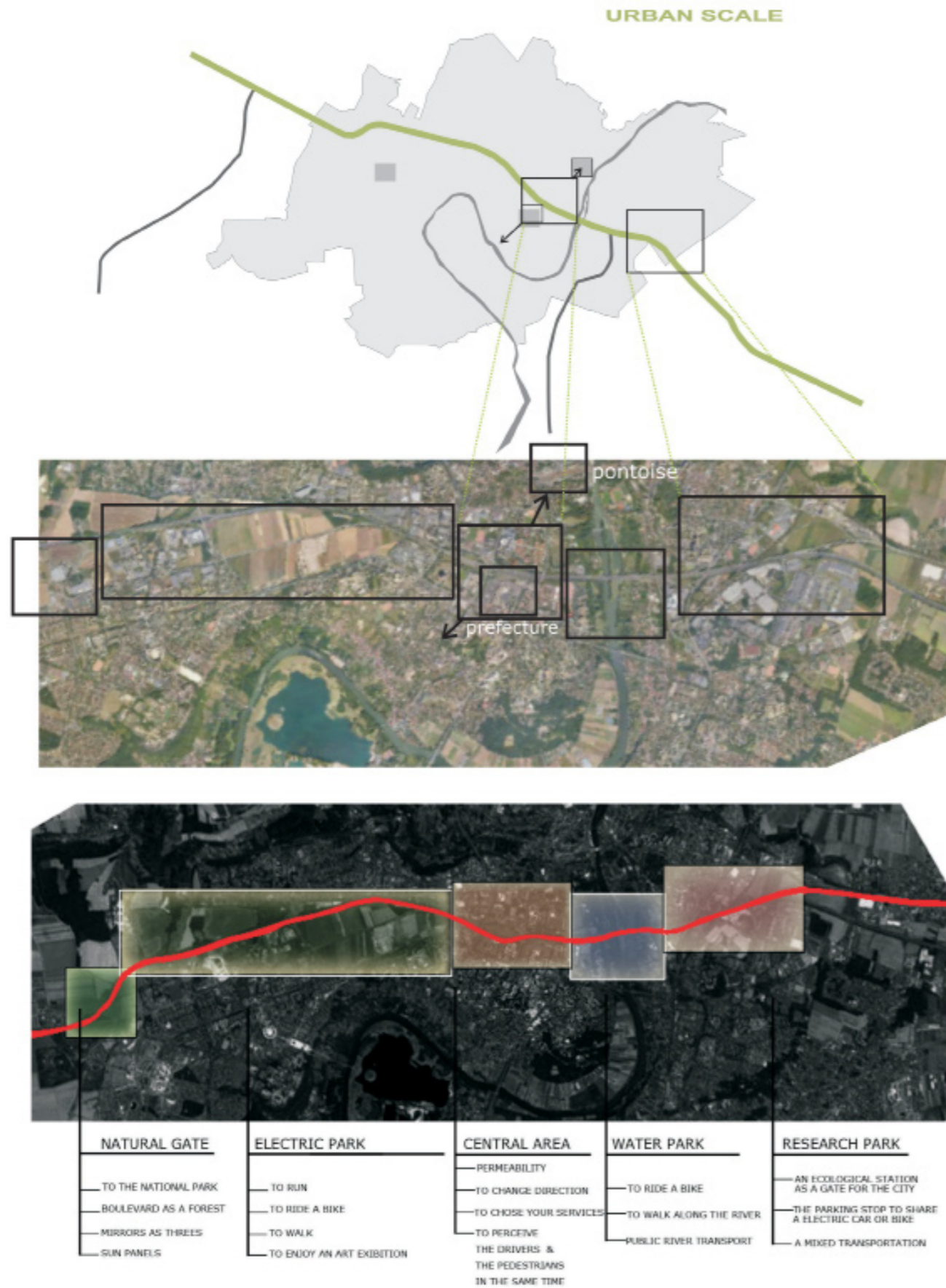
2040

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



Team C

Forum 1



Team C

Forum 1



DETAILS GLOBAL SCALE



DETAILS LOCAL SCALE



IDENTITY

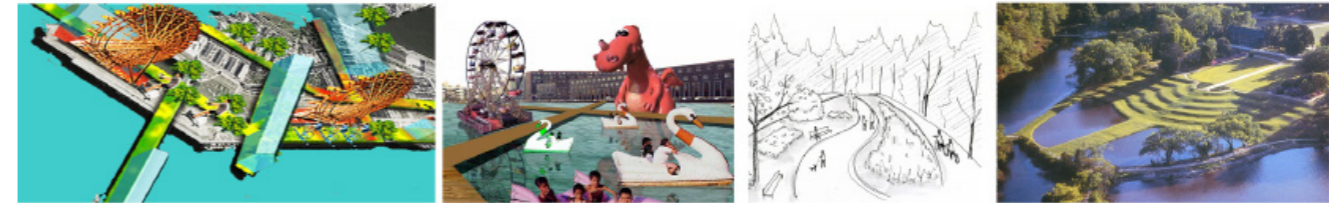
ECOLOGICAL ELECTRICITY

LANDMARKS

SIGNS



RIVERFRONT (ENTERTAINMENT)



