

27<sup>e</sup> SESSION  
des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Œuvre Urbaine

# LE FLEUVE, AVENIR D'UN TERRITOIRE AUTOUR DE LA CONFLUENCE SEINE-OISE

CAHIER DE SESSION  
24 août - 18 septembre 2009

# Introduction

Ce document rassemble l'ensemble des éléments qui ont constitué la 27ème session d'été des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy Pontoise, qui s'est tenu du 24 août au 18 Septembre 2009 sur le thème "Le Fleuve, Avenir d'un Territoire", un thème qui a été appliqué au site de la Confluence entre l'Oise et la Seine.

Récemment confirmés lors des travaux sur le Grand Paris, les enjeux liés au territoire fluvial démontrent la nécessité de replacer le Fleuve au coeur de la stratégie d'aménagement. Plusieurs grandes villes fluviales en France mais aussi en Europe se sont engagées dans des processus de reconquête d'anciens sites d'activités fluvio-portuaires pour exploiter le potentiel d'un élément singulier, porteur d'identité et de valorisation. La question essentielle de l'appréhension des risques pour prévenir et aménager doit aujourd'hui être au coeur de la stratégie de développement du territoire du fleuve. Les Ateliers proposent d'explorer les termes de réconciliation entre le fleuve et la ville et de renverser les logiques unilatérales qui prônent des usages exclusifs.

Pour participer à cet ateliers, nous avons sélectionné 30 étudiants issus de 20 universités différentes, et représentants 14 nationalités différentes : ces urbanistes, architectes, géographes, paysagistes, économistes viennent d'Algérie, Allemagne, Italie, Belgique, Grèce, Écosse, Liban, Afrique du Sud, Inde, Chine, Japon, Brésil, États-Unis, et bien sûr de France.

# Les Ateliers

Association à but non lucratif, les ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain.

Centrée sur la pratique de la maîtrise d'oeuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement. Ils sont aussi, par la confrontation des disciplines et des cultures, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Île-de-France (un atelier tous les étés depuis 1982), les ateliers ont par la suite développé une forte expertise en Asie (Tokyo, Doi Tung, Canton, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok), et diversifient actuellement leur activité en organisant des ateliers autour de la Méditerranée (Casablanca, Marseille, Alexandrie), ainsi qu'en Afrique et Amérique du Sud (Bénin, Sénégal et Brésil).

## Ateliers en projet

- 2010 Saint-Louis, Sénégal – Balanced development of a regional center
- 2010 Dong Thap, Vietnam – Urban Backbone and Centralities.
- 2010 Cergy-Pontoise, France - The urban-rural interface of great metropolises

## Ateliers récemment tenus

- 2009 Huludao, Chine – Designing an Eco-City.
- 2009 Porto Novo, Bénin - Un projet urbain fondateur pour une éco-capitale du XXIème siècle.
- 2008 Cergy-Pontoise, France – Revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain.
- 2008 Bangkok, Thaïlande – Bangkok, Métropole Fluviale.
- 2007 Aéroports Nord de Paris, France – Vers une Aéroropolis ?
- 2007 Aéroport d'Orly, France - L'aéroport comme levier de développement.
- 2007 Marseille, France – Extension d'EuroMéditerranée.
- 2007 An Giang, Vietnam – Atouts et risques pour les eaux du Mékong.

# Sommaire

Introduction.....	2
Les Ateliers.....	2
Avant-Propos .....	3
1ère Partie - Présentation.....	6-26
Présentation du site .....	6
Les Conférences .....	13
2ème Partie - Les Projets.....	25-75
The Breakers .....	26
Axis Access .....	36
Superb Suburb .....	46
Le Syndicat des Barges de l'Oise .....	56
Street Revolutionaries .....	66
3ème Partie - Le Jury.....	76-85
La délibération.....	78
4ème Partie - Annexes.....	84-106
Présentation des étudiants .....	87
Le Déroulement .....	91
Facebook .....	95
Images .....	100
Partenaires .....	106

# Avant-Propos

Pour leur 27<sup>ème</sup> session, les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine se sont intéressés à la question du fleuve sur le territoire de l'Île-de-France et ont proposé aux participants comme site d'application la Confluence de la Seine et de l'Oise.

Les enjeux liés aux fleuves ont largement été confirmés par de nombreuses études consacrées au territoire fluvial, soulignant la nécessité d'identifier le fleuve comme site stratégique. Le projet de SDRIF 2007 (schéma directeur de la région Île-de-France) s'appuie sur le fleuve comme élément fédérateur et identitaire du projet spatial régional, au travers de plusieurs composantes (notamment patrimoniales, économiques, environnementales). Les équipes du Grand Paris ont également largement convergées vers la nécessité de passer d'une situation de rupture à une co-dépendance. La prise en considération du fleuve comme un territoire à part entière atteste du profond changement du regard des acteurs de l'aménagement quant à la transversalité des enjeux liés au fleuve.

En dépit de la vulnérabilité du territoire fluvial en Île-de-France, la Seine et ses affluents ont un rôle stratégique à jouer dans le développement durable de la métropole de demain. Le fleuve comme élément structurant, en étant reconnu dans son potentiel de mixité au travers de ses différentes fonctions, permet une approche renouvelée de la planification de la métropole francilienne. Dans une actualité marquée par des enjeux environnementaux mais aussi économiques, pour lesquels des engagements ont été actés, des objectifs fixés, la ville du fleuve et de ses activités peut indéniablement apporter une contribution importante si l'ensemble de ses acteurs fédèrent leurs efforts. Ce qui pose donc la question de la gouvernance. Il s'agit de rassembler et de fédérer les entités décisionnelles autour d'un projet commun. L'unité du fleuve apparaît comme l'élément fédérateur par essence.

La question des conflits d'usage est au cœur de la session. La notion de réconciliation cherche à renverser des logiques unilatérales, qui prôneraient des

usages exclusifs. Comment articuler le développement économique du fleuve avec la prise en compte de l'écosystème du fleuve ? Comment urbaniser des territoires dans un cadre de vie qualitatif et recherche tout en développant une culture du risque pour des territoires vulnérables ? Comment établir des continuités physiques avec l'implantation d'activités non perméables comme le port ou les plates-formes logistiques ?

La question du périmètre est incontournable pour toute approche territoriale. Le système hydrologique et géographique du fleuve nous a incité à dépasser les limites administratives pour nous intéresser à l'échelle du bassin de la Seine. Un projet comme le canal Seine Nord pose par ailleurs la question du réseau fluvial à l'échelle européenne. Le périmètre de cohérence de la Confluence est au cœur de la réflexion de cette session des Ateliers. Le regain d'intérêt pour le transport fluvial doit s'articuler avec la «démocratisation» du fleuve, des berges, des lieux du plaisir de l'eau. L'activité portuaire est au cœur de l'enjeu de développement durable pour l'Île-de-France. La mutation des territoires du fleuve doit s'opérer au travers d'une ré-appropriation mais aussi d'une multiplicité des usages. Il est nécessaire de faire émerger une stratégie qui ne cherche pas à repousser plus loin des activités que l'on ne souhaite plus voir au grand jour mais qui soit au contraire capable d'anticiper par un effort d'intégration et de réversibilité.

En revanche, l'anticipation n'est pas suffisante pour le développement de la vie du fleuve. Prévenir pour aménager est un principe fondamental pour lutter contre la vulnérabilité face aux menaces de crues, d'inondations et aux autres risques majeurs. La préservation de zones naturelles d'expansion et un urbanisme adapté à la réduction de la vulnérabilité sont des outils de conciliation de l'habitat en zones exposées. La question des risques menaçant les zones d'ores et déjà urbanisées est abordée par le PPRI et devra être au cœur de la réflexion des Ateliers.

Cette session nous offre l'opportunité de questionner la réalité des risques ; des précautions prescrites par rapport aux enjeux de projet sur le territoire fluvial dont les potentiels économiques, environnementaux et urbains sont indéniables.

Delphine BALDE, Architecte, Pilote de la session

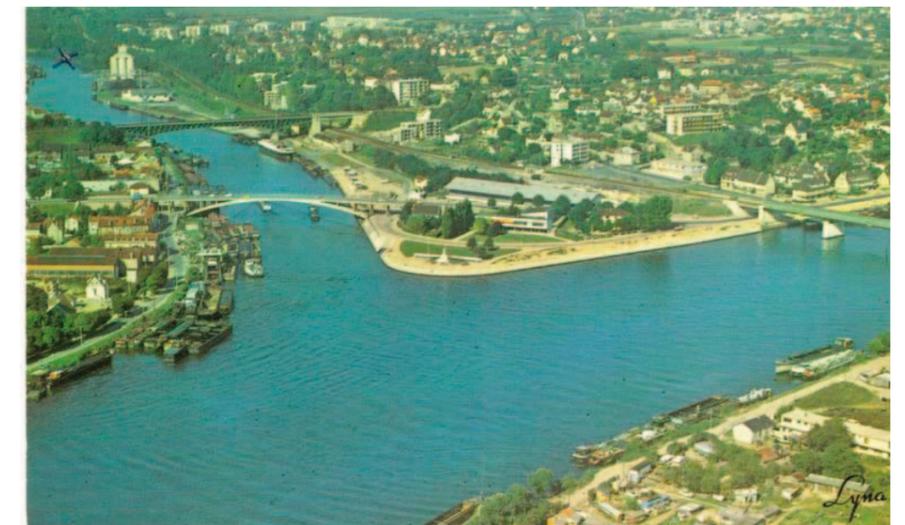




Photo Antoine PLANE

# 1ère PARTIE : PRESENTATION

Présentation du site p.7

Les Conférences p.13

# LE FLEUVE DANS LE TERRITOIRE

## Le réseau hydrographique en Île-de-France

Le Réseau Hydrographique majeur de la région d'Île de France est irrigué par la Seine, l'Oise, et la Marne, ainsi que par deux canaux : le canal de l'Ourcq et le canal Saint-Martin. Paris est au cœur de ce réseau bleu. La région Parisienne n'accueille qu'une partie du réseau fluvial. Sa situation à la confluence de la Seine, Marne et Oise, lui donne cette identité particulière "d'Île de France". Cela implique que tout ce qui se passe en région a des répercussions sur l'ensemble du bassin, ce qui induit la logique que les décideurs de la région se coordonnent actuellement pour une politique de l'eau à l'échelle de ce grand bassin.

Le territoire Francilien ne représente que 15% de la superficie du bassin de la Seine (12 000 km<sup>2</sup>), mais regroupe plus de 70% de sa population, qui est de plus concentrée autour des confluents de la Marne et de l'Oise avec la Seine.

Dans l'espace régional, près de 10 millions d'habitants sont établis à l'intérieur d'un cercle qui passe par les confluents de la Seine avec l'Yerres et l'Oise, et celui de la Gondoire avec la Marne, là où se rejoignent les principales rivières.

Le réseau hydrographique est très dense, et la longueur cumulée des principales rivières atteint 1741 kilomètres. En tenant en compte des canaux et des petits rus, ce sont plus de 4 000 km de cours d'eau qui forment le réseau hydrographique d'Île-de-France.

La Seine et la Marne forment avec leurs méandres de véritables plaines, largement inondables. L'Oise et ses petites vallées est au contraire plus resserrée.

## La Seine et l'Oise

La Seine :	777 km Surface du bassin : 78 650 km <sup>2</sup> Débit moyen : 563 m <sup>3</sup> /s.
------------	--

L'Oise, affluent de la rive droite de la Seine :	330 km Surface du bassin : 16 667 km <sup>2</sup> Débit moyen : 110 m <sup>3</sup> /s.
--	--

## Le fleuve, une voie navigable

Naigable par les hommes, et pour le fret, aujourd'hui la Seine est un fleuve dompté, canalisé, transporte plus de 10 million de tonnes de fret par an, alors que l'Oise plus sauvage reste pour l'instant moins utilisée pour le transport de fret à grande échelle. Mais avec l'arrivée de grand projets comme celui du canal Seine Nord, ce trafic risque de doubler dans les cinq prochaines années.

En parallèle de cela le fleuve est une voie de plaisance très prisée qui transporte des milliers de voyageurs et de touristes par ans surtout à l'intérieur de Paris avec les fameux bateaux mouches.

## Le fleuve, un territoire à très haut risque en Île-de-France

La Seine à toujours connu des crues importantes en Île-de-France. L'une des plus importantes à Paris a eu lieu en janvier 1910. Néanmoins, plusieurs crues moins importantes furent recensées depuis 1876, année du début du comptage.

Malgré le fait que la région n'a pas connu de crues importante depuis 20 ans, et aucune crue aux conséquences majeures depuis 50 ans, le risque d'inondation est réel. Le bassin de la Seine par la diversité, la longueur et le nombre de ses affluents, provoque la propagation rapide des ondes de crues générées en amont, pour parvenir en Île-de-France, lieu de toutes les confluences.

Aujourd'hui il est certain qu'une crue au moins aussi importante que celle de 1910 se reproduira, il est également certain qu'elle sera économiquement beaucoup plus grave en raison de l'urbanisation très forte qu'on connues les berges depuis cette époque, modifiant fortement les aléas, les enjeux et la vulnérabilité des territoires.

La protection contre les risques liés à une éventuelle inondation, comprend deux volets : la protection et la prévention. En ce qui concerne la protection, elle n'est pas récente, car depuis 1824, on organisait des protections longitudinales. Alors que plus récemment des travaux sont mis en œuvre pour limiter directement le volume des crues.

Principale crue restée dans la mémoire collective pendant la première moitié du XXème siècle, la crue 1910 a été choisie comme crue de référence pour l'étude des dommages que subirait l'Île-de-France en cas de crue importante (circulaire interministérielle du 24 avril 1996).

L'examen statistique des crues historiques a permis d'identifier les plus hautes eaux connues (PHEC) et de mettre en place des cartes d'aléas pour toute l'Île-de-France.

La vitesse de montée de cette crue met en évidence que les responsables ne disposeront que de 2 à 3 jours pour prendre les mesures de mise en alerte de leur entreprise ou service. Aujourd'hui, le délai de prévision de l'annonce de la montée des eaux est de 24h, avec une tendance annoncée pour les 2 jours suivants.

## Les risques d'inondations en IdF

4,7% du territoire francilien concerné  
900 000 personnes résidentes  
Nombre de communes touchées : 279  
Surfaces concernées : 24 800 ha  
Fleuve à crues lentes

# LA CONFLUENCE

## Des Repères

### Géographie : Un territoire de rencontre

La confluence est un territoire dont il est difficile de définir les frontières ou de quantifier la surface. Il reste néanmoins une somme de territoires rayonnants à partir d'un centre : celui du croisement de l'Oise, et de la Seine, incluant au moins les trois communes d'Achères, de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésy. C'est un territoire à cheval entre sur départements, celui du Val d'Oise et celui des Yvelines ; et deux inter-communalités, la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise et la communauté de communes des Deux Rives de la Seine.

Situé à l'ouest de Paris, il se trouve au centre de trois plateaux sédimentaires différents, faisant de lui un site riche et fragile, une richesse également paysagère où l'eau apparaît clairement comme couleur fédératrice.

### Histoire : La batellerie

Un lieu marqué par l'histoire du fleuve et de ses usages, sur plusieurs générations des pêcheurs et des marchands ou simplement des habitants du fleuve se sont partagés les ressources du fleuve. Suite à quoi des villages puis de villes comme Conflans

### Population : un bassin d'habitat.

Avec des pôles de vie majeurs sur le territoire, comme celui de Cergy Pontoise concentrant sur ses 78 km<sup>2</sup> une population de 183 430 habitants (densité de 2360hbt/km<sup>2</sup>) et celui de l'OIN Seine aval, de 365 000 habitants sur 400 km<sup>2</sup>, pour une densité bien moindre 912 habitant/km<sup>2</sup>. Ce territoire reste malgré tout relativement peu peuplé comparé aux potentialités économiques qu'il renferme mais aussi de qualité de vie.

### Économie : un bassin d'emploi.

L'économie est majoritairement tournée vers le tertiaire et l'industrie, plus précisément l'industrie automobile avec la présence des usines Renault, mais aussi un autre secteur très profitable et en pleine croissance, celui des «éco-industries» : ce sont les activités de biens ou de services capables de réparer les dommages causés par l'activité humaine : mesurer, prévenir, limiter ou corriger les impacts environnementaux tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol, ainsi que les problèmes liés aux déchets, au bruit et aux écosystèmes.

### Culture.

Le territoire, riche d'une histoire liée aux activités fluviales, et muni de sites universitaires dynamiques, se dote petit à petit d'une identité culturelle autour du fleuve, avec par exemple le projet de changer l'emplacement du musée de la batellerie à Conflans et l'installer sur le site même de la Confluence, afin de rappeler symboliquement les racines culturelles de la région, et de leur donner plus d'importance et de présence au sein du territoire.





# ATOOUTS STRATEGIQUES

Extrait d'un brief de la mission Région Capitale.

## Le projet du port d'Achères, articulation entre la vallée industrielle de la Seine et Paris

La liaison naturelle, par le fleuve, entre Paris et le Havre permet d'envisager une réflexion à l'échelle du bassin de la Seine. Cet espace stratégique, à la confluence de la Seine et de l'Oise, pourra, avec ses potentialités propres, contribuer au développement de la région capitale en :

- renforçant la fonction portuaire et logistique pour capter les flux matériels mondialisés grâce au développement d'un port de dimension internationale,
- préservant la dimension industrielle de la région capitale en facilitant l'implantation et le développement d'activités de production,
- accompagnant les mutations industrielles rendues plus urgentes par les orientations du Grenelle de l'environnement.

Autour d'une centralité portuaire retrouvée, la Confluence historique (Conflans, Andrésy, Maurecourt, Achères) constitue, dans le prolongement du canal Seine-nord, la porte fluviale et le port de la Région capitale, début et aboutissement de la vallée de la Seine.

Avec deux enjeux principaux pour faire émerger ce territoire de projet :

- mettre la capacité d'innovation du territoire au service d'un véritable cluster logistique et fluviomarin, dans les domaines des industries de l'éco-mobilité (véhicule décarboné, voie d'eau) et de l'éco-construction.
- Parallèlement, les aménagements nécessaires à la mise en place du cluster seront réalisés, comme sur tous les territoires de projet, dans le souci de prise en compte de l'excellence urbanistique, culturelle et environnementale.



La Confluence - Visuel extrait de la présentation de l'équipe C

## Trois activités économiques d'excellence appuyées sur un campus dynamique

Sur cet espace se développent trois filières économiques majeures déjà présentes mais aussi stratégiques pour les vingt années à venir. Ces trois filières, le fret fluvial, l'industrie automobile et les éco-activités, sont toutes concernées par des mutations technologiques orientées vers la croissance verte. Le campus de Cergy-Pontoise, déjà positionné sur de nombreux domaines d'application dans ces trois filières, peut jouer un rôle majeur en accélérant ces mutations par une proximité renforcée entre l'appareil de formation et les forces productives locales.

### Le fret fluvial

La Confluence entre la Seine et l'Oise est à la fois grand paysage, centre historique de la batellerie française, comme en témoignent les collections et les cartes anciennes du musée de Conflans, mais aussi lieu de résidence et de vie pour les bateliers, leurs enfants et petits-enfants. Mais c'est aussi un lieu de renouveau, avec une hausse régulière des tonnages transportés sur la Seine (+ 22 % de trafic sur le bassin entre 1994 et 2004), et demain l'arrivée de nouveaux trafics en provenance du Nord de l'Europe via le canal Seine-Nord Europe.

La part du mode fluvial pour les conteneurs sortant du port du Havre, composante la plus dynamique du fret maritime, ne représentait pourtant en 2007 que 8,4 % des volumes. Les objectifs du Grenelle de l'environnement, le développement de Port 2000 et des interfaces de port du Havre avec le fleuve, doivent également amener à s'interroger sur la meilleure façon de favoriser l'arrivée en Région capitale du fret par la voie d'eau.

### L'industrie automobile

Au sein de la Région capitale, l'ouest de la vallée aval de la Seine est également le lieu d'implantation le plus significatif de l'industrie automobile avec à Poissy le siège de PSA, 8ème constructeur automobile mondial, mais aussi deux sites de production importants: Peugeot à Poissy (272 000 véhicules produits en 2007), et Renault à Flins (160 000 en 2008). Cergy-Pontoise par ailleurs accueille environ 6 000 emplois dans la filière (Valeo, Johnson Controls, Autoliv). Le poids historique de cette filière, l'emploi salarié qu'elle représente, mais aussi le tournant technologique vers le véhicule décarboné en fait un secteur économique stratégique pour le territoire.

En liaison avec le cluster de Saclay, et le site de Satory en particulier, ce territoire est déjà positionné pour participer à la production des véhicules de demain. L'usine de Flins devrait accueillir la production du premier véhicule électrique de Renault. L'installation sur le site d'une chaîne de déconstruction des véhicules (projet conjoint entre Renault et SITA), et d'un centre de formation mondial pour les unités de production, constituerait aussi des éléments déterminants d'un pôle technologique ambitieux.

## Les éco-activités

Les boucles de la Seine entre Achères et Chanteloup ont été aussi marquées par la présence ancienne des activités d'épandage puis de traitement des eaux usées de Paris. Il en est résulté un potentiel foncier important et une présence forte des métiers historiques de la filière des éco-industries traditionnelles (centres de traitement des eaux à Achères et Neuville sur Oise, activités dans la boucle de Chanteloup) mais aussi plusieurs types de nuisances.

Au delà des activités éco-industrielles traditionnelles, le territoire se mobilise autour de l'Eco-pôle des deux rives de Seine et s'appuie sur la demande en logements durables générée par le Grenelle de l'environnement pour faire le choix de l'éco-construction. Ce projet, à la fois stratégie de développement économique et projet d'aménagement urbain constitue un levier puissant au regard des études prospectives sur les créations d'emplois de la croissance verte.

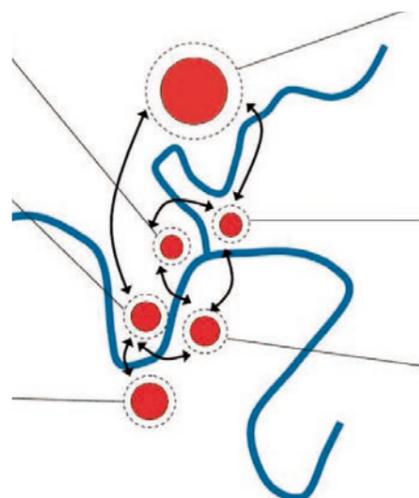
## Le pôle d'enseignement supérieur de Cergy-pontoise

Ces trois domaines d'activités peuvent s'appuyer, en matière d'innovation technologique et de création d'entreprises, sur le campus de Cergy-Pontoise. Ce pôle regroupe plus de 21 000 étudiants, 1 100 enseignants et chercheurs, et délivre plus de 3 000 Mastères par an, regroupe une université, une grande école de commerce l'Essec, et un tissu diversifié d'écoles, avec plusieurs écoles scientifiques dont l'Ecole Nationale Supérieure d'Electronique Appliquée. Ce pôle possède déjà deux éléments déterminants pour le développement d'un cluster performant. Il dispose d'une forte culture de l'innovation et de la création d'entreprise.

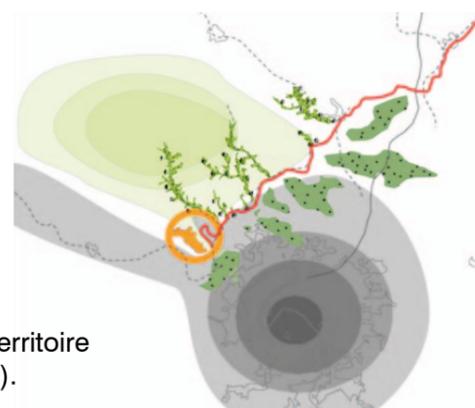
Il s'appuie sur le réseau Essec Ventures et sur l'incubateur Neuvitec. Ce pôle dispose également d'un campus à la bonne échelle, la plupart des établissements étant regroupés dans un carré d'un kilomètre autour du Grand Centre de l'agglomération.

Les dominantes observées parmi les grandes spécialisations du PRES rentrent par ailleurs dans une logique de complémentarité forte avec les activités économiques identifiées.

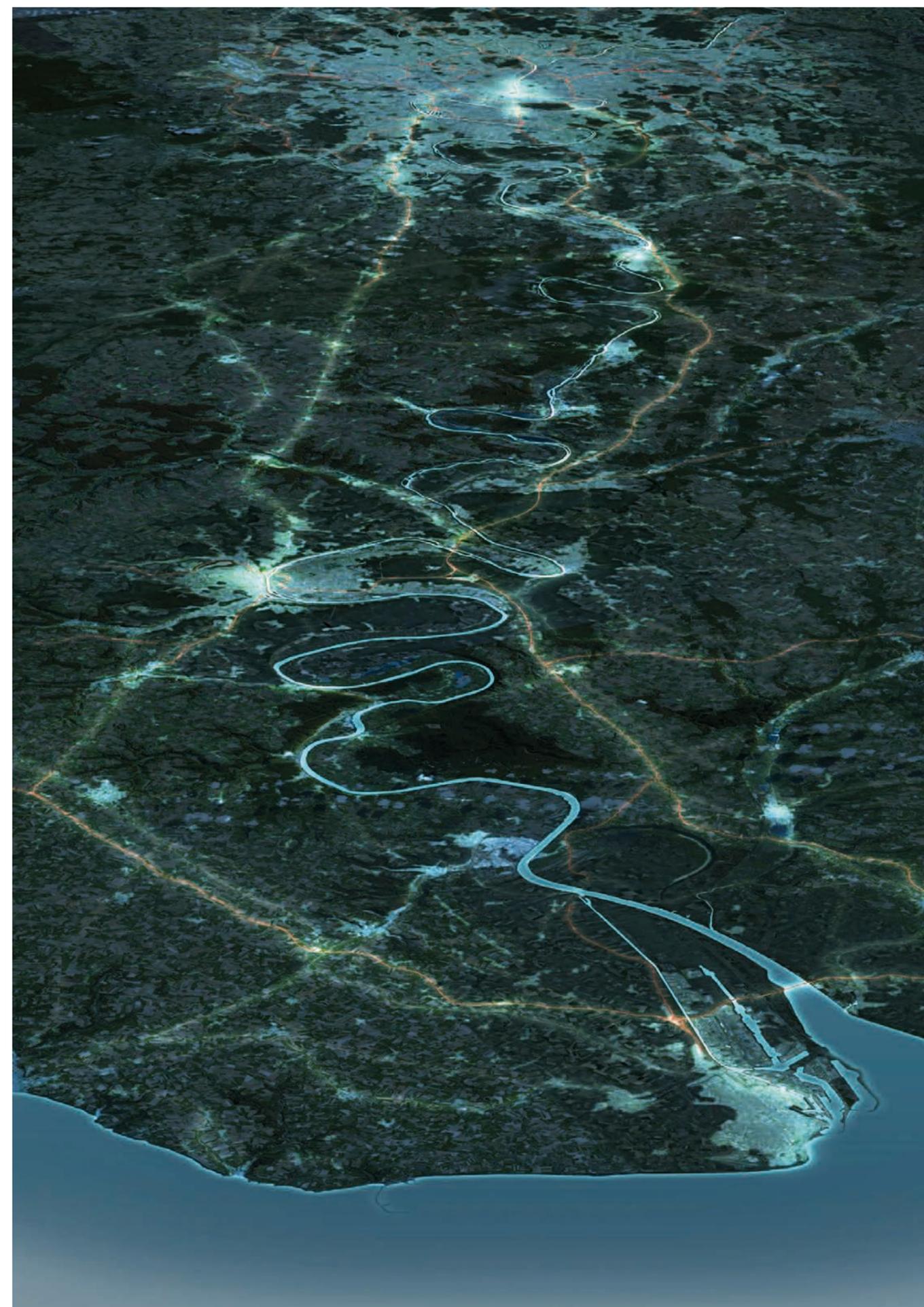
Le renforcement et le rayonnement de la capacité de création d'entreprises à Cergy-Pontoise peut s'appuyer sur des projets comme l'institut de l'intelligence embarquée de Cergy-Pontoise (ce projet de réseau de plates-formes techniques et de services dédiés à l'innovation, est destiné à alimenter les secteurs de l'aéronautique, l'automobile, la domotique, et demain la logistique) ou le projet Mobile Alley d'ESSEC ventures.



Multipolarités et échanges autour de la Confluence (équipe A).



La Confluence, un territoire charnière (équipe D).



# PROBLEMATIQUE



Le territoire de l'OIN Seine Aval



Réseau portuaire autour de la confluence (team E)

Thématiques spécifiques relatives au territoire fluvial, dans une démarche de respect du développement durable

## Vers une mixité des fonctions et des usages ?

Le fleuve et son lit majeur peuvent être l'objet de nombreux usages qui semblent souvent conflictuels. Il faut donc s'interroger sur les rapports entre ces usages. Consistent-ils en contradiction, opposition ou synergie ?

Comment rendre complémentaires ces couples d'usages :

- Corridor écologique / développement du transport fluvial
- Densification urbaine / lutte contre les inondations
- Infrastructures de transport / continuités physiques et écologiques.

Quels sont les nouveaux usages que peuvent offrir les territoires du fleuve ? Quels sont les outils nécessaires à la transformation du fleuve en tant que rue fluviale, espace partagé ?

De par son histoire, le fleuve est le lit d'une activité industrielle qui aujourd'hui est l'objet d'une mutation importante permettant des opportunités foncières réorientant les usages du fleuve. S'il devient l'élément au coeur du projet d'aménagement, il doit s'inscrire au coeur d'une programmation innovante et diversifiée. La question des limites de la navigabilité selon le type de transport doit être posée. Le transport de voyageur par exemple trouve très vite ses limites.

Comment assurer la cohérence des projets les uns par rapport aux autres ?

## Construire avec les risques ?

La question qui se pose d'emblée au travers de la réflexion du potentiel du fleuve est la suivante : quelle urbanisation pour les zones inondables ?

Comment maîtriser le caractère « vivant », les phénomènes naturels du fleuve pour habiter dans un cadre de vie exceptionnelle ?

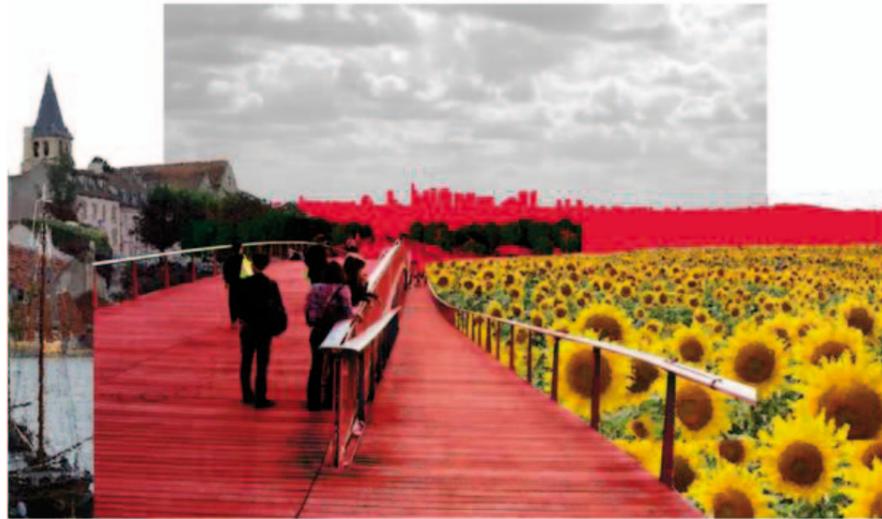
Quels sont les outils proposés par les PPRI (plan de prévention des risques d'inondations, cf p18) pour prévenir pour aménager, agir sur les zones concernées existantes ? La vulnérabilité n'est pas seulement synonyme de dommage mais elle doit aussi être étudiée en terme de résilience et de résistance. Les capacités de résilience et de résistance dépendent notamment des caractéristiques socio-économiques ; des expériences (inondations vécues) ; de l'implication des pouvoirs publics (information préventive, organisation des secours, mesures de protection,...) et bien entendu des modes de gestion des cours d'eau (prévision des crues, capacité de rétention en amont,...).

## Quelles nouvelles identités ?

Le fleuve représente un atout indéniable pour répondre aux nouvelles aspirations des franciliens de vivre dans un rapport plus étroit ville nature. La valeur patrimoniale du fleuve pour dessiner l'identité d'un territoire est à l'heure actuelle sous-employée. Le fleuve et ses affluents ont fortement généré l'implantation des zones urbanisées et donc par là même associé l'identité paysagère (coteaux plateaux vallées) et l'histoire du « construit ». La question des points de vue et du grand paysage comme élément de composition. A cela s'ajoute la question des écluses et des stations d'épuration qui représentent autant d'éléments de rythme et de lecture. Il s'agit de mettre en commun les spécificités patrimoniales comme support du projet de valorisation.

La démarche de développement durable doit donc être associée à chacun des thèmes présentés, en tenant compte du fleuve à la fois comme écosystème, comme substitut économique et peu polluant au transport routier, comme espace commun à développer, à protéger et à valoriser.

# ILLUSTRATIONS



Paysage (montage équipe B)



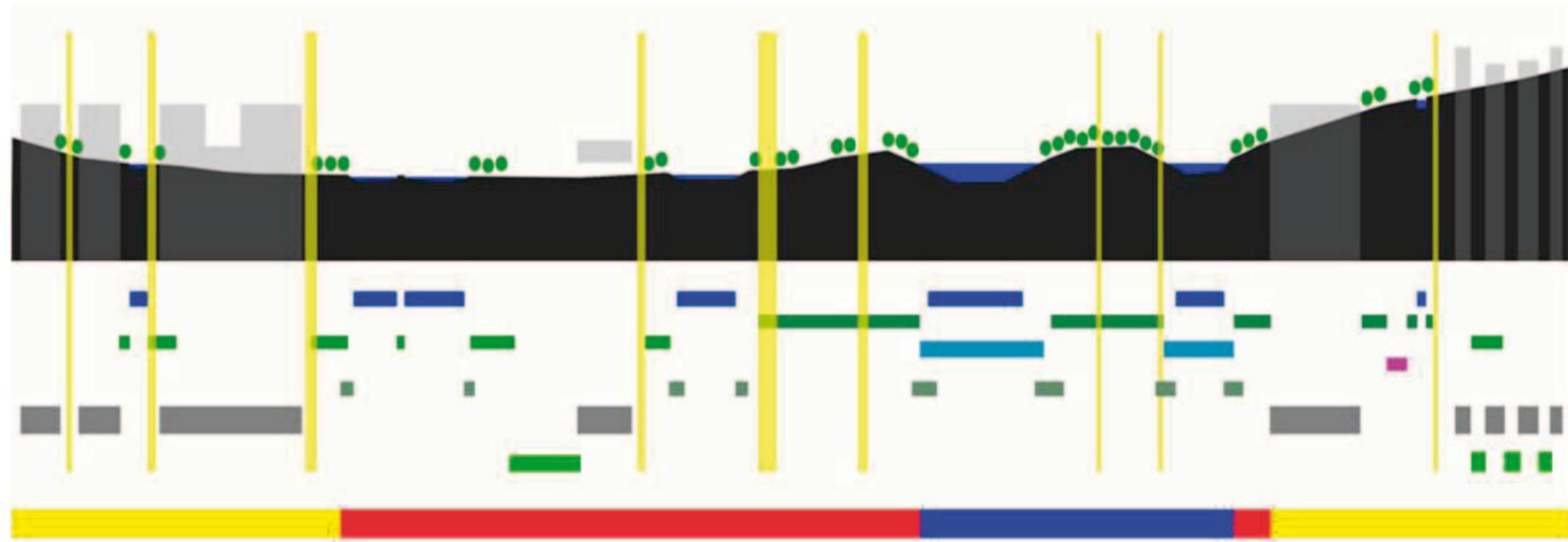
Paysage (montage équipe B)



Le projet de Canal Seine-Nord

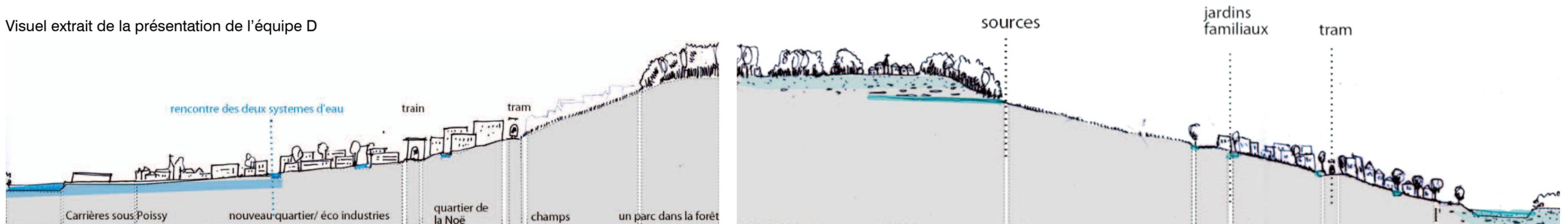


Péniche à Conflans (photo équipe D)



Zoning des risques et réglementations (Team B)

Visuel extrait de la présentation de l'équipe D



Lundi 24 Août 2009:  
Appréhension du site et éclairages politiques

## Lieu : Mairie de Conflans-Sainte-Honorine

Conférencier : Francis Toqué, Maire Adjoint

Sujet : « Histoire de la Confluence »



Cette conférence en début de session avait pour but d'introduire la réflexion sur la thématique de la session, au lieu même de la confluence ; elle eu lieu à la mairie de Conflans au terme d'une visite du site en bateau depuis Pontoise. Cet exposé avait surtout pour but de faire le lien entre l'histoire d'une ville et les nouveaux enjeux liés à son développement au sein d'un site d'exception.

Autour d'une présentation de la ville de Conflans, mais aussi de la confluence comme identité territoriale, un exposé sur l'historique de la ville d'abord liée à celle de la batellerie, et du transport fluvial.

Une ville construite à coté du fleuve

mais loin de la confluence, dont il fallut attendre la 2ème moitié du 20ème siècle pour que le développement se fasse dans ce sens, faisant d'un petit village au bord du fleuve une capitale régionale de la batellerie après plus d'un siècle de pêche et d'agriculture.

Dans l'évolution de cette capitale, l'apparition du chemin de halage le long de la rive de l'Oise au niveau de Conflans, ainsi que l'augmentation du trafic fluvial sur l'Oise et la Seine ont fait de la ville un carrefour fluvial mais aussi terrestre avec comme résultante la densification des réseaux routiers et ferroviaires.

Cette évolution lia à jamais la ville à l'histoire de l'exploitation du fleuve, et l'actuel musée de la batellerie sur le site d'un château patrimoine national en est le meilleur exemple.

Cette période glorieuse fut suivie par une crise économique sévère, qui se traduit par la fermeture de l'usine LTT (téléphonique) et la régression de l'activité industrielle dans la région, induisant par contrecoup la diminution du trafic fluvial, l'apparition de friches le long des berges du fleuve, le dépeuplement, et une crise sociale.

Aujourd'hui, bien des années plus tard, l'activité fluviale a de nouveau le vent poupe car elle bénéficie du renouveau des modes alternatifs de transport pour faire face à la pollution environnementale croissante, et le souci d'introduire une réflexion plus « développement durable » dans les stratégies de développement mais aussi d'aménagement et de gestion.

Voilà comment une ville en péril se retrouve au centre de politiques de planification à l'échelle nationale voir européenne, intégrée a des projets tels que le Grand Paris, ou le Canal Seine Nord. Cette nouvelle position transparait aussi dans les documents du nouveau SDRIF de 2007 ou les projets de L'OIN de la Seine Aval, des projets qui exposent aujourd'hui clairement la nouvelle importance de la région mais aussi le souci de tenir compte de réalités telles que les nouvelles données climatiques, et les risques liés à l'exploitation du fleuve et de ses berges.



En parallèle de la conférence un débat entre autres avec le maire d'Achères, présent en salle, se porta sur la place actuelle de l'industrie dans les trois communes de la Confluence (Conflans-Sainte-Honorine, Achères et Andrésy), et plus précisément l'industrie de l'automobile comme vitrine régionale, face à laquelle il fallait tenir compte d'une économie plus tournée vers le tourisme et l'activité ludique liée au fleuve.



Conférencier : Alain Outreman, Maire d'Achères

Sujet : « La ville d'Achères »

Une nouvelle conférence qui a suivi immédiatement celle de Conflans, pour préciser la place de la ville d'Achères dans la nouvelle politique d'exploitation fluviale précédemment exposée.



Au bord de la Seine et avec un territoire qui épouse parfaitement la boucle du fleuve, en rive gauche, en bordure et au nord de la forêt de Saint-Germain-en-Laye; connu deux périodes dans son histoire avec l'apparition en 1940 de la station d'épuration des eaux usées comme moment d'articulation entre ces deux périodes.

Cette station d'épuration est la plus importante d'Europe, la seconde au monde après celle de Chicago (USA).

L'usine traite les déchets de 8 millions d'habitants des départements de Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Paris ainsi que 180 communes de l'Île-de-France, soit 140.000 tonnes de boues brutes déshydratées par an.

Cette station associée à une gare de triage spécialisée dans le transport pour l'industrie automobile, et le nouveau projet du port d'Achères sur 120 Ha, illustrent bien l'intérêt économique de la ville à l'échelle régionale.

Parallèlement à cela la réhabilitation nouvelle de la station d'épuration et la libération récente d'un terrain foncier très important qui introduit une nouvelle préoccupation des aménageurs par rapport aux enjeux locaux et régionaux mais aussi face aux risques d'inondation, et la qualité des sols pollués en bord de Seine et sur les sites des ex-entrepôts de l'usine d'épuration.



Conférencier : Thierry Sibieude - Président du SMBO (Syndicat mixte des berges de l'Oise)

## Sujet : « Les enjeux de l'aménagement des berges »

D'abord une présentation rapide du syndicat en lui-même comme institution de gestion et de sauvegarde des berges créée en 2003 et dont le rôle principal est l'entretien et l'aménagement des berges



- Reconstitution d'une plage d'hélophytes en pied de berge
- Remblai et plantation du talus (couches de branches de saules)
- Reconstitution d'un chemin piétonnier



de l'Oise avec un budget annuel de 250 000 € pour l'entretien et 1 million d'euro pour les travaux, et des limites d'autorité du syndicat mixte sur 90 km de berge dont 55% naturelles et 45% aménagées. Mais aussi la mise en avant des difficultés d'action que rencontre le syndicat dans l'application de sa politique d'action au sein de son territoire, à cause de la multiplicité des acteurs sur les territoires mais aussi aux propriétés (75% publiques et 25% privées).

La base principale d'action du syndicat est le génie-végétal, autour de principes fondateurs :

- Conserver les cheminements de pied de berge lorsque ceux-ci sont en bon état. Ils ont un double intérêt : la promenade et l'accès pour la pêche

- Traiter les dégradations par des solutions écologiques.

Par la suite l'exposé d'un projet à titre d'exemple des aménagements entrepris par le syndicat sur les berges, celui de Parmain, dont le but est la restauration des berges suite à un glissement de terrain, pour un budget de 185 000 euros et en plusieurs étapes :

- Fixation du pied de berge par un matelas Réno sous-fluvial



# Mardi 25 Août 2009: Enjeux Métropole Fleuve

Lieu : AFTRP, rue de Bercy - Paris

Conférencier : Gilles Hubert, Université de Cergy-Pontoise

Sujet : « Les démarches autour du fleuve: Le plan bleu de Lyon »

En introduction de la cérémonie d'ouverture des ateliers internationaux pour la session 2009, cette présentation se voulait exemplaire d'une démarche qui commence à faire ses preuves dans la 2ème ville de France, Lyon, juste avant une présentation d'Orly-Rungis Seine Amont qui complétera le registre d'exemples introductifs.

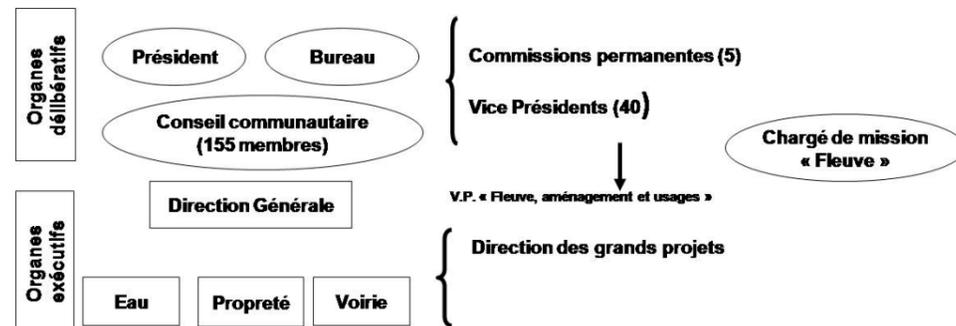


Sur une région fortement urbanisée, et un site traversé par deux grands fleuves, la Saône et le Rhône, Lyon possède une histoire fluviale analogue de celle de la région Francilienne, puisqu'en 1910, de même qu'à Paris, la ville connut aussi une crue très importante, une crue dite de référence sur laquelle se basent actuellement toutes les prévisions.

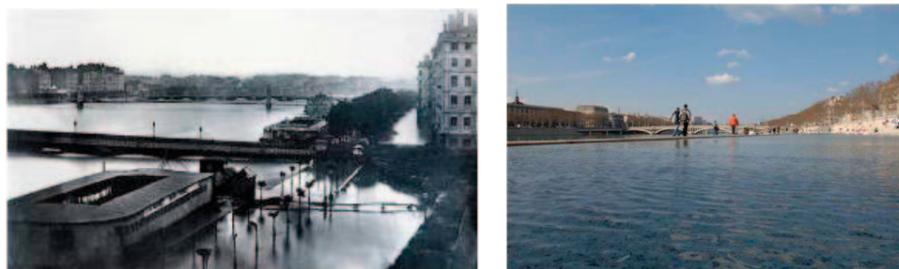
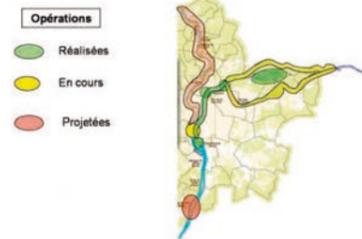
Ces dernières années, face à la forte compétitivité nationale et européenne, et le renouveau d'intérêt pour le transport fluvial, la capitale du Rhône travaille de plus en plus avec ses fleuves.

L'idée d'une politique d'aménagement de plus en plus globale était devenue nécessaire, car sur le territoire de l'intercommunalité (51 communes), il existe plus de 200 km de berges et une configuration naturelle extrêmement accidentée.

Malgré cette intercommunalité qui simplifiait en partie la mise en place de projets communs, la multiplicité des acteurs sur le territoire fluvial (VNF, la compagnie nationale du Rhône, l'Etat, et les collectivités locales) ne facilitait pas la prise de décision et l'action, d'où la nécessité de la mise en place d'une nouvelle stratégie globale englobant plusieurs points :



- La démarche partenariale interne, organisée autour d'un pilote : la Communauté Urbaine du Grand Lyon et son agence d'urbanisme.



- Parallèlement à cela une démarche de partenariat actif fut mise en place selon le principe suivant : regrouper les partenaires incontournables (Voies Navigables de France, Compagnie Nationale du Rhône, EDF, Communes et regroupements, Associations d'usagers, aménageurs,...) à l'aide de conventions classiques, puis de chartes de partenariat (1ère en 1997)

La stratégie en elle-même repose sur une double approche combinée spatiale et temporelle :

- 1981 : Commission « Lyon, ville fluviale »
- 1987: Commission « Activités fluviales »
- 1991: Adoption du Plan Bleu
- 1998: Révision du Plan Bleu



....

Cette démarche se vérifiait concrètement par une série d'actions accomplies à différentes échelles, répondant aux exigences de la stratégie globale :

- Préservation ou restauration des espaces fluviaux remarquables



- Requalification ou renouvellement urbain en lien avec le fleuve
- Aménagement des berges et création d'un maillage urbain

Parmi les projets déjà réalisés, le projet de réhabilitation des berges du Rhône, projet basé sur le génie végétal, et les circulations douces le long des berges, un projet qui débuta en 2005, et qui comportait principalement une ouverture du Fleuve sur la ville, à travers le renouveau des berges : nouveaux usages, cohabitation délicate entre habitat et bateaux de plaisance, avec comme nouveauté la place centrale du transport fluvial et de l'activité touristique.

D'autres projets phares ont fleuri le long des berges, dont Lyon Confluence, éco-quartier de 150 ha ; ou le parc de Feyssine, qui permettent entre autre à Lyon de se positionner aujourd'hui comme une nouvelle métropole à l'échelle nationale.

# Sujet : « Les risques d'inondation : Orly Rungis et le projet Seine Amont »

Conférencier : Fabienne Heilbronn, EPA ORSA

Cet exposé qui présente brièvement une des principale OIN en Ile de France, permet de faire le lien en terme de stratégie d'aménagement et d'outils d'application sur un territoire exposé à des risques naturels d'inondation majeurs, sur un territoire aux enjeux stratégiques.



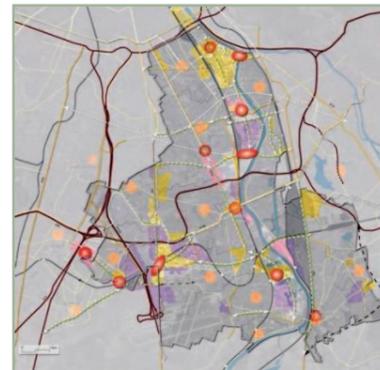
une vision stratégique territoriale

Un exposé de présentation du territoire de l'OIN d'une part et de l'opération d'aménagement en elle-même d'autre part, où il fut question de mettre en avant les atouts d'un site, de 71km<sup>2</sup> dans le Val de Marne, regroupant 12 communes et 335 000 habitants, 160 000 emplois, et 14 400 équipements.