WIND TURBINE



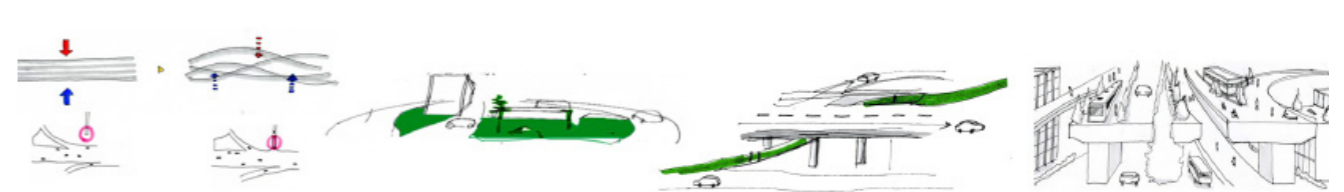
ECOLOGICAL CAR



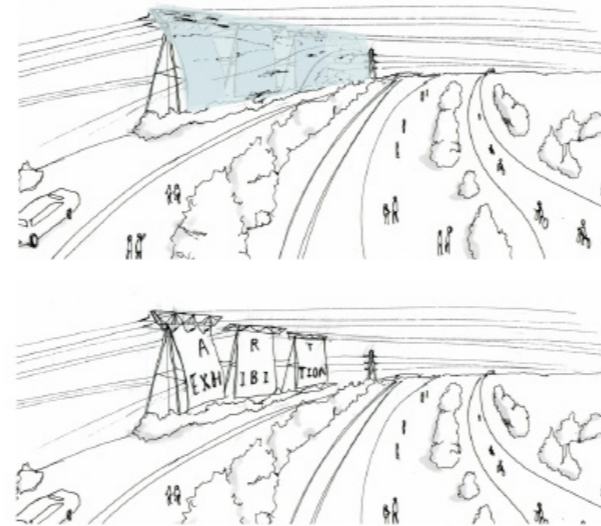
ECO TRAIN



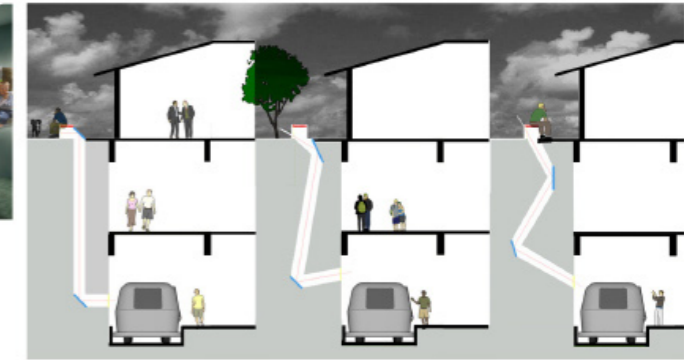
PERMEABILITY



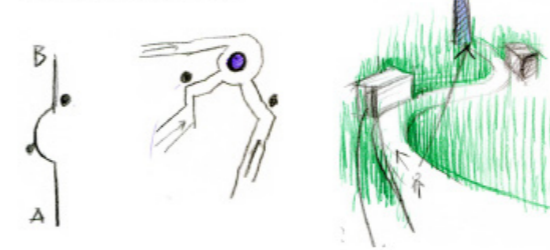
ART EXHIBITION UNDER ELECTRICITY LINE



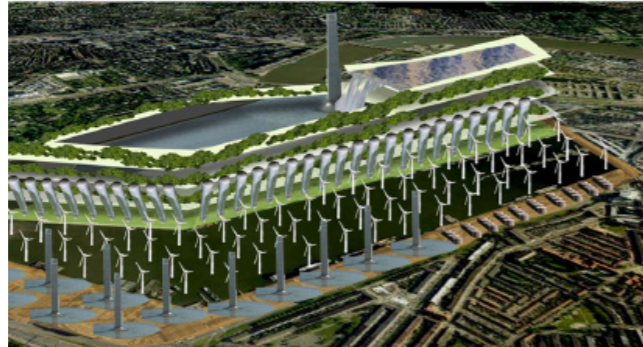
UNDERGROUND DREAM, A VIEW WINDOW TO THE WORD OUTSIDE



A LOT OF VIEW POINTS!



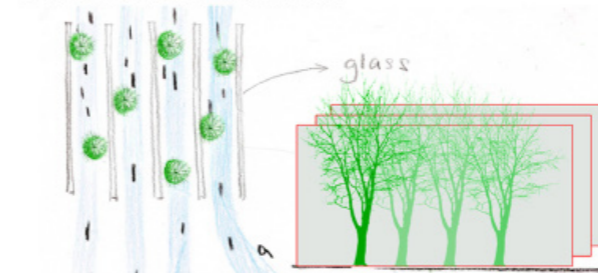
GREEN ENERGY PLANT



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

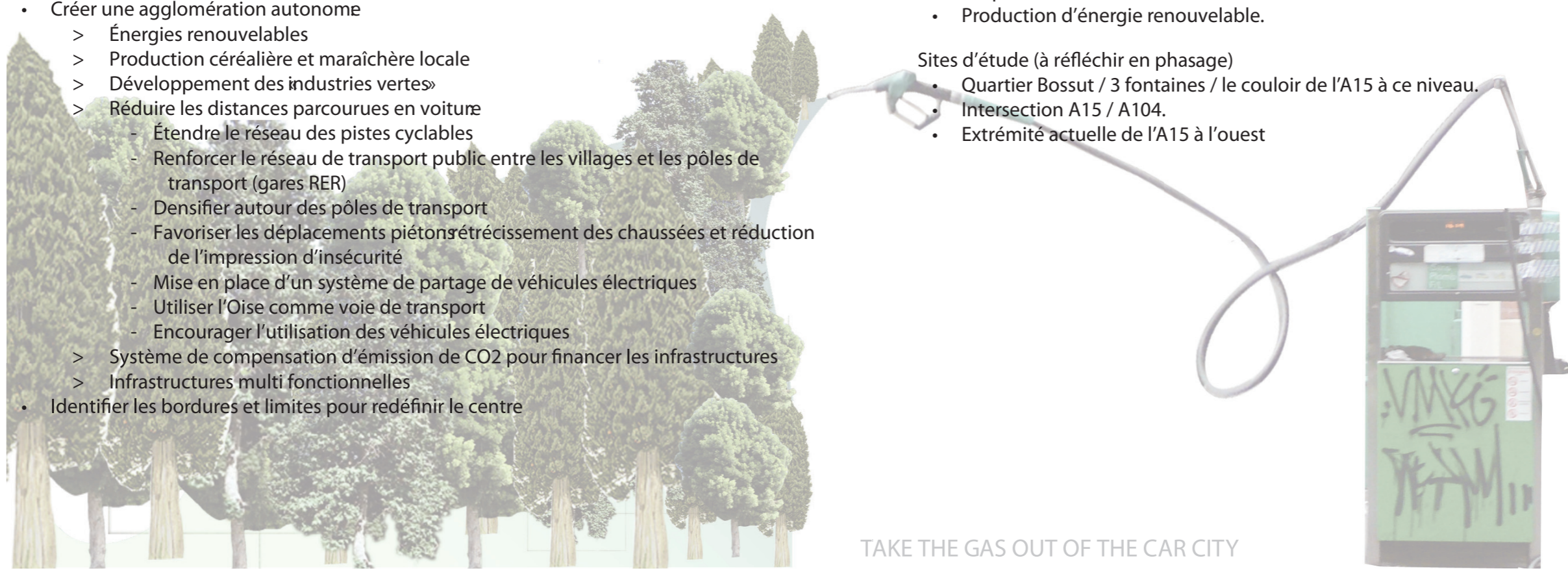
Couloir de l'A15

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



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'essouffier. 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

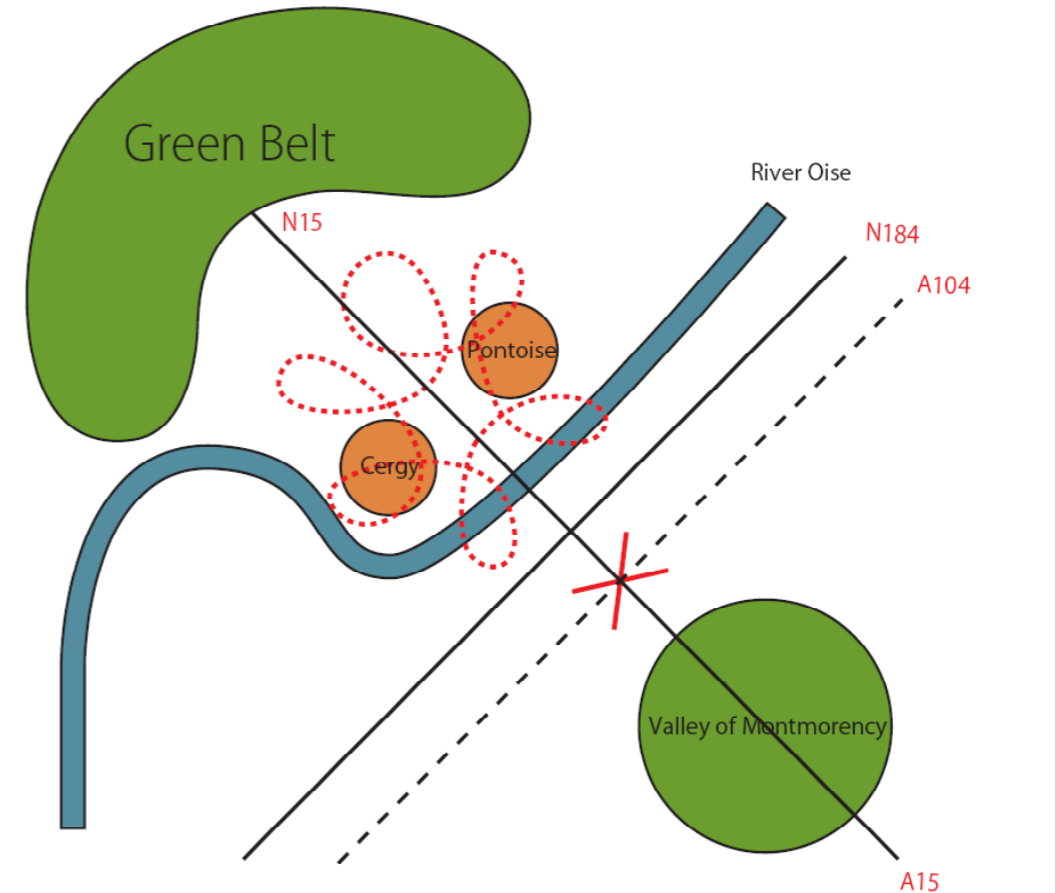


Schéma de la stratégie d'agglomération autour de l'A15

Sujets restant à analyser :

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

EXPERTS RECOMMANDATIONS

AFTER FORUM 1

GENERAL APPRECIATION

The present experts appreciated the quality of the presentations, which demonstrates a good approach of the theme and a good apprehension of the territory. It is now necessary to you to prioritize your elements of analysis, to take a stand and to choose one or several federative concepts of your project.

GENERAL RECOMMENDATIONS

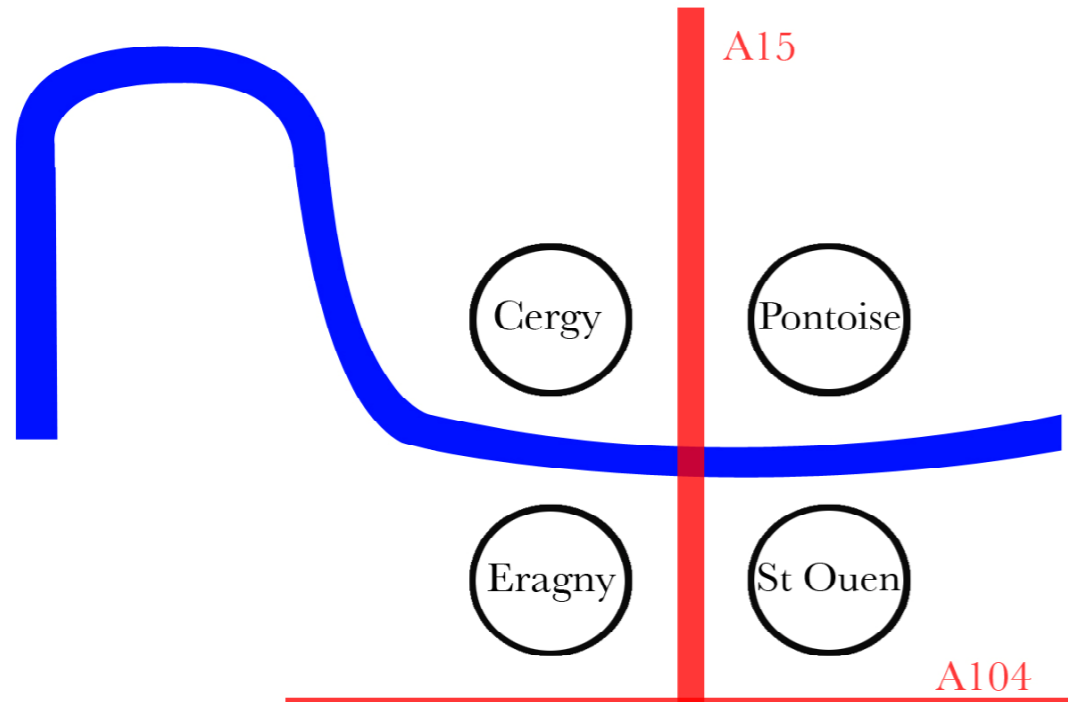
- Be careful with the catalog of ideas. It is necessary to be able to identify easily every team by its approach.
- Do not go away too much from the subject. It is normal to think of the town in general, but at the moment, it is necessary to focus your propositions on the relation city / infrastructure. It is not asked to you to rebuild Cergy-Pontoise!
- You have the luck to be in situation of very open research: be audacious!
Toughen your analysis, to go farther in your propositions:
 - Work on the localizations,
 - Translate your projects into urban forms,
 - Present the uses and clarify the functioning: how does it work?
 - Envisage all the consequences of your propositions.
- We have to be able to walk in the project. Be the pedestrian, be the motorist, the cyclist, the local residents, the not resident employees, the visitors ... What do we see there, how do we feel there, how does that work?... The interactions with the other actors.
- The world changes. We go towards new uses, towards new practices, towards new forms. Illustrate and explain.
- Elements to be more taken into account:
 - The Seine Port in Achères: the Oise has a big size and realization of a big port on the Seine, directly connected to the ports of Rouen and Havre.
 - The creation of a HST line Roissy - Havre, with a stop in Conflans.
 - The shopping center of 3 Fountains
 - A104: you can more question this project, and in any cases study more its impact on A15, RN 184, and the general functioning of the town's infrastructures.
- EXPERTS RECOMMANDATIONS
- >> SUITE FORUM 2
-
-
-
-
- On the project :
-
- >We are not expecting you to be exhaustive, but rather to be precise and committed. So don't put away your original ideas (some ideas of the first forum have disappeared!)
- >Your project has to be an answer to the subject : "Revisit the big infrastructures in an urban environment"