Sur ce territoire très dense, au sein d'un territoire aux contraintes multiples, vient s'articuler un projet dont l'échelle dépasse de loin les limites de l'opération en elle-même. Ce projet, placé sous la direction d'une EPA, se présente en deux parties : un projet d'aménagement proprement dit, et un projet de développement à plus longue échéance. L'idée



une armature urbaine et paysagère



un nouveau maillage urbain

initiale étant que sur un site aussi urbanisé il faut équiper et renouveler, sur le modèle des projets de développement durable.

1/ le projet de développement: basé sur des orientations et des schémas stratégiques dont le but premier est le rayonnement à l'échelle régionale.



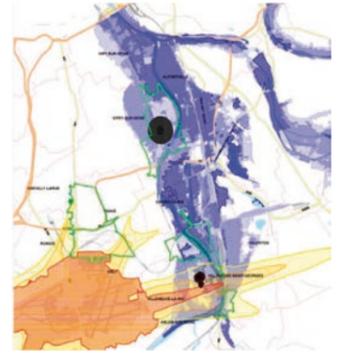
- la ville de l'AS6 (transporteurs - stockage - gestion des déchets - commerce de gros)
- la ville de l'énergie (Gaz - Hydrocarbure - Haute tension (EDF - CFCU - Air Liquide - RTE - BP))
- la ville du commerce (commerce de détail)
- la ville du faisceau ferré (ateliers de maintenance SNCF - centre d'essai - activités fonctionnant grâce au fret ferroviaire)



### légende

- Industries
- logistique
- maintenance
- commerce
- tertiaire
- habitations
- équipements
- espaces verts
- friches

Sur un site aussi exposé est née l'idée d'un travail de diminution de la vulnérabilité, par une démarche de réaménagement et de prévention des risques, dont l'exemple du projet des Ardoines à Vitry-sur-Seine illustre la complexité de l'interaction entre site et enjeux dans la prise de décision.

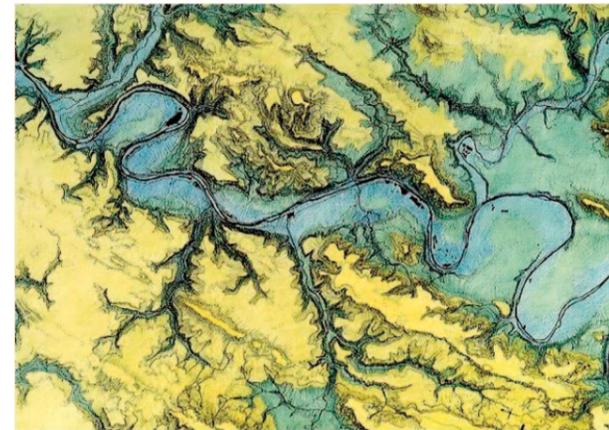


2/ Un projet d'aménagement : sur un site aux multiples contraintes, exposition aux nuisances aéroportuaire de l'aéroport d'Orly et aux risques de crues de la Seine

Les études de réduction des risques naturels sont étroitement liées aux enjeux du territoire, c'est à ce juste titre que des projets de requalification ou de réaménagement en zone inondable mais avec des typologies adaptées. En cela une opération de construction de nouveaux équipements sur le site d'ex-zones industrielles, a permis de traiter les zones exposées mais aussi les berges à long terme.

## «Le paysage, La ville, le fleuve»

Conférencier: Mr Jaques Deval, DRE Île-de-France



L'un des points importants de cette session était l'intérêt porté au paysage fluvial dans la réflexion globale d'aménagement. En cela, l'intervention de Jaques Deval sur le grand paysage de la Seine aval et de la Seine amont permettait de faire la transition entre le souci d'intégrer cette réflexion dans le processus de mise en matière des projets futurs des participants, avec les enjeux actuels du projet global du Grand Paris, qui voient dans le projet du grand paysage Parisien une des façons de faire l'unification territoriale.

Jaques Deval a mis en avant la relation historique du Fleuve et du territoire Parisien, comme identité ancrée dans le subconscient collectif, et comme donnée incontournable du paysage quotidien, et pour cela il a exposé certains travaux d'artistes français dont les oeuvres illustrent bien la place qu'occupait et qu'occupe toujours le fleuve dans les esprits.



Suite à cela, il a présenté toute une étude traitant de la composition paysagère du territoire Francilien, avec au centre de l'étude le Fleuve, présentant d'abord une distinction entre les deux moments d'introduction de la Seine vers Paris, c'est-à-dire sa partie aval comme terre de méandres, puis en étudiant les mouvements que connaît le fleuve en amont.

Cette étude fut complétée par une lecture très détaillée de la Confluence à proprement parler, comme paysage en deux niveaux, plateaux et lit majeur du fleuve, une lecture simple qui sera une base très intéressante pour l'exploitation de ce territoire et son aménagement.

Conférencier : Guy Kauffman, mission Christian Blanc pour le Grand Paris  
Sujet : « La confluence Seine-Oise : port et porte de Paris »

L'intervention de Guy Kauffmann sur l'Ouest parisien, et plus spécifiquement sur le territoire-clef de la Confluence, peut être synthétisée en un ensemble d'orientations et d'objectifs stratégiques :

- Renforcer la fonction portuaire et logistique pour capter les flux matériels mondialisés grâce au développement d'un port de dimension internationale
- Conforter la dimension industrielle de la région capitale en facilitant l'implantation et le développement d'activités de production
- Accompagner les mutations industrielles rendues plus urgentes par les orientations du Grenelle de l'environnement

- Mettre les forces du territoire au service d'un projet portuaire, logistique, urbain et culturel, ambitieux
- Concevoir, sur la plaine d'Achères, une belle cité fluviale intégrée « du 21ème siècle, ouverte sur la Seine, lieu d'eau, d'agrément et de culture »
- Orienter la capacité d'innovation du territoire vers le commerce et la logistique internationale, vers les industries de la vallée (éco-mobilité, éco-construction en particulier)
- Développer les liaisons avec les autres pôles métropolitains: Roissy sur l'innovation logistique, Descartes sur les éco-industries, Saclay sur le véhicule du futur.
- Faciliter la structuration nord-sud du territoire et renforcer la qualité des liaisons avec Saclay et Roissy-Villepinte en assurant le bouclage de la francilienne
- Assurer toutes les fonctions urbaines et porter les projets de renouvellement urbain à l'échelle du territoire et répondant à des exigences écologiques et paysagères fortes (espaces de nature en cœur de ville, constructions de haute qualité environnementale, qualité architecturale, etc.)

- Mailler les pôles de développement du territoire par un système cohérent de transport collectif
- Consolider à plus grande échelle la capacité d'accueil du territoire pour les entreprises internationales



Photo Antoine PLANE

Mercredi 26 et Jeudi 27 Août 2009:  
Les projets d'infrastructures et l'économie du fleuve

Lieu : Port de Gennevilliers

Conférencier : Emmanuelle DURANDEAU, Port Autonome de Paris

Sujet : « Le projet Port 2000 et la plateforme multimodale d'Achères »



Le Port Autonome de Paris, à travers son réseau de ports dans la région Parisienne, est un acteur fondamental dans l'économie fluviale, et cette intervention en première semaine de session avait pour but de situer le rôle actuel des plates-formes portuaires dans l'économie fluviale, mais aussi leur avenir avec la création de nouveaux ports en liaison directe avec les flux d'Europe du Nord, comme le nouveau port d'Achères.

Après une brève introduction sur le rôle du Port Autonome dans la gestion et l'organisation des ports fluviaux en Île-de-France, l'exposé s'orientait principalement sur le potentiel de développement des ports, qui dépend majoritairement de leur situation géographique, et qui est en augmentation avec le renouveau d'intérêt porté au mode de transport fluvial, comme alternative au routier dans le cheminement du fret ; en ce qu'il offre comme sécurité dans l'exploitation mais aussi la réduction considérable de pollution liée à son développement.

Il faut savoir que 50 % des trafics gérés par le Port Autonome sont internes à l'Île-de-France et sont majoritairement liés au fret fluvial. Ces derniers temps le Port Autonome a fait face à une augmentation considérable du trafic, et certains économistes an-



noncent déjà sa multiplication par 10 dans les 10 prochaines années, ce qui aujourd'hui place ce mode de transport à un niveau de compétitivité très élevé, et donne aux infrastructures qui lui sont attachées - les ports-, une importance capitale dans le développement régional.

Néanmoins, le port reste un élément très controversé dans le paysage urbain, et son fonctionnement propre implique des dispositions particulières qui ne vont pas toujours de pair avec les exigences de l'aménagement urbain. Certaines infrastructures, et notamment le port de Gennevilliers, occupent la place de porte fluviale de la capitale et aspirent actuellement à en être la porte urbaine,... ce qui implique d'introduire le fleuve d'une manière globale dans les réflexions liées à l'aménagement.

Dans le système des ports franciliens on peut distinguer deux types de ports :

- les «parisiens», où l'on retrouve les installations techniques secondaires et les installations de traitement des eaux usées. Ce type de port est dit «de proximité» de part son positionnement dans le tissu urbain et est extrêmement contraint par les prescriptions du SAGE et du SDAGE. Leur aménagement est propre au site, et on peut trouver des promenades publiques sur le bord des quais, qui ne sont libérés qu'en période de forte activité portuaire. Ce type de port entretient une relation plus directe avec la ville, et une exploitation qui permet la cohabitation humaine et portuaire, contrairement aux
- ports en 2ème et 3ème couronne d'Île-de-France, qui semblent enclavés, et totalement isolés du tissu urbain qui les entoure, formant une véritable fracture urbaine. Leur taille et les normes de sécurité associées font de ces ports des zones de non-vie au milieu des villes qu'ils desservent.

D'autres questions cruciales sont liées à l'exploitation portuaire : celle de la gestion des déchets n'est pas des moindres, surtout dans les sites en 2ème et 3ème couronne, de part leur proximité avec les zones de stockages et de décharge, ou de recyclage, ce qui renforce d'avantage l'image négative autour des ports. Voilà pourquoi actuellement il y a un travail de plus en plus important dans le sens de développer l'activité portuaire tout en travaillant sur le réaména-

gement, et la réappropriation des terrains le long des voies d'eau. Cette politique s'additionne à une volonté de plus en plus marquée d'augmenter la capacité de ces infrastructures, tout en réduisant leurs nuisances.

Stratégiquement cette politique se traduit par :

- L'augmentation de la capacité portuaire,
- L'extension foncière des ports pour augmenter la capacité des gestions et des usages,
- La remise en qualité des installations pour les ports historiques,
- Inclure les ports dans une échelle de desserte plus importante, en faire des plates-formes, à usage multimodal.
- Faire accepter le port comme installation majeure par les riverains.

Un des meilleurs exemples d'application de cette nouvelle stratégie de gestion est le travail mené au port de Tolbiac à Paris, qui de par l'importance de son emprise (trente-cinq kilomètres), a nécessité un travail très important de requalification et de réaménagement paysager, par des actions sur la frontière entre le port et la ville : des clôtures transparentes qui permettent de vivre le port en toute sécurité, additionnée à tout un travail du génie végétal pour réduire l'austérité souvent associée à ce type d'installation en milieu urbain.

En ce qui concerne les nouvelles installations portuaires et les projets de ports tels que la plate-forme bi-modale d'Achères, l'idée est de la développer et d'en faire une plate-forme multimodale à l'échelle du bassin de la Seine, idée qui va de pair avec le projet « Port 2000 » déjà en cours d'exécution, et qui devra s'intégrer dans la logique d'hierarchisation portuaire du Havre vers Paris en passant par le port de Limay, de Gennevilliers, et de Conflans et ainsi renforcer l'armature portuaire de l'ouest Parisien, suivant les orientations stratégiques du projet du Grand Paris pour le développement de l'Ouest parisien.

## Conférencier : Gabriel MIALOCQ, Voies Navigables de France

### Sujet : « Projet Canal Seine Nord »

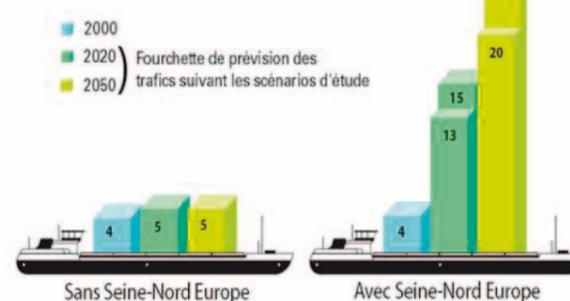
Une nouvelle donnée stratégique a totalement bouleversé le mode de réflexion des aménageurs Franciliens : l'arrivée prochain du canal Seine Nord comme liaison fluviale entre les pays du Nord européen et la région Parisienne. Aujourd'hui, on ne peut plus travailler sur le fleuve - que se soit en tant que mode de transport ou en tant qu'infrastructure naturelle du paysage-, sans inclure cette donnée majeure, qui permet aujourd'hui que deux réseaux jadis totalement dissociés, formeront une nouvelle entité naturelle, et avant tout et surtout économique.



C'est un grand projet d'infrastructure d'autoroute fluviale, formée d'un canal de 106 Km de long avec des hauteurs sous ponts de plus de 7 mètres, qui permettra de transporter trois couches de containers, sur ce corridor fluvial comprenant quatre plates-formes multimodales et sept quais industriels ou céréaliers pour une mise en service en 2015. Le tracé de ce canal reprend des voies naturelles préexistantes. Ce projet innovant sera celui de la cohérence écologique, ses enjeux en terme de développement durable dans les politiques de transport seront :

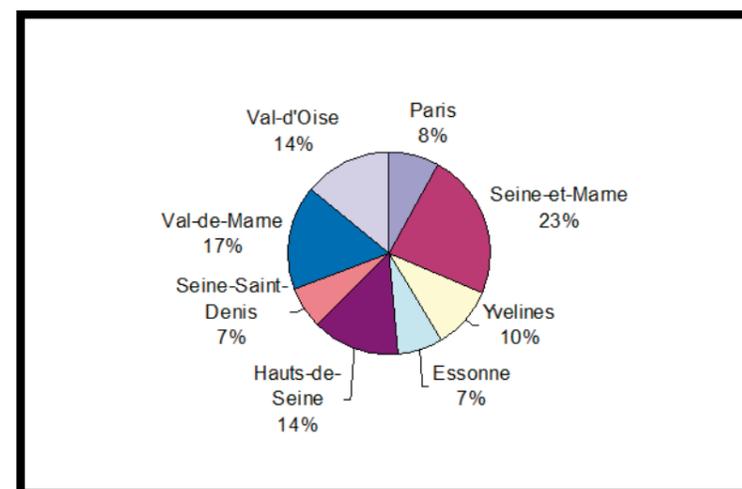
### Prévisions de trafic fluvial sur l'axe nord-sud

Unité : millions de tonnes transportées par la voie d'eau

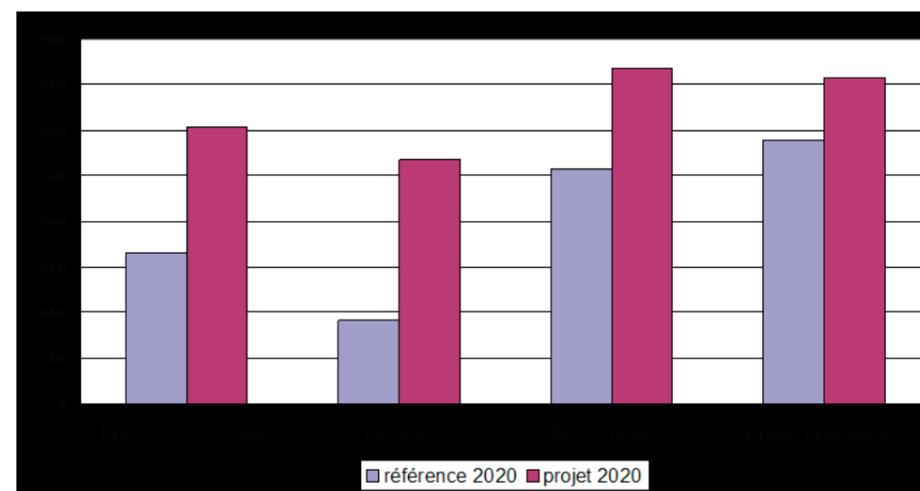


- Un meilleur équilibre modal
- Une réduction des gaz à effet de serre
- Garantir durablement la croissance du trafic fluvial
- 3 fois plus de trafic sur l'axe nord-sud en 2020
- +25% sur l'axe Seine dès 2020
- Entre +6 et +7 milliards de Tonne-km à l'échelle européenne dès 2020.

Ce projet hors échelles aura des retombées majeures sur l'importance de l'Oise en tant que voie d'eau dans la région - car la rivière se voit propulsée au même rang que celui de la Seine - et en même temps impliquera des enjeux majeurs au niveau de leur Confluence et des territoires associés.



Les prévisions en terme de trafic fluvial annoncent une multiplication par deux ou trois, ce qui actuellement suscite des polémiques importantes sur le devenir de certaines régions historiques se trouvant au bord de ces voies, mais aussi sur le devenir même de l'Oise et de sa confluence avec la Seine de par l'augmentation du débit d'eau.

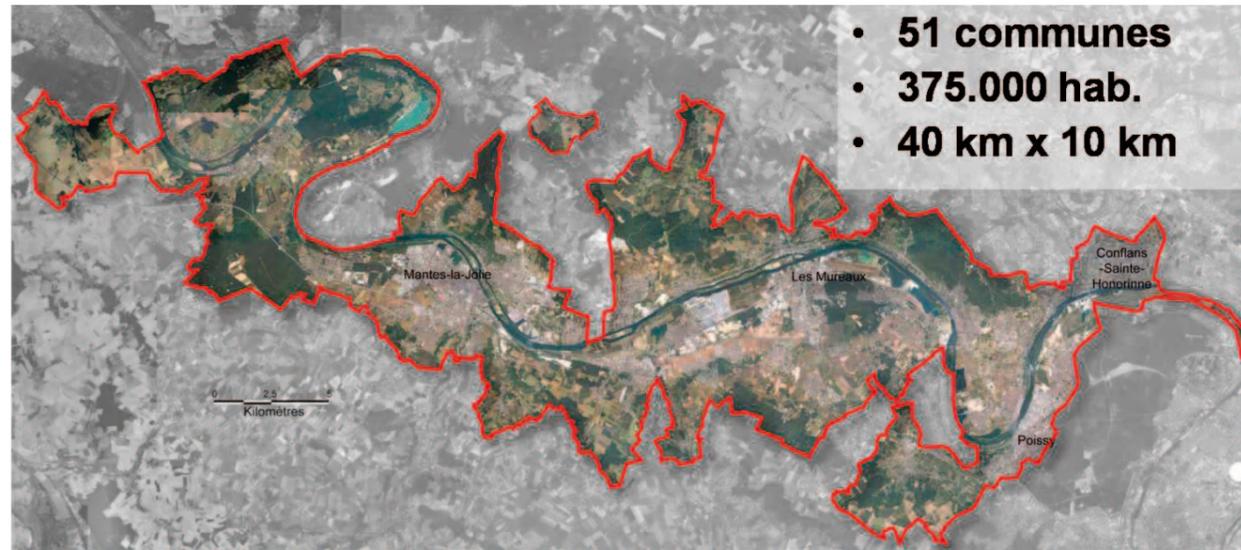


## Lieux : Locaux de l'EPAMSA

Conférencier : Sophie Dumas, EPAMSA

Sujet : « Projet Seine aval »

Présentation du seul territoire structuré en 3ème couronne de la région Parisienne, un territoire fortement marqué par l'industrie automobile, et qui, à travers la mise en place du projet de l'OIN Seine aval et la création d'un établissement public d'aménagement - l'EPAMSA -, connaît actuellement une multiplication de projets de développement, mais aussi une restructuration du territoire



autour d'un projet global qui s'insère dans la logique régionale.

L'opération a débuté en 2006 autour de 51 communes (par libre adhésion) et s'est renforcée au fil des années autour d'un seul objectif : remettre en mouvement le territoire, avec les orientations suivantes :

- Augmentation de l'offre d'emploi au sein des communes de l'OIN,
- Limitation de l'étalement urbain,
- Construction de 2500 logements.

L'EPAMSA, avec une enveloppe de 200 millions d'euros a déjà lancé plusieurs projets et études sur le territoire, tel que le pôle universitaire de Mantes-la-Jolie, ou le projet d'un éco-quartier sur la boucle de Chanteloup.

Les enjeux du territoire:

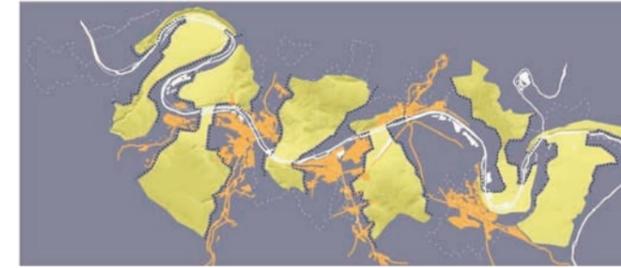
Le développement économique, un enjeu prioritaire :

- Développer le tertiaire, déjà puissant à Poissy
- Conforter les filières automobile et mécatronique
- Promouvoir les éco-industries
- Constituer une nouvelle filière autour de l'éco-construction
- Créer de nouvelles plates-formes portuaires
- Accompagner l'économie résidentielle (santé, tourisme...)
- Priorité à la formation

Le transport :

- A partir de 2009, services cadencés sur Paris-Mantes par Poissy
- Liaison TGV Normandie – Roissy Est par Mantes et Conflans (2009 / 2010)
- TGO : Liaison tram-train Saint-Cyr / Poissy-Achères (2015) puis jonction Conflans-Cergy
- Prolongement d'Eole à l'Ouest
- Organisation des transports collectifs (étude STIF)

Le territoire de l'OIN est un atout majeur dans le projet de développement du Grand Paris, les travaux des trois équipes qui y ont travaillé illustrent bien cet intérêt croissant.



OBRAS - Un mix ville-nature exceptionnel



Antoine Grumbach – L'autoroute, vitrine du territoire



Finn Geipel - Le fleuve auto-régénérant

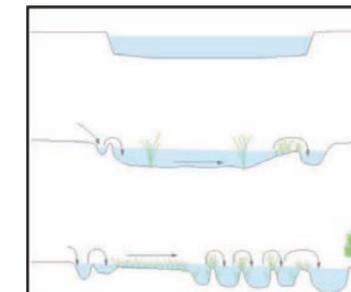




Photo Antoine PLANE

# 2ème PARTIE : LES PROJETS

Opening the capsule p.26

Le Fleuve Majeur p.36

Vivre le lit Majeur p.46

From the drop to  
the Confluence p.56

Street Revolutionaries p.66



Photo Antoine PLANE

# Opening the capsule

## The Breakers

Name	Major	University	Nationality
Wu Zheng	Landscape Architecture	Cornell University - New York	China/USA
Aldigueri Camila	Architecture	Federal Universty of Rio PROURB	Brasil
Manolikaki Eirini	Urban Planning	Barlett School of Planning - London	Greece
Kishiue Kazuki	Architecture	Meiji University - Tokio	Japan
Ropars Carole	Geography/Planing	EUROMED Marseille Management	France
Cardarelli Silvia	Architecture	La Sapienza - Roma	Italy



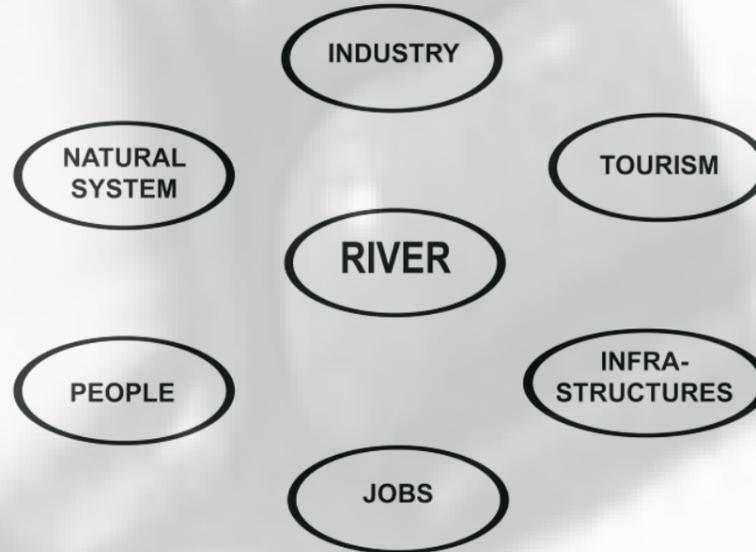
# OPENING THE CAPSULE

Le but de notre recherche pour ce projet est d'intégrer le système naturel au système urbain. Nous imaginons les écosystèmes et les systèmes urbains actuels comme des systèmes fragmentés : des capsules fermées qui sont enveloppées dans des membranes et sont incapables d'exploiter leur potentiel. Nous souhaitons ouvrir la capsule et réintégrer les systèmes l'un à l'autre afin de développer les atouts actuels du site.

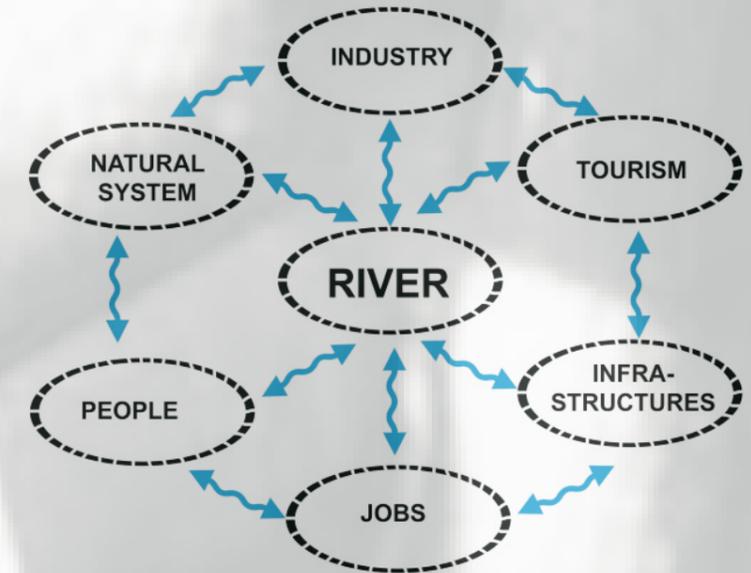
Nous voulons créer un fort réseau de villes qui soit centré sur la rivière de façon fonctionnelle et en cohérence avec la topographie. Ainsi, nous souhaitons développer une coopération et une coexistence durable entre les systèmes naturels et urbains. Nous voulons créer non seulement une compétition économique entre les villes de la confluence en diversifiant leur économie, mais également développer un projet en collaboration entre les villes qui suivent leur intérêt commun.

Nous proposons que le projet commun soit un projet de pôle touristique dans la zone de la confluence Seine et Oise. Il peut être basé sur le riche héritage historique et industriel de cet espace. Le projet mettra l'espace de la confluence en relation avec le canal Seine Nord, le Havre et Paris. Pour développer ce réseau entre les villes nous renforçons aussi les atouts socio-économiques déjà existants afin de créer un système de villes auto-suffisant et durable qui soit ouvert sur Paris et au-delà.

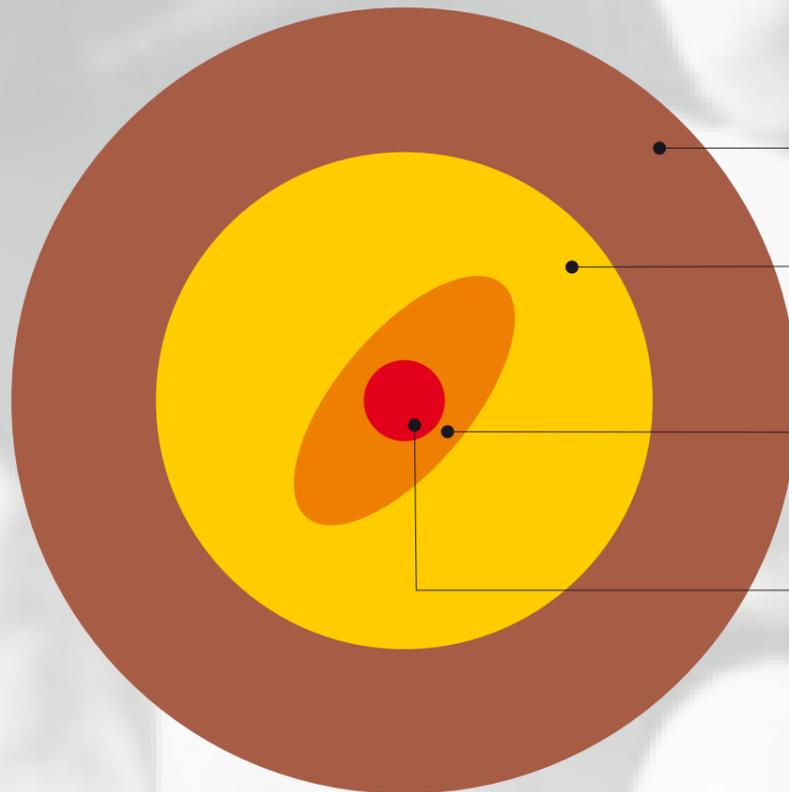
## SCHEMA



Systèmes existant perçus comme des capsules closes



Proposition de réintégration des systèmes entre eux grâce à l'ouverture des capsules



Nous voulons ouvrir les capsules à quatre niveaux différents:

l'échelle **macro**territoriale (Région IDF et au-delà)

l'échelle **mésot**territoriale, le niveau d'un ensemble de villes rassemblant 700 000 habitants

l'échelle du **master plan** qui forme un réseau de six villes pour un projet commun : Cergy, Andrésy, Carriers, Conflans, Poissy et Achères

l'échelle **micro**territoriale, qui se concentre au niveau local et sur les abords de la rivière

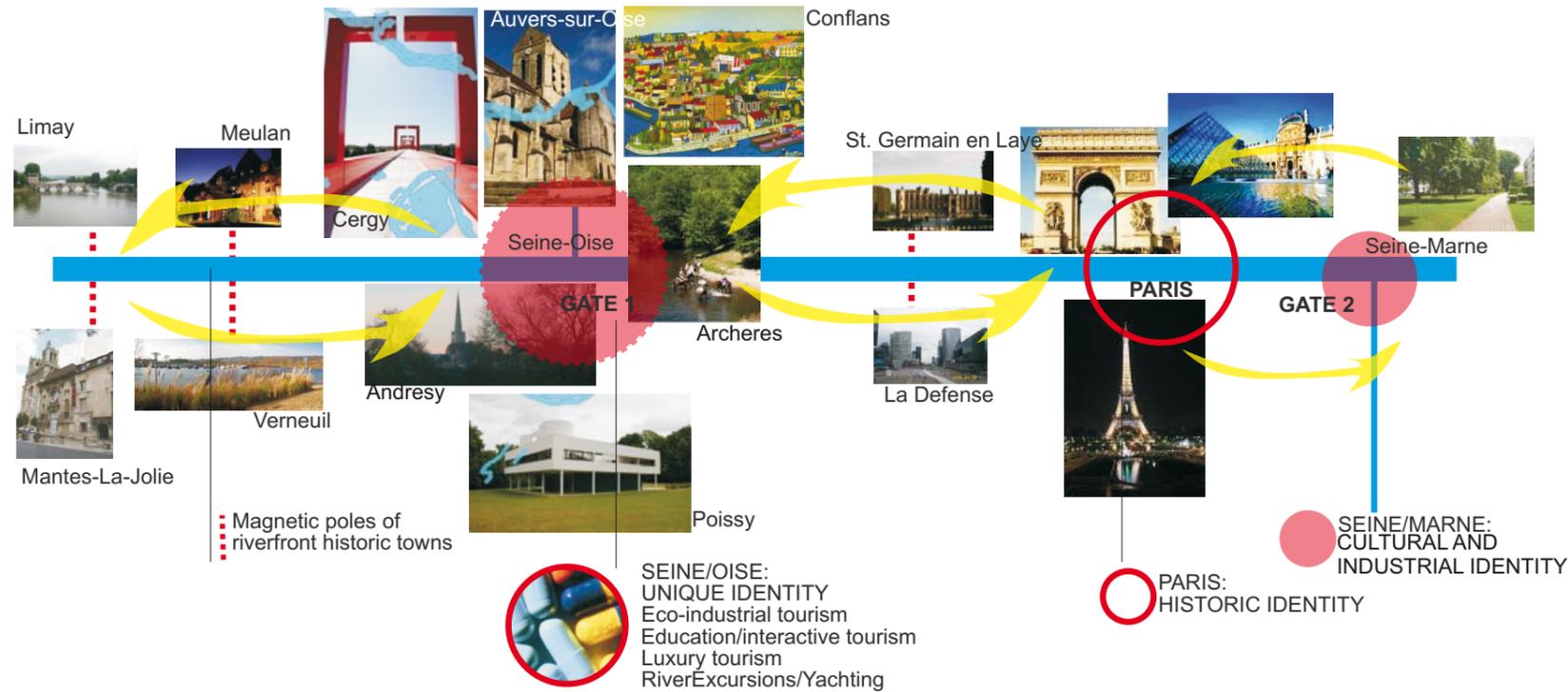
Notre **optique** est d'ouvrir la rivière à des opportunités locales de création d'emplois et de valorisation de l'environnement. Cela sera réalisé en développant notre stratégie avec le système naturel, les habitants, les emplois (l'agriculture, l'industrie, le tourisme) et les infrastructures.

Pour le système naturel, notre **stratégie** est d'aménager une continuité écologique qui sera permise par la création d'un corridor écologique pour l'eau, les espèces, les habitants et les biens de consommation, cela en tenant compte des risques d'inondations et des changements climatiques.

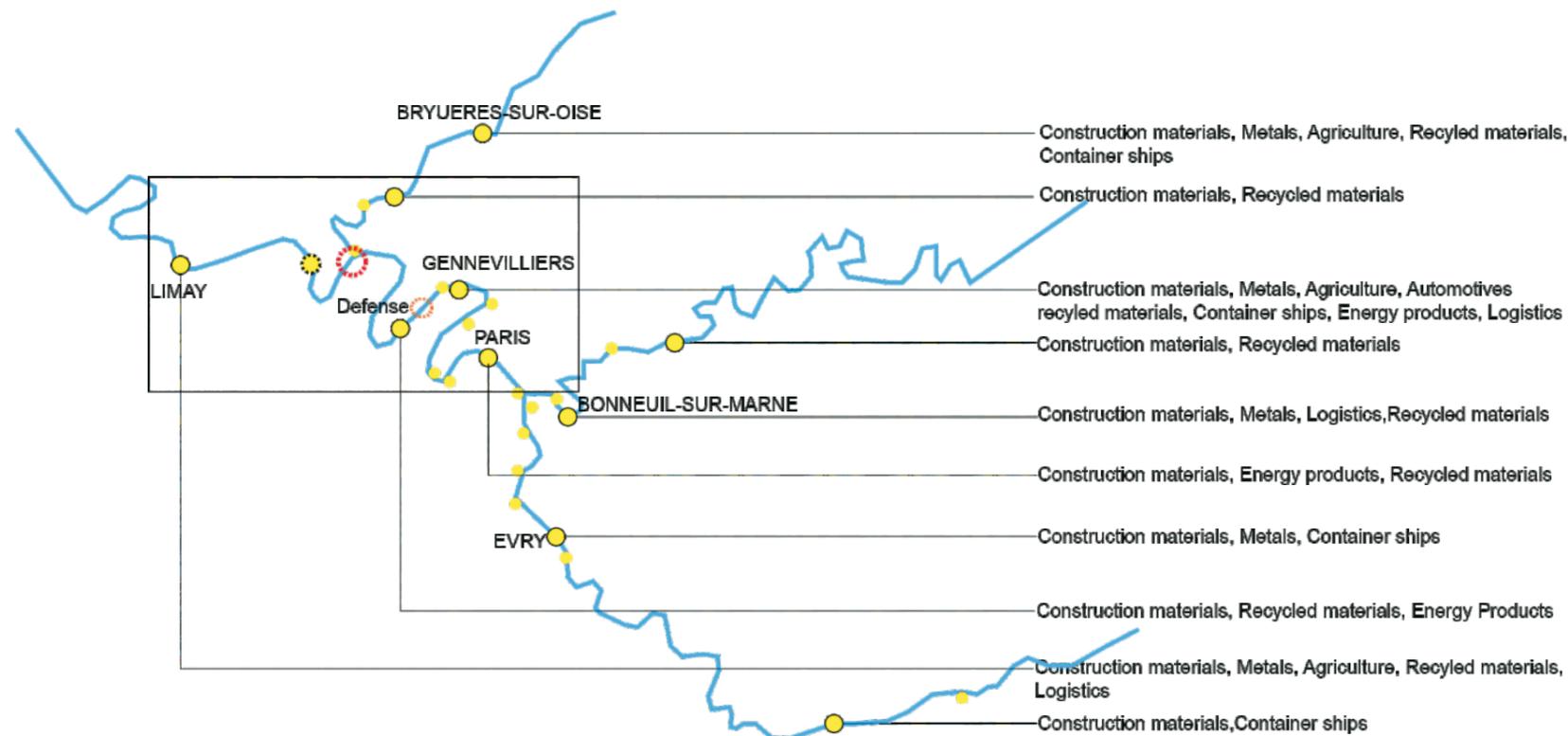
Pour le système urbain, notre **stratégie** est de créer un réseau de ville auto-suffisant et durable qui s'appuiera sur:

- la création de nouveaux emplois et usages,
- la rénovation et l'amélioration de l'environnement bâti,
- l'amélioration de l'accessibilité des lieux et des moyens de transports.

A l'échelle **MACRO**territoriale nous considérons le système naturel comme un environnement global. Nous avons étudié les espaces naturels afin de déterminer les possibilités de créer des continuités entre les espaces verts et le fleuve. Nous analysons la rivière comme une connexion entre les éléments structurant l'espace, avec l'axe Paris-Le Havre et la construction du canal Seine Nord. Nous identifions notre périmètre d'études comme une importante porte de Paris qui doit également être ouverte sur un environnement plus large. Les activités structurantes telles que les principaux ports, l'activité industrielle en lien avec ces derniers et les ports et activités touristiques ont pris une place fondamentale dans notre étude.

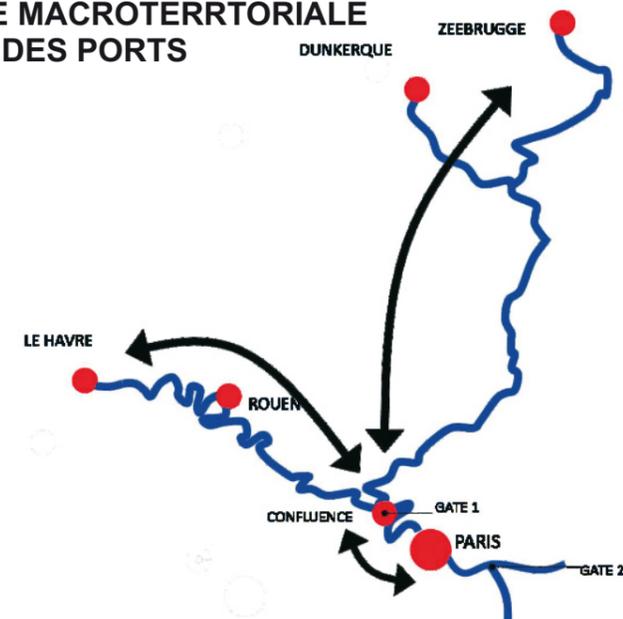


SCHEMA DES ACTIVITES TOURISTIQUES

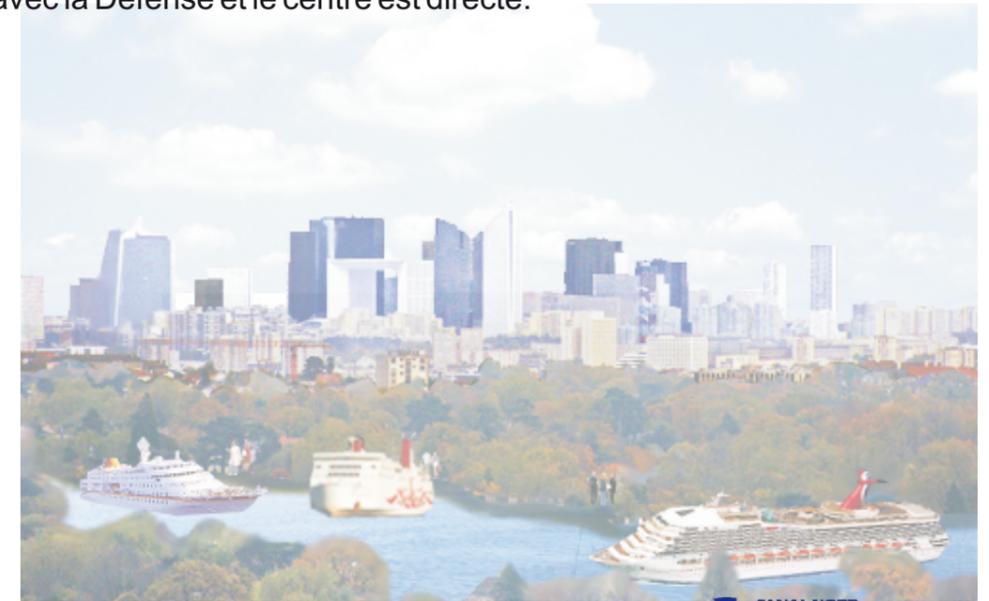


SCHEMA DES ACTIVITES INDUSTRIELLES

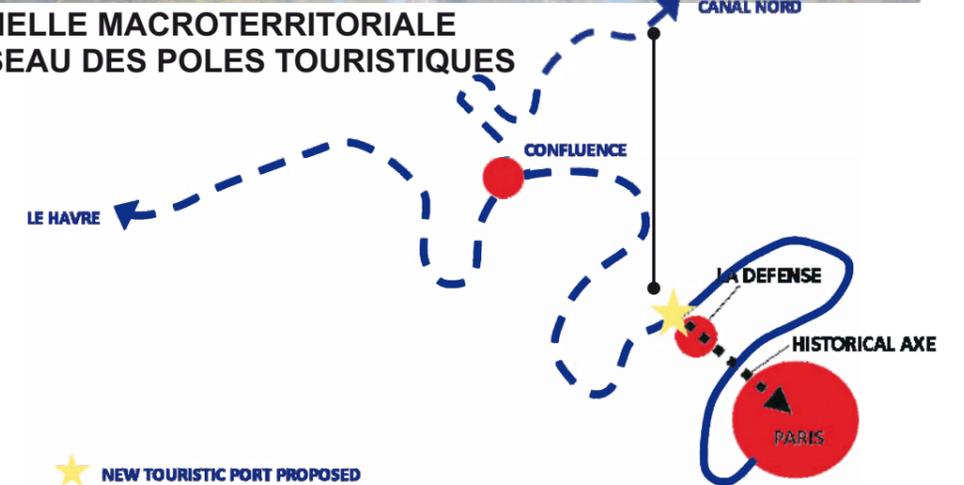
ECHELLE MACROTERRITORIALE  
RESEAU DES PORTS

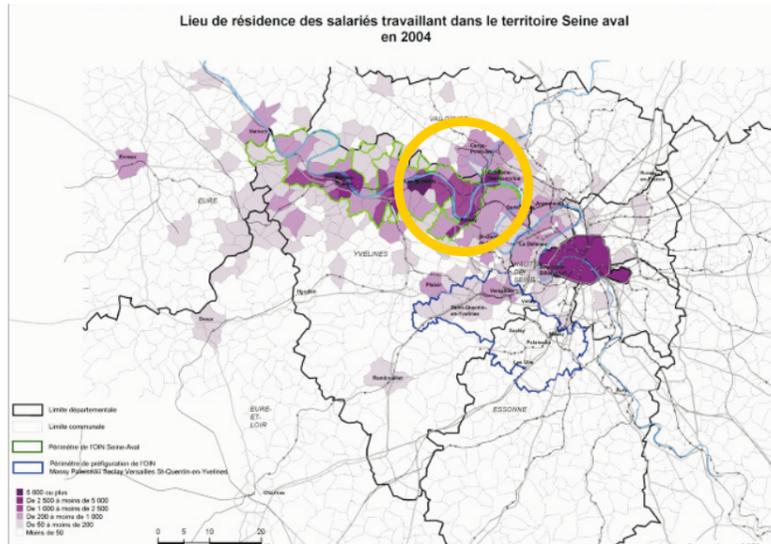


Nous pensons qu'un point stratégique entre le territoire de la Confluence, en tant que futur pôle touristique, et Paris, en tant que ville touristique de niveau international, serait la création d'un nouveau **port touristique** à Maison d'arrêt, en face de l'île de Saint Martin, à l'endroit où la relation avec la Défense et le centre est directe.



ECHELLE MACROTERRITORIALE  
RESEAU DES POLES TOURISTIQUES



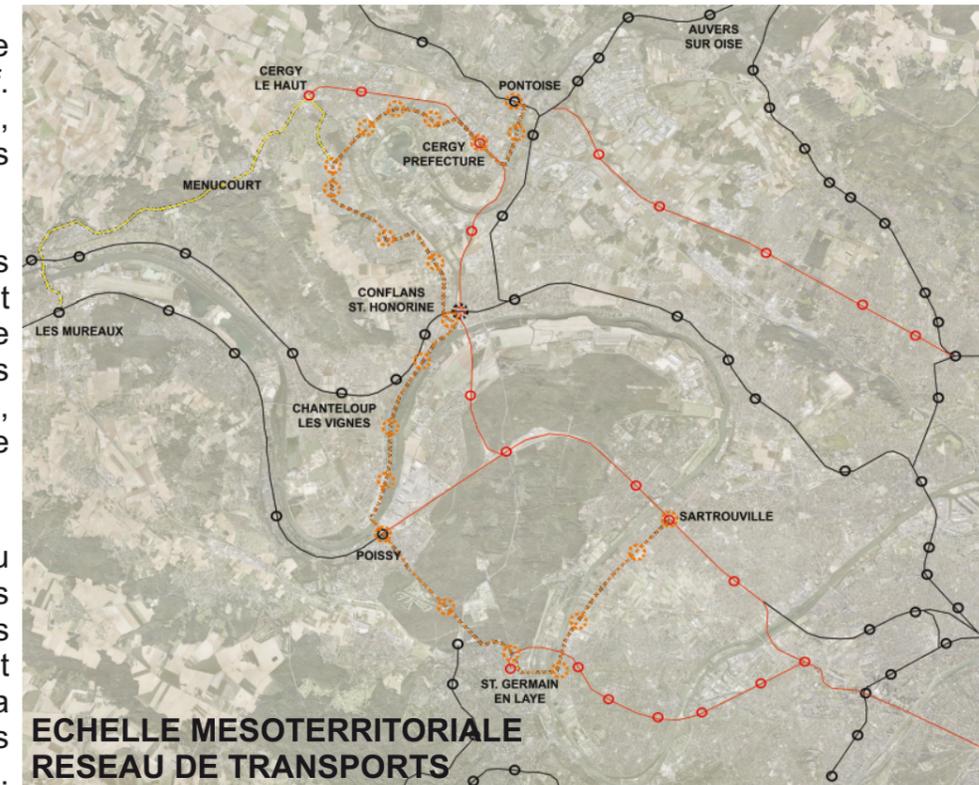
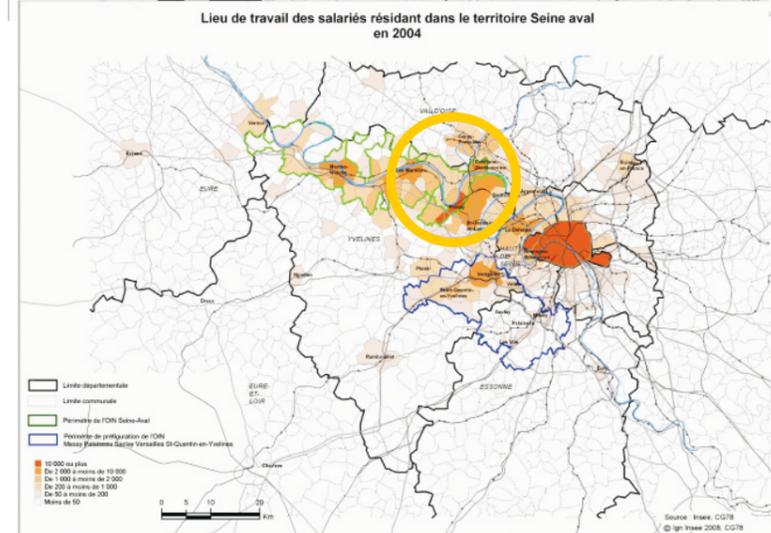


A l'échelle **MÉSOTerritoriale**, notre but est de délimiter un périmètre préparé à recevoir les retombées du projet commun aux six villes (cf. master plan). Ce périmètre comprend les lieux de la vie quotidienne, les lieux d'habitations et d'emplois des personnes habitants dans les six villes choisies pour le projet commun.