Forum 2

September 12th, 2008

Team A

Forum 2



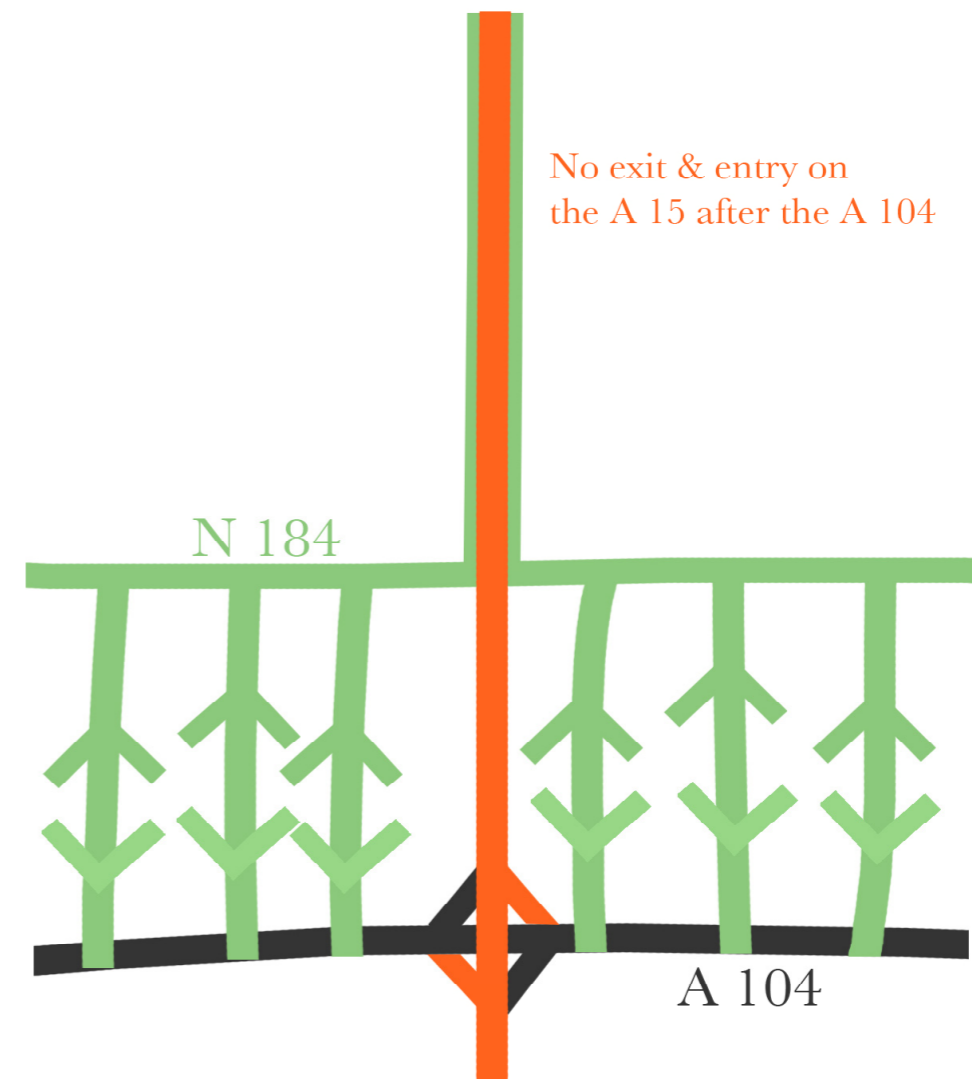
Rappel du concept clé : le bouclage de l'A104 comme déclencheur

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'Ile 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 Mantès – Senlis), l'offre est complétée par une proposition de transport fluvial, a 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 :

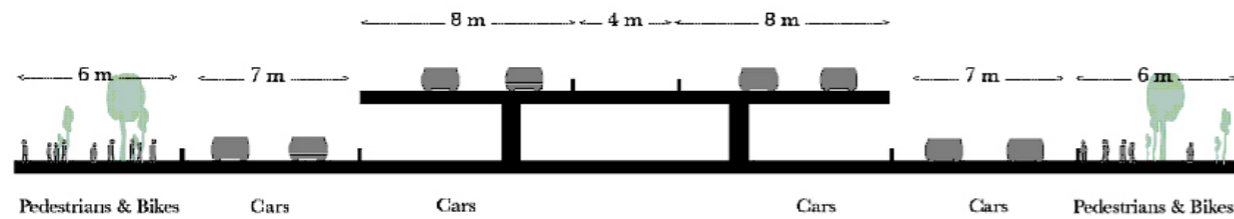
Il nous est apparu que l'A15 est un lien important entre Cergy et Paris, ainsi qu'entre Cergy et la Normandie (Rouen, Le Havre). L'A15 a permis à de nombreux parcs d'activité de s'installer à Cergy-Pontoise et il est important de conserver ce lien rapide jusqu'à Paris pour les parcs d'activité. Nous 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.



Team A

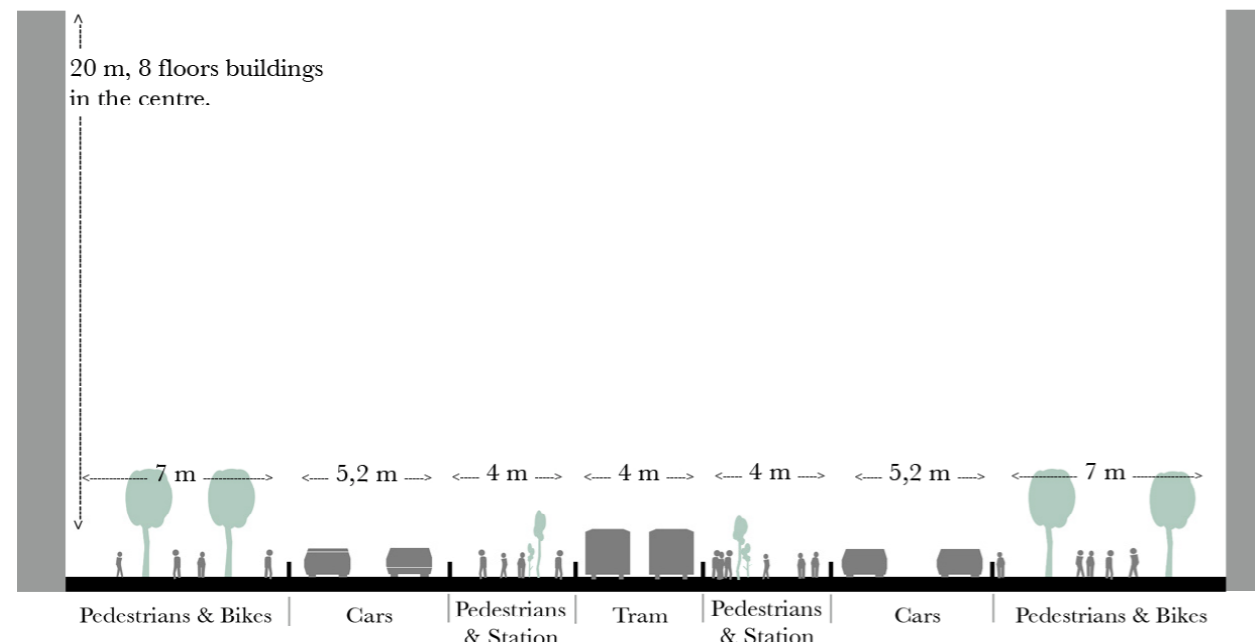
Forum 2

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.

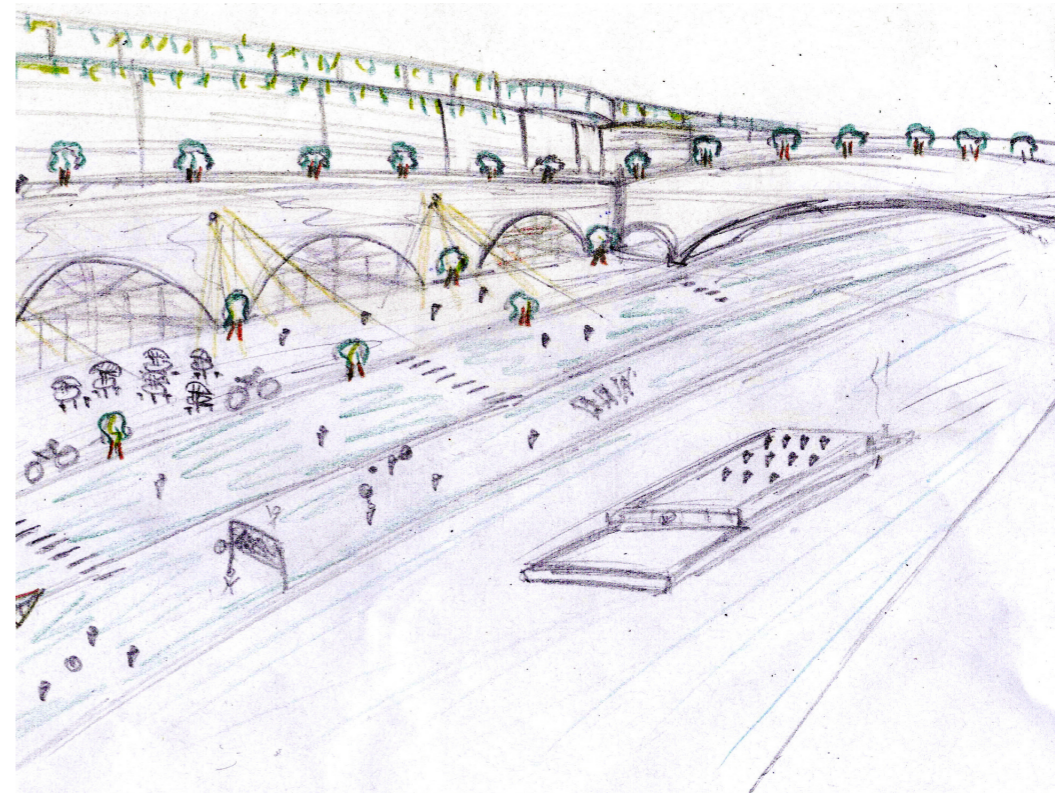


Les quatre centres et la place stratégique de l'Oise au centre :

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 :

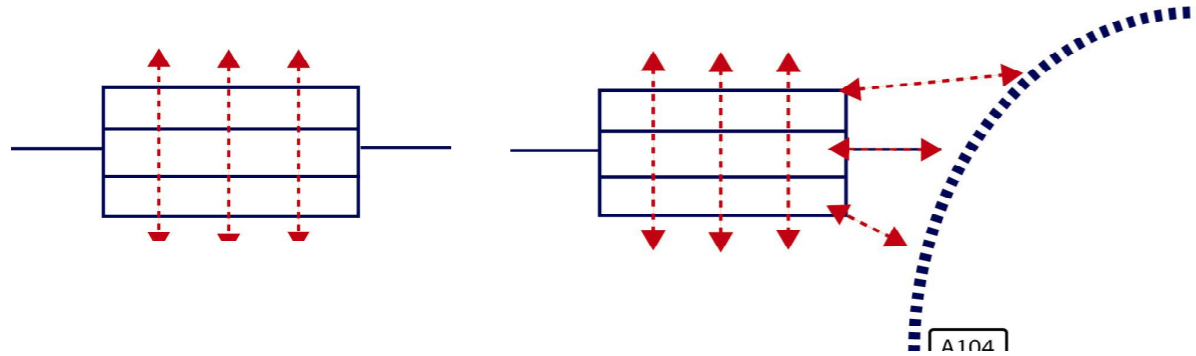
- Transports publics : Le renforcement des 4 centralités nous a amené à imaginer la manière de les relier entre elles, ainsi qu'au reste de la ville. La liaison entre les 4 centres pourrait se faire par le biais d'un tramway, moins bruyant et moins polluant qu'un bus, et qui a en outre l'avantage d'offrir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

Team 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 caténaïres 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.