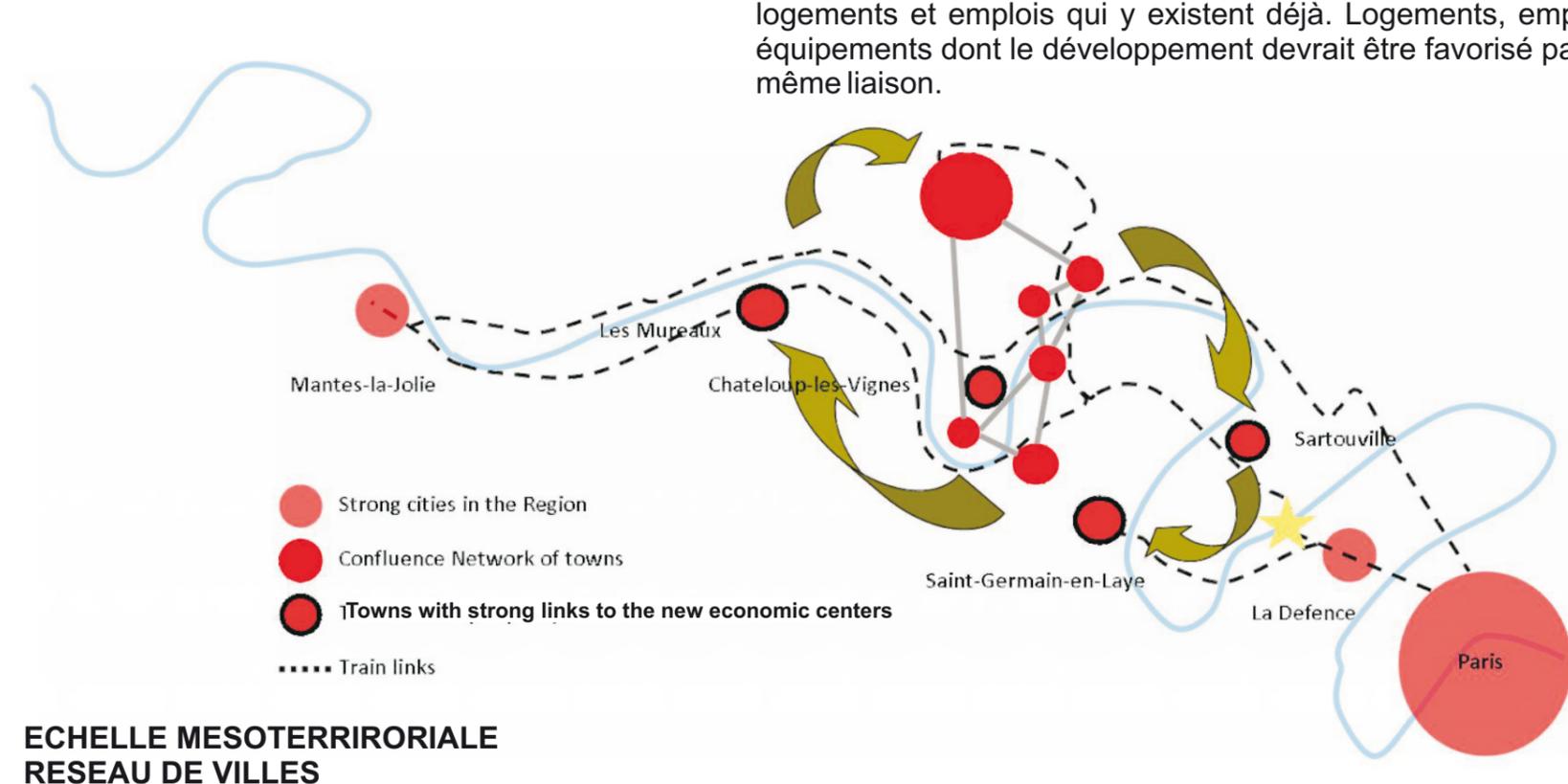
Nous souhaitons limiter les déplacements domicile-travail des habitants de ces villes (Cergy, Andrésy, Carriers, Conflans, Poissy et Achères). Pour cela, notre périmètre inclue les pôles d'emplois et de résidences identifiés dans les déplacements quotidiens des habitants de Seine Aval (Cergy, Pontoise, Saint-Germain-en-Laye, Sartrouville, Conflans, Poissy, les Mureaux) et situés à proximité de la confluence (nous n'intégrons pas Mantes-la-Jolie).

Le périmètre incluant ces villes est cohérent avec la topographie du site : elles se situent dans le bassin de la Seine et de l'Oise (Conflans Saint Honorine, Sartrouville et Poissy) et à l'embouchure des confluents de l'Oise et de la Seine (les Mureaux, Pontoise, Cergy et Saint-Germain-en-Laye). Ces quatre dernières villes marquent la limite de notre périmètre. En tant que pôles urbains importants, ils constituent une transition vers l'espace qui entoure le périmètre. Ainsi, le périmètre est relié avec son environnement grâce à un réseau de routes existant et bien développé dans ces villes.

Les trois pôles d'emplois et de résidences identifiés autour de la confluence (les Mureaux, Saint-Germain-en-Laye et Sartrouville) doivent bénéficier d'une liaison en transports en commun particulièrement développée avec le réseau des six villes. Ils seraient des centres secondaires grâce aux équipements, logements et emplois qui y existent déjà. Logements, emplois et équipements dont le développement devrait être favorisé par cette même liaison.

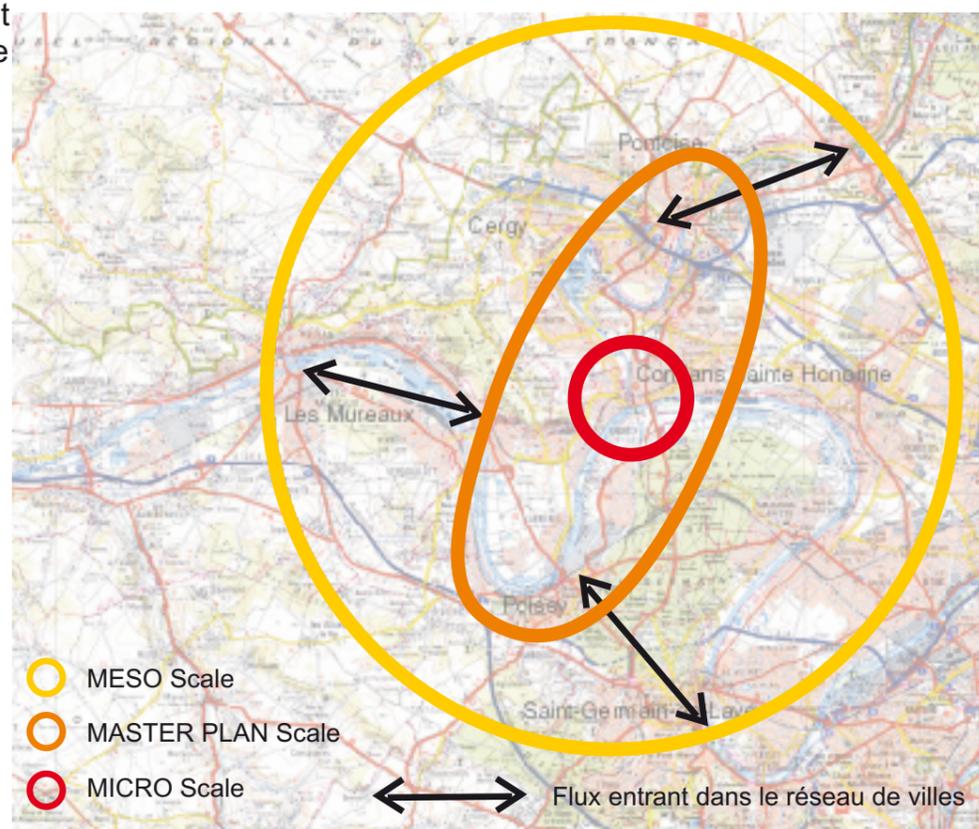


<b>Actuel:</b>	— RER	— TRAIN
<b>Proposé:</b>	- - - EXPRESS BUS	- - - TRAMWAY

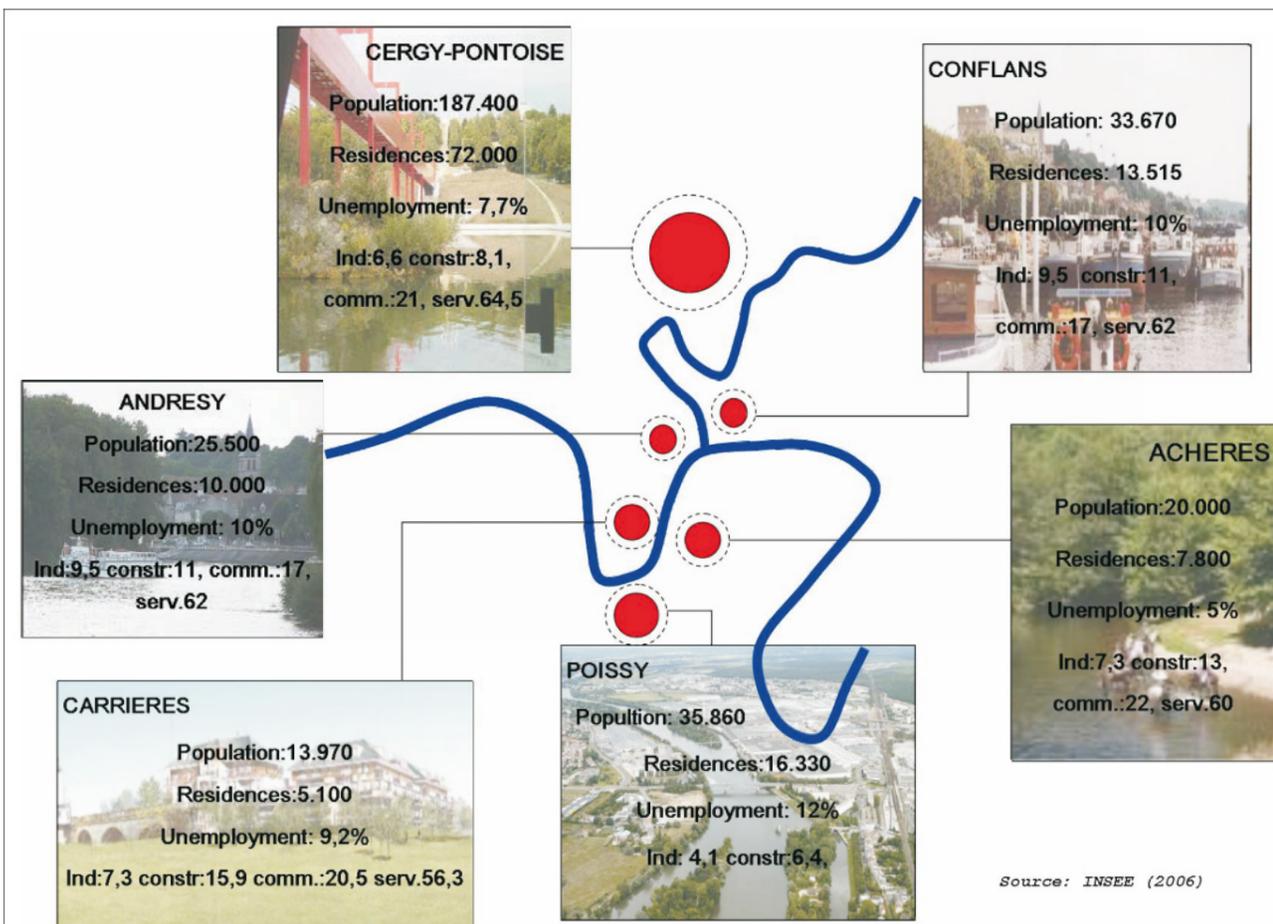


**ECHELLE MESOTERRITORIALE RESEAU DE VILLES**

**PÉRIMÈTRE D'AGGLOMERATION**

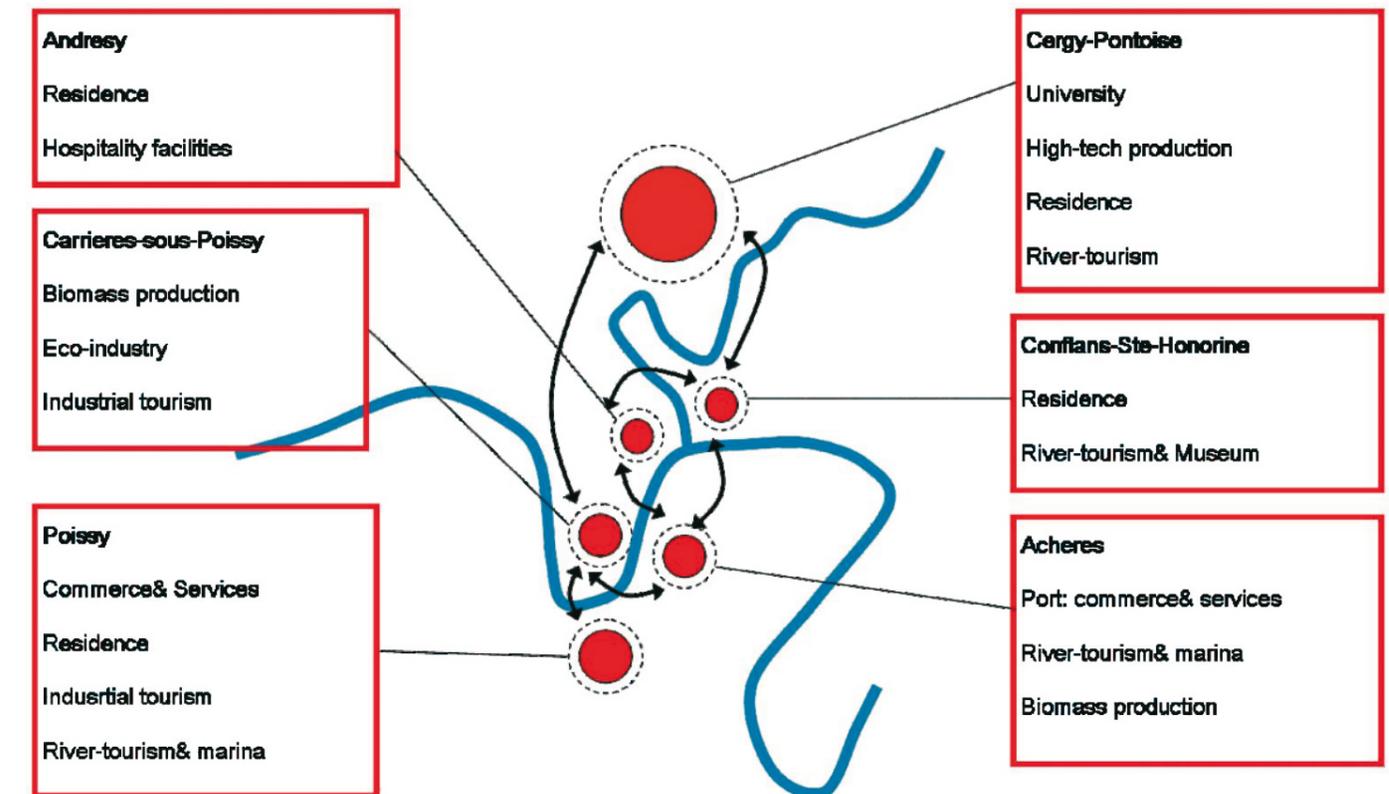


○ MESO Scale  
 ○ MASTER PLAN Scale  
 ○ MICRO Scale  
 ↔ Flux entrant dans le réseau de villes



ECHELLE DU MASTER PLAN-ANALYSE

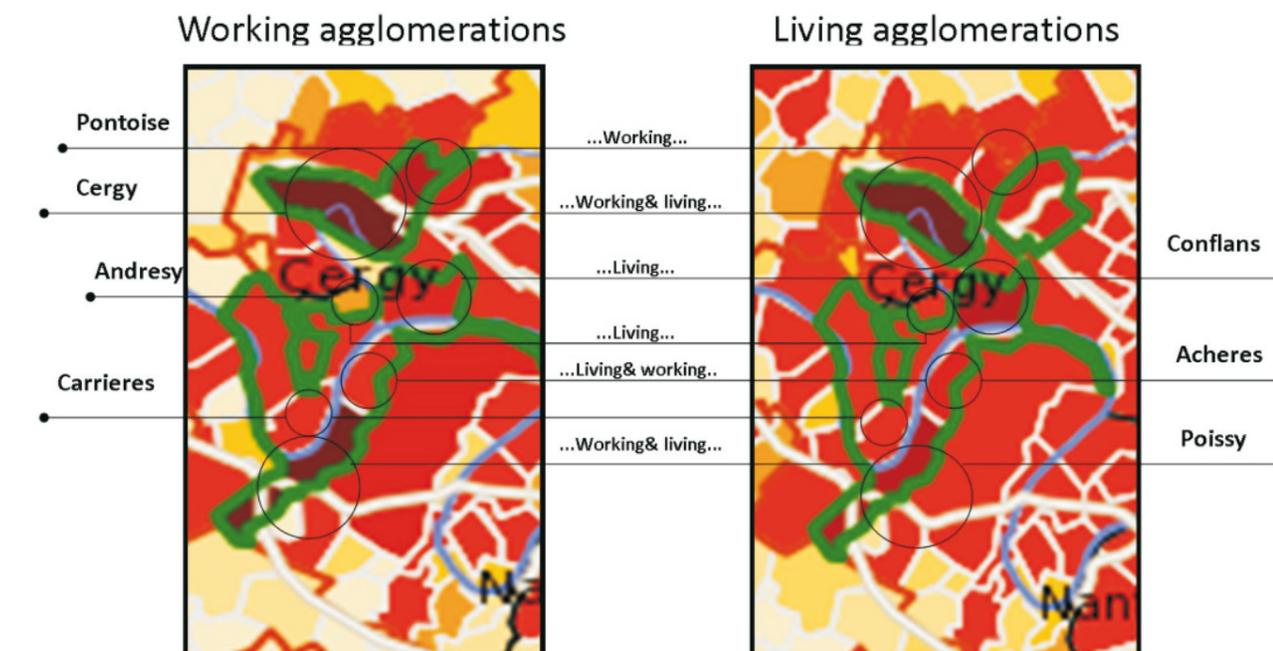
MASTER PLAN: PROPOSITION DE DENSIFICATION DES USAGES



Dans le **MASTER PLAN**, nous avons considéré les atouts et faiblesses de chaque ville, dont nous tirerons avantage dans notre phase de propositions. Cergy-Pontoise et Poissy apparaissent comme de forts pôles d'emplois, lorsque Andrésy, Carrières et Achères comprennent plus de zones résidentielles. Nous choisissons des espaces spécifiques pour la densification des usages, déjà établis et nouveaux. Ces usages s'harmoniseront avec les identités socio économiques locales. Nous identifions également un taux élevé de logements vacants (au nombre de 5 000 environ) que nous souhaitons utiliser dans ce projet de densification urbaine.

A Cergy-Pontoise nous renforçons particulièrement la recherche et l'industrie de haute technologie, en relation avec les activités d'éco-industrie à Carrières et Achères. A Achères, nous proposons un nouveau port qui sera une liaison entre toutes les activités commerciales, et une marina offrant des activités de commerce et de loisir pour les touristes de la rivière. Cette marina sera complémentaire avec les activités de Conflans, en tant que espace attractif de la confluence pour les futures activités culturelles et de loisir (comme le nouveau musée), et de Andrésy où pourraient être développées des structures d'hébergement. Enfin, Poissy est déjà un important pôle de services et de commerce que nous voulons développer, particulièrement en relation avec Cergy-Pontoise (en créant un important ensemble bipolaire pour l'industrie de haute technologie) et avec le nouveau port.

L'organisation spatiale et fonctionnelle de notre master plan est basée sur une analyse des utilisations existantes du sol, des réseaux de transports, et des réseaux écologiques. Basé sur ces réseaux, nous avons analysé les flux existants : mouvements des espèces naturelles, de l'eau, déplacements domicile-travail, flux touristiques, transports industriels et agricoles, et flux d'informations. Aussi nous proposons de nouveaux flux basés sur les flux existants, afin de créer de nouvelles connexions et d'ouvrir les capsules des systèmes naturels et urbains. Les nouveaux flux sont favorisés par l'amélioration de l'usage de l'espace, des réseaux de transports et des réseaux écologiques.

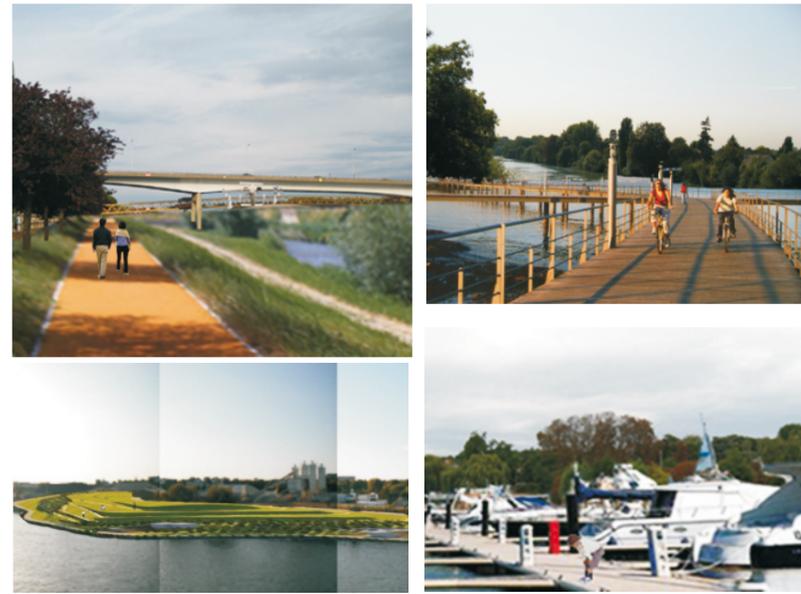


ECHELLE DU MASTER PLAN-ANALYSE

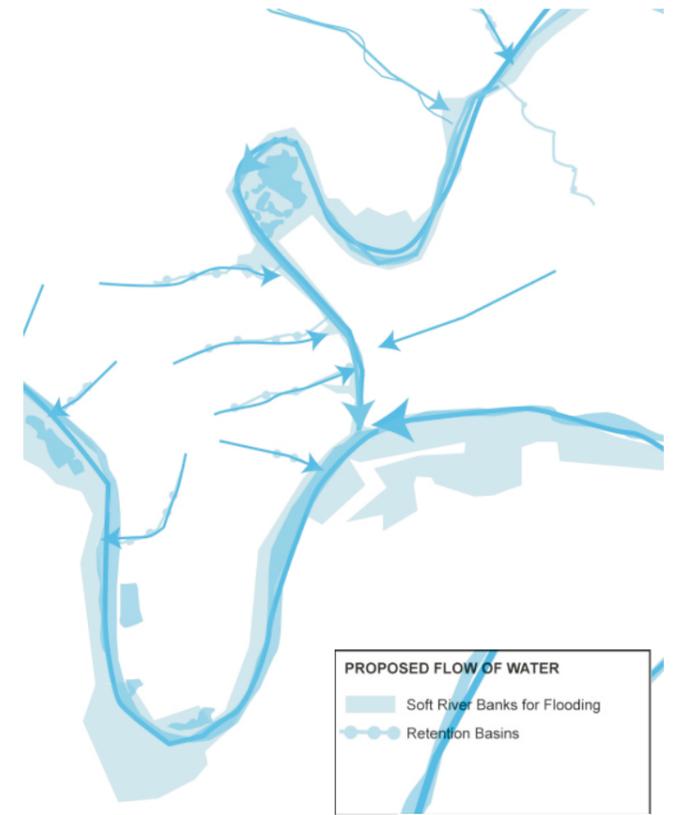
# MASTER PLAN - SYSTEME NATUREL



- NOUVEAUX CORRIDORS VERTS
- AIRES DE RETENTION LINEAIRE DES CRUES
- ZONES INONDABLES



Ouvrir les berges aux flux (d'eau, d'espèces, de personnes).



Ouvrir les espaces en friche à la rivière et créer des bassins de rétention pour réduire l'impact des inondations.



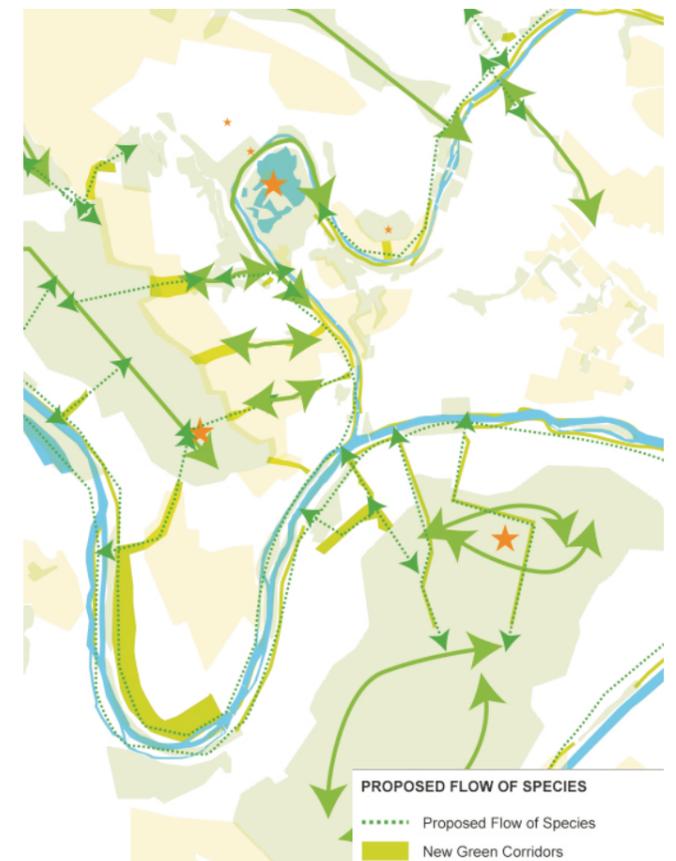
Liaison des berges



Zones inondables

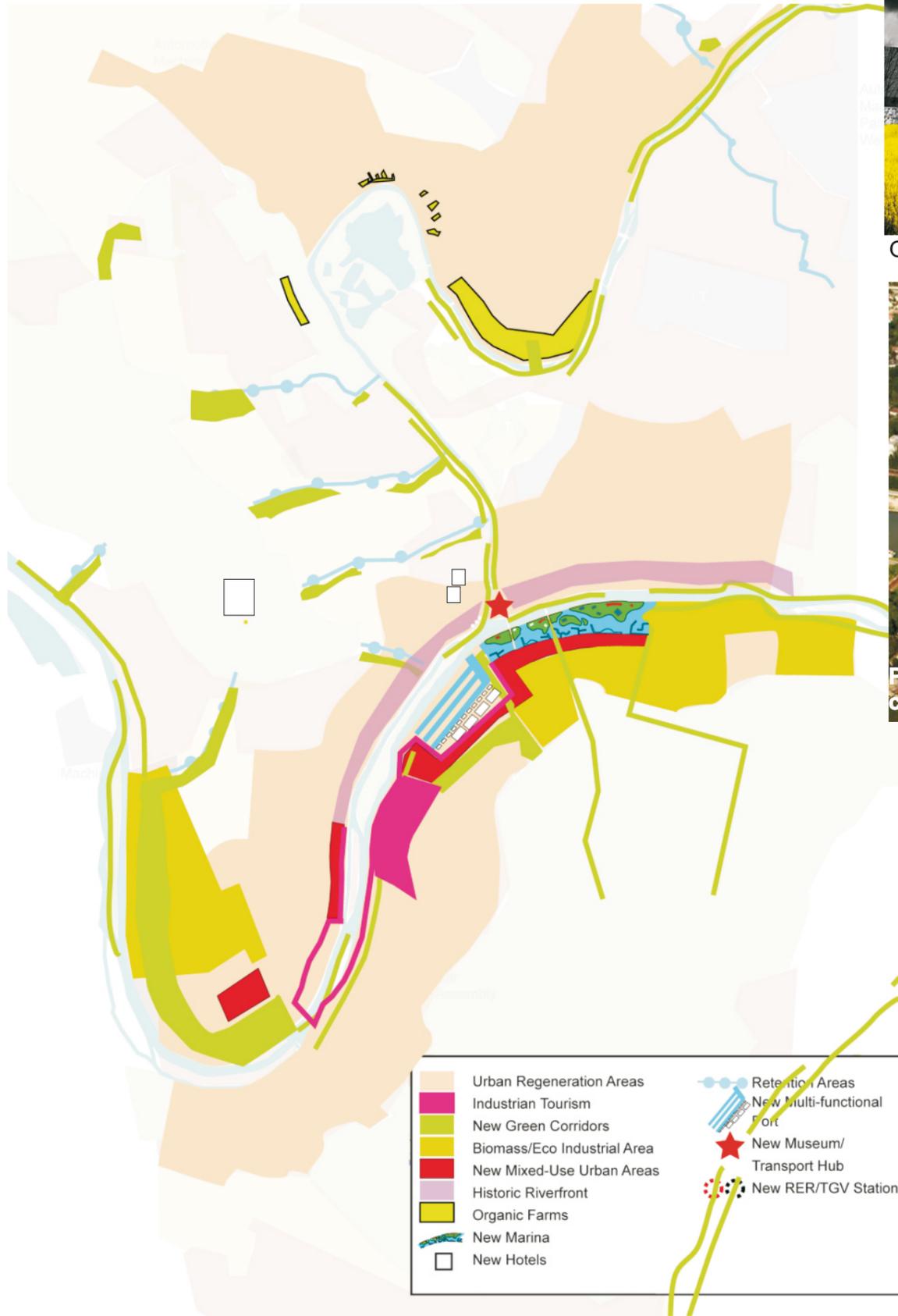


Espaces publics et connexions linéaires



Relier les espaces naturels existants entre eux et avec la rivière pour permettre un meilleur déplacement des espèces.

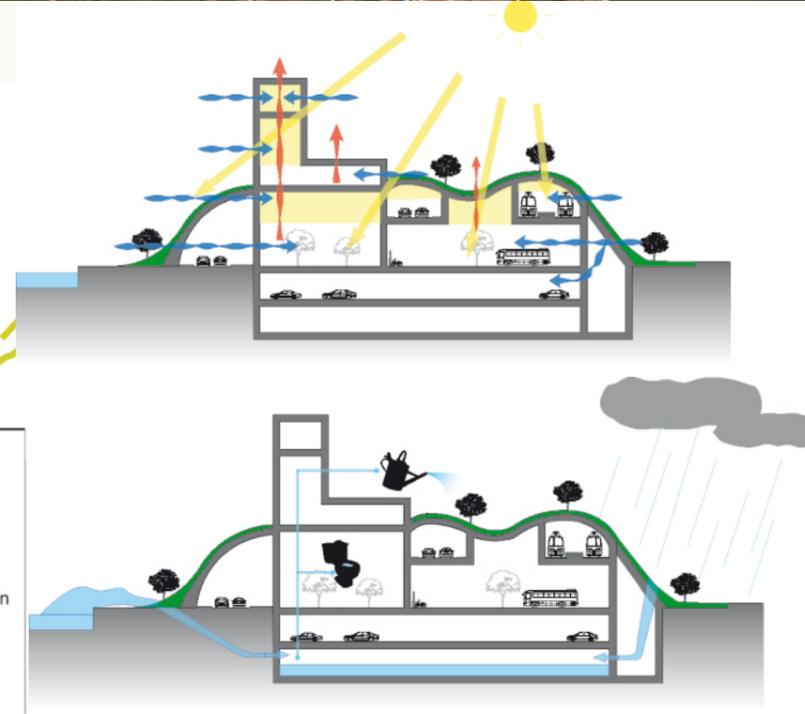
# MASTER PLAN - UTILISATION DU SOL



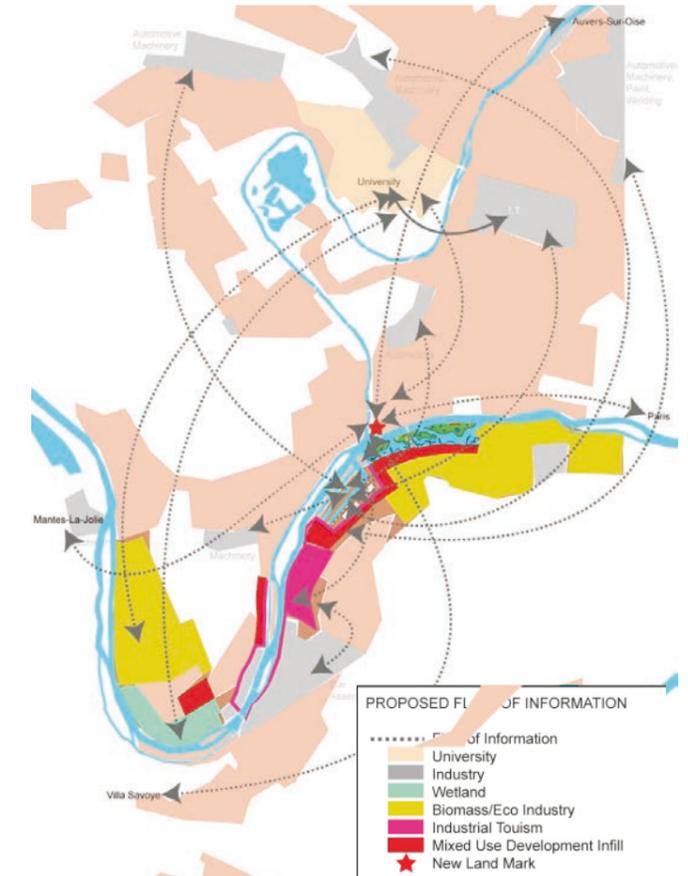
Ouvrir les berges aux flux (d'eau, d'espèces, de personnes).



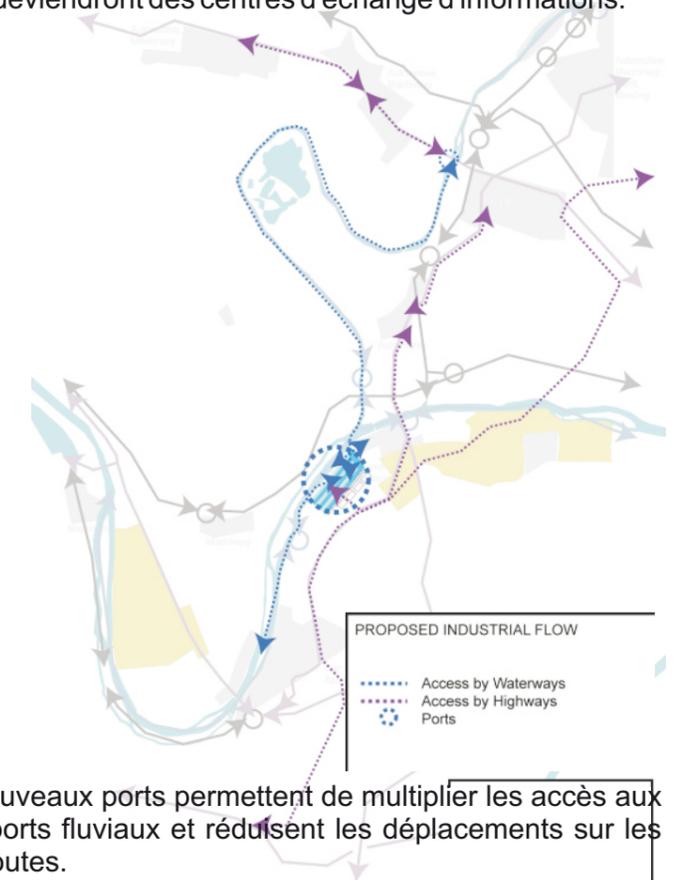
Point Central à Conflans: hub de transport, Musée et place central



Coupe de l'écobâtiment: plateforme multimodale



Les nouveaux usages développeront les opportunités d'échange d'informations: l'Université de Cergy-Pontoise, le nouveau hub touristique et le nouveau port deviendront des centres d'échange d'informations.



De nouveaux ports permettent de multiplier les accès aux transports fluviaux et réduisent les déplacements sur les autoroutes.

# MASTER PLAN - MOTILITÉ ET ACCESSIBILITÉ



- PROPOSED TRANSPORTATION NETWORK**
- Tram
  - Cable Car
  - New Highway
  - New Port
  - New Marina
  - Taxi Boat Station
  - New Bridges
  - New TGV Station
  - New RER Station



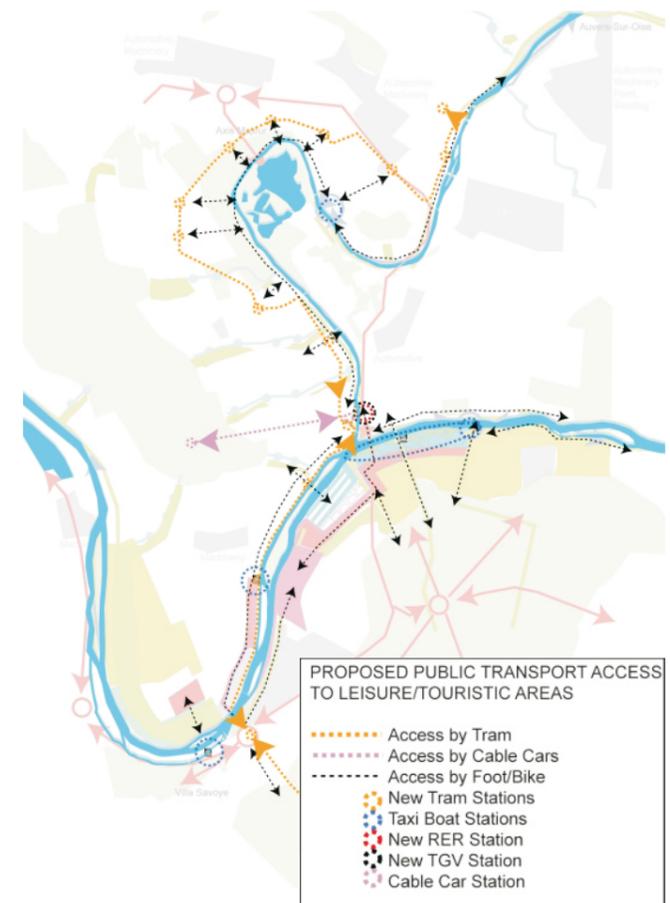
Transports alternatif pour faciliter les connexions locales dans les espaces publics pour les habitants et les visiteurs.



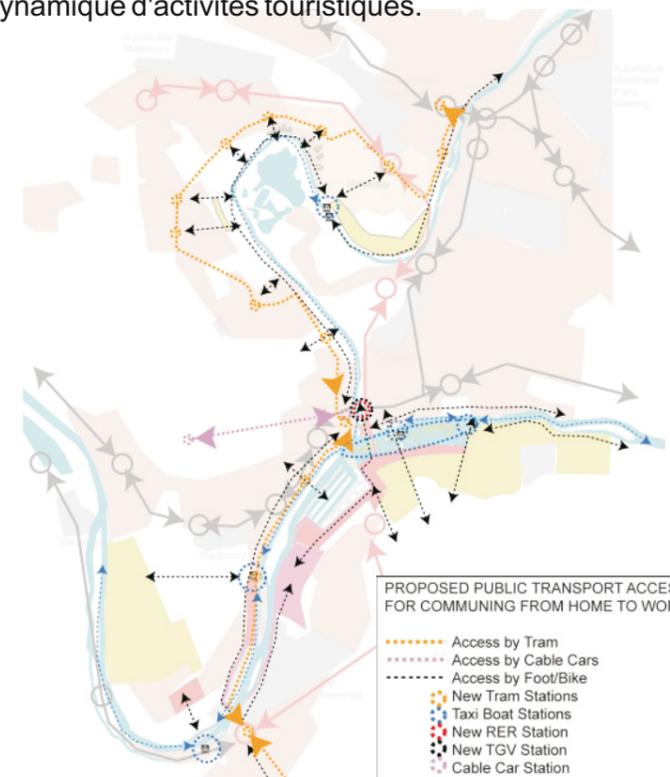
Téléphérique reliant le nouveau centre économique et Conflans avec les services Créer de nouvelles utilisations du sol et de nouveaux d'hébergement dans la modes de déplacements pour créer un réseau dynamique d'activités touristiques.



Voies pour tramways, vélos, piétons et taxi-bateaux qui relient les zones d'emplois, de résidences, de tourisme et de loisirs.



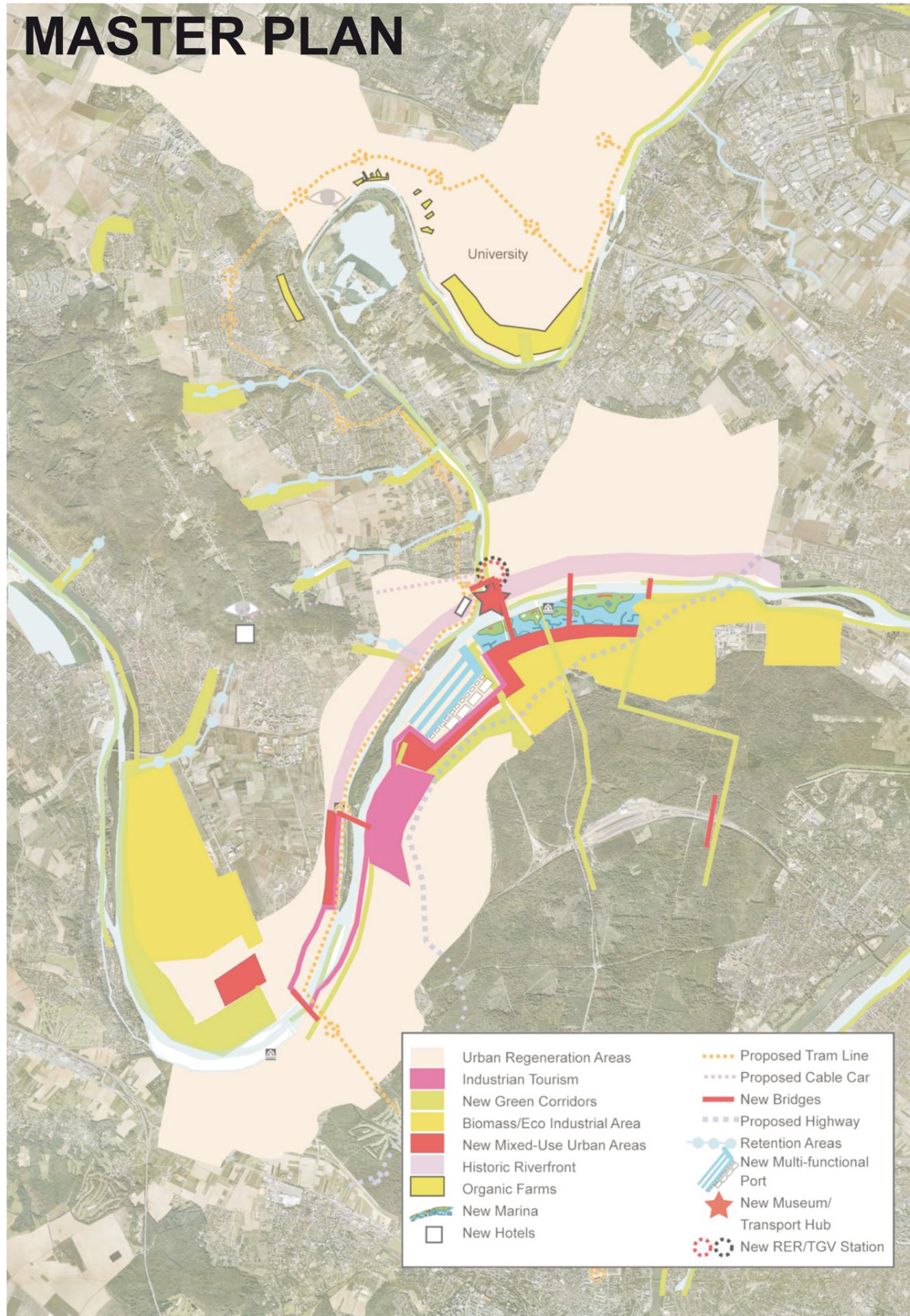
- PROPOSED PUBLIC TRANSPORT ACCESS TO LEISURE/TOURISTIC AREAS**
- Access by Tram
  - Access by Cable Cars
  - Access by Foot/Bike
  - New Tram Stations
  - Taxi Boat Stations
  - New RER Station
  - New TGV Station
  - Cable Car Station



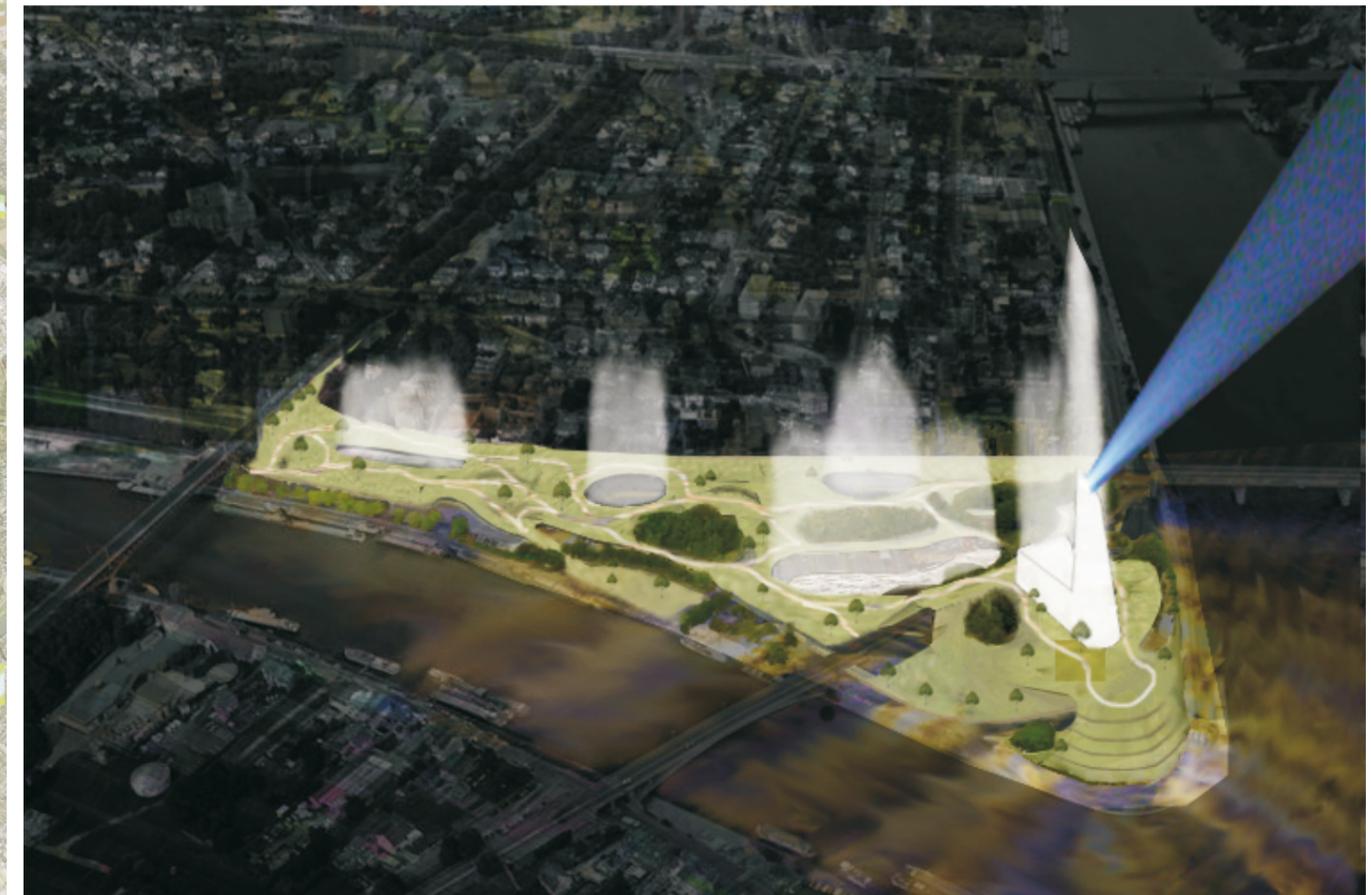
- PROPOSED PUBLIC TRANSPORT ACCESS FOR COMMUTING FROM HOME TO WORK**
- Access by Tram
  - Access by Cable Cars
  - Access by Foot/Bike
  - New Tram Stations
  - Taxi Boat Stations
  - New RER Station
  - New TGV Station
  - Cable Car Station

Créer une ligne de tramway et de nouvelles gares de trains pour permettre un meilleur transport urbain vers les emplois existants et à créer. Des bateaux taxis doivent encourager les transports sur la rivière.

# MASTER PLAN



Vue sur la nouvelle marina, le nouveau musée de Conflans sur la droite et les nouveaux hébergements touristiques de Andrésy sur la gauche.



Vue nocturne depuis Andrésy sur le nouveau bâtiment marquant la centralité à Conflans.