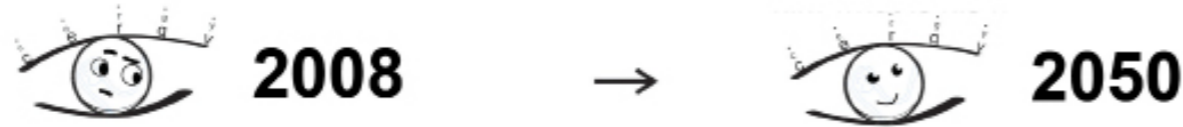
Renforcement des centralités de Cergy-Prefecture et Pontoise par l'implantation d'un bâtiment repère avec une forte empreinte visuelle.

Team 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

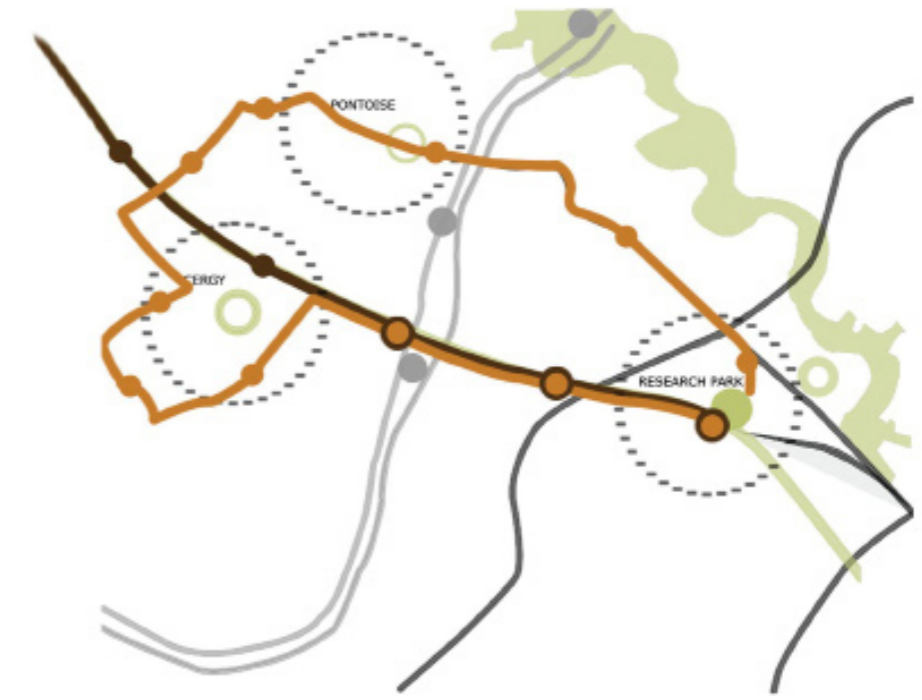


REPONDRE UX BESOINS QUOTIDIENS PAR DES SOLUTIONS INNOVANTES

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 réseau de bus reliant Pontoise à Cergy-Prefecture 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

Team C

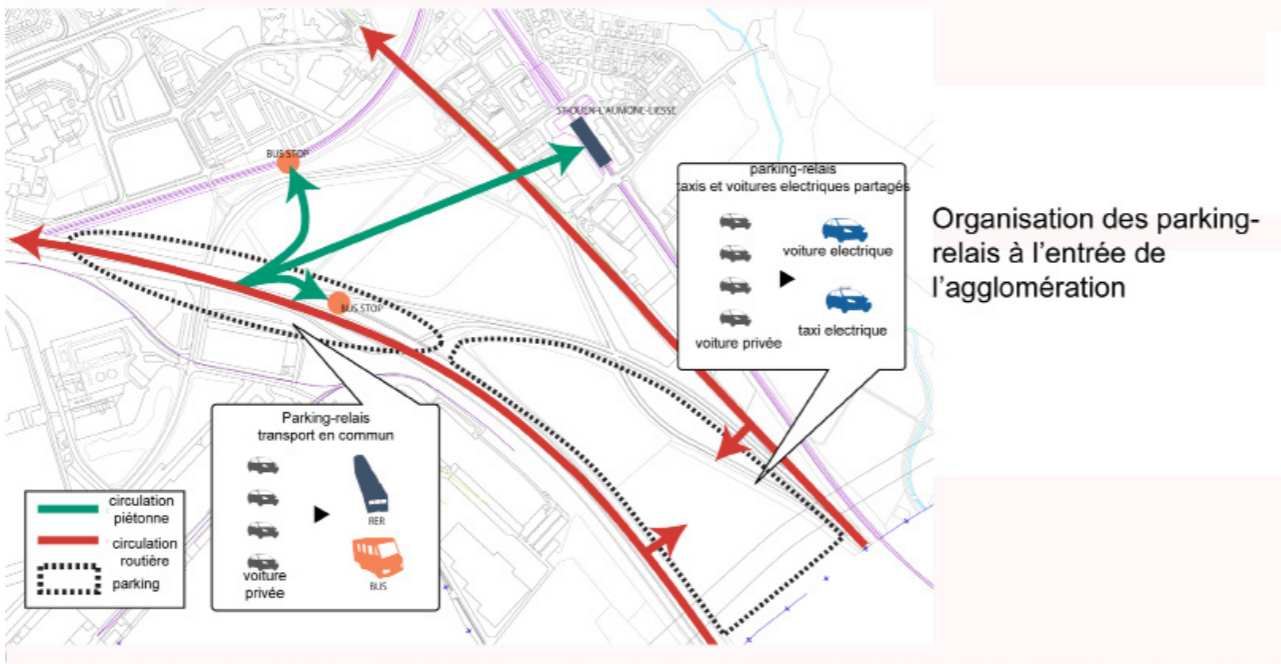
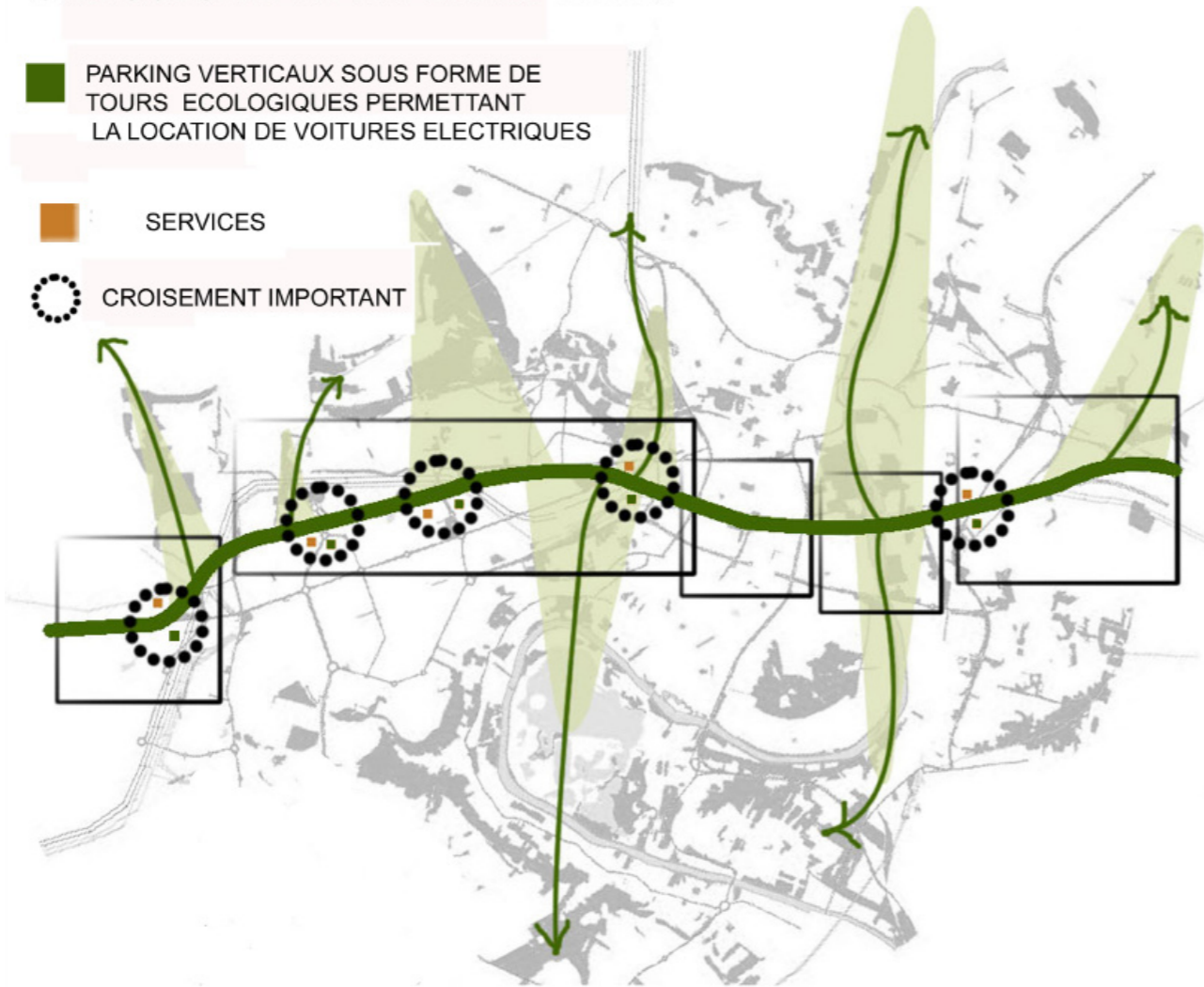
Forum 2

UNE COLONNE VERTEBRALE VERTE

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

SERVICES

CROISEMENT IMPORTANT



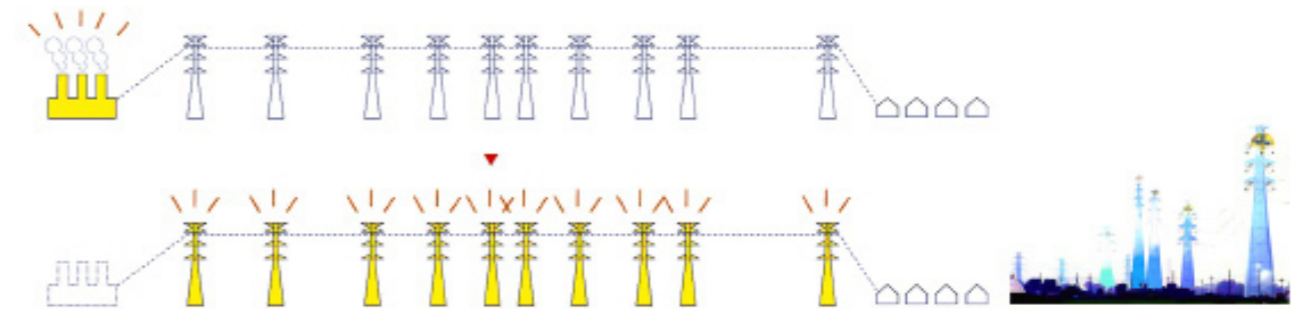
LE RESEAU ELECTRIQUE



Notre proposition:

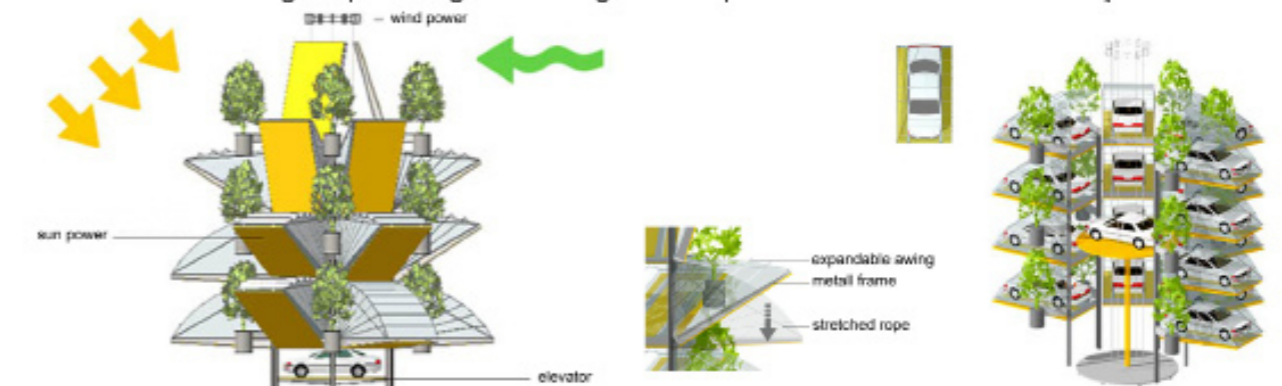
1. projet solaire

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'agglomérationélaboration 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

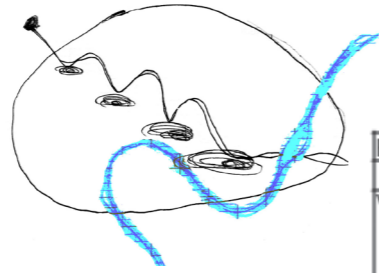
- Création d'un nouveau quartier commercial, organisé en rues commerçantes et non plus en centre commercial, du site des 3 Fontaines jusqu'au Quartier Bossut
- Nouveau boulevard reliant les gares de Cergy-Préfecture et de Pontoise, traversant le Quartier Bossut, renforcé par une connexion visuelle
- 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.