**MERCI ! GRAZIE ! OBRIGADA ! EYHARISTO ! XIEXIE ! ARIGATO !**

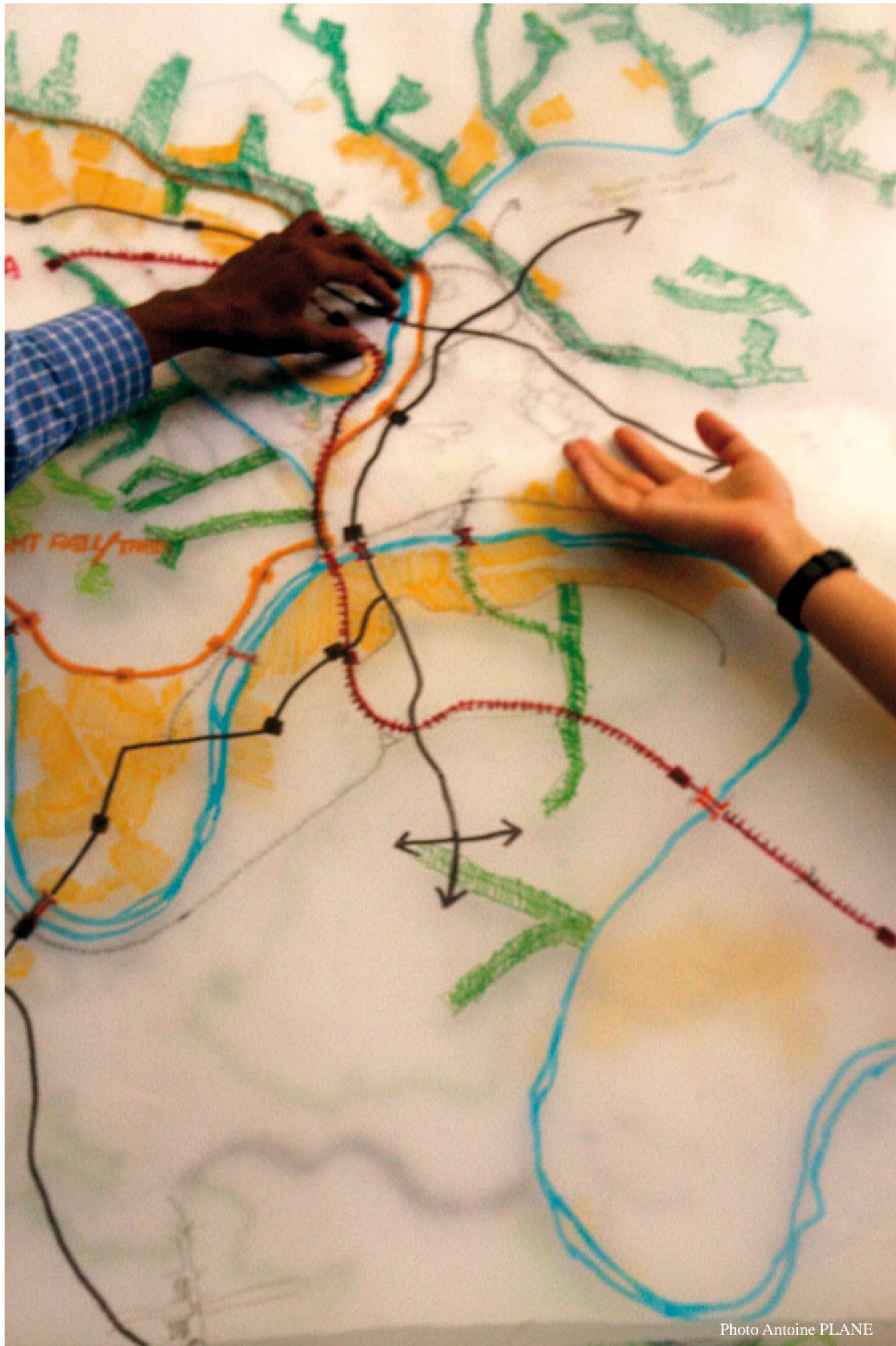


Photo Antoine PLANE

# Le fleuve majeur

## Axis access

Name	Major	University	Nationality
Cukierman Benjamin	Economy	ESSEC MBA	France
K.Manna Ashim	Urban Design	CEPT - Ahmedabad	India
Paul Samantha	Landscape Design	Edinburg College of Art	Scotland
Chaoul Mounia	Landscape Design	American University of Beyrouth	Lebanon
Brander Ashleigh	Urban Design	University of Cape Town	South Africa
Zhang Xiaowei	Architecture	Cornell university - New York	China/USA



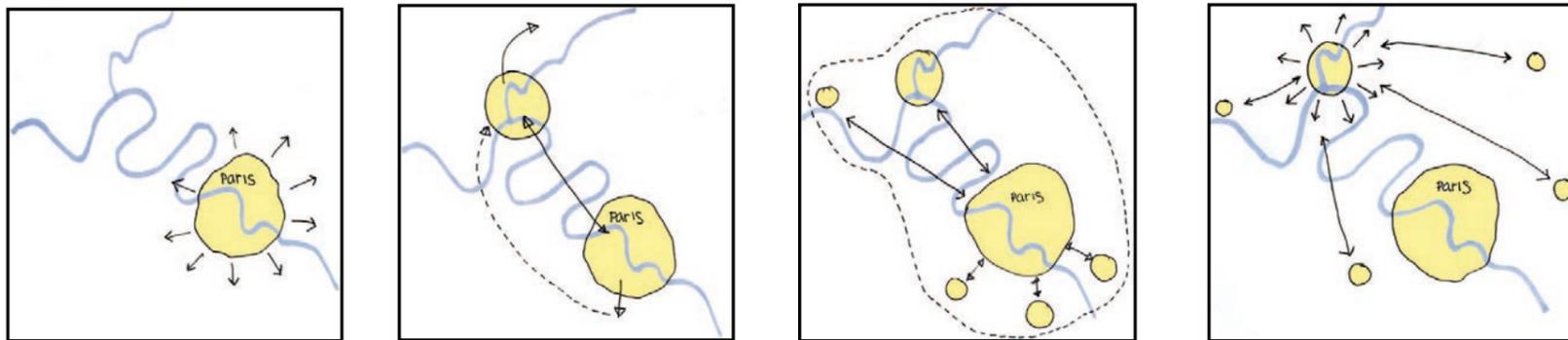
# Le Fleuve Majeur

Paris s'est traditionnellement développé en tache d'huile et l'accroissement de la population était largement synonyme d'étalement urbain. Dans les années 60, les pouvoirs publics ont mis sur pied les villes nouvelles avec la volonté d'organiser la région capitale et ses évolutions à venir. Il s'agissait alors de relier le cœur de Paris avec de nouveaux centres urbains, qui prendraient de l'importance sur le plan démographique et économique, tout en étant très tournés vers Paris.

L'agglomération de Cergy Pontoise résulte de cette politique et s'est largement développée grâce à ses interactions avec la capitale, souvent au détriment des relations avec son environnement proche.

Bien que plusieurs villes nouvelles aient souffert de leur distance à la capitale, et ne se soient pas développées autant qu'on aurait pu le vouloir, ce modèle arrive aujourd'hui à saturation. Malgré un réseau de RER relativement efficace, on ne peut plus penser les interactions humaines et économiques de la région Ile de France comme devant toutes passer par le centre de la capitale.

Toute la dynamique sur le grand Paris, initiée par le Président de la République montre qu'il faut repenser l'organisation de l'Ile de France et favoriser des entités fortes autour de Paris, capables d'une relative autonomie économique et pouvant interagir entre elles. Les 10 équipes d'architectes et urbanistes appelées à réfléchir au grand Paris s'accordent à ce sujet, et sont par exemple favorables à la construction d'importants réseaux de transports ne passant pas par la Capitale.

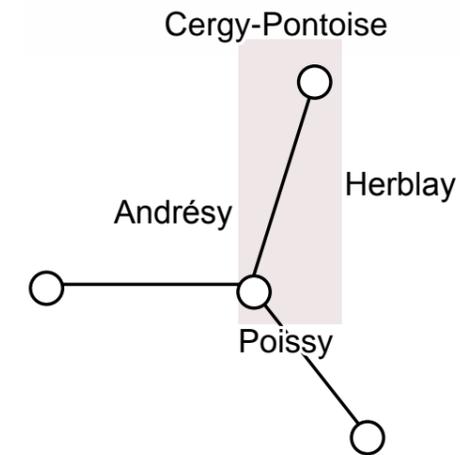
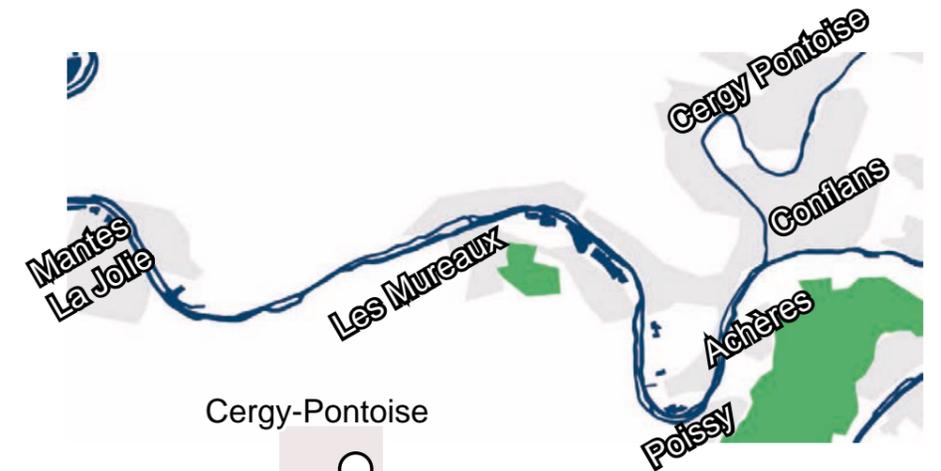


La confluence Seine-Oise bénéficie de très nombreux atouts pour devenir l'une de ces entités majeures de la région Ile de France. Il ne s'agit pas seulement d'un territoire géographique sur lequel deux fleuves se rencontrent, c'est aussi un ensemble de facteurs humains et économiques qui doivent être développés :

Conflans Saint Honorine et Achères, à la confluence même de la Seine et de l'Oise et au cœur de nombreux projets nouveaux ne sauraient, seules, tirer profit de toutes ces opportunités. Pourtant à y regarder de plus près, la confluence semble constituée de villes juxtaposées et sans grandes interactions entre elles. Elle est traditionnellement opposée sur des visions politiques divergentes et séparées par la frontière administrative entre deux départements : Les Yvelines et le Val d'Oise,

Il nous apparaît pourtant que c'est l'ensemble des villes qui constituent la confluence qui doivent fonctionner ensemble comme une entité, autour du fleuve : leur identité. Le fleuve, est le lien logique pour la confluence et il doit jouer un rôle Majeur dans le développement économique de ce pôle. Plus que l'axe historique de Paris, il fait sens : C'est le fleuve majeur.

Notre projet : Développer les interactions sur le plan local, ainsi que l'identité de la confluence afin de constituer un pôle économique durable et agréable à vivre autour du Fleuve.



La Confluence c'est :

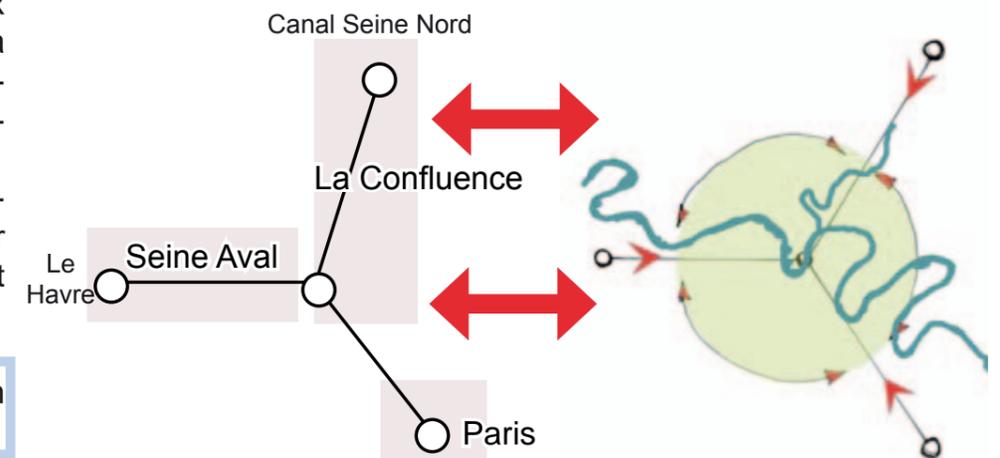
- Presque 500 000 Habitants (plus que Lyon, Nice ou Nantes)
- 150 KM2 dont 25 de Forêt
- Chomage 8% (moyenne Nat)
- Cergy : 20 000 Etudiants
- Peugeot : 5 000 emplois
- Port d'Achères : 5 000 emplois

## La Confluence, Un Bassin économique :

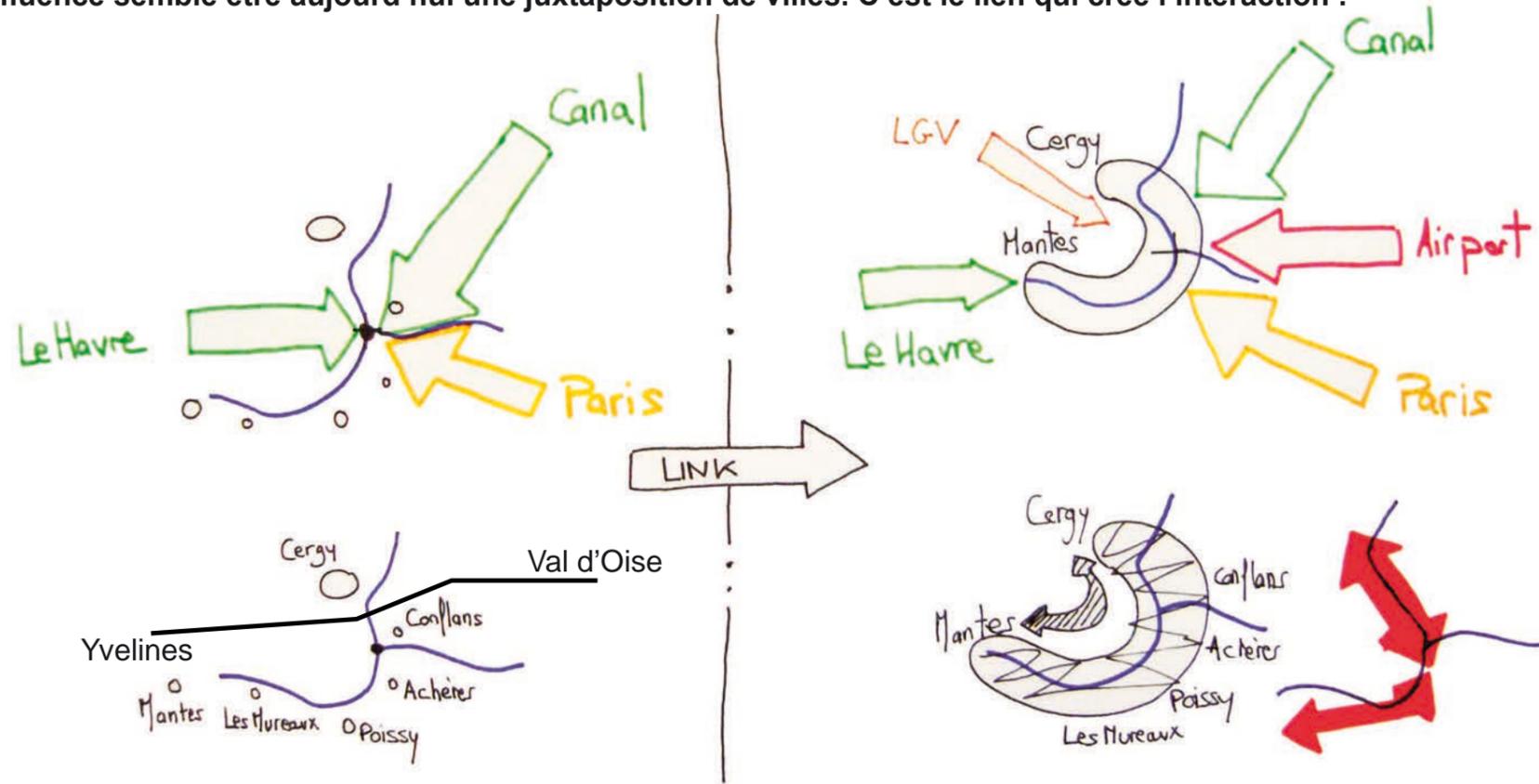
- Cergy : 3M, LVMH, CIC, EDF
- Poissy : Peugeot
- Flain : Renault

## Renforcé par :

- Axe Paris-Le Havre voulu par le Président de la République
- Faire du Havre le port de Paris
- LGV avec Arrêt possible à la confluence
- Canal Seine Nord
- Construction d'un important Port à Achères
- L'accueil probable d'une partie des réserves des musées Parisiens



La confluence semble être aujourd'hui une juxtaposition de villes. C'est le lien qui crée l'interaction :



### Les transports existants :

-Une liaison avec Paris satisfaisante malgré un temps de trajet (40min environ) qui témoigne de la distance avec la capitale.

Une bonne cadence du RER A (10 min au départ de Cergy en semaine)

Un projet de prolongement du RER E au sud de la seine jusqu'à Mantes la Jolie (avec meilleure cadence)

-Une desserte locale des TC peu satisfaisante malgré les migrations pendulaires

Impossible de rejoindre Mantes depuis Cergy

Un faible réseau de bus intercity, et ceux qui existent sont trop lents.

-Le Bouclage de l'A104 donnera une meilleure liaison autoroutière au sein de la confluence

-Le TGV marquera un arrêt probable à la confluence (nous ne le dessinerons pas ici, le tracé étant encore incertain)

### I/ Une entité par le transport :

L'analyse des réseaux de transport en commun existants montre aujourd'hui qu'outre une assez bonne liaison avec Paris, la situation autour de la confluence n'est pas satisfaisante. Il est aujourd'hui quasiment impossible de voyager d'une ville à une autre dès que l'on s'éloigne du tracé du RER A. La voiture demeure indispensable, la situation est un vecteur d'enclavement autant que de frein aux interactions entre les différentes villes.

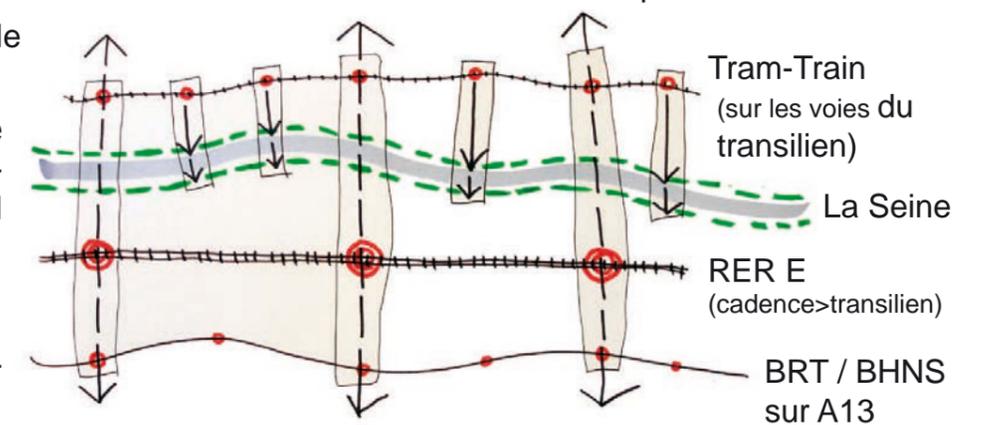
Antoine Grumbach travaillant pour l'EPAMSA (Etablissement public d'aménagement de la Seine Aval) proposait un projet intéressant de réseau de desserte locale utilisant les infrastructures existantes de part et d'autre de la Seine et à la faveur de nœuds de transports multimodaux, courant depuis Mantes-La-Jolie jusqu'à Conflans St Honorine.

N'étant pas soumis aux limites de ce territoire, nous avons travaillé à voir comment il pourrait s'articuler avec le pôle confluence, et remonter jusqu'à Cergy-Pontoise :

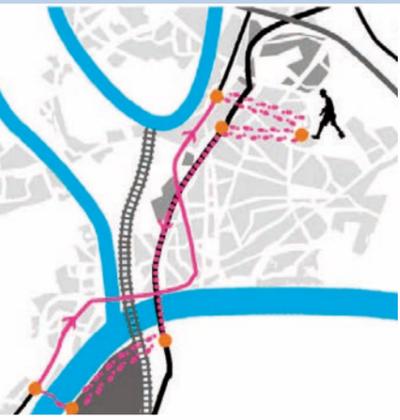
- Les travaux nécessaires au bouclage de l'A104 nous apparaissent une occasion idéale pour la doter un BRT efficace (Bus rapid transit : Bus sur autoroute, dont les stations sont directement sur l'autoroute pour gagner du temps), puisque l'autoroute traverse plusieurs bassins de vie importants et permet notamment de relier Pontoise à Conflans. Il prolongerait alors idéalement celui de M. Grumbach courant sur l'A13.
- Le tram-train sur les voies du Transilien au nord de la Seine peut également remonter jusqu'à Pontoise.
- Ces réseaux desservent des villes différentes et se rejoignent en nœuds importants.
- Conflans St Honorine peut alors se doter d'une surface multimodale allant du vélo au TGV. Mieux reliée à son environnement proche, elle offre un cadre de vie meilleur et devient plus attractive économiquement.
- Cergy-Pontoise est également mieux relié aux villes qui l'entourent.

L'EPAMSA nous faisait cependant remarquer qu'il pouvait être difficile de faire circuler un TRAM-Train sur ces voies, du fait du transport de fret. Notre solution de BRT Nord, pourrait alors être une alternative permettant une liaison rapide entre Mantes-la-Jolie et Cergy, alors que le projet de transformer cette route en autoroute semble aujourd'hui gagner du terrain.

Le réseau multimodal de M. Grumbach pour Seine Aval :

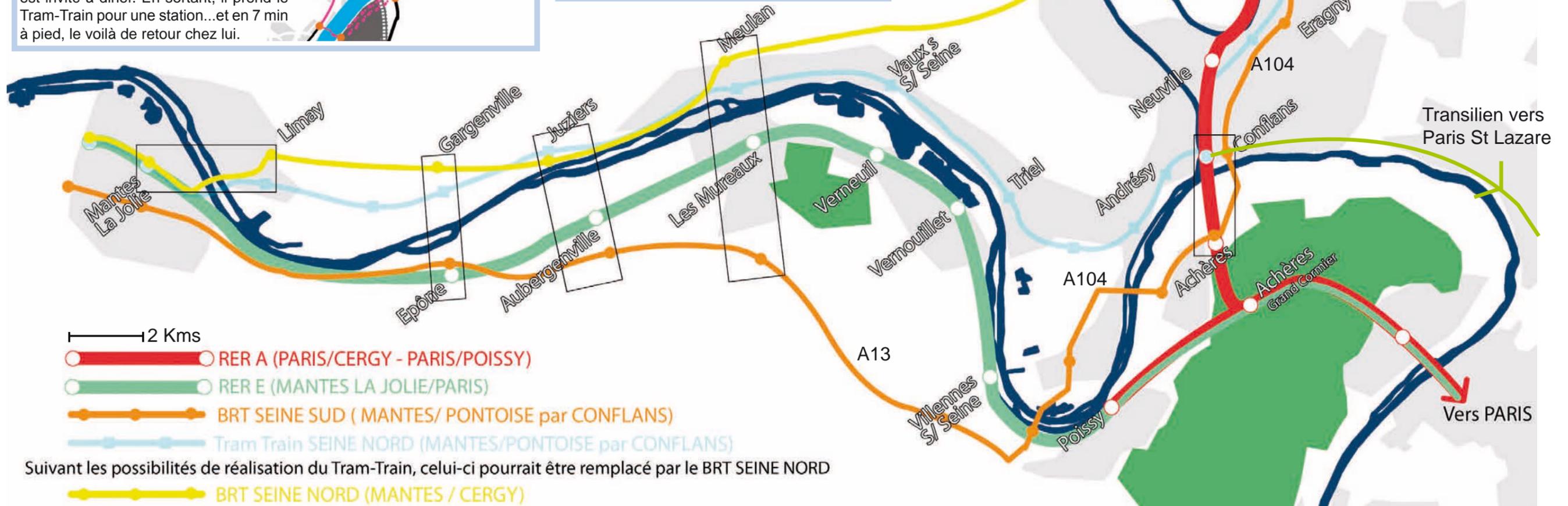


**Un travailleur du Port :** Vivant à Conflans, il marche 7 min pour rejoindre la Station de BRT de Conflans, qui le conduit en 5 min jusqu'au Port d'Achères. Il n'a plus qu'à marcher quelques minutes sur la coulée verte qui relie Achères au nouveau parc (rive sud de la Seine), et il arrive au Port où il travaille. En sortant du travail, il prend le Ferry qui permet de rejoindre Andrésey où il est invité à dîner. En sortant, il prend le Tram-Train pour une station...et en 7 min à pied, le voilà de retour chez lui.



**Un étudiant** habitant à Carrière sous Poissy peut se rendre en 35 min à l'université contre 50 minutes auparavant.

Avec le système	Sans le système
Marche : 10 min	Marche : 30 min
BRT : 10 min	RER : 15 min
RER : 10 min	Attente : 5 min
Attente 5 min	
<b>Total : 35 min</b>	<b>Total : 50 min</b>

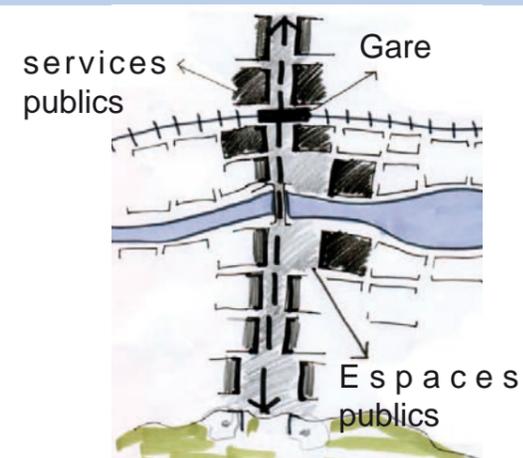


**Les Nœuds de transports multimodaux, le passage simple d'un mode à un autre :**

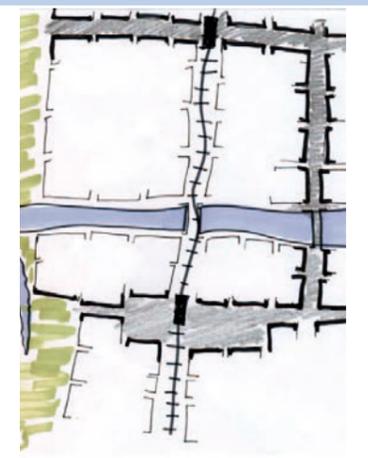
Les nœuds de transports multimodaux sont des éléments fondamentaux de structuration de l'espace urbain et contribuent très largement à accroître l'accessibilité vers / au sein de l'agglomération Confluence. En réunissant Bus, RER, Tram-Train sur un territoire réduit nous voulons offrir la possibilité à la population de passer d'un mode à un autre en moins de 10 minutes de marche, qu'il s'agisse de transports en commun ou de déplacements doux (vélos, vélos électriques, marche...) au travers de voies dédiées et agréables.

**Une entité de liens :**

Ces noeuds de transport doivent aussi servir de base pour la réorganisation du territoire. Ils doivent être plus qu'un lieu de passage et profiter de toute la population qui les traversent. On doit pouvoir retrouver en ces lieux l'ensemble des services publics et proposer tout ce dont chacun a besoin. C'est également en ces lieux que nous devons intensifier la ville. Il y a de nombreux espaces encore disponibles qui pourraient permettre à la fois d'offrir à la population de nouveaux logements bien desservis mais aussi des locaux pour des entreprises désireuses de s'implanter. Afin d'assurer que ces lieux soient agréables ils doivent également rester à taille humaine, dans un cadre qui reste traversé de verdure.



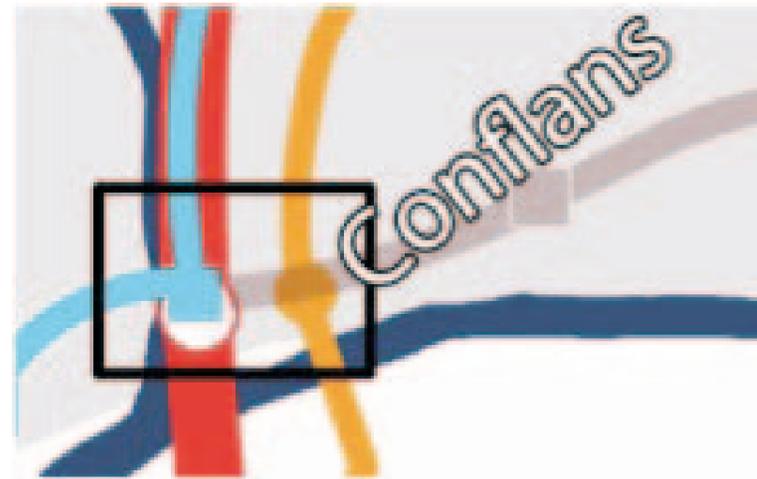
Services et espaces publics groupés près des gares et avec un accès à la rivière



Deux routes connectant deux modes de TC ainsi que la rivière et les espaces publics

### Place des Gares de Conflans Sainte Honorine, on trouvera :

- Une Gare de RER (Paris/Cergy)
- Une Gare de Transilien (Paris Saint Lazare)
- Une Station de BRT (Mantes la Jolie / Pontoise)
- Une potentielle Gare de LGV (Paris / Rouen / Le Havre)
- L'A104 (La Francilienne Ouest)
- Un garage à Vélo sécurisé
- Un système de vélo & vélo électrique en libre service
- Un pont pour traverser la Seine
- Un pont pour traverser l'Oise
- Mais aussi un musée, des installations sportives, un ensemble de services publics, et des bureaux pour l'accueil d'entreprises nouvelles



Cergy Préfecture et Achères-ville répondent à d'autres échelles à des situations similaires.



L'exemple des Bus de Phoenix (USA) dotés à l'avant de porte-Vélos

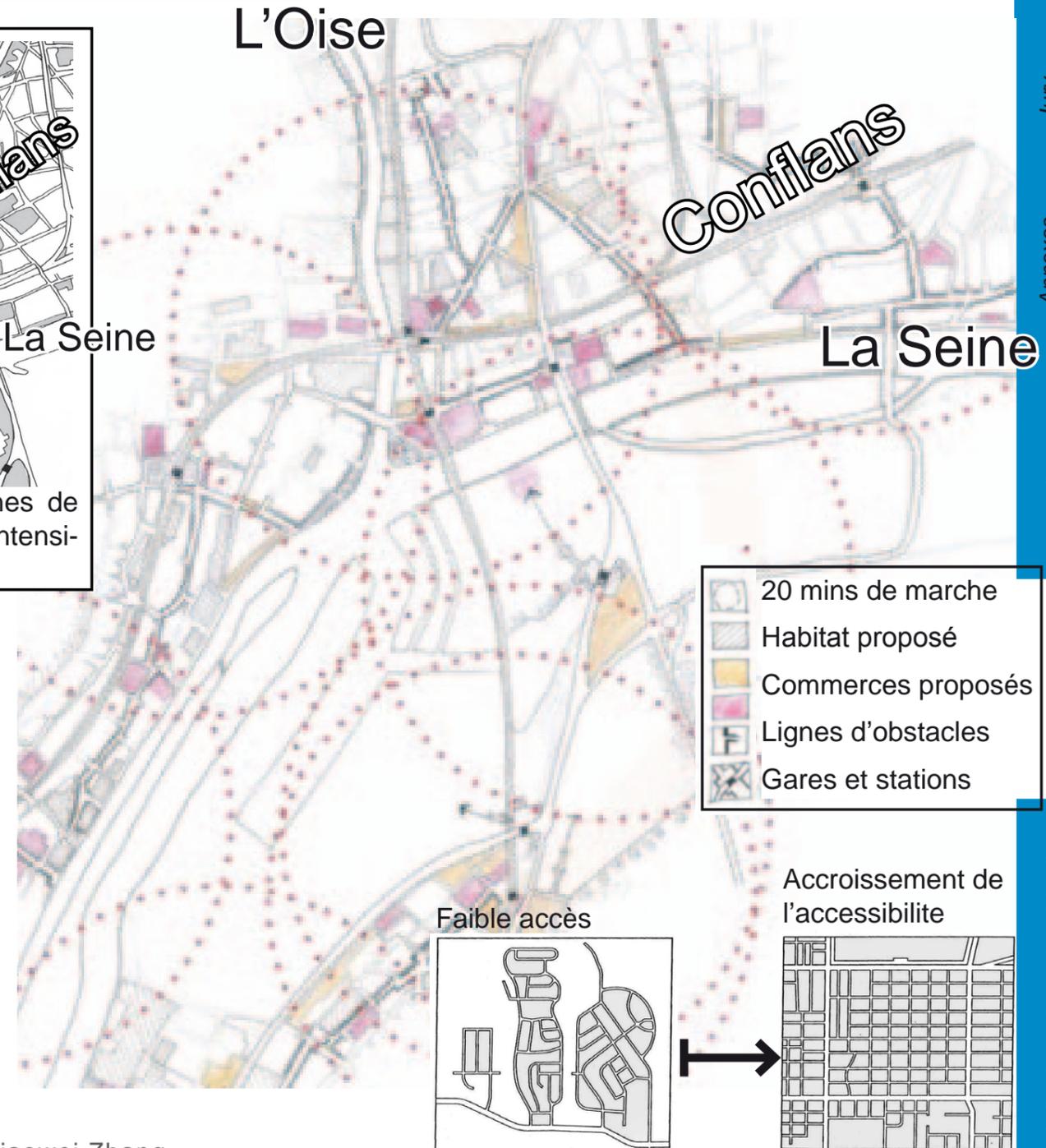
Avec cette plateforme multimodale, Conflans St Honorine accroît grandement son accessibilité. Dans une distance que l'on peut parcourir à pied on retrouve à la fois un système de transport complet mais aussi un ensemble de services qui la rend à la fois agréable à vivre et attractive économiquement.

### II/ L'accroissement de la ville :

L'Entité confluence est aujourd'hui certainement caractérisée par sa faible densité. Une grande part des vieilles villes est pavillonnaire ou constituée de très nombreux espaces libres. Avec les développements économiques que le port d'Achères, entre autres, va apporter, et face à la pression immobilière de la capitale, on peut imaginer que la région va gagner en population dans les prochaines années. L'emprunte écologique ainsi que les problèmes d'enclavement des populations éloignées des centres villes tendent à montrer l'importance d'intensifier la ville au sein de l'entité, près de nos nœuds de transports. L'accroissement de la densité n'est pas nécessairement synonyme de dégradation de la qualité de vie (CF Paris ou Strasbourg qui avec la même population s'étend sur une surface deux fois moins importante que la confluence). Elle est à la faveur des déplacements doux plutôt que de l'usage de la voiture. Nous ne proposons rien qui dénaturerait les centres-villes historiques mais d'accroître le nombre d'immeubles de 3 étages près des nœuds de transports, là où se trouvera l'offre commerciale et les services publics attendus par les populations.

Cela nous permet alors de hiérarchiser la voirie au sein des villes et de la destiner aux bons utilisateurs. De la rue piétonne, jusqu'au boulevard urbain et même dans le cas de Conflans jusqu'à l'autoroute urbaine dont nous préconisons (bien sur) l'enfouissement, qui permet de développer des espaces verts.

Nous obtenons alors une entité dont les distances sont réduites en temps grâce à des transports en commun efficaces et grâce à un regroupement de services publics et commerciaux en centres villes à la faveur d'un meilleur cadre de vie... En fonctionnant comme une entité globale, l'agglomération Confluence répond mieux aux migrations pendulaires avec une meilleure hiérarchisation des transports et des bassins de vie. Le territoire devient alors plus lisible et plus cohérent, aussi bien pour la population que pour les gens de l'extérieur et donc pour les investissements économiques.



### III /La prise en compte des contraintes naturelles :

L'étude du Fleuve et des paysages de la Confluence montre un développement dispersé du à un manque de continuité. C'est parce qu'on a négligé de nombreux faits naturels qu'on obtient aujourd'hui un environnement urbain difficile à lire et sans identité propre. Le long de la rivière, les villes se comportent comme des entités distinctes très largement tournées vers Paris et n'ayant pas assez d'interactions.

Il faut revenir aux éléments constitutifs du territoire que sont la topographie et le fleuve. Notre objectif est d'organiser l'agglomération Confluence en prenant compte des contraintes naturelles et à la faveur d'un accroissement des relations et interactions entre les espaces naturels et humains. Notre site regorge de nombreuses qualités qu'il faut protéger. En utilisant des frontières naturelles pour délimiter notre bassin urbain, nous pensons dans le même temps renforcer l'Entité Confluence et son identité tout en utilisant le fleuve comme catalyseur du développement futur.

En ce sens, il peut être considéré selon trois points de vue : Au travers des inondations (leurs risques, et leurs bienfaits), comme infrastructure naturelle, et enfin par le rôle structurant qu'il joue dans les décisions d'installation des hommes. La relation entre l'eau et le territoire caractérise le paysage et entraîne un intéressant mélange de ville et de nature tout au long de la vallée de la Seine. Cependant, les nouvelles formes de réseaux et d'interdépendances entre les différents espaces urbains peuvent avoir des impacts négatifs sur la rivière et il faut trouver l'équilibre entre développement et environnement. Dans le territoire qui nous intéresse, le fleuve doit être au coeur des projets de développement urbain.

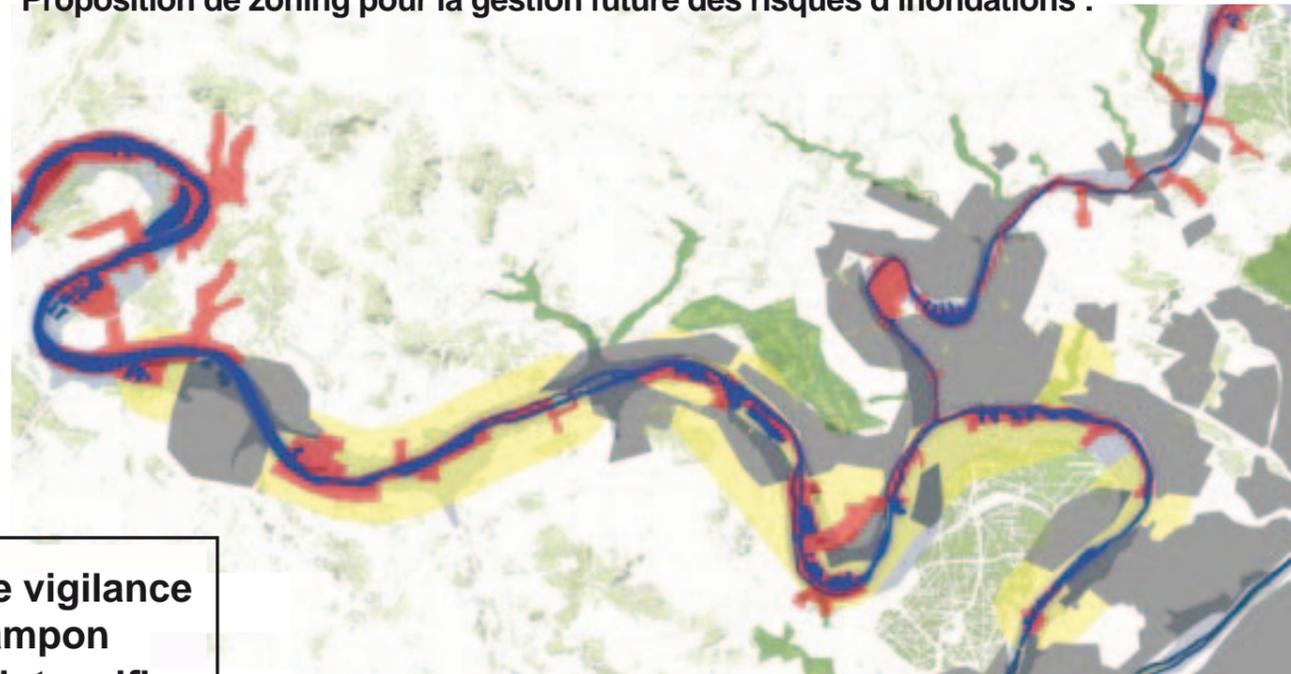
L'analyse des précédentes inondations, de la présence d'autres cours d'eau (qui peuvent être souterrains), d'espaces verts et des développements urbains et économiques existants, est la clé permettant d'élaborer une bonne stratégie de zoning. Les interactions entre l'eau, le territoire et les activités humaines devraient être divisées en trois zones différentes. C'est avec elles que nous pourrions développer en connaissance de cause les terrains inondables.

**Zone 1** : Zone de Vigilance. La zone comprenant la rivière et ses rives, jouant un rôle majeur dans la protection des inondations grâce aux bassins de rétention existants, aux forêts protégées et au développement d'une agriculture inondable intensive. Les espaces à faible densité le long de la rivière doivent servir à accueillir les surplus d'eau au cours des inondations. Du fait des nombreux espaces en friche, c'est aussi le long de la rivière que l'on peut retrouver de nombreuses activités humaines de détente et de loisir au travers de parcs inondables, par exemple.

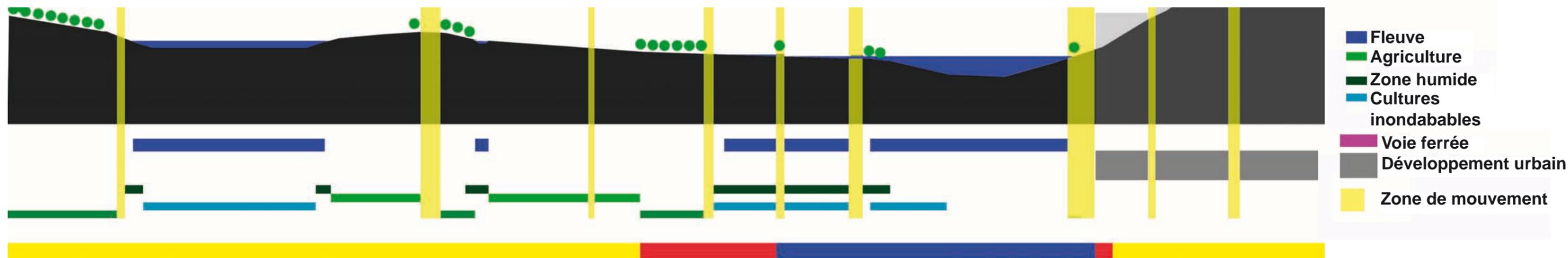
**Zone 2** : Zone Tampon. Il s'agit de la zone qui marque la séparation entre les milieux naturels du fleuve et les milieux urbains. Cette zone peut non seulement accueillir des espaces de friche de petite taille mais autorise aussi l'utilisation permanente des terres pour l'implantation d'institutions, de parcs de loisirs, de services publics et d'agriculture. Cette zone doit cependant être aménagée pour pouvoir accueillir l'eau dans le cas de saturation de la Zone 1.

**Zone 3** : Zone à intensifier. C'est la zone hors de portée des risques d'inondation. Elle doit accueillir les développements futurs et un accroissement de la densité urbaine, comme agricole.

Proposition de zoning pour la gestion future des risques d'inondations :

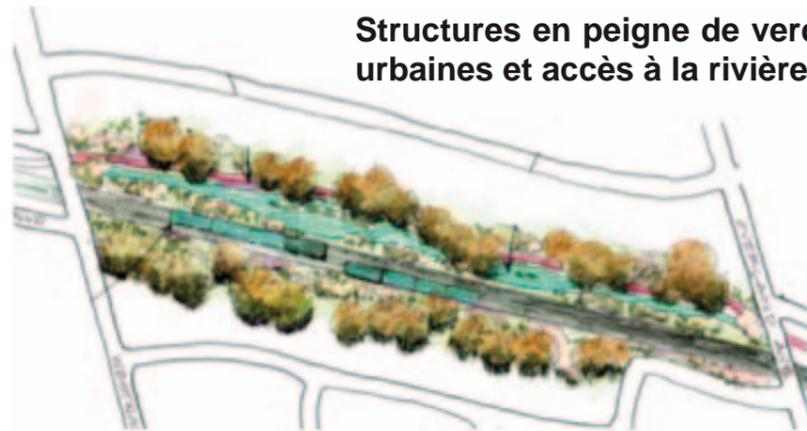


**Zone 1 : zone de vigilance**  
**Zone 2 : zone tampon**  
**Zone 3 : zone à intensifier**



**Fleuve**  
**Agriculture**  
**Zone humide**  
**Cultures inondables**  
**Voie ferrée**  
**Développement urbain**  
**Zone de mouvement**

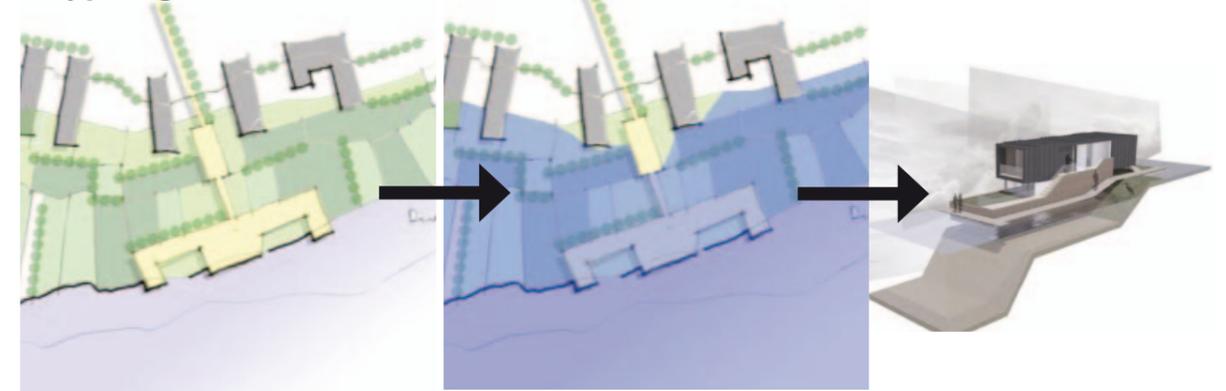
Enfin, l'ensemble des cours d'eau qui se jettent dans la Seine et dans l'Oise constituent un moyen d'accroître la continuité du paysage. Ils jouent le rôle de frontières naturelles et peuvent donc délimiter notre espace urbain grâce à des barrières de nature. Cette structure en peigne peut également être rendue plus visible et reliée aux espaces verts existants. Ils permettent ainsi de renforcer les accès au fleuve pour la population. Les bassins de rétention, les voies d'écoulement des eaux en cas d'inondation doivent aussi être considérés au regard de ces aspects naturels.



**Structures en peigne de verdure : limites urbaines et accès à la rivière.**



**Scénarios de développement des zones inondables et typologie d'habitat :**



**IV/ Le Fleuve comme colonne vertébrale :**

Élément structurant de notre entité, le fleuve doit être rendu plus accessible. Il s'agit là du principal espace public et d'aucun ne saurait douter de son caractère agréable. Aujourd'hui notre entité n'est pas autant tournée vers le fleuve qu'elle le pourrait, et il apparaît plus comme un obstacle naturel que comme le lien qu'il pourrait jouer. Traditionnellement les deux rives se sont développées indépendamment et on peut regretter aujourd'hui par exemple que la rive gauche de la Seine en face de Conflans soit aussi peu développée ou aménagée.

Il s'agit donc d'une part, d'améliorer les accès à la rivière, mais aussi les moyens de traverser celle-ci. Nos études ont montré qu'il existe quelques points de traverse satisfaisants là où la plupart des endroits se caractérisent au contraire par un manque crucial de liens de part et d'autre du Fleuve. Le développement du fleuve se fait pour le mieux, lorsqu'il active les deux rives, sur le même modèle qu'une rue. Les ponts agissent comme des éléments majeurs pour palier à ce manque d'accès en reliant ou bien deux environnements urbains ou bien une ville et un espace vert. Afin de combler les manques qui existent aujourd'hui, nous proposons la construction de trois nouveaux ponts. Ces ponts caractérisés par leurs emplacements stratégiques trouvent toute leur logique au sein d'une agglomération unifiée et fonctionnant avec des interactions croissantes. Nous vous les présentons ici dans l'ordre d'importance :

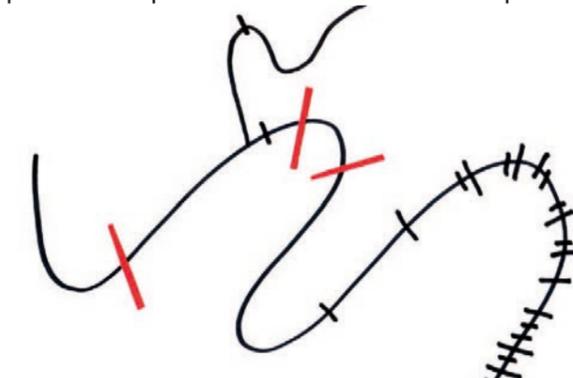
**Le premier Pont** joint Conflans (depuis l'actuel Musée de la batellerie) à l'A104 et la N184 sur la rive gauche de la Seine. Il permet à tous les automobilistes venant de l'Est de la ville ou de Herblay de rejoindre les grandes infrastructures urbaines sans avoir à traverser tout Conflans. Il permet en plus de rejoindre le port de plaisance ainsi que le parc que nous proposons face à Conflans entre la passerelle piétonne et le port de plaisance. Véritable repère urbain il doit jouer un rôle de lien entre les deux rives de la Seine mais également devenir un lieu de vie. Multimodal, il doit proposer 2x1 voie de circulation (Zone 30 km/h), mais aussi de grands trottoirs/terrasses favorables aux pique-niques (comme le pont des arts à Paris).

**Le deuxième** relie l'usine Renault et la ville d'Ablemont afin de favoriser le développement d'industries associées dans cette ville.

**Le troisième** doit permettre de relier Maisons-Laffitte et la forêt de Saint-Germain en Laye. Dans des développements futurs il permettra de rejoindre le Premier pont et donc les infrastructures de transport et urbaines de Conflans et Achères.

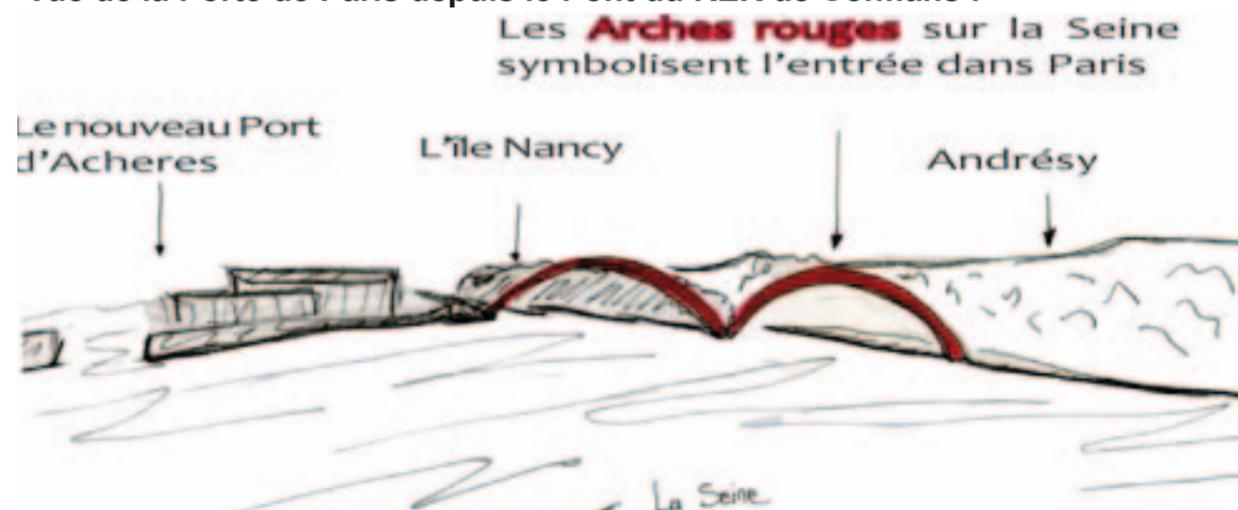


**Le Fleuve comme obstacle :** Les zones de non traversée (Chaque cercle représente 20min de marche depuis le centre d'un pont)

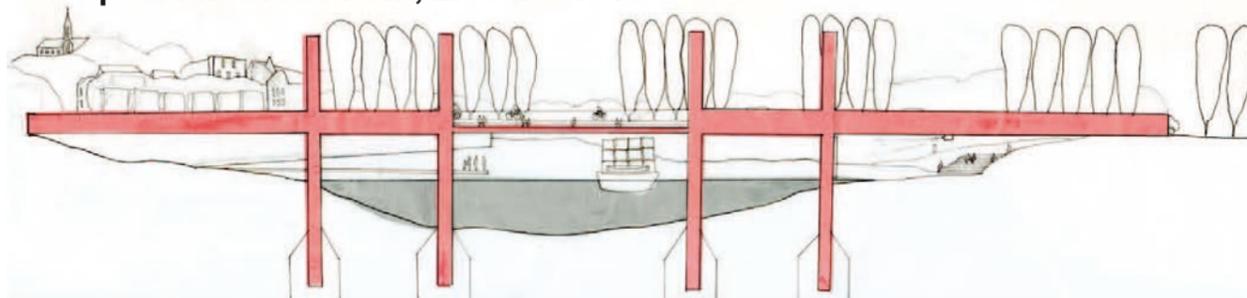


**Le Fleuve comme colonne vertébrale** avec des nouveaux ponts faisant les liens manquant.

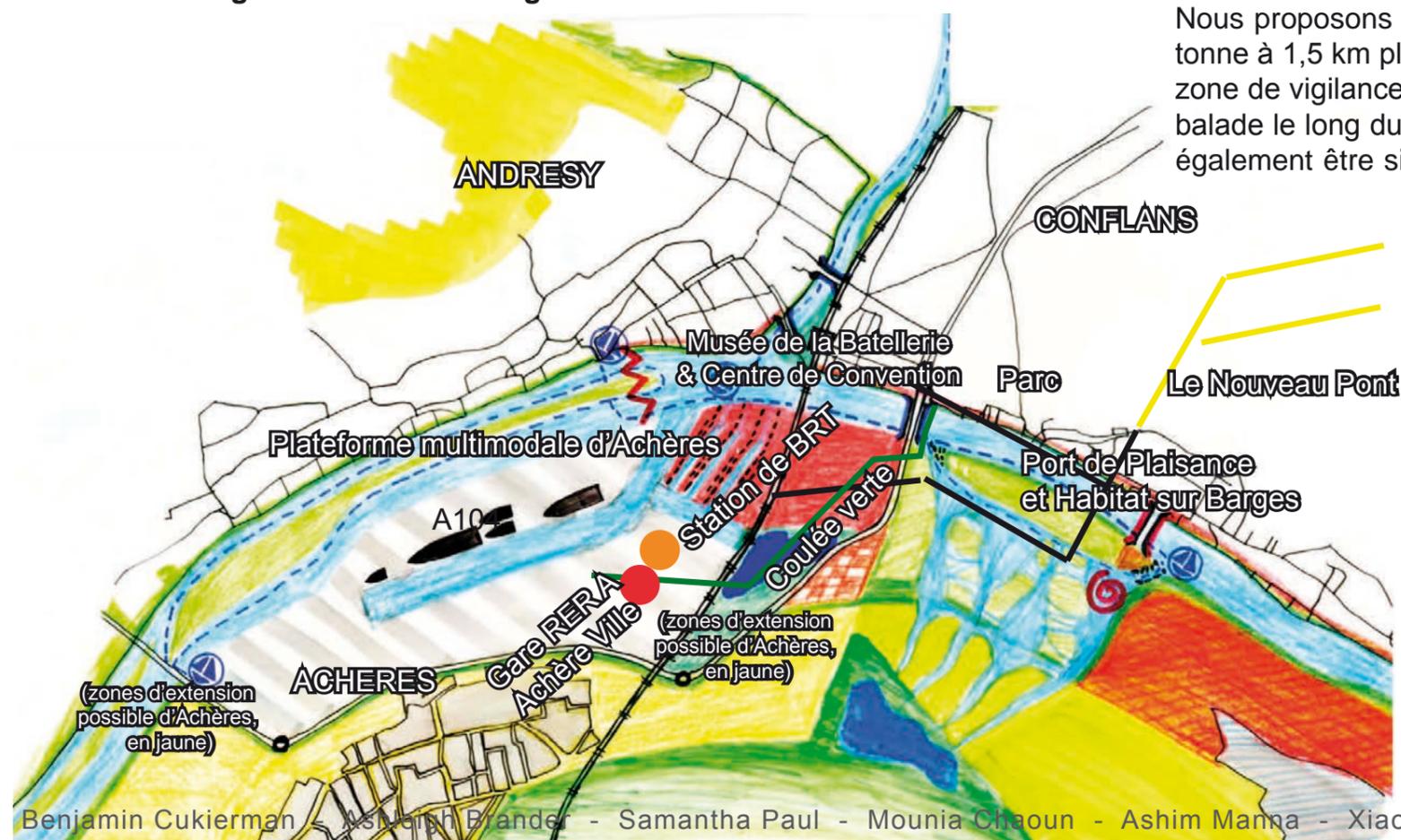
## Vue de la Porte de Paris depuis le Pont du RER de Conflans :



## Coupe du nouveau Pont, Lieu de vie :



## Une nouvelle organisation de la rive gauche de la Seine



## VI/ Repères urbains : le lien visuel

Au même titre que Cergy a largement utilisé l'axe historique de Paris afin de se créer une identité forte malgré sa courte histoire, les repères urbains qui peuvent jaloner les espaces publics de l'agglomération confluence nous apparaissent comme des éléments favorables au renforcement de l'entité. Ils permettent aux gens de s'orienter et de décrire leur environnement urbain au travers de quelques éléments visuels forts qui font sens.

1. La Porte de Paris : Depuis Le Havre ou le canal Seine Nord, la confluence symbolise la Porte de Paris. Aujourd'hui, au delà de la convergence des deux fleuves, rien ne permet de s'en rendre compte visuellement. Deux grandes arches « légères » reposant sur les deux berges de la Seine et sur l'extrémité nord de l'île Nancy pourraient être une vraie sculpture urbaine répondant au parc de l'île dédié au statues en été, et visible depuis toutes les points de vues de la confluence.

*Nota bene : aujourd'hui lorsque l'on passe en RER A sur la Seine au sud de la station Conflans fin d'oise, des murs nous empêchent d'avoir une quelconque vue de la confluence. En les rendant transparents, on développe un formidable point de vue... On aurait alors une vision imprenable des deux arches.*

2. L'axe Majeur : Puisqu'en face de Conflans l'axe Majeur croise le fleuve, il serait intéressant de le mettre en valeur via une sculpture dans le parc que nous proposons. Ailleurs, l'axe pourrait être signalé grâce à des médaillons incrustés dans les trottoirs (comme pour le méridien de Paris). Enfin la colonne de Cergy Saint Christophe devrait être munie à sa tête d'un faisceau lumineux qui la rendrait visible de très loin la nuit.

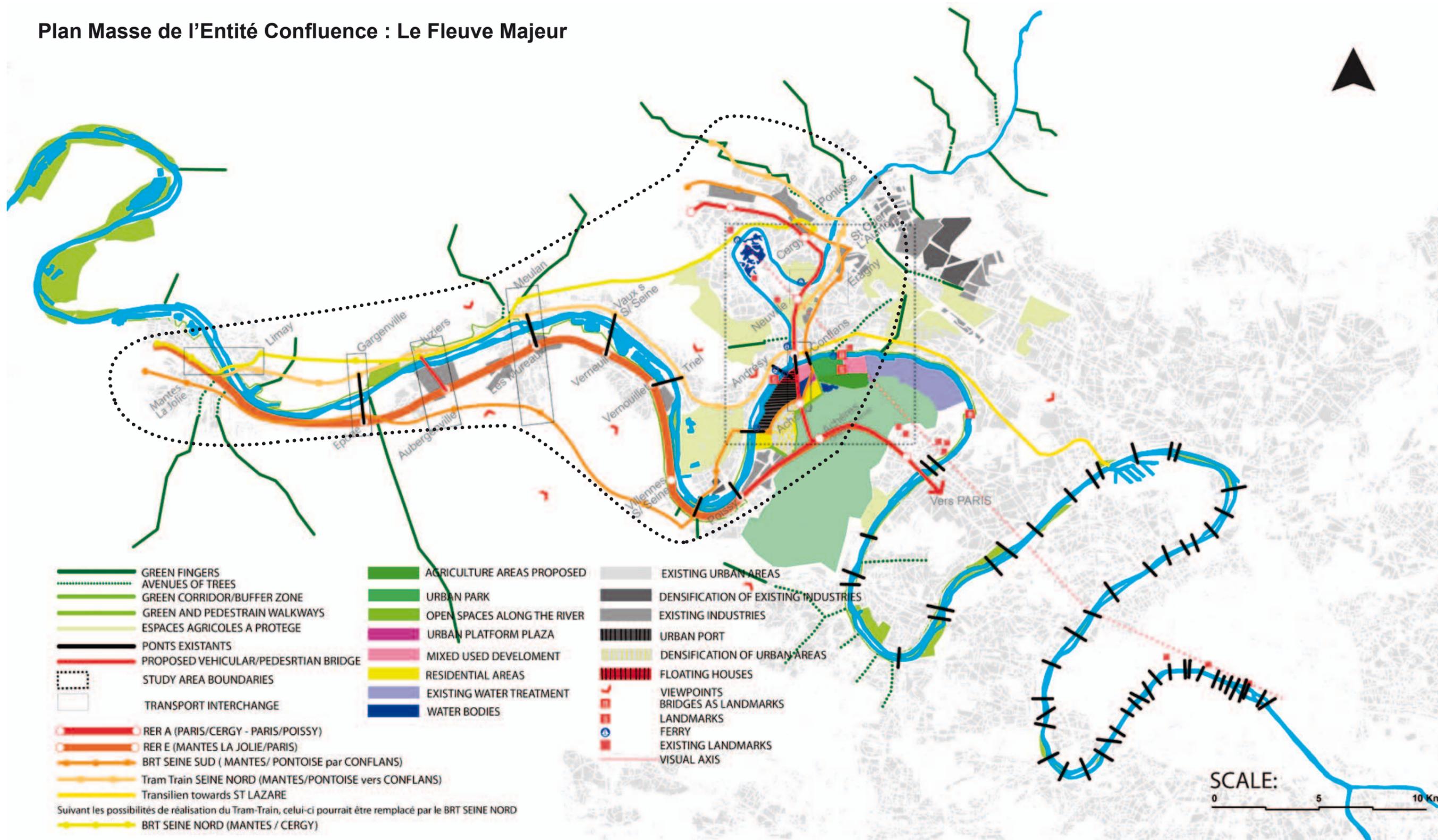
## VI/La Nouvelle organisation de la rive sud de la Seine :

Face à Conflans St Honorine, les terres sont polluées, et même si les travaux prochains à la station d'épuration ont pour vocation de réduire la taille de l'usine de traitement des eaux, elles resteront ni constructibles, ni agricoles pendant au moins 30 ans. Il faut donc aménager la berge en prenant compte tout ce que nous avons évoqué au long de ce document :

Le pont que nous préconisons relie Conflans à cette rive et au port de plaisance existant. Nous proposons alors de transformer le terrain séparant ce nouveau pont et la passerelle piétonne à 1,5 km plus à l'Ouest en un parc faisant face à Conflans. Inondable, il pourrait servir de zone de vigilance (zone 1) en cas de débordement des eaux. Il offrirait en outre une magnifique balade le long du fleuve permettant d'admirer la beauté de la vieille ville de Conflans. Il pourrait également être sillonné de canaux provenant du port de Plaisance et permettant ainsi l'accueil de nombreuses barges habitées, et offrir un habitat adapté et très bien relié à la ville de Conflans. Enfin une coulée verte permettrait de relier la Gare d'Achères au parc, et ainsi de rapprocher les deux villes qui partageraient cet espace commun.

Plus à l'Ouest, entre le Port et le Parc, l'endroit semble idéal pour accueillir le nouveau Musée de la Batellerie. Celui-ci bénéficierait d'une magnifique vue sur Conflans, sur la confluence et sur le nouveau port d'Achères. Cela favoriserait une meilleure insertion du port dans l'espace urbain, à la faveur d'un vrai port urbain. De grandes terrasses lui faisant face, permettraient aux visiteurs de goûter aux charmes des mouvements de containers, et valoriseraient l'espace portuaire. Desservi par le BRT, le RER, l'A104, la passerelle piétonne, le nouveau pont et la coulée verte, Il pourrait également accueillir des commerces et un centre de convention, qui prendraient compte bien-sûr des risques d'inondations. En positionnant le musée de la batellerie en zone inondable, les pouvoirs publics se doteraient d'un formidable moyen de communiquer sur les risques d'inondation afin de re-sensibiliser les populations avoisinantes.

# Plan Masse de l'Entité Confluence : Le Fleuve Majeur



En conclusion, comme le montre ce plan Masse, notre but est d'agir à chaque échelle afin de constituer une entité qui fait sens, autour du fleuve. Le renforcement de noeuds stratégiques, et la mise en valeur cohérente du territoire sont à la faveur des populations qui l'habitent et de leur qualité de vie, mais aussi du développement

économique en renforçant l'identité du territoire et donc son attractivité. En agissant par étapes et de manière concertée, les collectivités seraient plus à même de profiter des interactions qui sont les leurs, tout en valorisant l'espace naturel sur lequel elle se sont établies. L'ensemble de notre travail montre que pour faire partie intégrante du Grand

Paris comme pôle majeur de développement, le territoire de la confluence ne peut continuer à n'être seulement qu'une juxtaposition de villes. C'est en agissant stratégiquement sur le plan local, que l'on peut obtenir une identité sur le plan régional et national.



Photo Antoine PLANE

# Superb Suburb

S<sup>2</sup>

Name	Major	University	Nationality
Palmioli Andrea	Architecture	IUAV - Venice	Italy
Khater Sandra	Architecture	Art Academy - Beyrouth	Lebanon
Sonntag Benjamin	Architecture	Dresden Technical University	Germany
Malary Anne-Sophie	Landscape Design	Versailles Landscape School	France
Molina Arthur	Urban Planning	Federal University of Rio	Brasil
Tang Ge	Urban Planning	Barlett School of Planing	China



# DEMARCHE

1/ DEFINITION DU TERRITOIRE

"VIVRE LE LIT MAJEUR"

2/ DESTINATION

MACRO TO MICRO

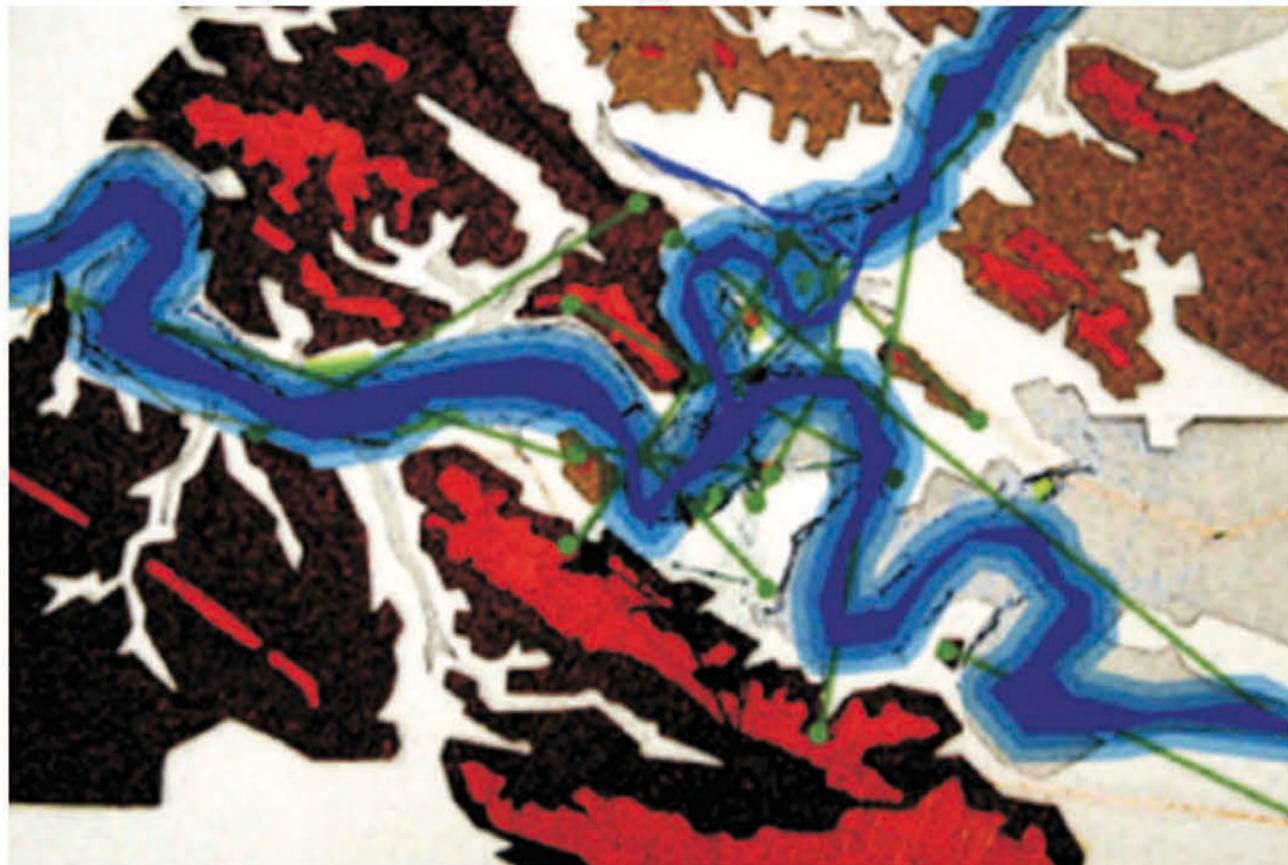
3/ LA STRATEGIE

4/ SCHEMAS CONCEPTUELS ET PROPOSITIONS

FUTUR DU LIT MAJEUR

## 1/ DEFINITION DU TERRITOIRE

### VIVRE LE LIT MAJEUR



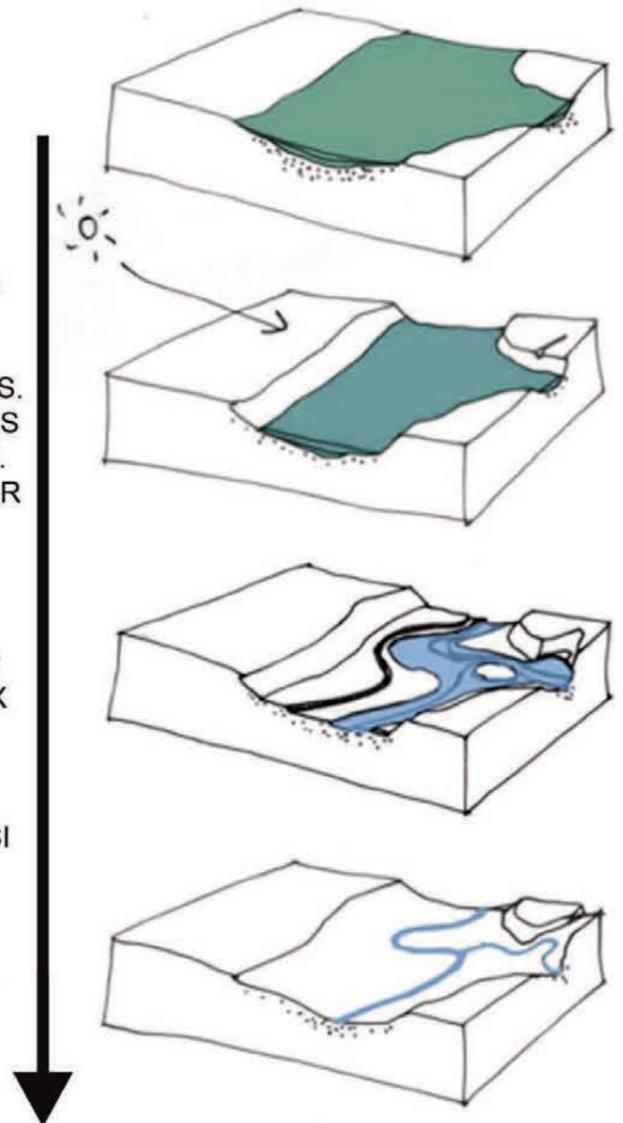
LE MOYEN DE RECONSIDERER CE TERRITOIRE DANS SON ENSEMBLE, EST DE COMPRENDRE D'ABORD LES ETAPES DE SA CONSTITUTION. LE RAPPORT QUE NOUS AVONS AVEC LE FLEUVE AUJOURD'HUI NE PEUT SE REDUIRE A LA SIMPLE QUESTION DU TRAITEMENT DES BERGES OU DE LA GESTION DES CRUES.

LE TERRITOIRE DU FLEUVE EST BIEN PLUS GRAND! DEPUIS LES PLATEAUX JUSQU'AU BORD DU FLEUVE C'EST LE LIT MAJEUR QUI EST L'ECHELLE APPROPRIEE ICI POUR INDIQUER DANS UN MEME ENSEMBLE COHERENT L'OISE ET LA SEINE.

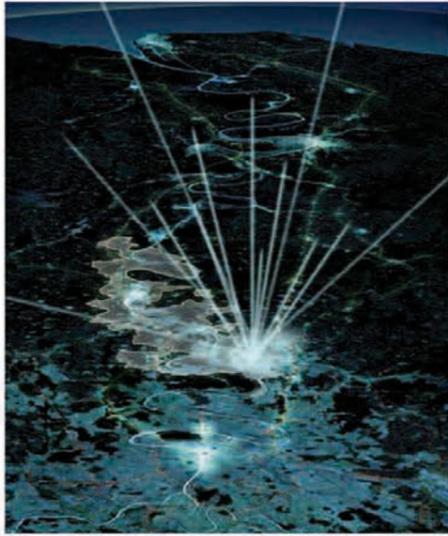
LE LIT MAJEUR EST COMPOSE DE **DIVERSES COUCHES SEDIMENTAIRES** QUI ONT TAPISSE LE FOND DE VALLEE APRES UNE GRANDE PERIODE DE GLACIATION IL YA 45 MILLIONS D'ANNEE ENVIRON. CES SEDIMENTS SE SONT AGGLOMERES DE MANIERE INFORME EN SUIVANT LE FLUX EMIS PAR LA FONTE DES GLACES. PETIT A PETIT, LA RIVIERE A CREUSE SON LIT, DESSINANT CES NOMBREUX MEANDRES QUI TEMOIGNENT DE LA RENCONTRE D'ELEMENTS ROCHEUX PLUS DURS. **LES DEPOTS SUCCESSIFS** FONT LE LIEN ENTRE LES HAUTS PLATEAUX ET LE LIT ACTUEL DE LA RIVIERE. CONFLANS, PAR EXEMPLE, S'EST POSITIONNEE SUR UNE DES PLUS EPAISSES COUCHES SEDIMENTAIRES QUI DONNERA PAR LA SUITE LA FORME DE LA CONFLUENCE.

LE FLEUVE DE CE FAIT, N'EST PLUS A CONSIDERER COMME UN OBSTACLE LINEAIRE, DELIMITANT DEUX RIVES, MAIS EST A COMPRENDRE DANS **LES MULTIPLES MOUVEMENTS QU'IL RECOUPE**. LE LIT MAJEUR EST AVANT TOUT **UN ESPACE VIVANT**, OU S'AGGLOMERENT TOUTES LES FORCES MAIS AUSSI LES FAIBLESSES D'UN TERRITOIRE.

AUJOURD'HUI, **LA MATIERE URBAINE PEUT ETRE CONSIDEREE COMME UN DE CES AGGLOMERATS**. COMMENT S'APPROPRIE-T-ELLE LE LIT MAJEUR ET QUELLE(S) IMPULSION(S) POUVONS-NOUS LUI DONNER POUR QU'ELLE EXPRIME LE MIEUX POSSIBLE SA RELATION AU TERRITOIRE?



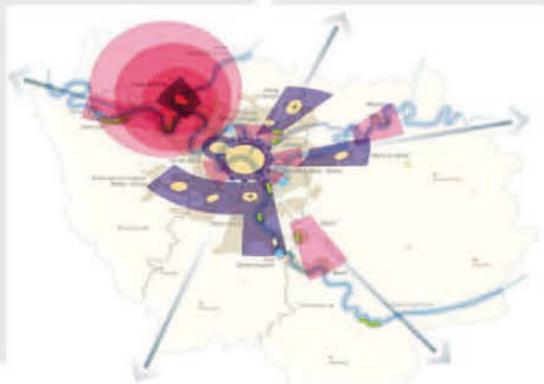
# 2/ DESTINATION DU TERRITOIRE /3/ LA STRATEGIE



NOUVELLE ECONOMIE DYNAMIQUE



PORTE DE PARIS



HOTSPOT DE GRAND PARIS

## 2/ DESTINATION DU TERRITOIRE

LA SEINE CARACTERISE LE TERRITOIRE DE L'ILE-DE-FRANCE. LA METROPOLE PARISIENNE S'EST D'AILLEURS INSTALLEE A LA CONFLUENCE DE PLUSIEURS AFFLUENTS, PARMIS EUX LA BIEVRE, LA MAME, ET L'OISE. SITUEE A 30 KILOMETRES DE LA CAPITALE, L'OISE REJOINT LA SEINE DANS **UN TERRITOIRE ENCORE TRES HETEROGENE**, OU LA POPULATION ET LES ACTIVITES SONT REPARTIES DE MANIERE INEGALE ET FRAGMENTEE.

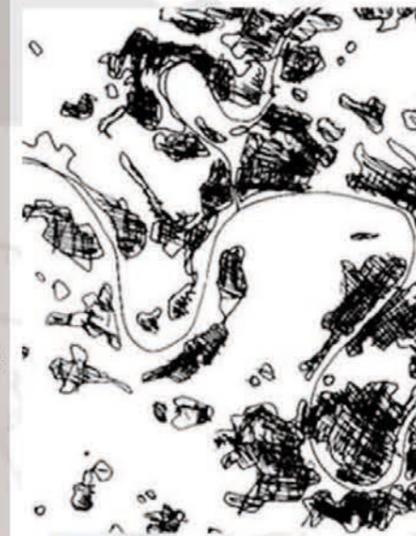
LA MORPHOLOGIE DE CE TERRITOIRE SE CARACTERISE PAR L'EMERGENCE DE GRANDS PLATEAUX D'UNE PART, ET D'UNE GRANDE PLAINE ALLUVIALE TRES EVASEE D'AUTRE PART, QUI S'ETALENT SUR UNE VINGTAINNE DE KILOMETRES ENVIRON. LES BOUCLES QUE FORMENT LA SEINE ET L'OISE, TEMOIGNENT DE LA MESURE DE CE PAYSAGE,, OU L'IMPLANTATION URBAINE MARQUE LES DIFFERENTS COTEAUX. **L'AMPLITUDE DE CETTE GEOGRAPHIE** EST A LA FOIS UN AVANTAGE, PUISQUE DE NOMBREUX POINTS DE VUE PERMETTENT DE LE BALAYER DU REGARD. MAIS C'EST AUSSI UN INCONVENIENT, PUISQUE LES TEMPS DE PARCOURS ENTRE LES DIVERS NOUVEAUX CENTRES URBAINS (COMME CERGY,ACHERES,POISSY, MANTES OU SAINT-GERMAIN) SONT TRES LONGS ET NECESSITENT DE LOURDES INFRASTRUCTURES.

DE CE FAIT, IL EST DIFFICILE DE TROUVER UNE REELLE COHERENCE DANS LA DISTRIBUTION TERRITORIALE. ON CONSTATE PAR EXEMPLE QUE LES GRANDS MOUVEMENTS PENDULAIRES (DOMICILE-TRAVAIL) SE SITUE PRINCIPALEMENT DE PART ET D'AUTRE DU FLEUVE, LES POSSIBILITES D'INTERACTIONS D'UNE RIVE A L'AUTRE RESTENT LIMITEES.

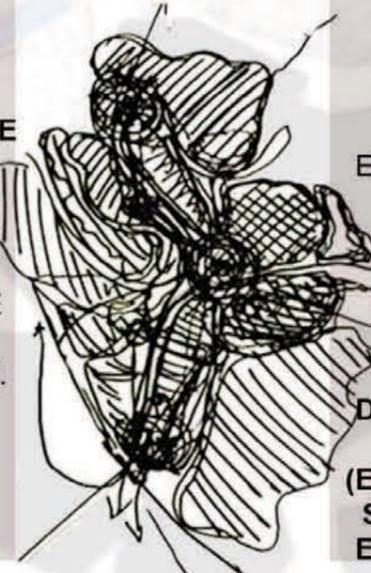
LE PROJET DE CANAL SEINE-NORD-EUROPE, EST ALORS UNE OPPORTUNITE POUR RECONSIDERER LES LIENS AUTOUR DE LA CONFLUENCE. CE PROJET D'AMPLEUR, PEUT REDONNER A CES LIEUX DE VIE, **UNE CONSISTANCE ECONOMIQUE CONSTITUANT UNE PORTE D'ENTREE DE LA CAPITALE.**

A L'ECHELLE PLUSA LOCALE, IL NOUS SEMBLE IMPORTANT DE CONSIDERER CE PROJET POUVANT IMPULSER DE NOUVELLES DYNAMIQUES DU **"VIVRE ENSEMBLE"** ET DONNER AINSI AUX COLLECTIVITES UNE RAISON D'AGIR CONJOINTEMENT.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET ECONOMIQUES ACTUELS DOIVENT PERMETTRE DE REORGANISER **UN TERRITOIRE PLUS DURABLE ET SOLIDAIRE, TOURNE VERITABLEMENT VERS SON FLEUVE.**

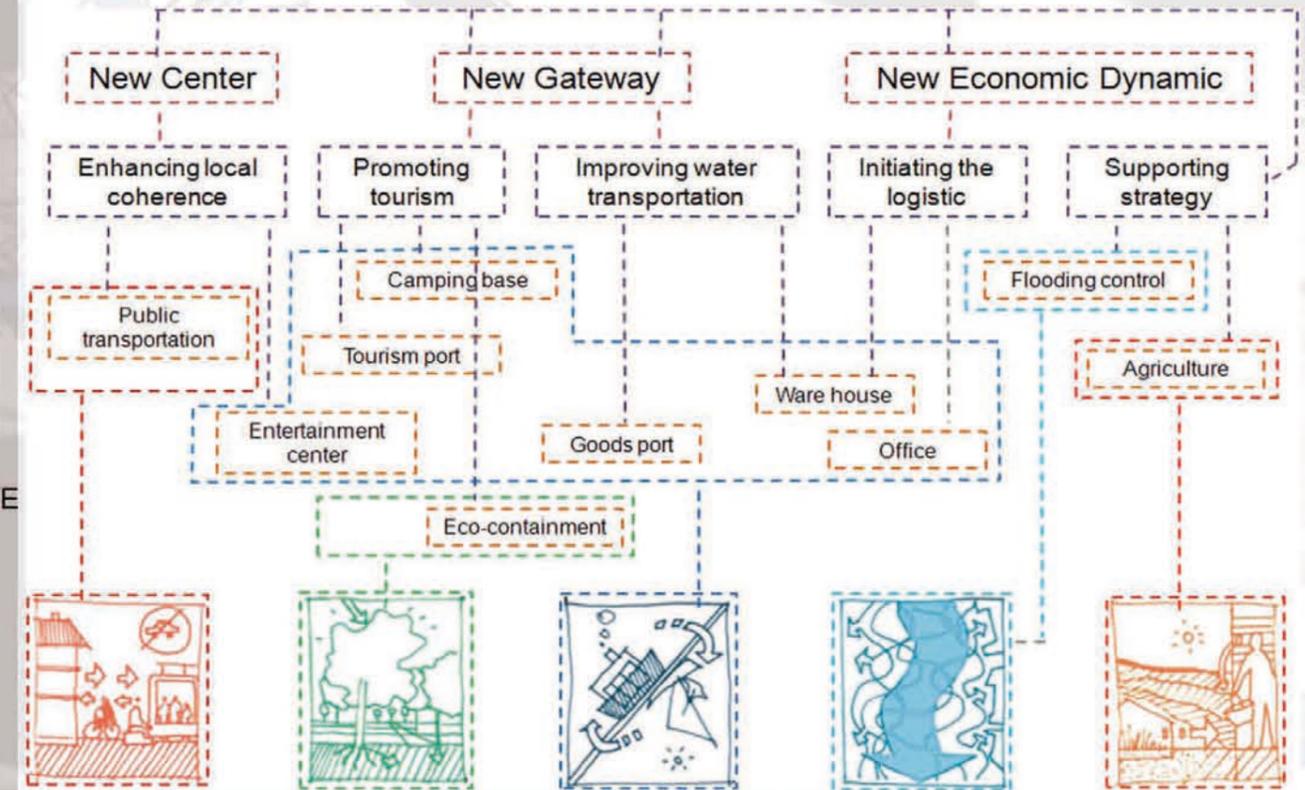


**AUJOURD'HUI: VILLE DEFRAGMENTEE** QUI S'INSTALLE DE PART ET D'AUTRE DU FLEUVE SANS PRENDRE APPUI SUR LE FLEUVE.



**NOTRE BUT: REORGANISER LE TERRITOIRE** EN REARTICULANT DIFFERENTS ELEMENTS POUR FORMER **UNE VILLE PLUS COMPACTE ET COHERENTE** DANS UN **SYSTEME DURABLE (ECONOMIQUEMENT, SOCIALEMENT ET ECOLOGIQUEMENT)**

## 3/ LA STRATEGIE



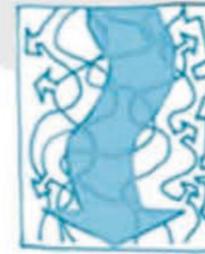
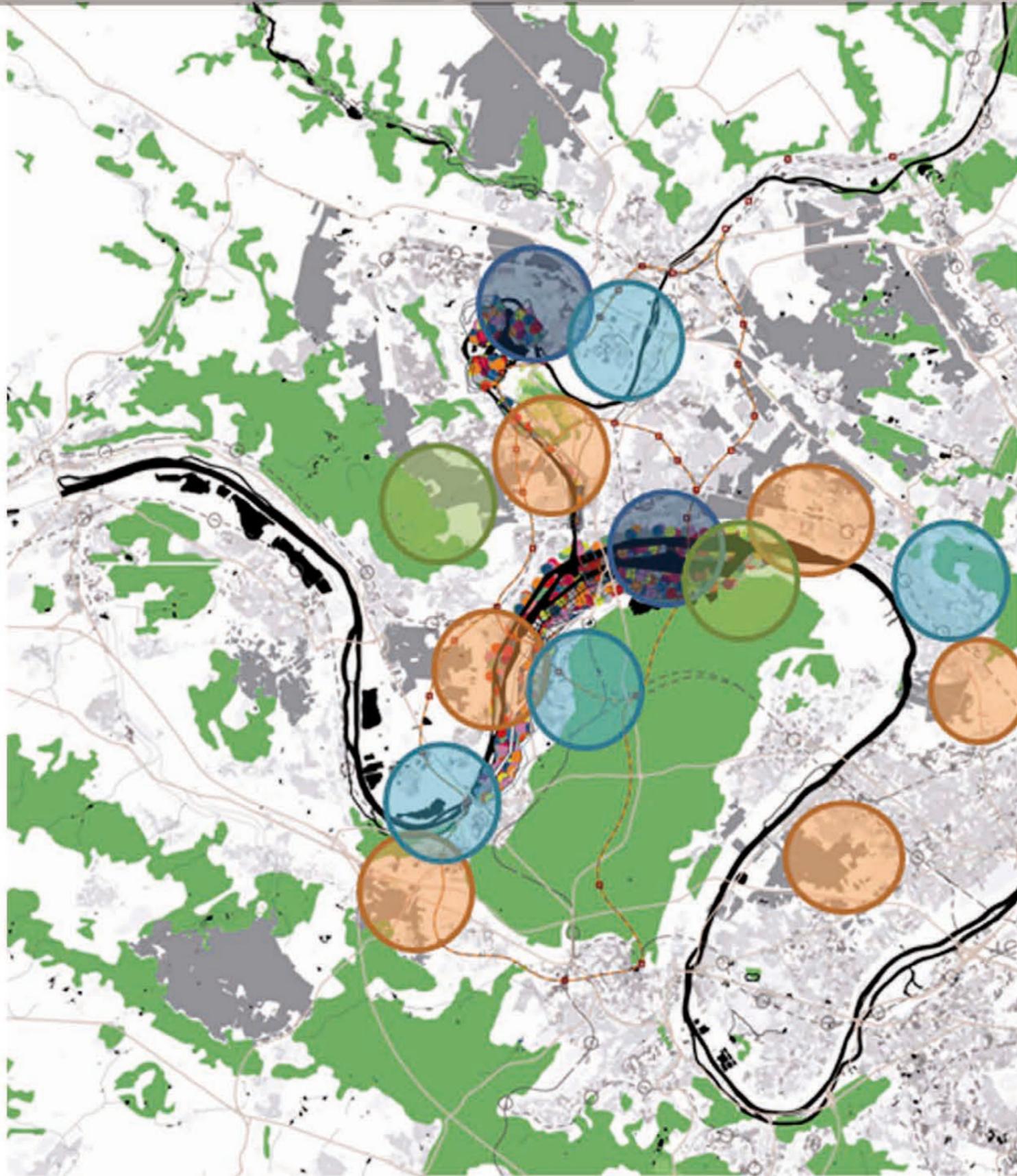
**STRATEGIE ECOLOGIQUE:** MAINTIEN DE L'ECOSYSTEME COMME GARANTISSANT UN BON CADRE DE VIE

**STRATEGIE ECONOMIQUE:** INITIER LA NOUVELLE ECONOMIE AVEC L'IDEE D'UNE BANLIEUE PROSPERE.

**STRATEGIE PAYSAGERE:** CREER LA NOUVELLE IDENTITE D'UNE VILLE DIFFERENTE DE PARIS

**STRATEGIE D'INFRASTRUCTURES:** AMELIORATION DE LA COHERENCE D'UN TERRITOIRE FRAGMENTE.

# 4/LE PLAN CONCEPTUEL



## LA DISTRIBUTION HYDROLOGIQUE

*LA GESTION, LES USAGES ET L'EXPRESSION DE L'EAU*



## LA CEINTURE VERTE

*L'ECOSYSTEME RELATIF A L'ECHELLE REGIONALE*



## L'AGRICULTURE DE PROXIMITE

*LA PRODUCTION LOCALE ET L'APPROVISIONNEMENT DES HABITANTS*



## LE TRANSPORT LOCAL

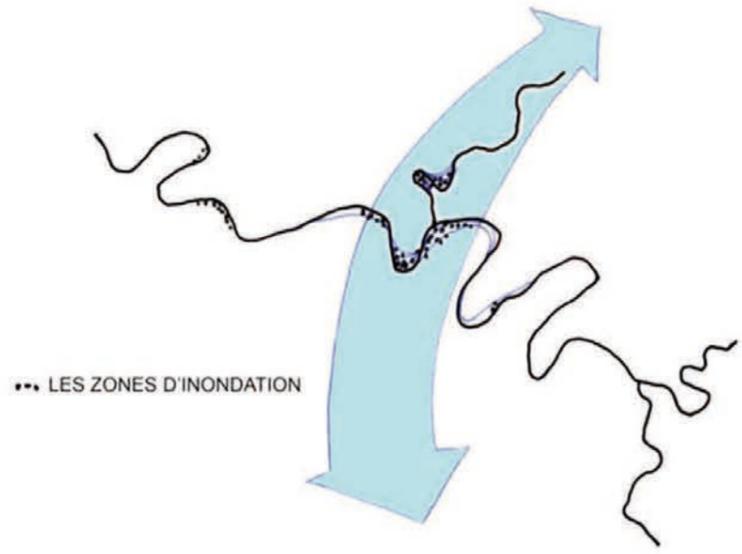
*LA REDUCTION D'EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE*



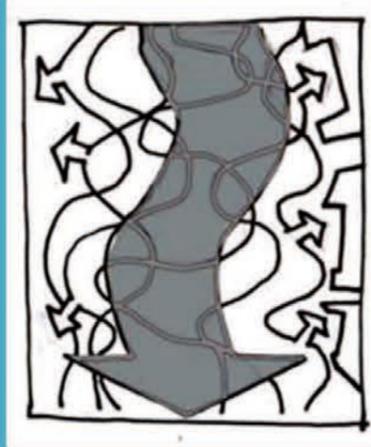
## L'ECONOMIE FLUVIALE

*LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LES ACTIVITES RECREATIVES.*

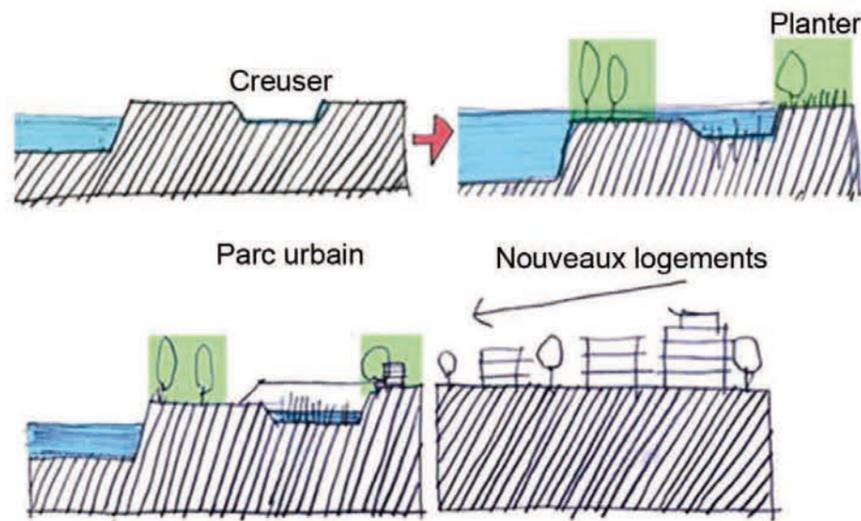
# 4/SCHEMAS CONCEPTUELS: HYDROLOGIE-FORET



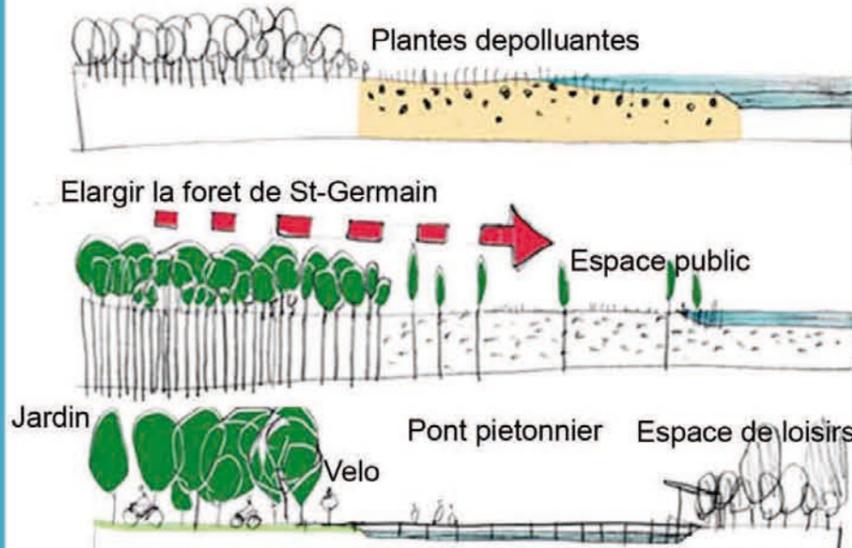
## FLOOD EXPRESSION



- SYSTEME D'INONDATION
- EXPRIMER LES MOUVEMENTS DU FLEUVE
- RETENIR L'EAU
- CONTROLLER LES INONDATIONS

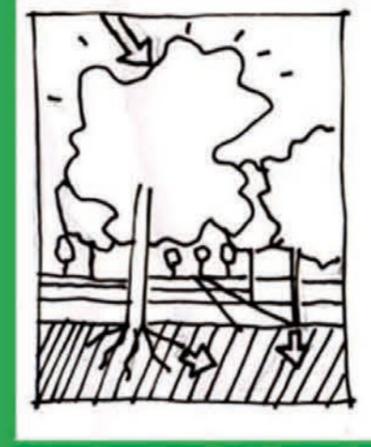


ZONES HUMIDES D'ACHERES



VUE SUR LE PORT DEPUIS LA FORET DE ST-GERMAIN

## LINKED FORESTS



- RELATION ENTRE L'EAU ET LE COUVERT VEGETAL
- AMELIORATION DE LA CEINTURE VERTE POUR LA REGION METROPOLITAINE PARISIENNE.
- RAISON ECONOMIQUE
- BIODIVERSITE

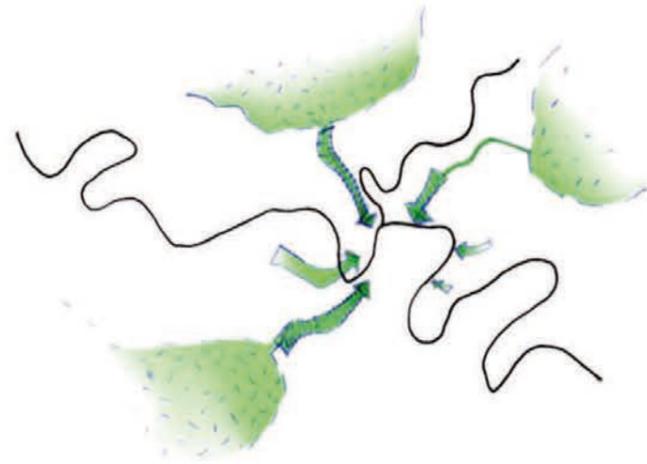


# 4/SCHEMAS CONCEPTUELS: AGRICULTURE-TRANSPORT

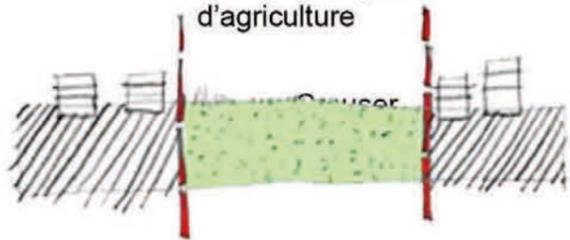
## LOCAL AGRICULTURE



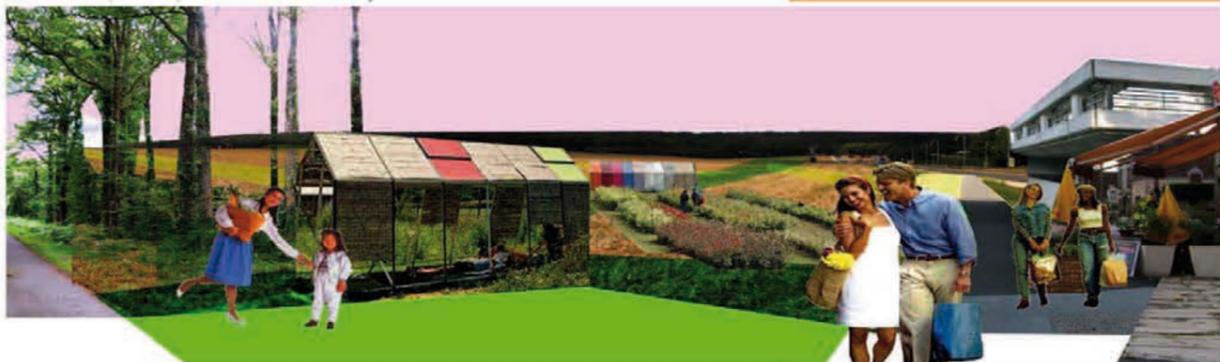
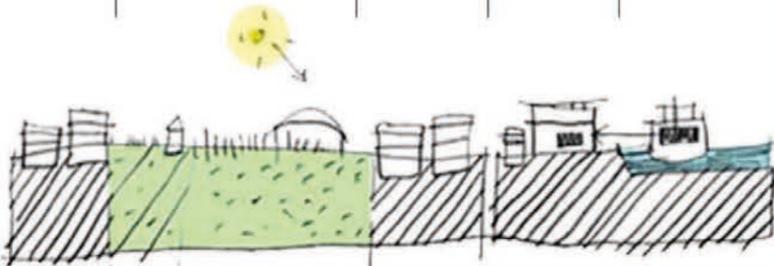
- PROXIMITE A LA VILLE
- SEPARER LES DIFFERENTS CENTRES URBAINS
- DEGAGER LA VUE SUR LES BERGES
- ECONOMIE LOCALE



Protéger l'espace d'agriculture



Maisons | Divided garden Green house | Maisons | Super marche | Conteneurs (aliments)



PERCEE AGRICOLE DE JOUY-LE-MOUTIER

## DOUBLE-RING TRANSPORTATION



- FACILITER LE TRANSPORT ENTRE TRAVAIL-DOMICILE
- RELIER LES ZONES D'ACTIVITE
- AUGMENTER LES ACCES POUR DES LIAISONS FUTURES.