Team E

Forum 2



Au sein de l'Île-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
Impulsion 1 : Déviation du trafic de passage - V88 autour d Cergy - l'A15 devient Nationale : 90 km/h		
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	
Impulsion 2 : Entrée de Cergy et pont de l'Oise - l'A15 devient parkway : 70 km/h		
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
Impulsion 3 : Centre administratif et commercial - l'A15 devient boulevard : 50 km/h		
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
Impulsion 4 : Echangeurs 9 et 10 - l'A15 reste boulevard : 50 km/h		
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
Impulsion 5 : A15-boulevard de la Paix-poste EDF - l'A15 redevient parkway : 70 km/h		
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	
Impulsion 6 : Saint Christophe-Hotel de Ville - l'A15 reste parkway : 70 km/h		
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
Impulsion 7 : Sortie de ville et intersection avec la V88 - Vexin - l'A15 comme nationale : 90 km/h		
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

EXPERTS RECOMMANDATIONS

>> AFTER FORUM 2

On the project :

- We are not expecting you to be exhaustive, but rather to be precise and committed. So don't put away your original ideas (some ideas of the first forum have disappeared!)
- Your project has to be an answer to the subject : "Revisit the big infrastructures in an urban environment"
- The relation between the city and the infrastructures has to be at the center of your project (crossings, exchanges etc)
- The city has to exist in your propositions and you have to include the 'built' in your reflections.
- Precise the uses of the object 'infrastructure', and present the evolutions on the networks as well as the ways of transports used (examples in Jean Grebert presentations)
- Be careful of the coherence of your project.

On the form of the presentation


- Prefer illustrations to text : graphs, photomontages which will attract the jury
- Need of a general scheme that explain clearly your main idea
- Who speaks and who presents : this is your choice. You have to know that the whole group is evaluated and not the individual performances.
- Be careful of your articulation and always speak in the microphone
- If you want everybody to present, you have to train and to be sure that each participation of each member of the team has a clear signification.
- Work on the plan of your presentation : you have to explain your answer to the subject, illustrated by your ideas on the territory.

Reminder : On Wednesday, there will be some rehearsal of your oral presentations.

Facebooks

Scientific Support

Scientific support



Scientific manager :
Michel JAOUEN
Architect, urbanist,
Former Head of town
planning studies of
the New Township
of Cergy-Pontoise (EPAVN) 1997-
2002
Co-founder of the Workshops of
Planning and Urban Design
micheljaouen@wanadoo.fr



Marie BASILE
Architect, Doctor in
urbanism
Maître de conférenc-
es à l'Université de
Cergy-Pontoise
06 74 32 86 92
mbasile@u-cergy.fr



Luc RIMBAULT
Engineer, urban plan-
ner, assistant general
manager, urban plan-
ning department and
building contract management,
Conurbation Community of Cergy-
Pontoise.
luc.raimbault@cergypontoise.fr

Jean-Michel VINCENT
Engineer, urban planner, project
coordinator by the prefect, regional
head of the department of Public
Works of the Ile-de-France region.

J-Michel.Vincent@developpement-
durable.gouv.fr



Bertrand WARNIER
Architect, urban planner,
Elected Member of the
Academy of Architecture,
former Head of Planning
Studies and Prospective
of the New Township of
Cergy-Pontoise (EPAVN),
co-founder of the Workshops of Plan-
ning and Urban Design
Bertrand.warnier@free.fr

Dedicated Experts

Christophe BAYLE
Architect, urban planner, project
manager (ZAC, designated de-
velopment area) at the 'Société
d'économie mixte' SEMAPA in
Paris, former chief editor of the
magazine Urbanisme.
chbayle@parisrivegauche.com




Chakib BENRAMDANE
Architect, Urbanist

chakib.benramdane@free.fr


Rémi MASSON
architect, planner, former Head of
town
planning studies at the Public De-
velopment Corporation of
la Défense (EPAD)
remimasson@laposte.net

Permanent Team



Nicolas DETRIE
Director of Les Ate-
liers

nicolas.detrie@ate-
liers.org



Vigdis FLATEN
Communication and Net-
work animation

vigdis.flaten@ateliers.org



Gisèle MARCONI
Administration and Or-
ganization

gisele.marconi@ateliers.org

Assistants




Sabrina BENIDDIR,
Algeria
Architect, Participant of
Cergy 2007 workshop,
Assistant of Irtekoutsk 2008
workshop
06 35 56 21 39
sabrina_Beniddir@hotmail.com



Serhat CELEP, Turkey
Urbanist, Participant of
Cergy 2006 workshop
Graduate Student in
Urban Design Program in
Middle East Technical University
serhatcelep@gmail.com



Fu PAULO, China
Architect, Student of the
Master of Urbanism at
Reims University
paulo_fu@hotmail.com



Tuyana BASANOVA
Russia
Architect
Participant and assistant
of Irtekoutsk workshops
2007 and 2008
tuyana_247@hotmail.com

Participants

ADONETH Nadège
ESSEC



Birth date : 07/11/1985
Address : 17 rue de Pontoise
95000 CERGY
Tel : 336 81 70 35 95
Mail : nadege_adoneth@hotmail.com

BOLZINGER Marie
Ecole d'architecture de Nancy



Birth date : 30/10/1985
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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

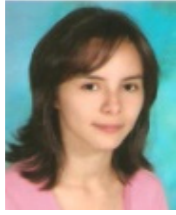


Birth date : 02.03.1984
Address : 81-554 Gdynia Kurpio-
wska St. 39/2 POLAND
Tél : +48 693 267 181
Mail : barbara.marchwicka@gmail.com

Participants

MARIN ACOSTA Flor Ines

Universidad del Valle



Birth Date
03/04/1987
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : 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
Address : Orehovij bulvar 23 – 1 –
53 115563 Moscow Russia
Tél : 89 267 272 516
Mail : zits@inbox.ru

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

Professeure 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

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

Visits and conferences





Group works





Presentations and Ceremony of the Jury

Nos partenaires :