- LA BOUCLE DESSERVANT LA PARTIE NORD, COMME POINT D'ORIGINE "NEUVILLE"
- LA BOUCLE DESSERVANT LA PARTIE SUD, COMME POINT D'ORIGINE "ACHERES"
- /// CENTRE ANIME, VIVANT, CREE PAR CES DEUX BOUCLES, A POTENTIEL D'INTERACTIONS.

LE RESEAU FERRE EST PLUTOT LINEAIRE ET CONVERGE VERS PARIS (RER...), MAIS IL YA MANQUE DE CONNECTION ENTRE LES DEUX PARTIES NORD/SUD. NOTRE PROPOSITION SERT A FORTIFIER CETTE CONNECTION A PARTIR DE DEUX POINTS (NEUVILLE/ACHERES), SITUES DANS LE LIT MAJEUR, DANS LA PARTIE BASSE, L'UN RELIE A LA SEINE, ET L'AUTRE AVEC L'OISE. ET DE CES POINTS, ILS PERMETTRONT LA RELATION AVEC LES POINTS PLUS HAUTS.



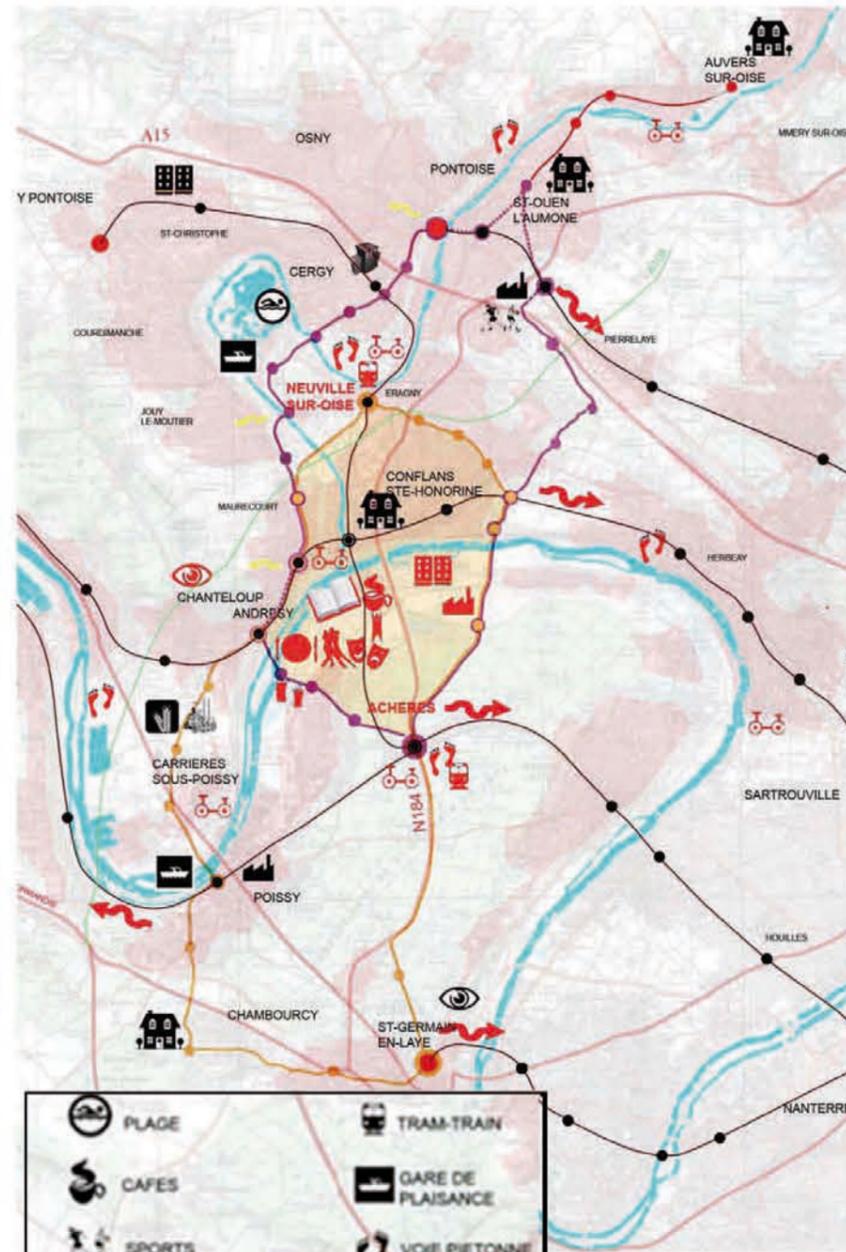
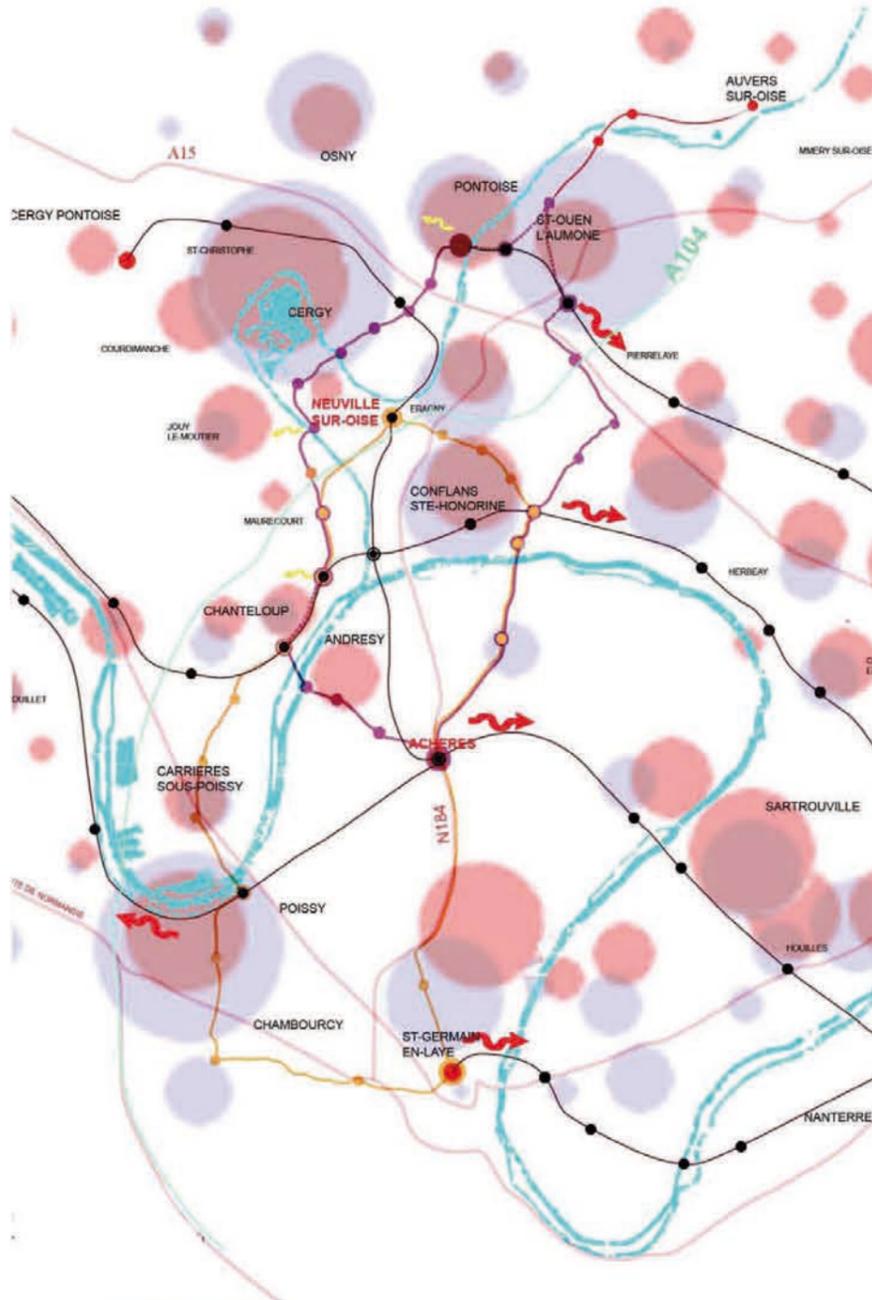
PLAN SCHEMATIQUE DES DEUX BOUCLES

D'OU ON POURRA FACILITER LE DEPLACEMENT ENTRE LES HABITANTS ET LEURS TRAVAUX, QUI SONT MAL DESSERVIS ENTRE CERGY..(NORD).ET POISSY...(SUD) ET VERS LES ZONES D'ACTIVITES MULTIPLES.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL



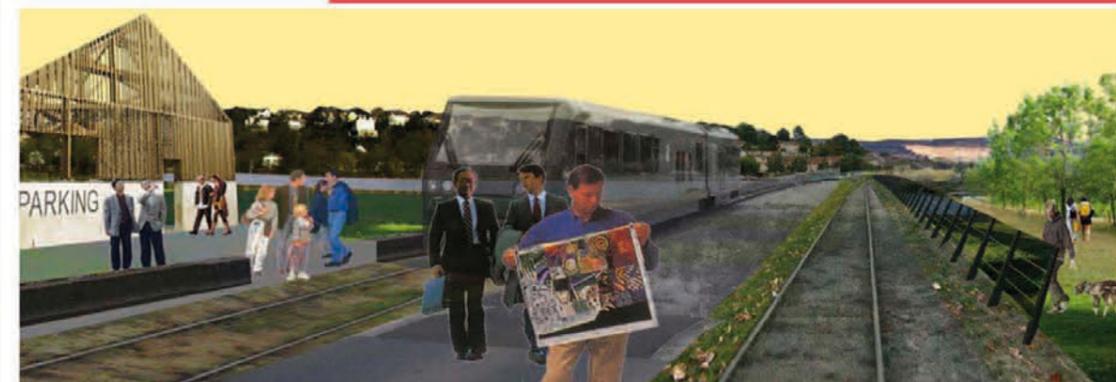
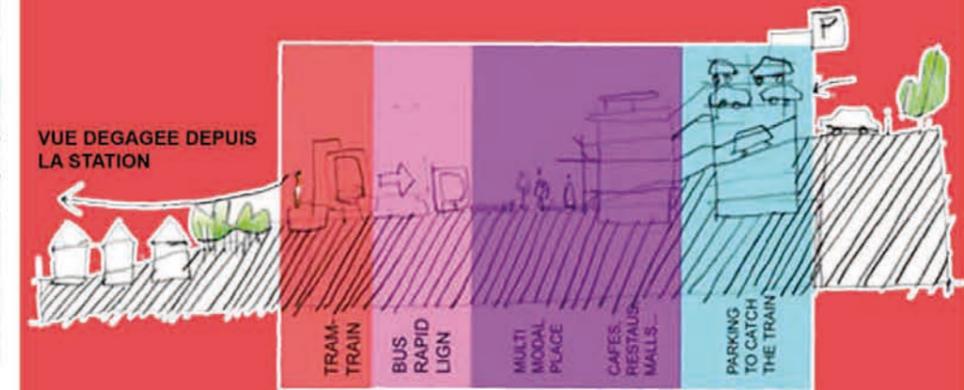
# 4/SCHEMAS CONECEPTUELS: TRANSPORT



- RER EXISTANTS
- TRAM-TRAIN CREE(BOUCLE D'ORIGINE "NEUVILLE" DESSERVANT LA PARTIE SUD)
- TRAM-TRAIN CREE( BOUCLE D'ORIGINE "ACHERES" DESSERVANT LA PARTIE NORD)
- RER PROLONGE
- - - TRAM-TRAIN, SUR UNE LIGNE EXISTANTE
- - - TRAM-TRAIN, SUR UNE LIGNE EXISTANTE
- AUTOROUTES EXISTANTES
- NOUVEAU TRACE DE L'AUTOROUTE A104
- ~ LIAISONS PAR TRAM-TRAIN ET RER AVEC PARIS ET MANTES-LA-JOLIE
- ~ BRT RELIANT L'INTERIEUR DES VILLES
- POPULATION
- EMPLOI

- |                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| ● PLAGE                 | ● TRAM-TRAIN        |
| ● CAFES                 | ● GARE DE PLAISANCE |
| ● SPORTS                | ● VOIE PIETONNE     |
| ● PLATEFORME DE LOISIRS | ● VOIE CYCLABLE     |
| ● AGRICULTURE           | ● EXISTANT          |
| ● RESIDENTIELS          | ● PROJET            |
| ● HABITATIONS MIXTES    | ● TOURISME          |
| ● INDUSTRIES            | ● CULTURE           |
| ● ADMINISTRATIF         | ● RESTAURANTS       |
| ● TERRASSES VUE AGRE    | ● COMMERCES         |
|                         | ● EVENEMENTIEL      |

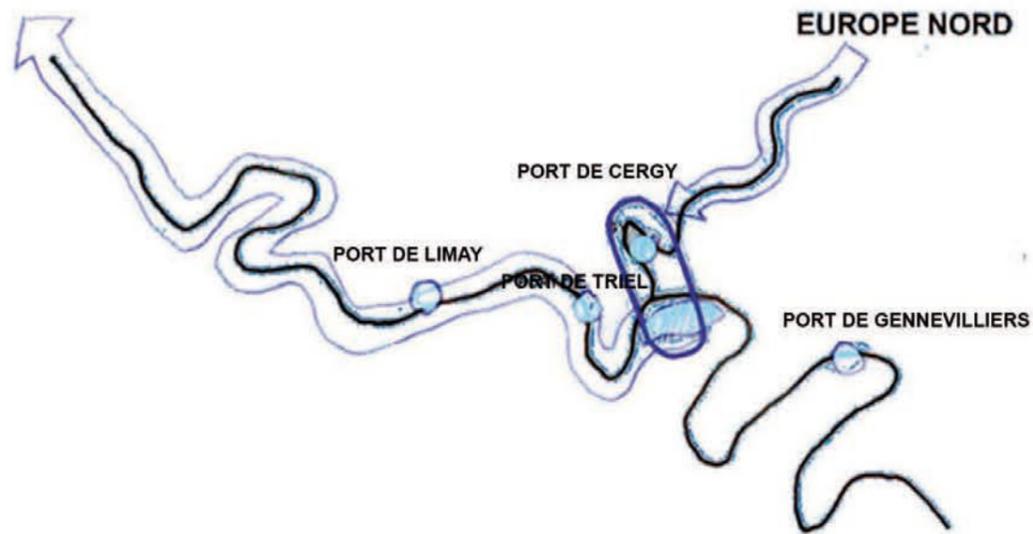
NOTRE PERIMETRE D'ETUDE SE SITUE DANS LA DERNIERE COURONNE URBAINE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE. IL EST DESSERVI NOTAMMENT PAR LES 4 STATIONS DE RER DU QUART NORD-OUEST DU RESEAU FRANCILIEN(PONTOISE-RERC, CERGY-LE-HAUT,POISSY,ST-GERMAIN-EN-LAYE-RERA). TOUS LES PRINCIPAUX RESEAUX CONVERGENT VERS LE CENTRE SANS REELLEMENT S'APPUYER SUR DES CARACTERISTIQUES GEOGRAPHIQUES LOCALES. POURTANT, IL EXISTE DEJA UNE VERITABLE DYNAMIQUE ECONOMIQUE (INDUSTRIES AUTOMOBILES NOTAMMENT) QUI POURRAIENT ETRE **MOTEUR D'UN REDEPLOIEMENT** DES TRANSPORTS EN LIEN AVEC LES AIRES RESIDENTIELLES. LE NOUVEAU SYSTEME DE TRANSPORT CREE EST UN MOYEN D'ECHAPPER A L'ATTRACTION PARISIENNE EN FAVORISANT LES EMPLOIS ET LES ACTIVITES LOCALES, TOUT EN AUGMENTANT LA POSSIBILITE D'INTERACTIONS D'UNE RIVE A L'AUTRE ET **FACILITANT LE DEPLACEMENT DES USAGERS** LE TRACE DE L'AUTOROUTE A104, QUI PERTURBAIT LA LECTURE DU TERRITOIRE, A ETE REPENSE DE FACON A CE QU'ELLE PUISSE **DESSERVIR CERTAINES ZONES D'HABITATION** TOUT EN SOULIGNANT LES BOUCLES DE ST-GERMAIN ET CHANTELOUP ET QU'ELLE TRAVERSE LES ESPACES AGRICOLES. ENFIN, L'INTERSECTION DES 2 BOUCLES CREERA **UN COEUR VIVANT** AVEC DE MULTIPLES POSSIBILITES D'INTERACTIONS, COMME L'EXEMPLE DU PORT MULTIMODAL D'ACHERES



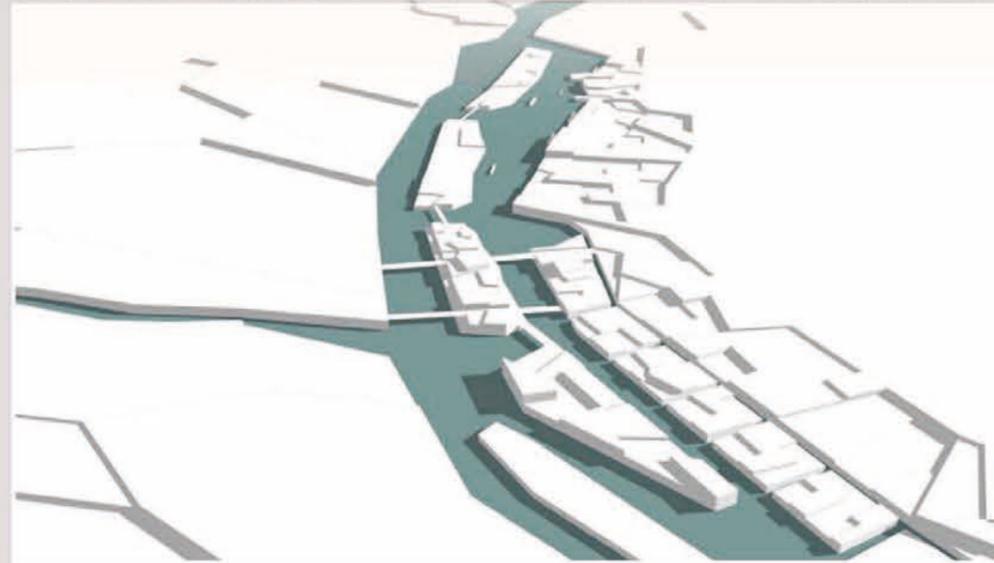
NOUVELLE STATION DE TRAM-TRAIN ENTRE ACHERES ET CONFLANS

# 4/ SCHEMAS CONCEPTUELS: PORT BIPOLAIRE

OCEAN ATLANTIQUE



## PORT BI-POLAIRE: LA BASE MULTIMODALE D'ACHERES



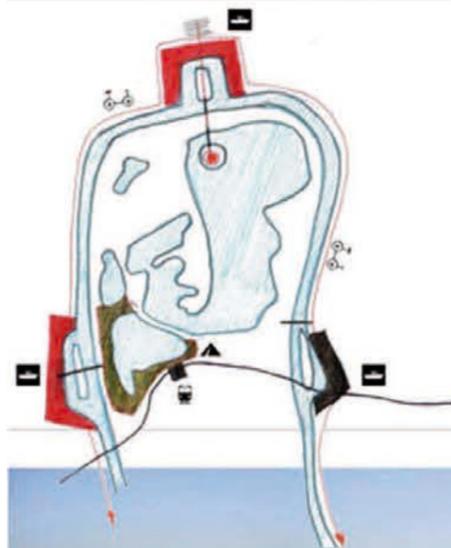
LES PHASES DE TRANSFORMATION



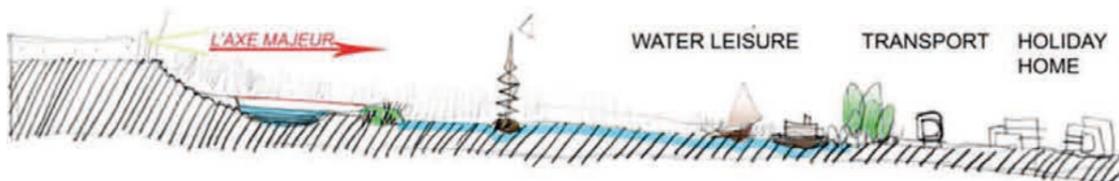
### OBJECTIFS ET EFFETS:

- NOUVEAU CARACTERE
- EXPRIMER LA TOPONYMIE
- COMPOSER UN SYSTEME INSULAIRE INSCRIT DANS LE RESEAU HYDROLOGIQUE.
- UTILISER LES PLANS D'EAU EXISTANTS POUR OPTIMISER LA VOIE D'EAU.
- CENTRE CULTUREL
- CENTRE D'AFFAIRES (ISLE DU BAC)

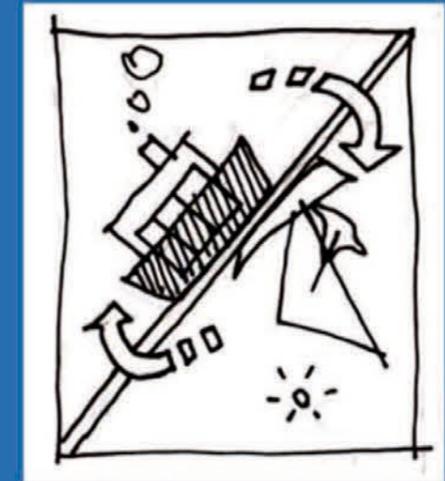
## PORT BI-POLAIRE: LA BASE DE PLAISANCE



- ▲ CAMPING, MAISONS DE VACANCES
- ↻ VOIES PIETONNES
- 🚊 TRAM-TRAIN
- 🚲 VOIE CYCLABLE
- 🚉 GARE DE PLAISANCE



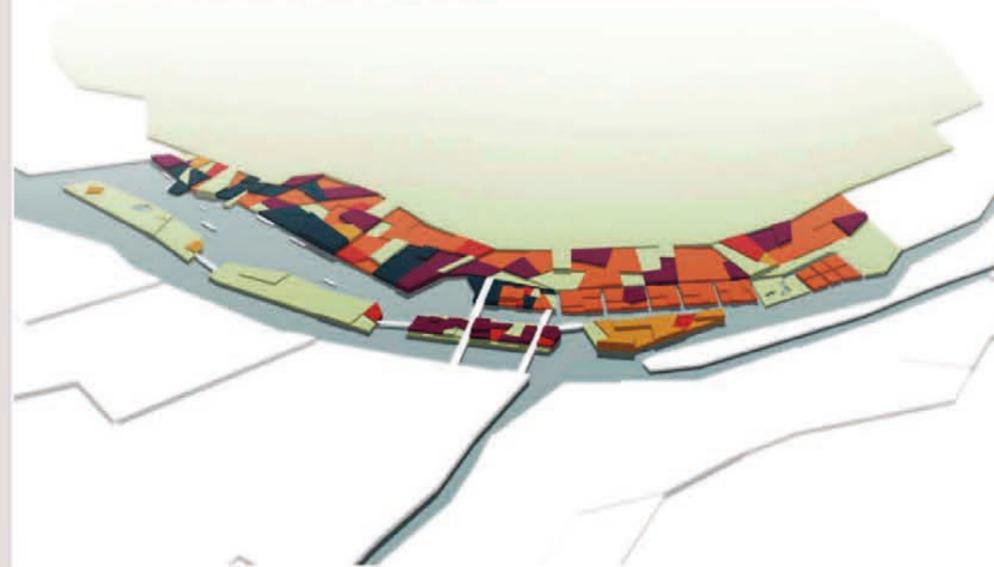
## BI-POLES PORT



- AUGMENTER LE TRAFFIC FLUVIAL
- PROPOSER DES POLES COMPLEMENTAIRES
- ⇒ ACTIVITES, ECONOMIE, ACCES PUBLIC ET PRIVE

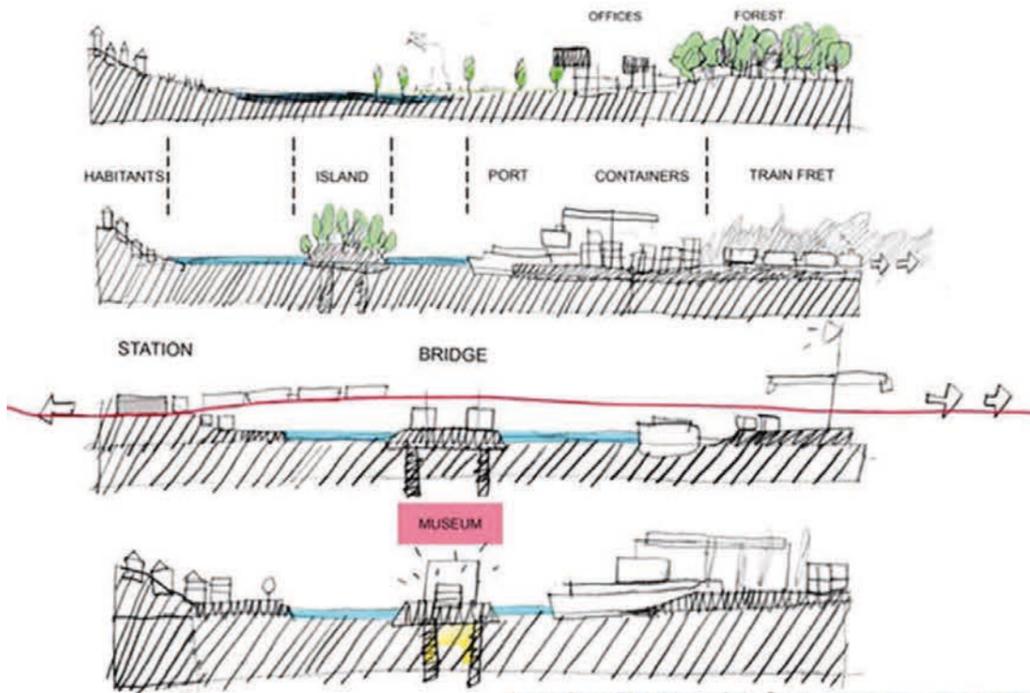
## UN PORT OUVERT SUR LA VILLE QUI RENFORCE LE LIEN AVEC L'EAU

- MAISONS
- FONCTIONS AU PORT
- ESPACES VERTS
- BUREAUX
- SERVICES
- CULTURE ET LOISIRS

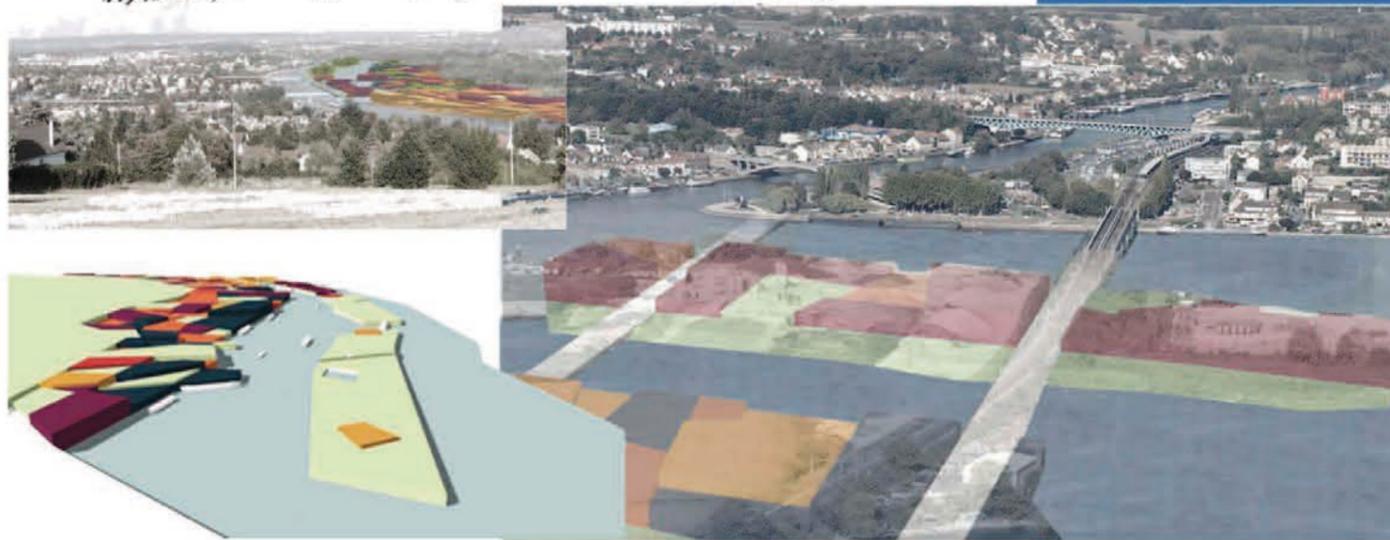
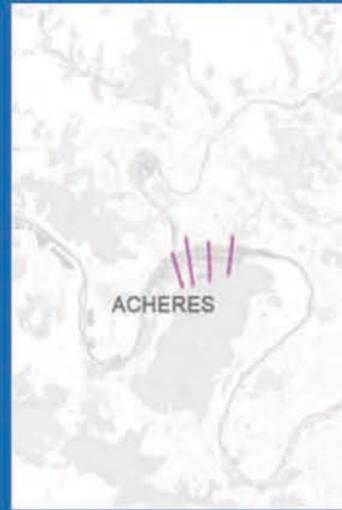


# 4/ SCHEMAS CONCEPTUELS: PORT BIPOLAIRE-TIME SCALE

## PORT BI-POLAIRE: LA BASE MULTIMODALE D'ACHERES



## BI-POLES PORT



VUE AERIENNE



LE PORT ACTEUR D'UNE CONNIVENCE URBAINE

## TIME SCALE

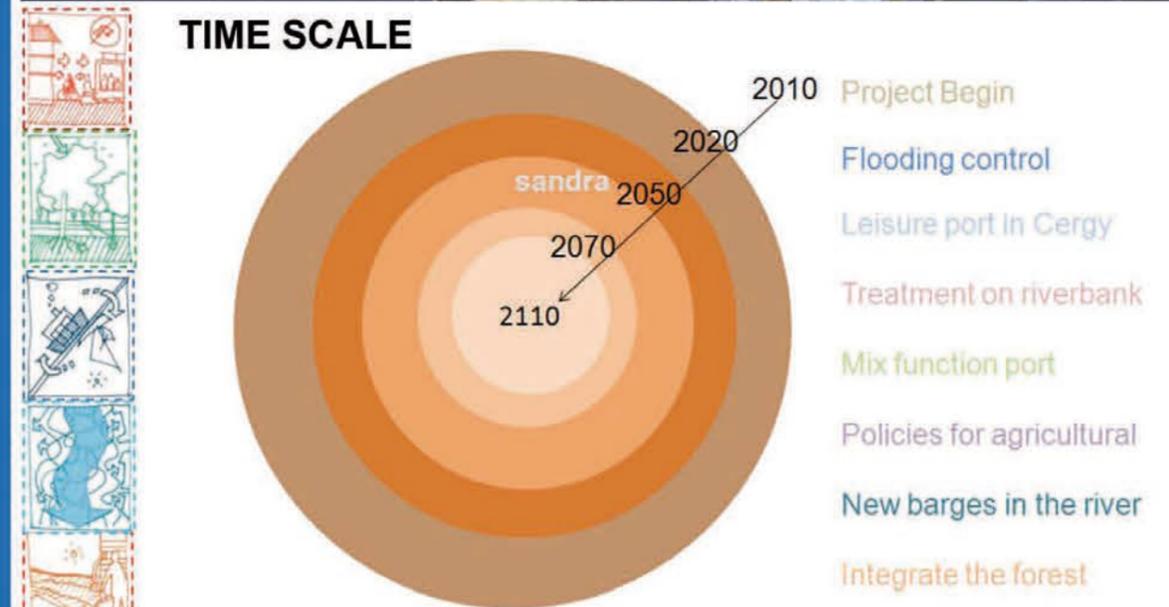


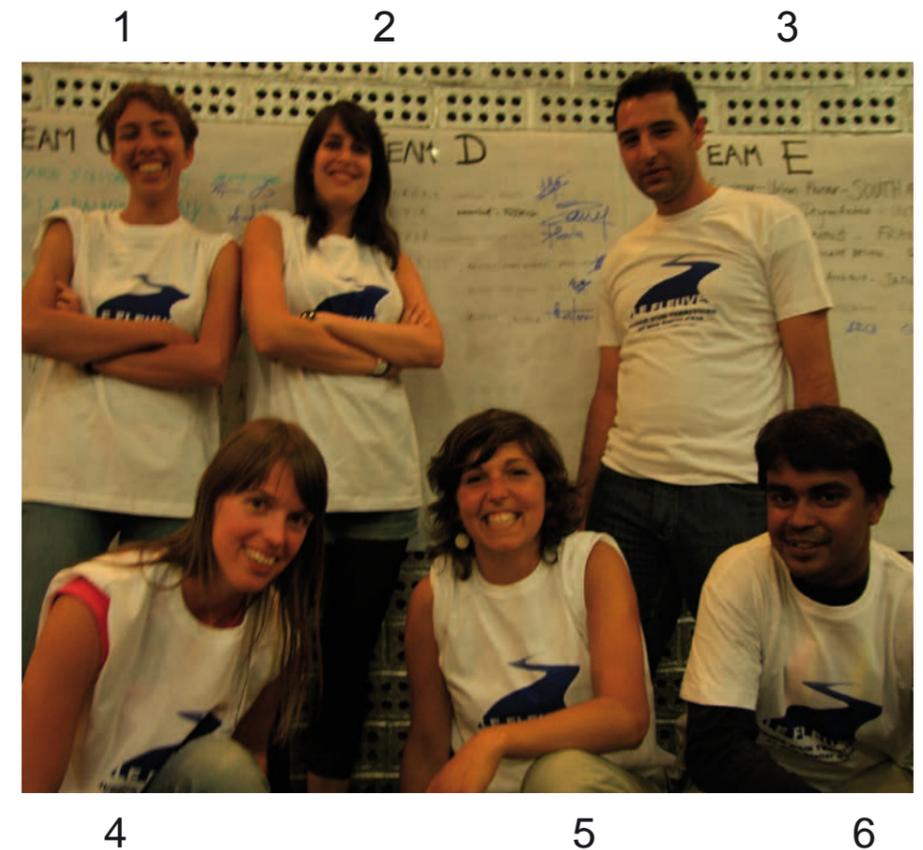


Photo Antoine PLANE

# Le grand pari du petit

## From the drop to the confluence

Name	Major	University	Nationality
Pessina Gloria	Architecture	Politecnical Institute of Milan	Italy
Jarny Olivia	Economy	ESSEC MBA	France
Ferradi Rostom	Architecture	ENSA Algier	Algeria
Putseys Isabelle	Urban Planning	Catholic University of Leuven	Belgium
Jocteur Lorène	Urbanplanning	Versailles Landscape School	France
Choudhuri Piyas	Urban Design	CEPT - Ahmadabad	India



**From the drop to the confluence.  
L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes**

Au cours des cinquante dernières années, le territoire de la confluence Seine-Oise a été investi par de grands projets d'infrastructures et d'équipements imposés par Paris : station d'épuration d'Achères, ville nouvelle de Cergy-Pontoise... Ces éléments ont transformé ce territoire agricole qu'admiraient les impressionnistes, composé du Vexin et des vallées de la Seine et de l'Oise. Aujourd'hui, si ce territoire a perdu son identité, il conserve sa position stratégique. De fait, la confluence Seine-Oise est de nouveau concernée par différents projets de grande envergure : nouvelles infrastructures (A104, TGV), projets d'aménagement (port d'Achères, OIN Seine Aval, Grand Paris), interventions à l'échelle européenne (Canal Seine-Nord)... Au lieu de les subir, elle doit au contraire en tirer avantage afin de construire un projet global de territoire porteur d'une nouvelle identité.



**Approche**

Tandis que l'étude des données économiques et sociales nous renvoie l'image d'un territoire fragmenté, l'analyse topographique nous montre elle un territoire cohérent, fortement caractérisé par le relief de l'Hautil. Ce plateau est à l'origine de la confluence, puisqu'il force l'Oise à faire une dernière boucle avant de rejoindre la Seine (1). L'Hautil est également le point d'articulation de deux systèmes fluviaux : Le bassin de l'Oise est formé de vallées étroites (talwegs), dont la pente favorise le ruissellement; la Seine dessine quant à elle une large plaine alluviale, composée de zones humides et de zones inondables témoins de son lit majeur, où l'eau s'infiltré.

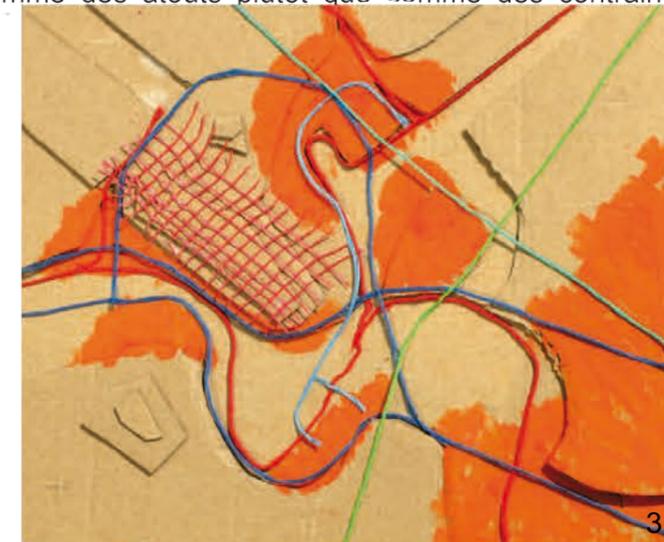
L'Hautil collecte l'eau aux points hauts pour la libérer sous forme de sources à la cote 125. De là partent des talwegs qui rejoignent la Seine à l'adret et tandis que d'autres rejoignent l'Oise à l'ubac en de nombreuses confluences. Ce massif est la limite entre le bassin versant de l'Oise et celui de la Seine. Le rôle déterminant de l'Hautil sur les formes que prend l'eau le place naturellement au centre de notre projet.

L'Hautil est le point de basculement entre deux occupations du sol différentes : le Vexin au nord ouest, la poussée de l'agglomération parisienne au sud est. Le plateau, recouvert de pâturages jusqu'au milieu du 19ème siècle, puis largement exploité pour son sol riche en gypse, est aujourd'hui une forêt jeune et riche en espèces animales et végétales. Une grande partie de ses 1420 ha est malheureusement inaccessible du fait des risques d'effondrements liés aux anciennes carrières.

Le plateau est enfin entouré de trois bassins de vie et d'emploi aux caractéristiques économiques et sociales bien distinctes : Cergy-Pontoise, Achères-Poissy et Meulan-Les Mureaux.

**Concept**

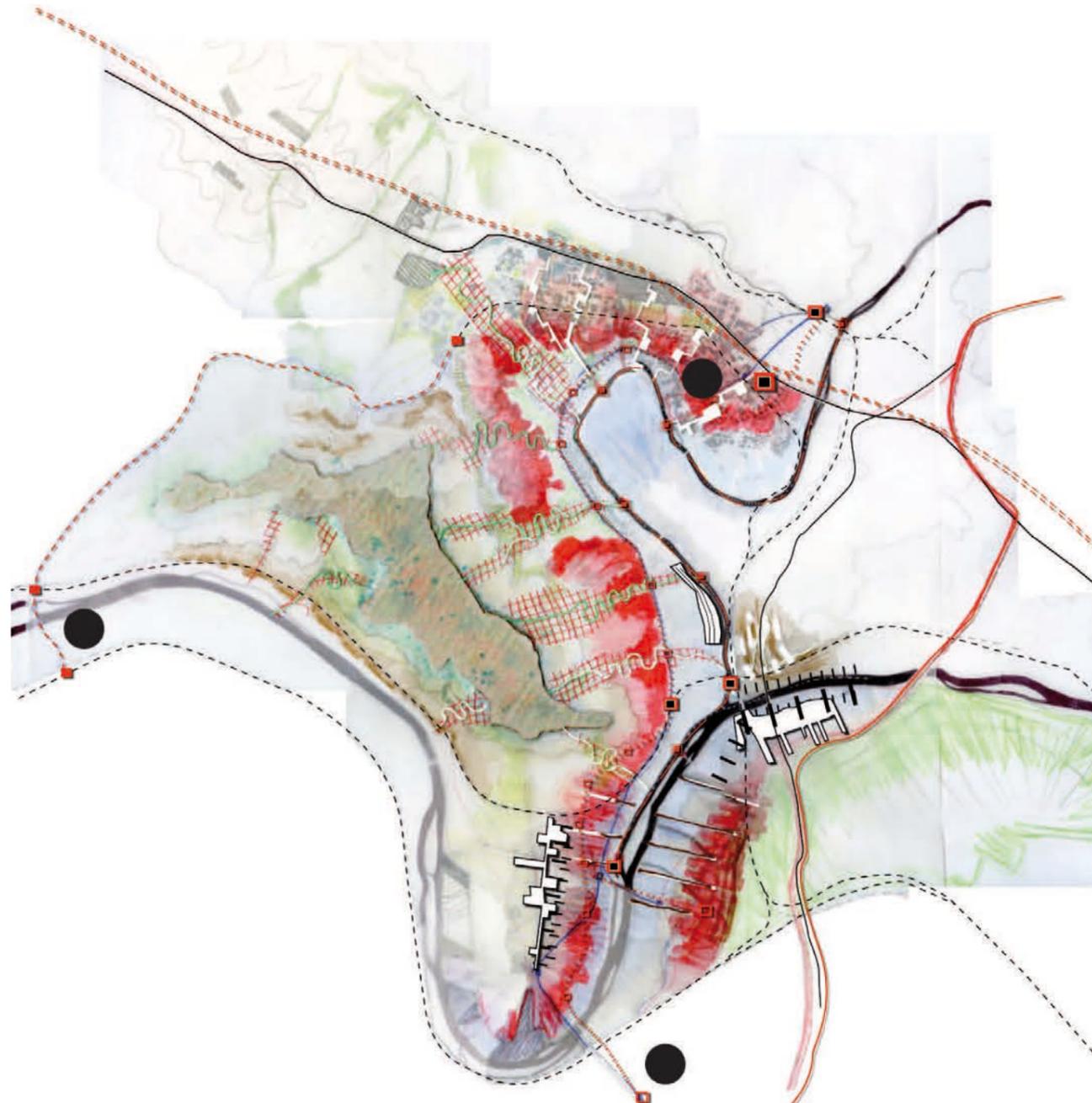
Nous considérons l'Hautil comme la colonne vertébrale du territoire et fondons notre projet sur la relation entre le plateau et la plaine alluviale. En renforçant le dialogue entre l'eau (cours d'eau et talwegs, zones inondables, zones humides) et le territoire de l'Hautil (plateau, forêt, champs), nous souhaitons redonner une identité commune à ce territoire fragmenté et proposer un projet d'aménagement où les éléments naturels jouent un rôle majeur et sont vus comme des atouts plutôt que comme des contraintes (2).



Nous voulons préserver ces éléments naturels, mais aussi en faire des éléments forts visuellement et structurant l'urbanisation (3).

**From the drop to the confluence.  
L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes**

**Stratégie**

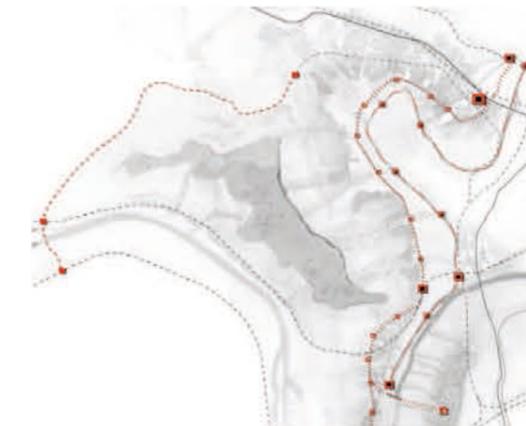


Le projet "From the drop to the confluence. L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes" tend à créer un territoire compact et durable, dans et vers lequel les déplacements locaux, pendulaires et touristiques sont faciles et rapides. Dans un tel territoire, la goutte d'eau n'est plus négligée mais revendiquée et retrouve sa présence dans les espaces naturels et urbanisés, ce qui réduit les risques d'inondations et permet de repenser le tissu urbain. Une telle restructuration du territoire entraîne également des économies d'énergie et un nouveau dynamisme économique. La confluence retrouve alors une identité forte et l'Hautil devient un point de repère pour le territoire.

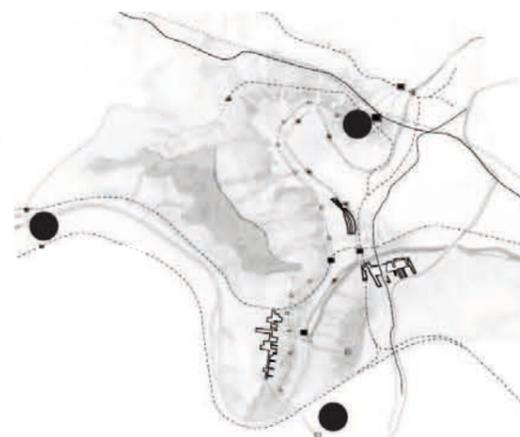


1. Surplombant la vallée, L'Hautil deviendra un parc reliant les habitants.

2. Il sera également la colonne vertébrale d'un système de transports en commun efficace.



3. Les talwegs seront des éléments structurants pour l'urbanisation. Cette idée que l'eau peut organiser le tissu urbain pourra être adaptée aux territoires de Cergy et de la plaine alluviale.



4. A une échelle plus large, l'Hautil sera l'articulation entre trois bassins de vie et d'activités existants et deux nouveaux projets d'aménagement, un éco-quartier et un port multifonctionnel.

**From the drop to the confluence.**  
**L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes**

**Mobilité**

Aujourd'hui, l'Hautil est plutôt vécu comme une contrainte à la mobilité et aux échanges entre les trois bassins de vie de Cergy-Pontoise, Achères-Poissy et Meulan-Les Mureaux. La diversité des opportunités d'emploi et des formes résidentielles de ces aires urbaines induit des flux domicile-travail importants qui se font aujourd'hui essentiellement en voiture. Afin de réduire l'usage de la voiture, de faciliter les échanges entre ces trois pôles et d'améliorer l'accès à l'Hautil, nous proposons un système de transport en commun combinant différentes vitesses, depuis les chemins piétonniers et les pistes cyclables jusqu'au TGV en passant par le transport fluvial, le tramway, le RER et l'autoroute.

Nous proposons de prolonger le **RER A** de Cergy-le-haut aux Mureaux via la vallée de l'Aubette. Les habitants des Mureaux pourront ainsi facilement aller travailler ou étudier à Cergy. La boucle est ainsi bouclée autour de l'Hautil. Le nouveau tronçon sera placé sur des talwegs et suivra la cote 75. Afin de ne pas entraîner de nouvelle urbanisation le long du tracé traversant le Vexin, nous prévoyons une seule station intermédiaire à Meulan, où la densification est envisageable.

Nous proposons de faire passer la future ligne de **TGV** Paris-Le Havre par Cergy-Préfecture : le tracé suit ainsi une ligne de crête, évitant d'engorger encore la vallée de la Seine. Cette ligne serait le déclencheur d'un nouveau développement pour l'agglomération, se trouvant alors à 10 minutes de Paris.

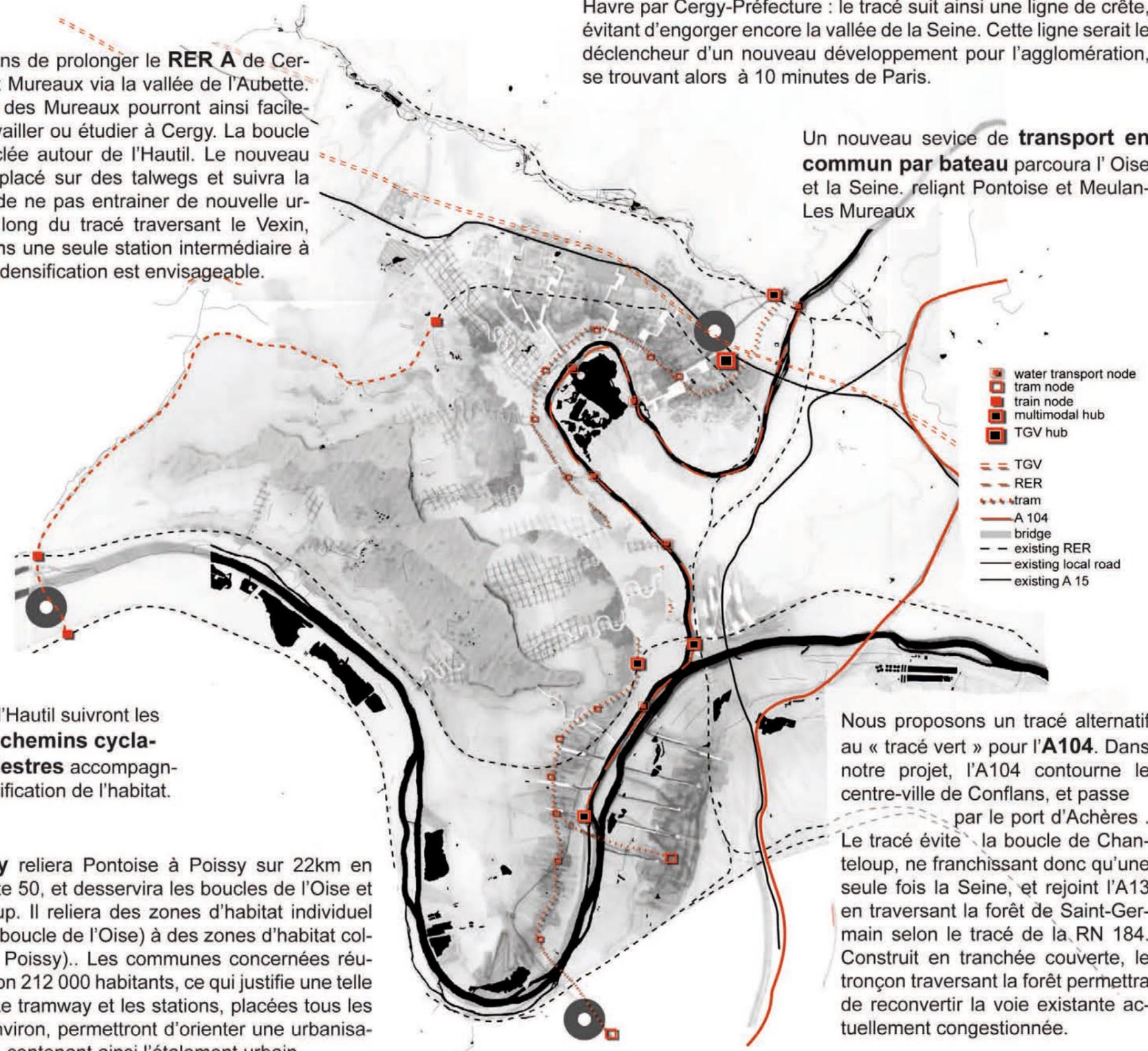
Un nouveau service de **transport en commun par bateau** parcourra l'Oise et la Seine, reliant Pontoise et Meulan-Les Mureaux

Transportation type	Speed	Frequency
	4-5 km/h	
	15-20 km/h	
	12-18 km/h	20-30 min
	11-20 km/h	6-8 min
	18-25 km/h	3 min
	40-60 km/h	10 min
	90-130 km/h	
	260-300 km/h	2/d

Les accès à l'Hautil suivront les talwegs; ces **chemins cyclables et pedestres** accompagneront la densification de l'habitat.

Un **tramway** reliera Pontoise à Poissy sur 22km en suivant la cote 50, et desservira les boucles de l'Oise et de Chanteloup. Il reliera des zones d'habitat individuel peu denses (boucle de l'Oise) à des zones d'habitat collectif (Cergy, Poissy).. Les communes concernées réunissent environ 212 000 habitants, ce qui justifie une telle installation. Le tramway et les stations, placées tous les kilomètres environ, permettront d'orienter une urbanisation nouvelle, contenant ainsi l'étalement urbain.

Nous proposons un tracé alternatif au « tracé vert » pour l'**A104**. Dans notre projet, l'A104 contourne le centre-ville de Conflans, et passe par le port d'Achères. Le tracé évite la boucle de Chanteloup, ne franchissant donc qu'une seule fois la Seine, et rejoint l'A13 en traversant la forêt de Saint-Germain selon le tracé de la RN 184. Construit en tranchée couverte, le tronçon traversant la forêt permettra de reconverter la voie existante actuellement congestionnée.



**From the drop to the confluence.**  
**L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes**

**Organisation du tissu urbain autour des talwegs**

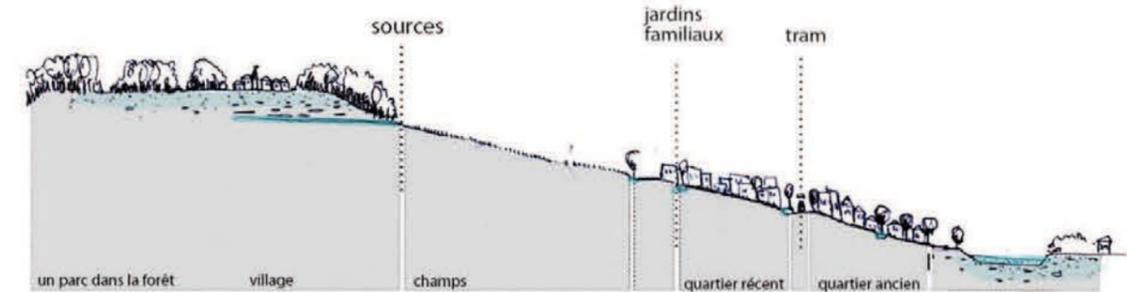
Nous proposons de souligner la présence des talwegs et des rus (souvent recouverts) en améliorant leur accessibilité et leur visibilité, de renforcer la présence de l'eau en la stockant dans le tissu urbain sous forme de différents espaces publics, et d'utiliser les nœuds de transport (la nouvelle gare TGV à Cergy, les arrêts de tramway) perpendiculaires à ces talwegs pour concentrer la densification.

Densifier autour des talwegs peut être une façon de répondre au problème du manque de logements en région parisienne sans provoquer d'étalement urbain supplémentaire.



Les rus deviendront des liens entre le bâti et le non bâti. Ils seront également des lignes d'orientation depuis l'Hautil vers l'Oise ; les confluences avec la rivière seront mises en valeur par des points de vue ou des espaces communs.

Nous avons élargi ce système en transposant ces concepts à Cergy; nous proposons ainsi de faire du boulevard du Port notamment un lien (alliant différents modes de transport et un couloir vert), entre le centre-ville et l'Oise.

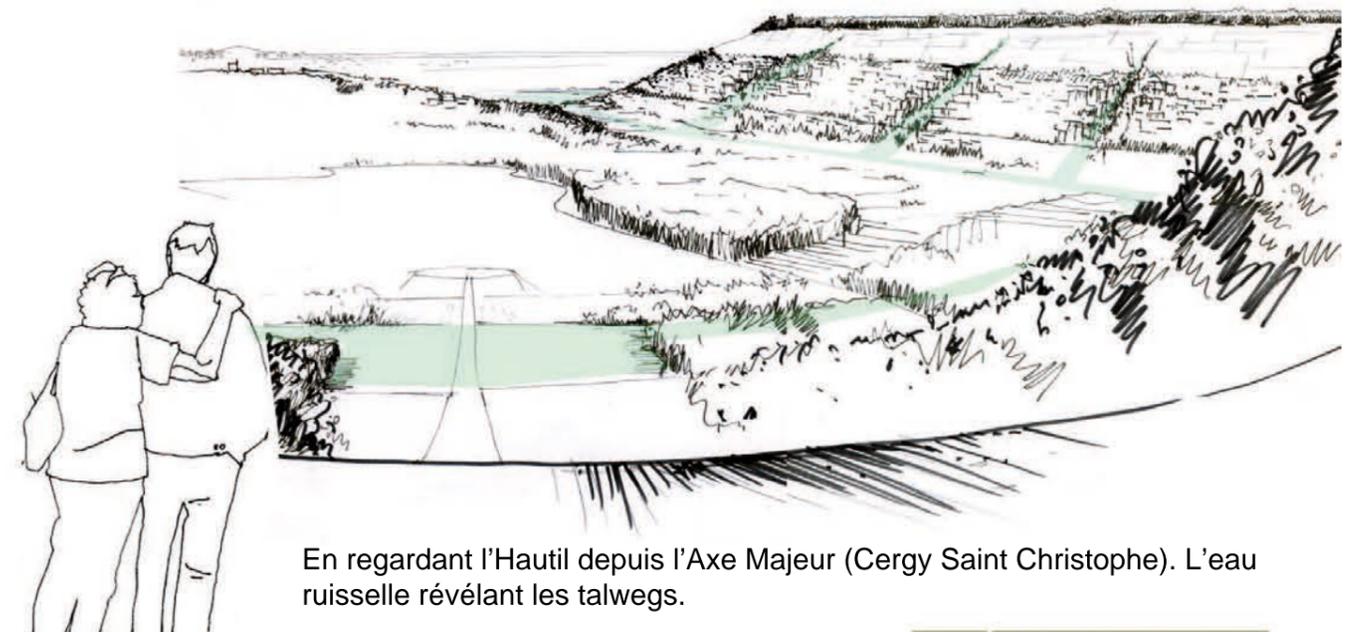


infiltration et apparition à la cote 125	ruissellement créant des talwegs	stockage dessinant l'espace public	oise
Installée sur d'anciennes carrières la forêt est un espace de production de matériaux et un espace de récréation pour la ville	l'espace agricole est conservé sur les versants au bon sol, bien exposé et proche des habitants	densification du tissu urbain le long des talwegs créant un quartier plus compact	

L'eau révélée souligne la pente



Croisement d'un talweg et du tramway, mixité fonctionnelle.



En regardant l'Hautil depuis l'Axe Majeur (Cergy Saint Christophe). L'eau ruisselle révélant les talwegs.

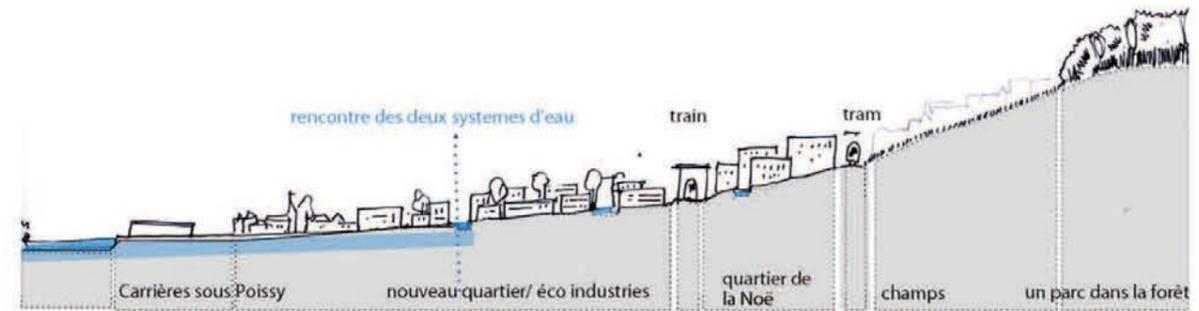
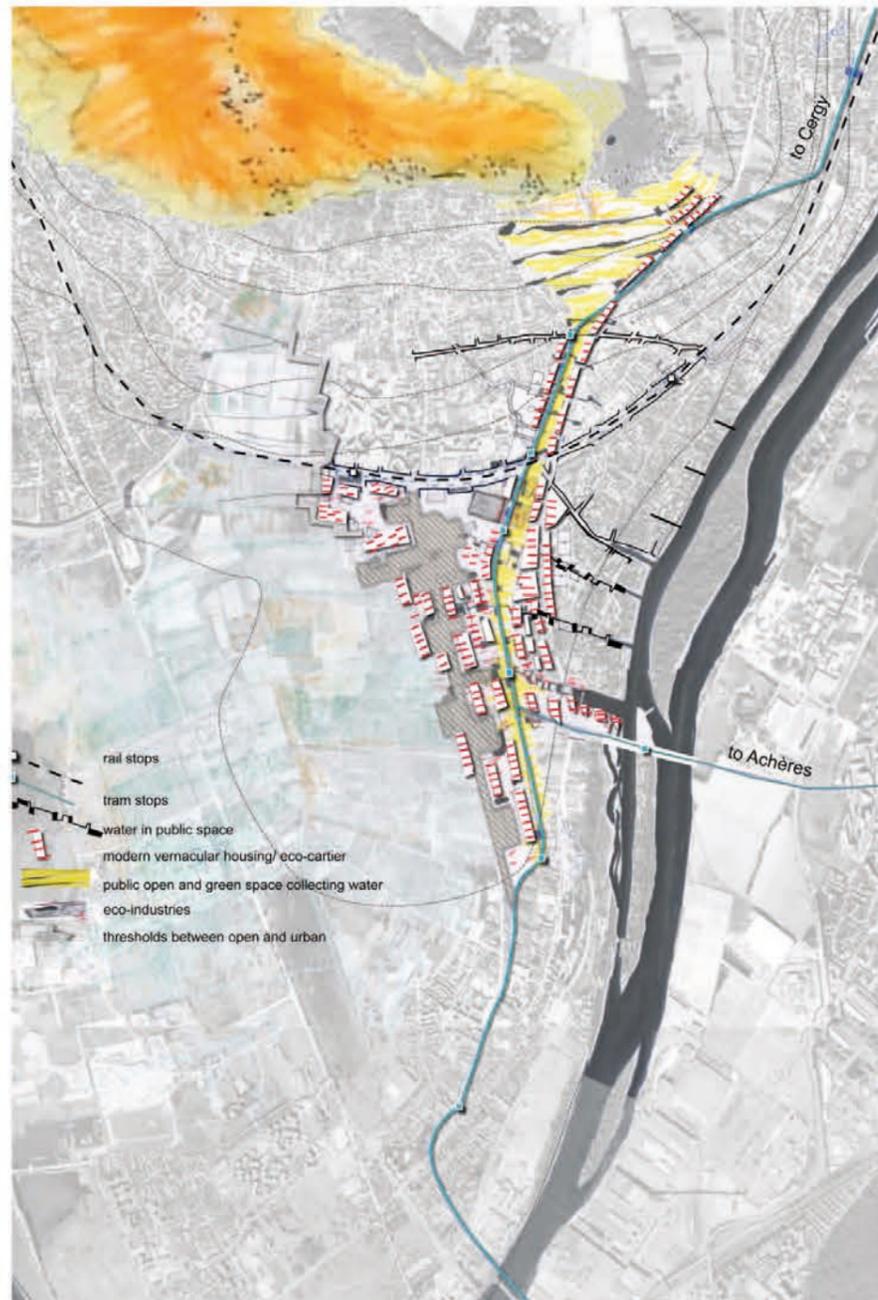
**From the drop to the confluence.  
L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes**

**Dessiner un éco-quartier au pied de l'Hautil**

La région parisienne dispose déjà d'un pôle de compétitivité organisé autour de la ville durable (Advancity, principalement basé à Marne-la-Vallée) ; nous proposons sur le territoire de la confluence un pôle complémentaire « Ressources et environnement », porté par les nombreux acteurs déjà présents sur le territoire (Véolia, PME...). Nous avons choisi d'installer le cœur de ce nouveau cluster (centre de conférences, incubateur, laboratoires....) au sein d'un nouvel éco-quartier localisé dans la boucle de Chanteloup.

Le nouveau quartier sera organisé autour d'une coulée verte descendant de l'Hautil entre Chanteloup et Andrésy, qui ira à la rencontre de canaux partant de la Seine. Ces deux éléments structurant vont interagir avec le tissu urbain existant, ouvrant le quartier d'habitat social de la Noë vers le parc et la Seine, et intégrant des espaces dédiés aux écotecnologies et aux éco-industries aux îlots résidentiels de l'éco-quartier.

La nouvelle ligne de tramway reliant Pontoise à Achères et Poissy desservira ce nouveau quartier, longeant la coulée verte sur la limite communale. Un maillage de pistes cyclables sera également mis en place. Les commerces et équipements publics seront localisés aux croisements du tramway et des quartiers existants ; un grand espace culturel accueillant une salle de concerts et des espaces éducatifs sur les éco-technologies constituera un point central vecteur d'identité urbaine.

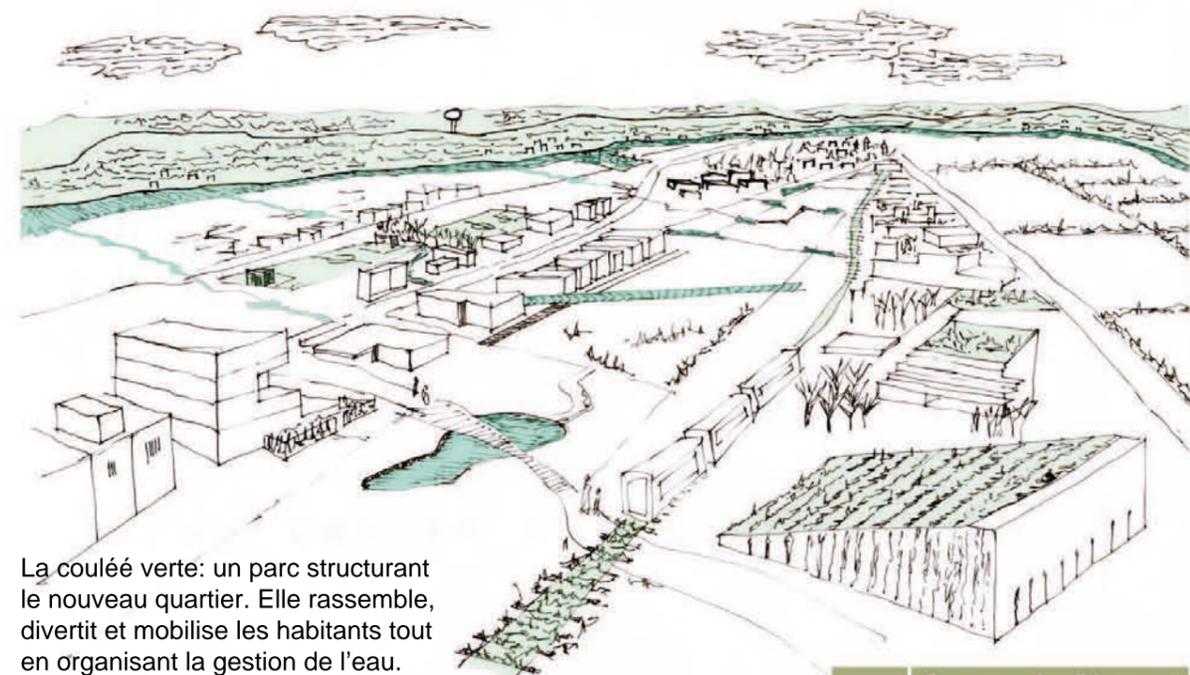


Seine	des canaux viennent à la rencontre de la ville	l'eau stockée dessine le tissu urbain	L'eau ruisselle de l'Hautil
readaptation du tissu urbain installé dans la plaine alluviale	installation d'un nouveau quartier en pied de coteau où il ne craint pas l'inondation		l'espace agricole est conservé sur les versants au bon sol, bien exposé et proche des habitants

L'eau ruisselant de l'Hautil et l'eau du lit majeur dialoguent



Au pied de l' coulée verte, vue vers l'Hautil

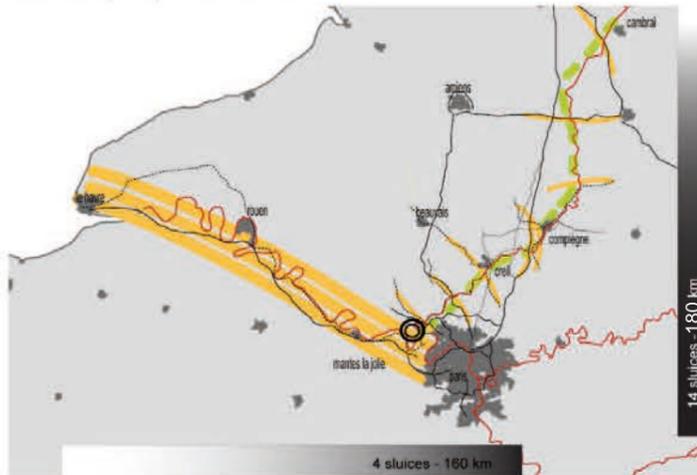


La coulée verte: un parc structurant le nouveau quartier. Elle rassemble, divertit et mobilise les habitants tout en organisant la gestion de l'eau.

**From the drop to the confluence.  
L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes**

**Le port, lien entre Achères et Conflans**

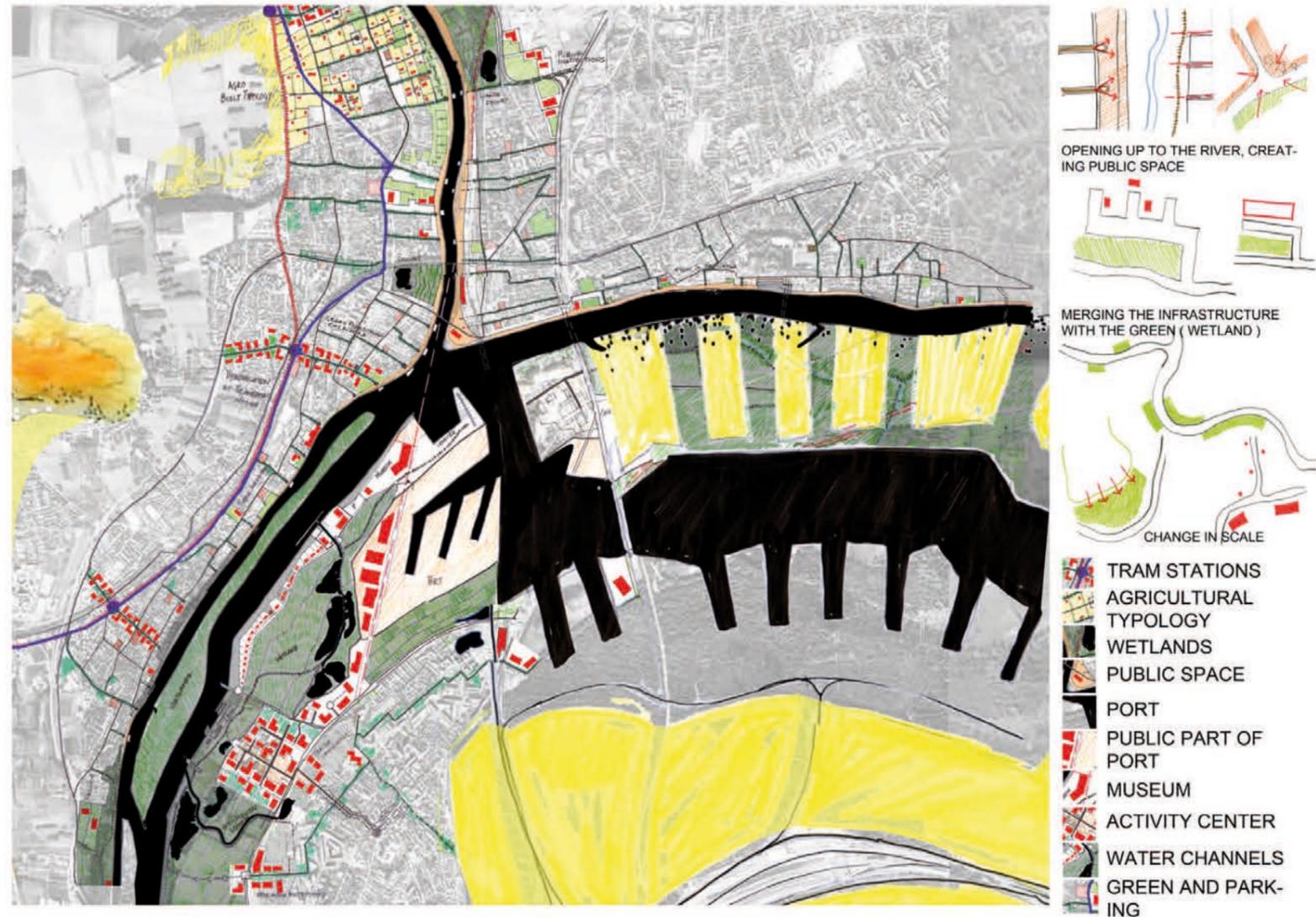
L'Oise et la Seine, de par leurs systèmes très différents, n'ont pas la même vocation économique. Si la Seine accueille de nombreuses industries profitant du transport fluvial, l'Oise n'a pas ce caractère industriel. La création du canal Seine-Nord ne lui permettra sans doute pas d'être compétitive à ce niveau, puisque le grand nombre d'écluses (14) rend la navigation lente ; en revanche elle fait selon nous naître un fort potentiel de navigation touristique pour l'Oise.



Le port d'Achères, situé à la confluence, va combiner ces deux fonctions économique et touristique. De fait, la création d'un port à Achères est l'occasion de cristalliser en un seul endroit les différents rapports - économique, touristique, historique et écologique- qu'entretiennent le fleuve et son territoire.

Au premier plan se dessinent le port de plaisance et une nouvelle forêt alluviale, ensuite s'étend le port industriel adossé à la forêt de Saint-Germain. Celle-ci rejoint le fleuve à l'est du port, dépolluant les anciens terrains d'épandage et préparant leur reconversion. La ville d'Achères et le port sont caractérisés par une série de canaux infiltrant la plaine alluviale. Dans les quartiers urbanisés, les canaux représentent des espaces publics reliant les habitants au fleuve. Dans le port, les darses jouent le rôle de canaux à une plus grande échelle. Un parc public intégrant la nouvelle forêt occupe la rive entre Achères et Conflans, passant d'une zone humide naturelle à un espace industriel puis de loisirs ; c'est un élément de transition visuelle. Le musée de la batellerie, localisé sur cette rive, joue le rôle d'intermédiaire entre le port d'hier et le port de demain. Une passerelle piétonne permet de rejoindre la pointe de Conflans.

Nous imaginons cette pointe comme un espace dégagé, éventuellement inondable, donnant plus d'ampleur au fleuve, et susceptible d'accueillir des installations artistiques éphémères.



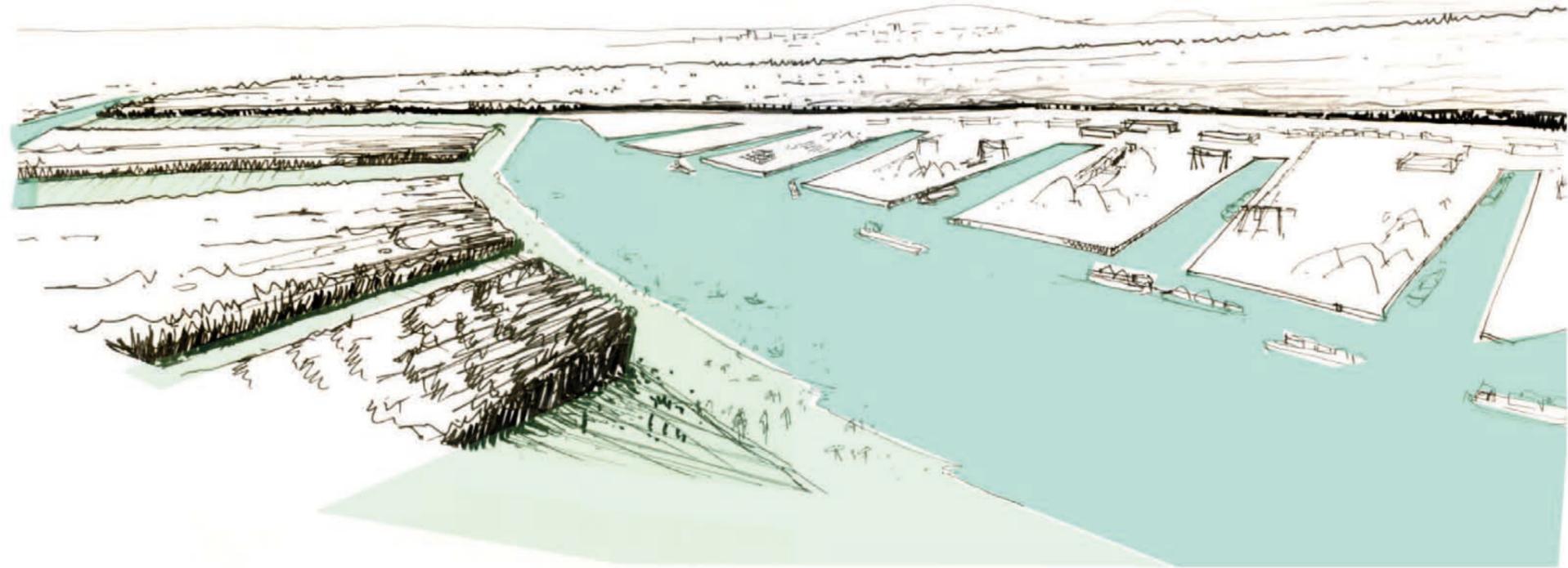
Aménagement des zones humides à proximité du port (Achères)



*From the drop to the confluence.  
L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes*



Hamburg: espace de loisirs en face du port.



Le nouveau port et la forêt alluviale. L'eau s'infiltré et s'étire dans le lit majeur.



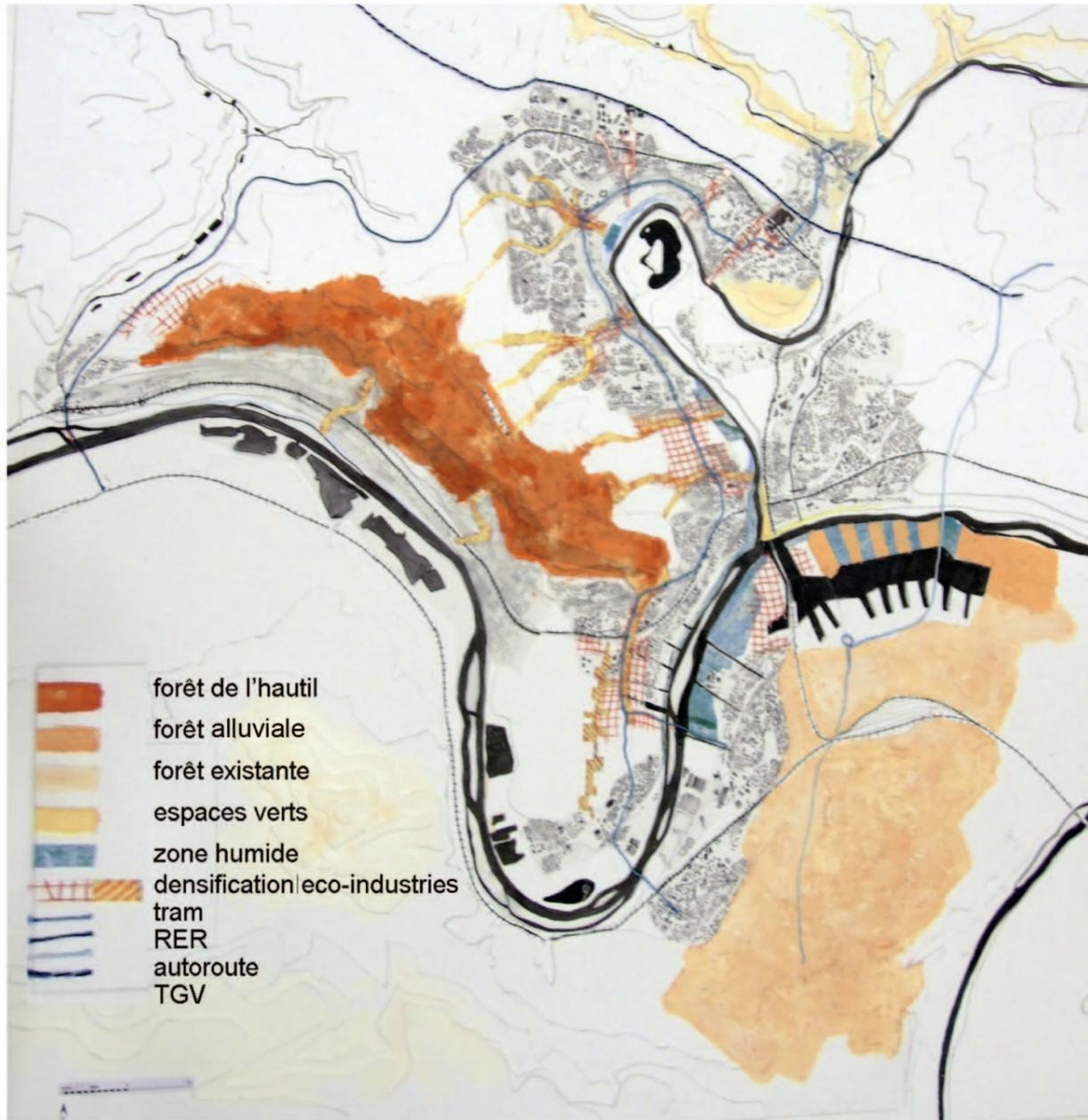
Installation de land art ( Agnès Denes, NY)



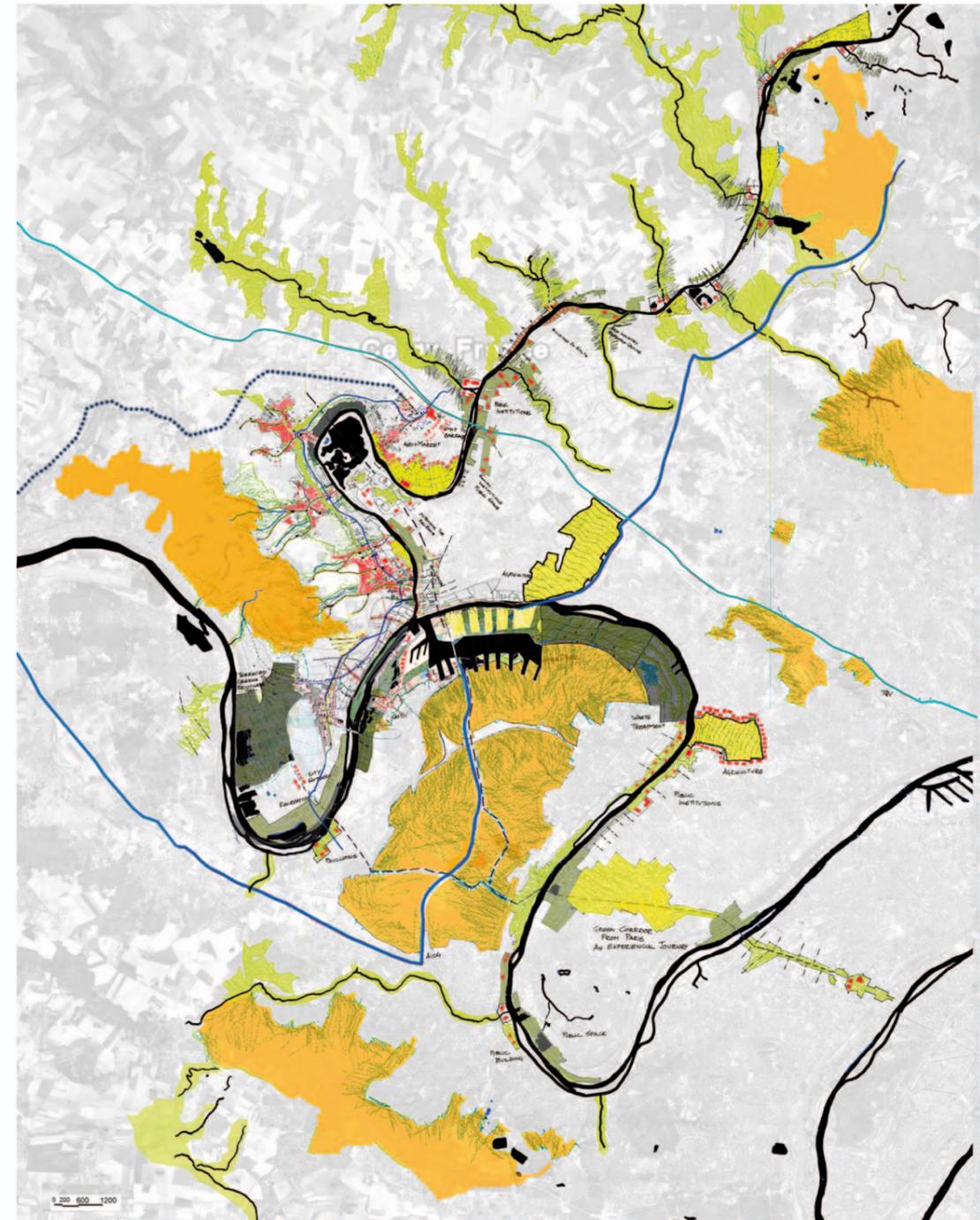
A la pointe de la confluence, un espace libre, inondable, porte d'entrée sur Paris et sur le Vexin.

*From the drop to the confluence.  
L'Hautil sépare les eaux mais rapproche les hommes*

Plan détaillé (maquette)



Plan d'ensemble



**Retour à l'échelle régionale**

Nous avons choisi de placer les éléments naturels (fleuve, talwegs, forêts...) au coeur de notre réflexion. Voici en conclusion quelques exemples d'interventions que nous proposons à une plus large échelle:

- Le long de l'Oise, une série de points de repère pourraient matérialiser, souvent au niveau des écluses, les petites confluences aux croisements du fleuve et des talwegs. Des projets culturels ou écologiques créeraient un parcours récréatif et pédagogique depuis le futur canal jusqu'à la confluence.
- Dans la vallée de la Seine, le lit majeur pourrait regagner son importance et son rôle. L'utilisation de certaines zones inondables et humides comme terres agricoles ou zones d'épuration naturelles pourraient redonner de l'espace au fleuve et permettre de mieux utiliser ses richesses.
- Le lit majeur de la Seine pourrait être symboliquement matérialisé par un corridor vert, reliant Paris à la confluence dans la continuité de l'axe historique.

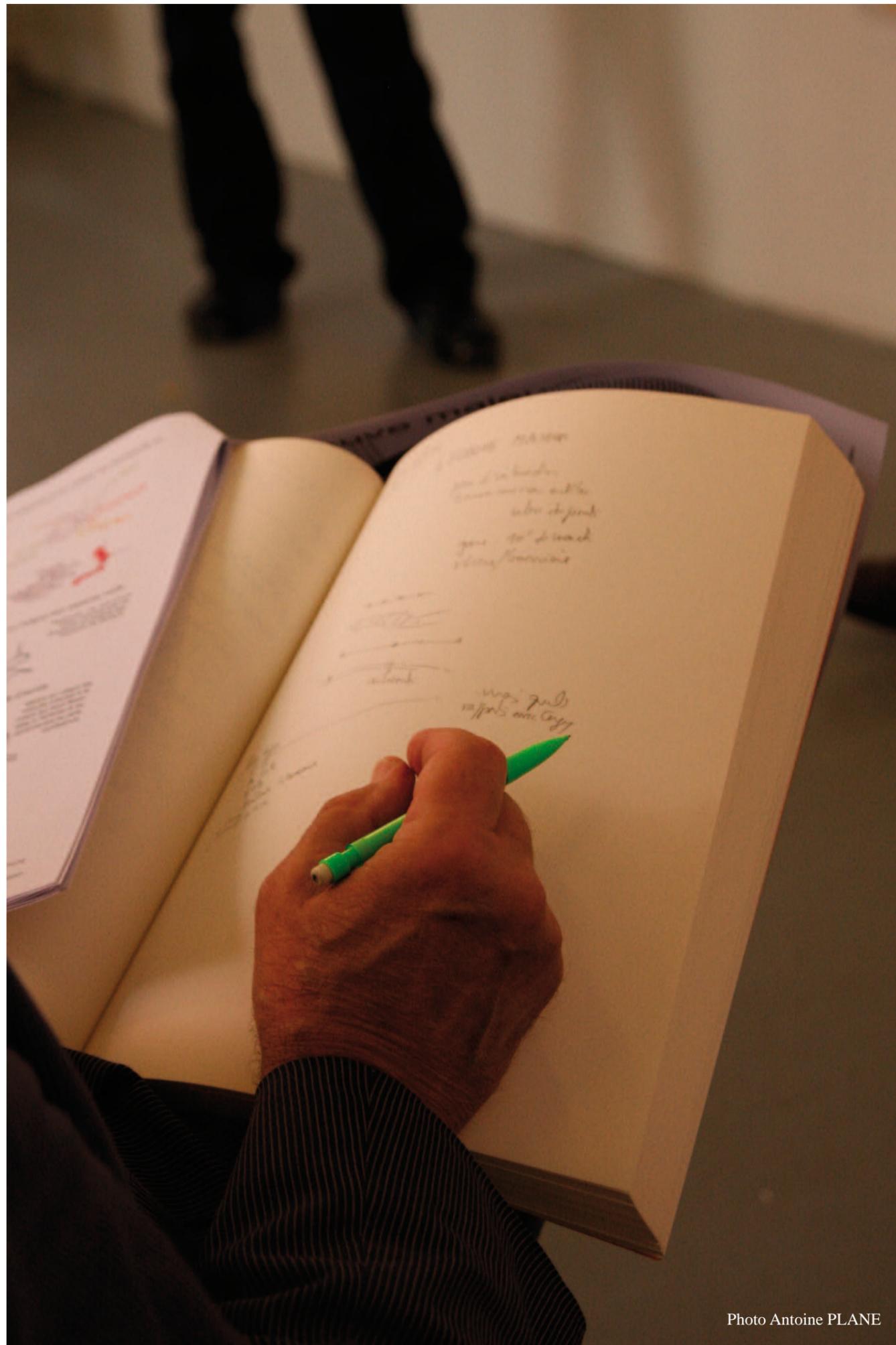


Photo Antoine PLANE

# Where blue streets meet

## Street (R)evolutionaries

Name	Major	University	Nationality
Mathur Radhika	Urban Design	CEPT - Ahmedabad	India
Wicke Michael	Architecture	Dresden Technical University	Germany
Pringle Andrew	Landscape Architecture	Edinburg College of Art	Scotland
Vialan Daphné	Economy	ESSEC MBA	France
Kunimatsu Teruhiko	Architecture	Kyoto University	Japan
Rousseau Eloïse	Urban Planning	University of Cape Town	South Africa



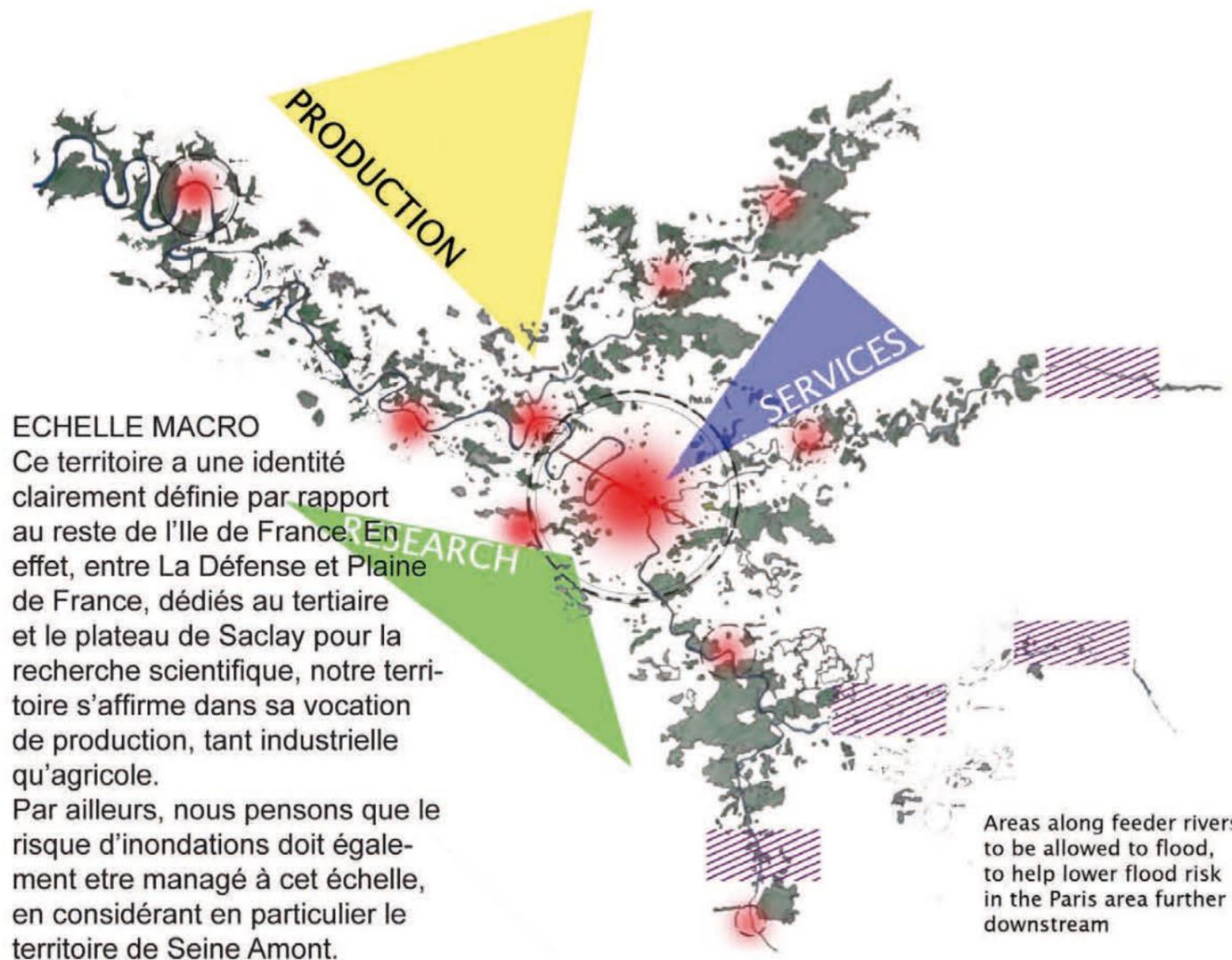
# A la rencontre des boulevards bleus

## IDENTIFICATION DES PROBLEMES

Afin de faire de Paris une ville globale compétitive, de nombreux projets ont été proposés pour étendre la métropole parisienne jusqu'au Havre et relier Paris à la mer du Nord via un canal. Ces grands projets (A104, le port d'Achères et le Canal Seine Nord) ont tendance à considérer le fleuve comme une infrastructure monofonctionnelle pour le transport de marchandise. Nous voyons ici une opportunité pour repenser le future du territoire dans le contexte du développement durable. En effet, une rivière monofonctionnelle ne peut pas parer aux futurs changements économiques et écologiques.

## OBJECTIFS

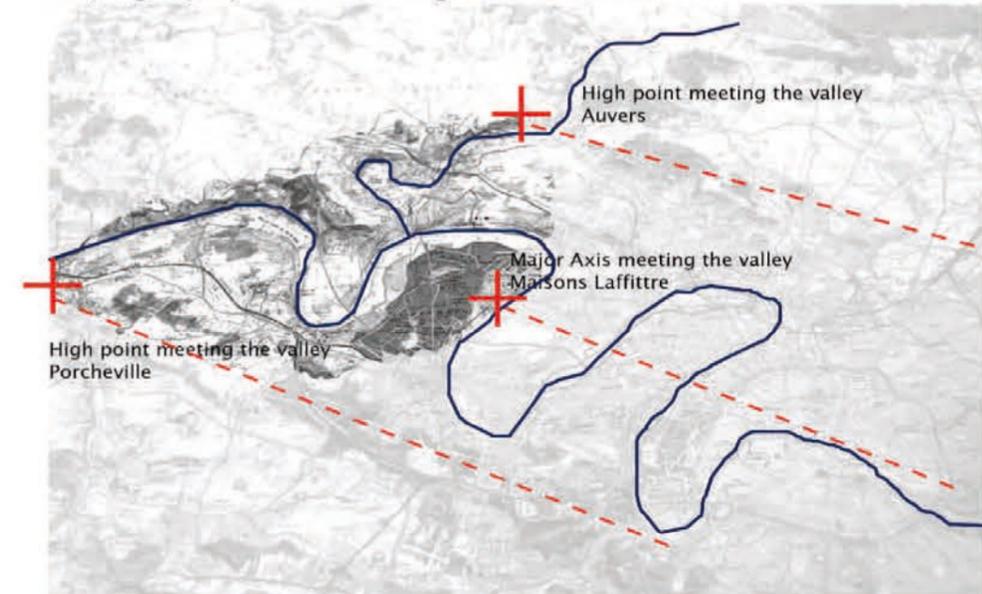
Pour faire face aux évolutions économiques et environnementales, la rivière doit être multifonctionnelle. L'objectif de notre projet «A la rencontre des boulevards bleus» est de créer un modèle de développement durable pour un territoire situé autour d'un fleuve. Le thème de notre projet est de remettre en avant le rôle qu'un fleuve peut et doit jouer à une échelle locale et régionale (c'est-à-dire mobiliser les personnes, marchandises, identités, usages, et activités pour l'intérêt global de la région).



## ECHELLE MACRO

Ce territoire a une identité clairement définie par rapport au reste de l'Île de France. En effet, entre La Défense et Plaine de France, dédiés au tertiaire et le plateau de Saclay pour la recherche scientifique, notre territoire s'affirme dans sa vocation de production, tant industrielle qu'agricole. Par ailleurs, nous pensons que le risque d'inondations doit également être géré à cet échelle, en considérant en particulier le territoire de Seine Amont.

## Topography determining meso scale



## DEFINITION DE L'ECHELLE

Nous avons choisi de travailler sur la région définie par les plateaux entourant la vallée de la Seine. Notre premier point d'ancrage est Auvers sur Oise, endroit où le plateau rencontre la vallée de la Seine au Nord. Porcheville est également le point de rencontre du plateau et de la vallée à l'Ouest. Enfin Maisons Laffitte est notre frontière Est, c'est en effet le prolongement de l'axe historique et de l'urbanisation parisienne. Le territoire étudié compte environ 500 000 habitants et est d'une envergure de 25km.



Where **blue** streets meet **Radhika Michael Andrew Daphnè Teruhiko & Eloise** are the "Street (R) evolutionaries"

# Concept : les boulevards bleus

## Comment transformer le fleuve en boulevard ?

Caractéristiques des boulevards et le traduction sur le territoire du fleuve



### DEMOCRATIQUE

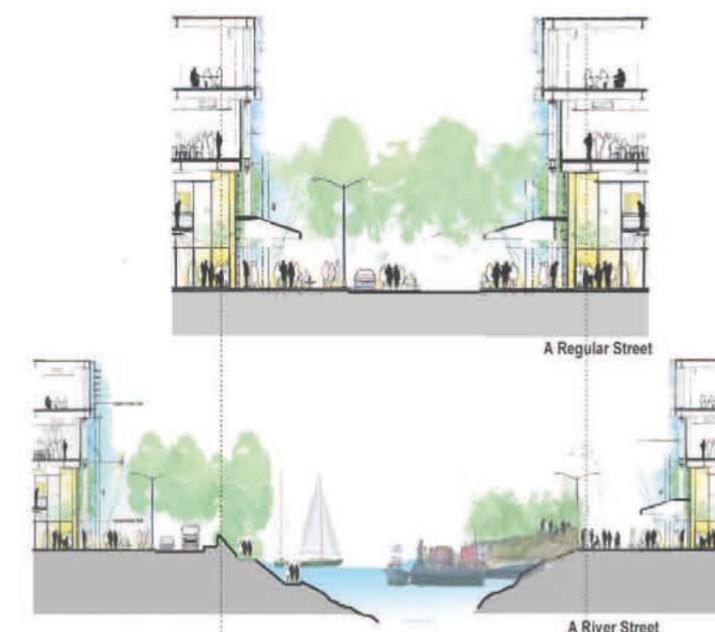
L'accès à la rivière est facilité, pour tous, sans distinction. L'usage du fleuve, de même que ses composantes architecturales (mobilier urbain des berges, bateaux habitations...) sont soumises à des règles d'urbanisme.



### MULTIFUNCTIONNEL

Le fleuve est utilisé pour différentes fonctions (loisir, industrie, logement, shopping...), et organisé autour de différentes séquences le long de la rivière et de trois centres névralgiques (Cergy-Pontoise, la Confluence et Poissy-Carières).

Le fleuve est également un espace public ouvert : des bateaux équipements (bibliothèque, piscine, théâtre...) seront partagés entre différentes communes.



### DYNAMIQUE

Le fleuve s'intègre dans un réseau plus global de rues (que ce soient d'autres rues d'eau comme dans le port ou les routes existantes sur terre), et pourvoit à différents types de transport.

Le fleuve est facile à traverser et est ponctué de nombreux endroits pour s'arrêter.

Le fleuve est enfin un intensificateur d'activités (urbaine et naturelle).

Le fleuve propose des activités de loisirs, que ce soit grâce aux bateaux partagés entre les communes (comme le bateau-théâtre) ou à travers des festivals annuels autour du fleuve.

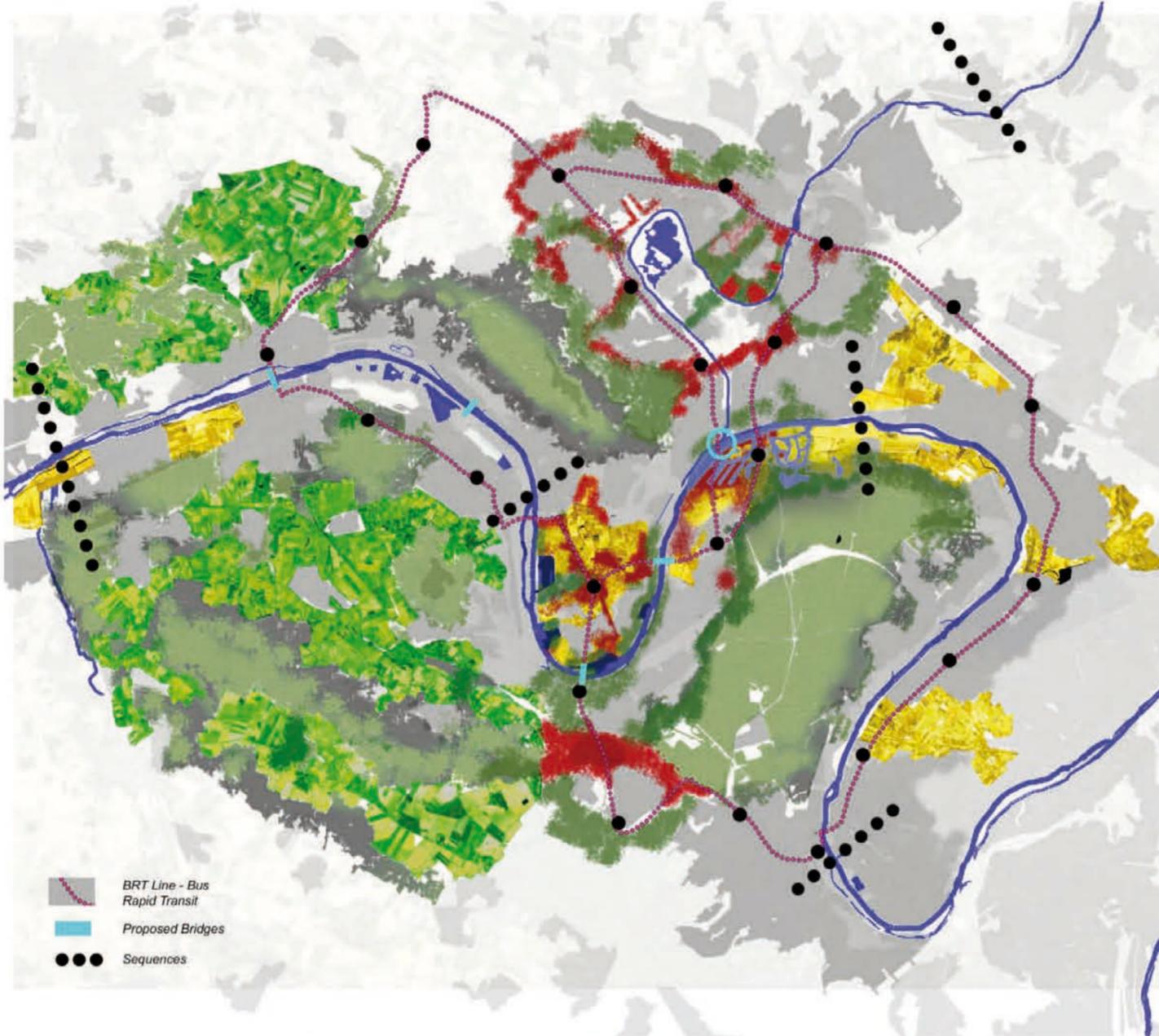
**Si la Seine et l'Oise sont deux boulevards, leur confluence forme un point central, «A la rencontre des boulevards bleus».**



Where **blue** streets meet

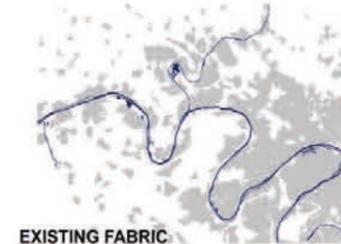
Radhika Michael Andrew Daphnè Teruhiko & Eloise are the "Street (R) evolutionaries"

# Cadre pour le développement



## Proposition de stratégies pour le Master Plan

- Trois centres de polarité, porteurs chacun d'une identité (Conflans, Cergy Pontoise, Poissy/Carrières)
- Micro-mobilité (équipements sur l'eau, bus en site propre, lien entre l'hinterland et la rivière, chemins piétons et cyclistes)
- Multifonctionnalité (port, équipements sur l'eau, usage adaptable des zones inondables)
- Séquences au long de la rivière alternant urbain et nature
- Densification de l'urbanisation et de la nature (réintroduction de la nature dans les centres urbains, et développement d'une ceinture dense en périphérie pour prévenir l'étalement urbain)
- Système de génération d'énergie renouvelable (plusieurs unités de production de petite taille, permettant d'intégrer dans le système de la rivière les cités situées dans l'hinterland).



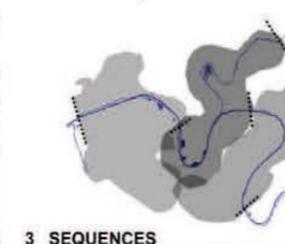
### EXISTING FABRIC

Le master plan a été réalisé à partir de l'urbanisation existante et de données statistiques disponibles. Nous avons ainsi identifié les problèmes suivants :

- fragmentation
- manque d'éléments d'orientation
- manque de prise en compte de la rivière

Le master plan a été réalisé à partir de différents calques pour répondre à ces enjeux et nous proposons de mettre en œuvre 4 projets :

- Densification
- le Port de la Confluence
- Micro Mobilité
- production d'énergie propre



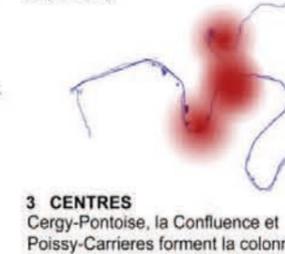
### 3 SEQUENCES

Le type de développement proposé est divisé autour de 3 séquences, puisque la rue est dynamique et multifonctionnelle (agriculture, centralité et production d'énergie forment les 3 séquences)



### PORTS

Les ports sont les points de départ et d'arrivée et de départ sur les boulevards de la rivière. Ils agissent de manière complémentaire avec les bateaux équipés.



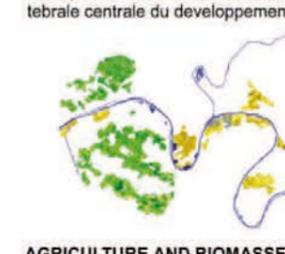
### 3 CENTRES

Cergy-Pontoise, la Confluence et Poissy-Carrières forment la colonne vertébrale centrale du développement futur.



### TRANSPORT PUBLIC - BRT

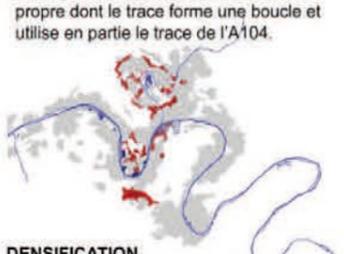
Les différents éléments du territoire sont reliés par le réseau de bus en site propre dont le tracé forme une boucle et utilise en partie le tracé de l'A104.



### AGRICULTURE AND BIOMASSE

La séquence centrale est entourée de deux séquences plus naturelles :

- la partie agricole qui relie l'hinterland au fleuve
- la production de biomasse pour la production d'énergie et de chaleur combinée, et qui joue un rôle réhabilitateur pour les terres polluées.



### DENSIFICATION

La densification a pour objectif de définir les limites de l'étalement urbain, en créant un développement dense à la lisière des aires urbaines. La densification relie les aires urbaines existantes à la rivière.



Where blue streets meet

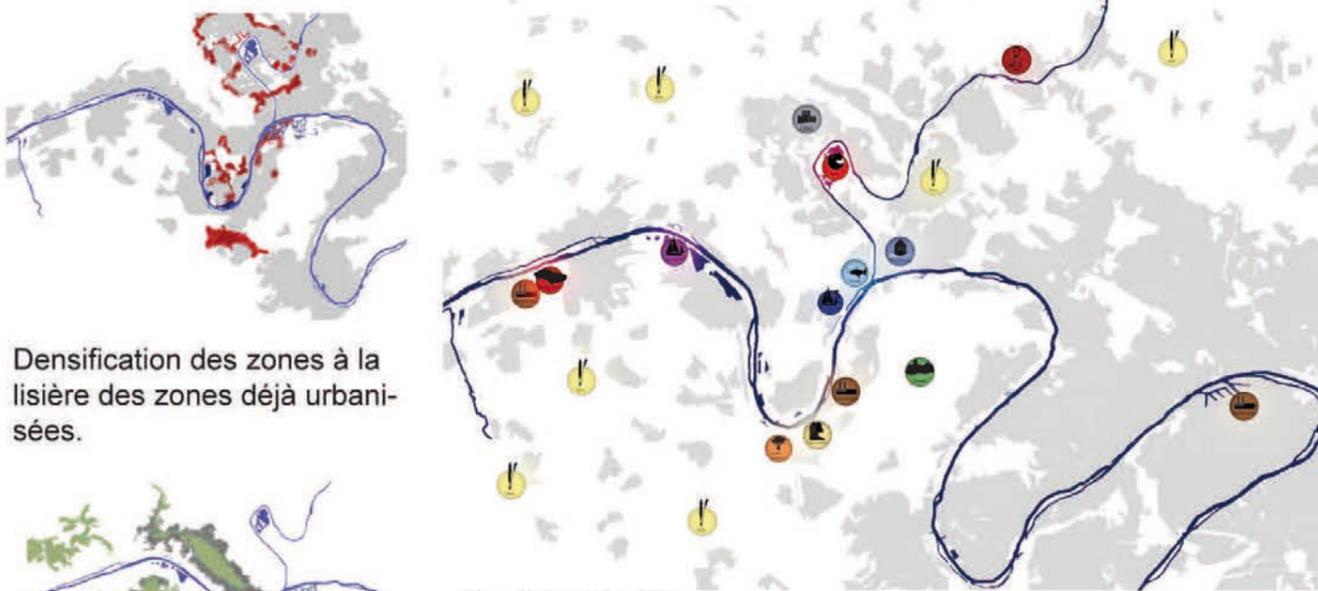
Radhika Michael Andrew Daphnè Teruhiko & Eloise are the "Street (R) evolutionaries"

# Projet 1 DENSIFICATION

Identification des problèmes :

- La densité de l'Île de France baisse de 0,74% par an en moyenne.
- L'étalement urbain est à la fois économiquement et environnementalement coûteux.

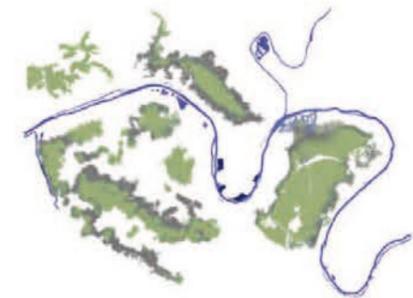
Territoires désignés pour la densification et territoires préservés (naturels et historiques)



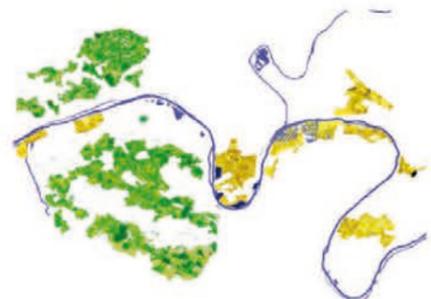
Densification des zones à la lisière des zones déjà urbanisées.

## Reviving Identities

The settlements in the area have experienced various identities through time. From the historical St.Germain forest to the latest educational and recreation center of Cergy -Pontoise, all communes have a unique character to offer and develop. The idea of densification relates to tying the various identities together with the river like various activities are linked to a street, thereby forming a future identity of a River Street.



Preservation des fragments naturels sur le territoire - zone non constructible.



Zones agricoles et de production d'énergie. Preservation des zones urbaines historiques



Existing Plan

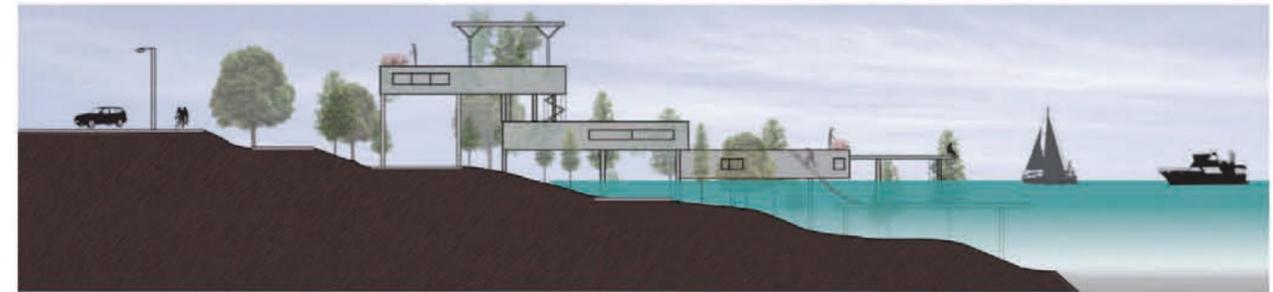


Proposed Densification

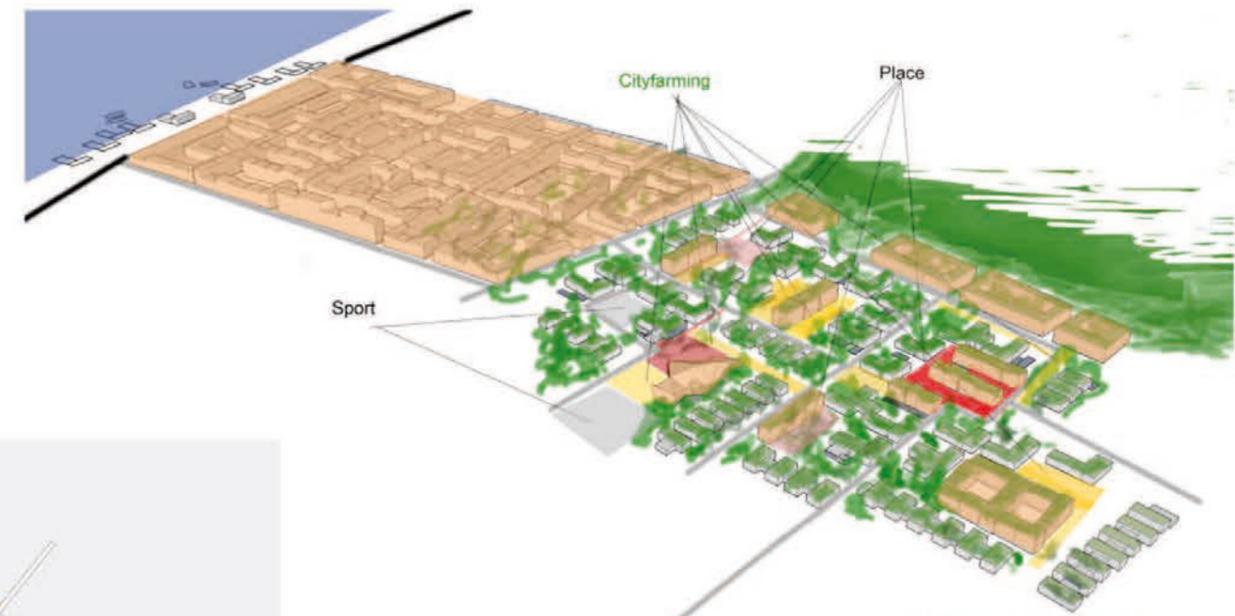
## Densifier à la fois la nature et l'urbanisation



Typologie de maisons en zone inondable («sandwich nature-bâti-nature»)



Cette typologie s'adapte aux inondations.



Densifying the Existing

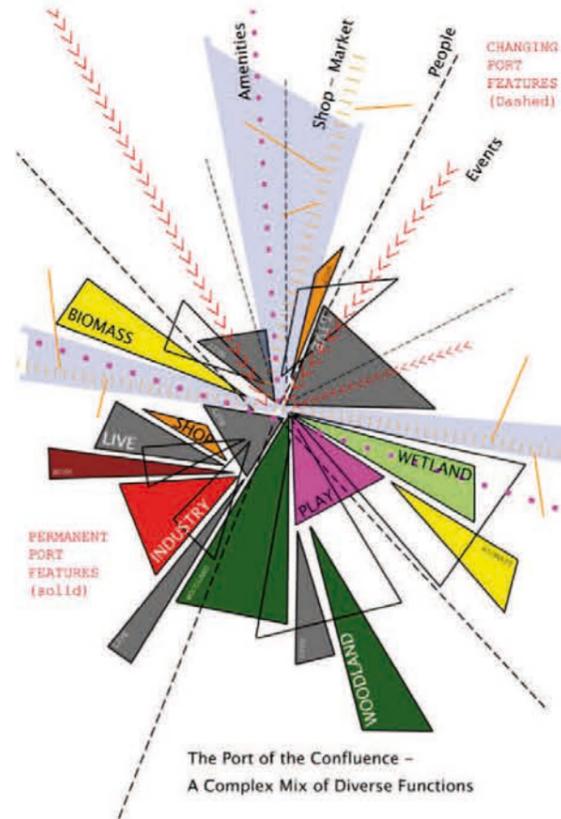
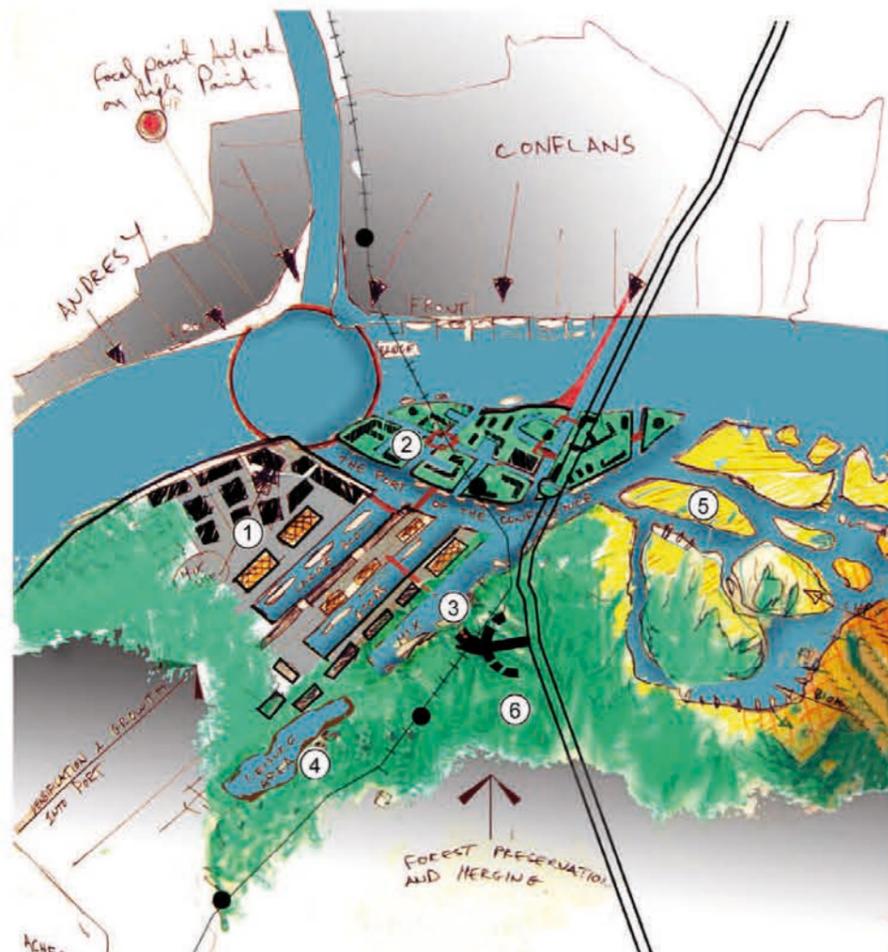
Containing urban sprawl by increasing density on the edges-cities

Densifying the existing built up along the river with new habitat - including housing, open spaces, cultural spaces and recreation areas. The new fabric orients the movement towards the river.



Where blue streets meet Radhika Michael Andrew Daphnè Teruhiko & Eloise are the "Street (R) evolutionaries"

# Projet 2 : La place centrale - LE PORT DE LA CONFLUENCE



Identification des problèmes :

- le Grenelle de l'Environnement prévoit une augment du transport fluvial de 25%.
- D'ici 2020, le canal Seine-Nord transportera 15 millions de tonnes de marchandises.

## Transport

Le transport facilite le changement modal de la route (voiture ou BRT) à un mode de transport plus écologique (pedestre, velo...). L'île centrale est en effet une zone sans voiture, avec seulement un nombre limité de voitures électriques pour l'entretien (déchets) et le transport des personnes à mobilité réduite.

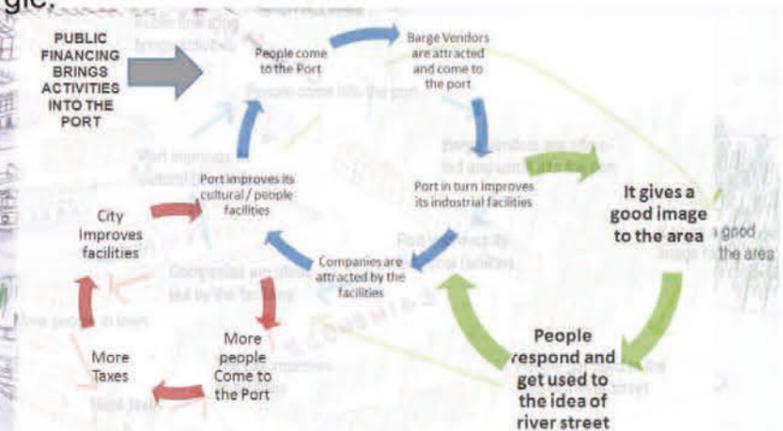
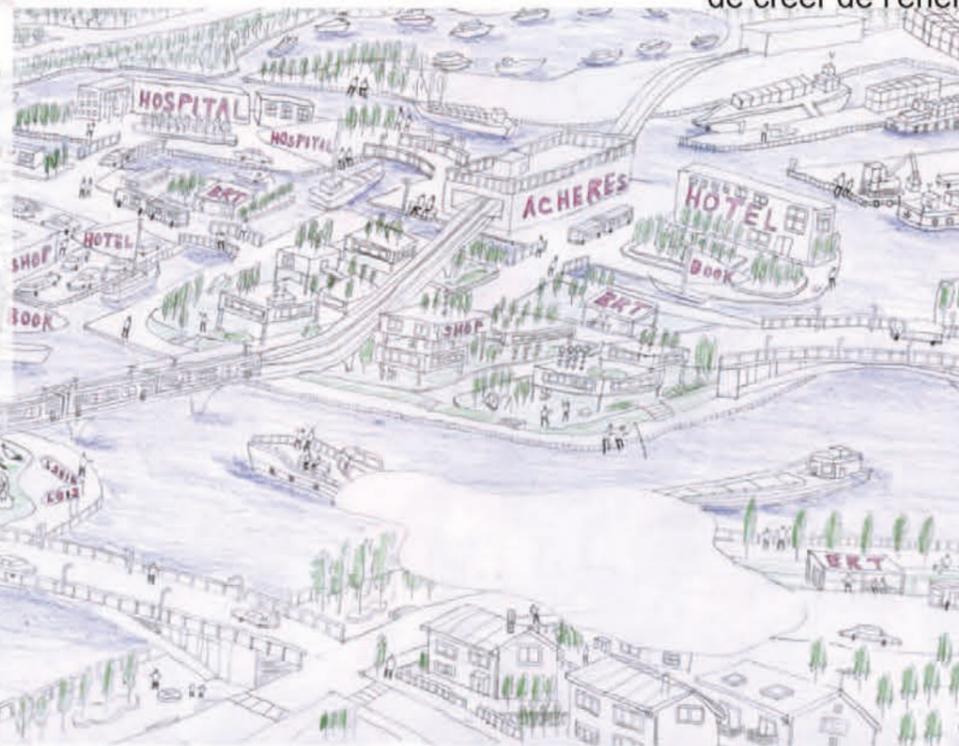
L'île est également reliée par un pont circulaire entre Conflans, Achères et Andrésey, qui joue également le role de marqueur identitaire sur le territoire.

## Un système d'îles

L'île centrale est multifonctionnelle, elle comporte des logements, activités, magasins, espaces de loisirs et divertissement. Un espace est également réservé pour les bateaux-équipements, et un marché hebdomadaire sur l'eau.

Les plans d'eau existants seront reliés à la Seine grâce à un canal étroit, qui permet aux bateaux-maisons d'y accéder. De plus, ce canal forme une frontière naturelle protégeant la forêt de Saint Germain. Ce système d'îles permet également de gérer le risque d'inondation et de créer de l'énergie.

- Key features of the Port:
- ① INDUSTRIAL PORT
  - ② COMMERCIAL PORT - the island square for public usage
  - ③ MARINA - for houseboats
  - ④ LEISURE - existing water lakes and natural park
  - ⑤ WETLANDS - for CHP
  - ⑥ FOREST - densification of nature in urban development
- Island Square of the Confluence - hosting facility boats for markets
  - Industrial Port - Docking, Storage and Administrative Facilities
  - Forest - St Germain, merging into the port development with special Marina for the House Boats
  - Islands of Wetlands and Combined Heat Production area (CHP) to rehabilitate the polluted Land.
  - Pedestrian connections between islands framing major public spaces

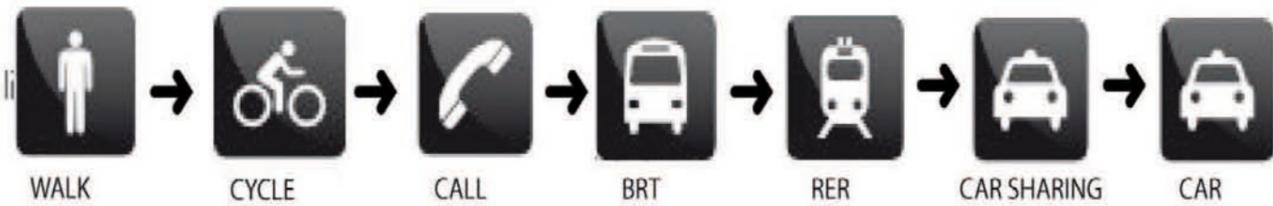


Les 3 cercles vertueux du port



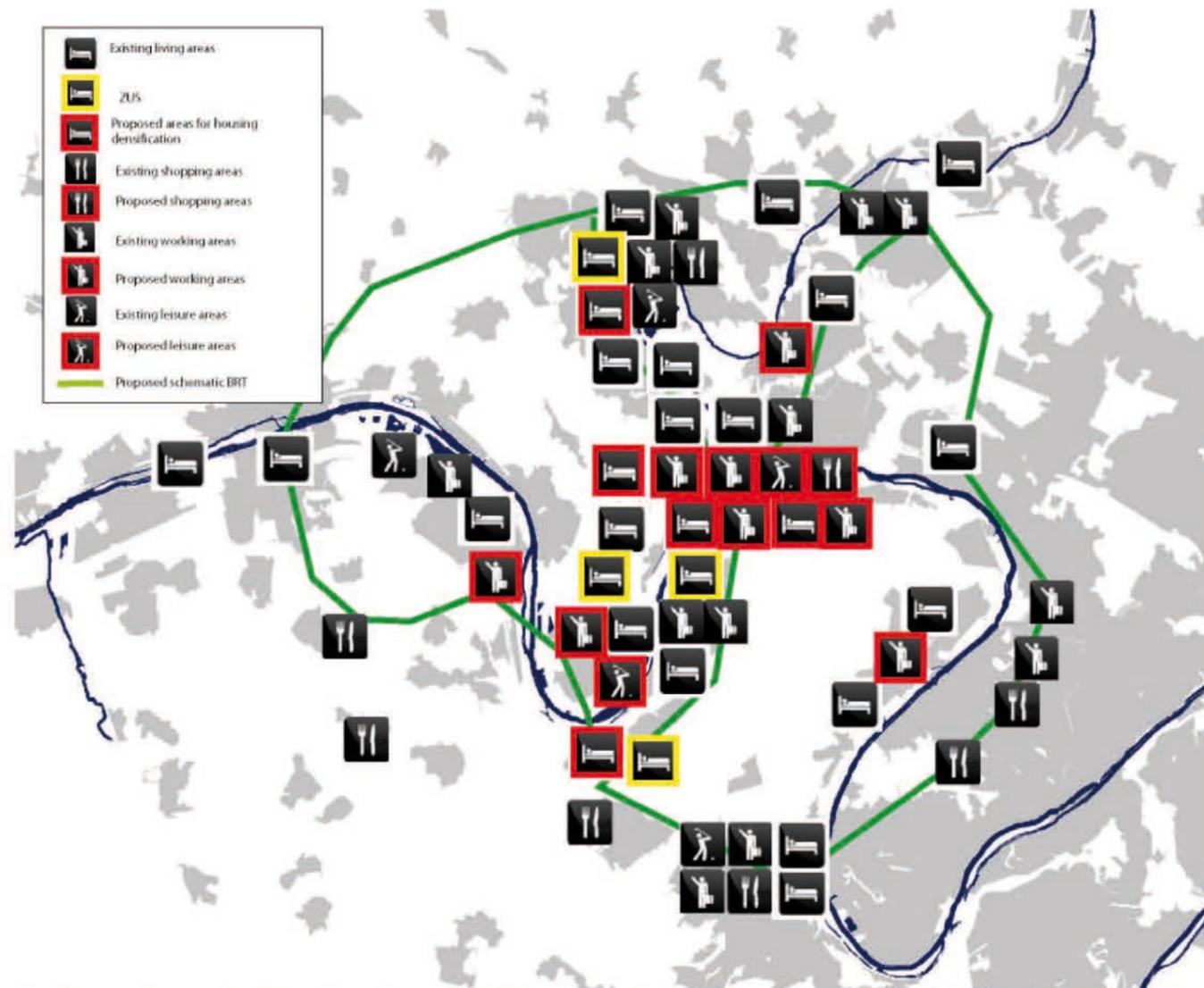
Where blue streets meet Radhika Michael Andrew Daphnè Teruhiko & Eloise are the "Street (R) evolutionaries"

# Projet 3 : MICRO MOBILITE



Le septième péché capital du transport : la voiture ne doit être utilisée qu'en dernier ressort.

L'automobile facilite une grande mobilité individuelle, et de nombreux équipements sont aujourd'hui éloignés de leurs utilisateurs. Nous proposons de rapprocher les aménités (lieux de travail, de loisirs, de shopping...) des utilisateurs, pour réduire leur besoin de déplacement.



Après avoir analysé les besoins de déplacements hebdomadaires des habitants du territoire (habiter, travailler, acheter, se récréer), nous avons dessiné une ligne de bus en site propre.

## Identification du problème

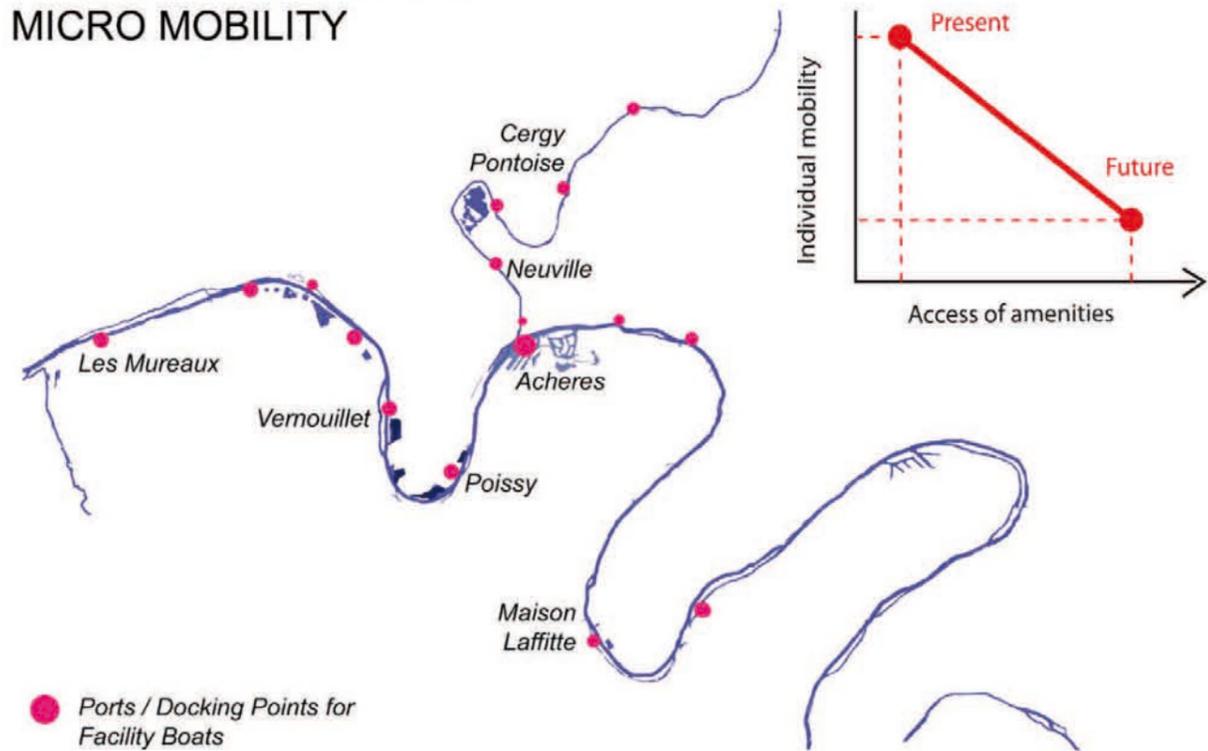
- Les énergies fossiles sont responsables pour 70% des gaz à effet de serre dans le monde.
- Le transport dans la confluence est orienté vers Paris et ne facilite pas les déplacements locaux (chaque foyer a en moyenne 1,3 voitures dans la 2ème couronne de Paris).

## Points principaux de notre projet:

- améliorer la mixité des fonctions pour rapprocher les lieux de travail et d'habitation
- notre philosophie : le septième péché capital du transport
- créer un système de bus en site propre efficace
- mettre en place un système de bateaux-équipements partagé entre les communes pour rapprocher les équipements publics des utilisateurs.

Nous proposons de construire des équipements publics sur des bateaux. Ces bateaux seraient partagés par plusieurs communes qui les accueilleraient à tour de rôle différents jours de la semaine.

## MICRO MOBILITY



Sample Schedule of Mobile Facilities

Place	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday
Cergy Pontoise	Library	Theatre	Restaurant	Party	Party	Pool	Church
Neuville	Clinic	Library	Theatre	Restaurant	Market	Party	Pool
Confluence Port		Clinic	Library	Market	Restaurant	Party	Market
Les Mureaux		Market	Clinic	Library	Pool	Restaurant	Church
Poissy	Pool		Market	Clinic	Church	Market	Restaurant
Vernouillet	Restaurant	Pool	Pool	Theatre	Clinic	Library	
Maison Laffitte	Market	Restaurant	Theatre	Pool		Clinic	Library

7 Barges  
7 Places  
7 Days  
8 Facilities



Where blue streets meet Radhika Michael Andrew Daphnè Teruhiko & Eloise are the "Street (R) evolutionaries"

# Projet 4 : ENERGIE PROPRE

Le projet «énergie propre» est multifonctionnel. En effet, il permet de réhabiliter les terrains pollués (zones d'épandages par exemple). Certaines plantes permettent d'extraire les polluants du sol. Ces plantes peuvent ensuite être récoltées puis brûlées pour créer une énergie peu polluante. Ces récoltes peuvent être transportées sur le fleuve jusqu'à des petites centrales de génération combinée électricité-chaaleur. Ce procédé s'appelle la génération d'énergie par la biomasse. Les zones utilisées pour l'exploitation de biomasse sont des zones inondables, ainsi, le fleuve peut déborder dans ces zones.

La production locale d'énergie est plus durable que les systèmes conventionnels qui sont dépendants de ressources naturelles épuisables.

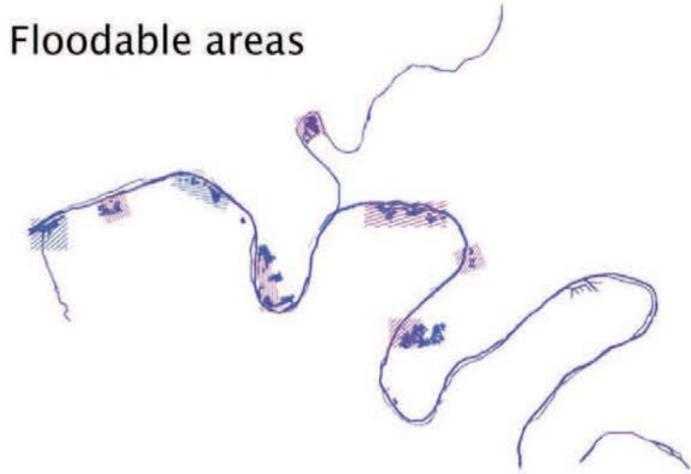
The region has **10-15 Hectares of land** which can produce biomass.

A House (3 bedrooms) needs 0.42 Mega Watts/ Annum

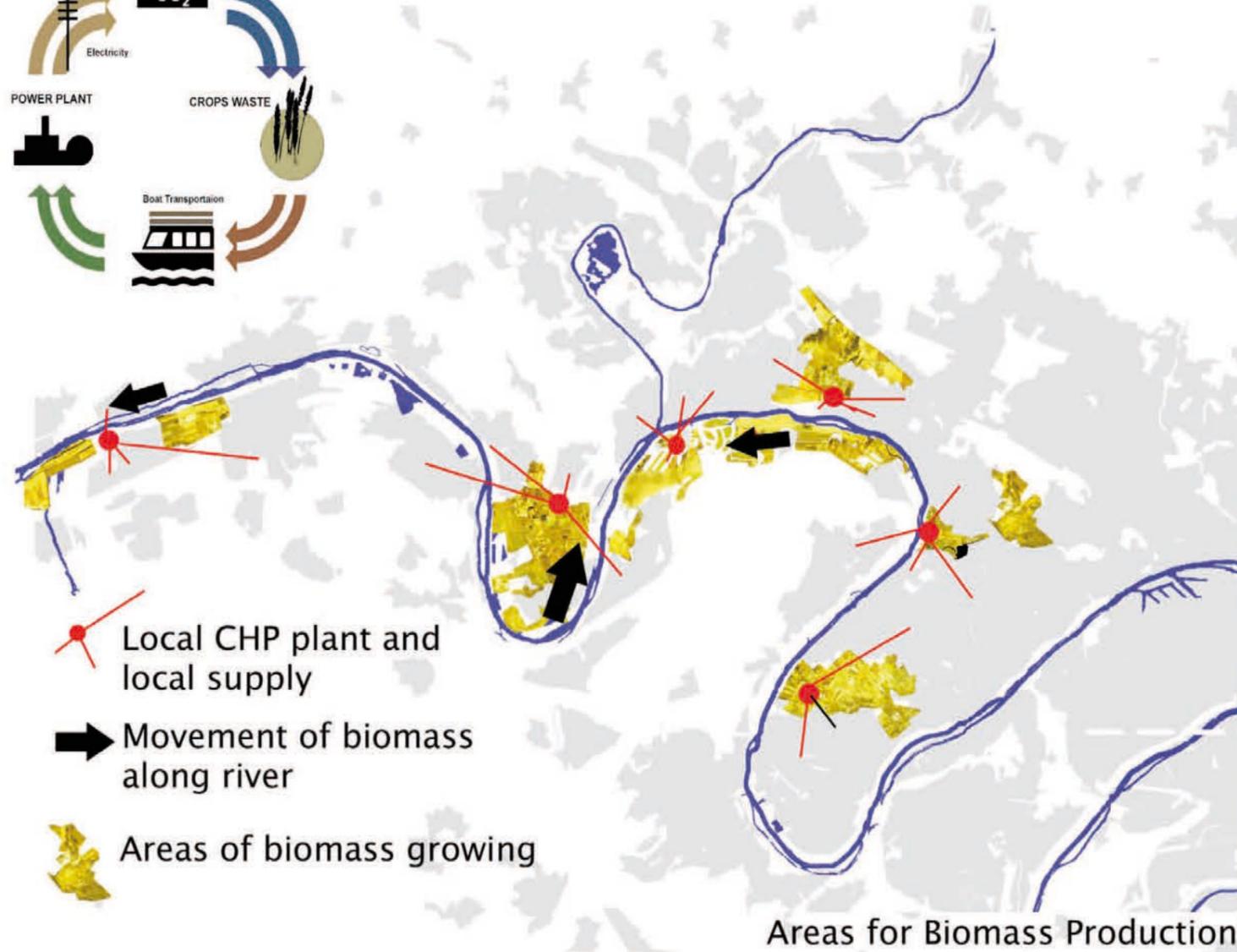
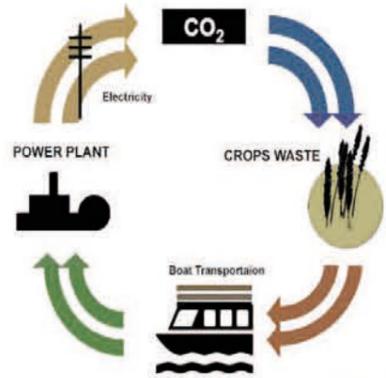
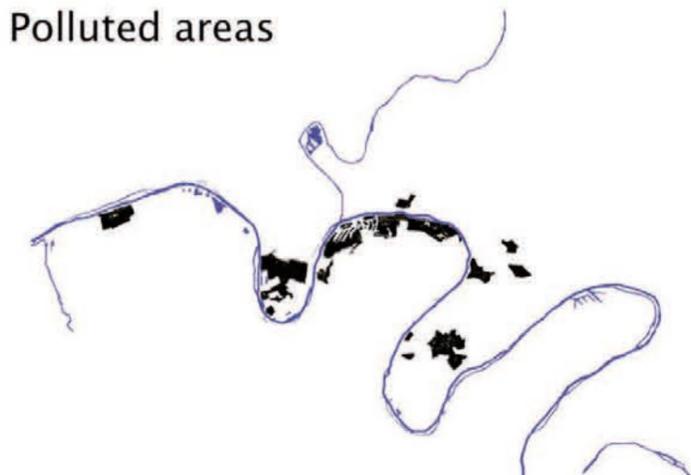
So, **170-620 Mega Watts / Annum** can be produced by Biomass, if for example

Agricultural Crops Produce  
 Wheat - 17 Mega Watt Hour / Hectare / Annum  
 Mithcanthus - 62 Mega Watt Hour / Hectare / Annum

Floodable areas

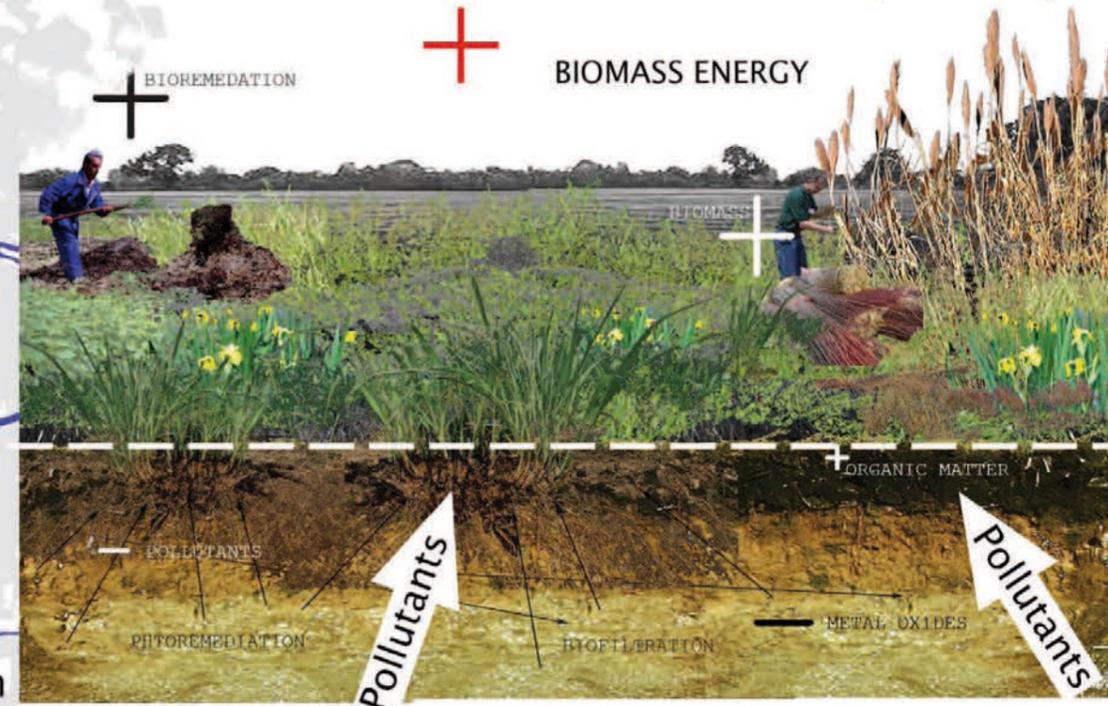


Polluted areas



- Local CHP plant and local supply
- ➔ Movement of biomass along river
- Areas of biomass growing

Areas for Biomass Production



Where **blue** streets meet **Radhika Michael Andrew Daphnè Teruhiko & Eloise** are the "Street (R) evolutionaries"

# CONCLUSION

Comment ce projet répond-il aux besoins de demain ?

Toutes nos propositions sont ADAPTABLES.

- Le système de bus en site propre proposé utilise les infrastructures existantes et peut s'adapter à des trajets et demandes différentes.
- Au lieu de compter sur la voiture dans le futur, nous améliorons la mobilité et l'accès aux aménités en proposant des équipements mobiles (bateaux-équipements) et en densifiant des zones stratégiques et prévenant l'étalement urbain.
- Les bateaux équipements peuvent également être adaptés à des besoins différents dans le futur.
- Les îles utilisées pour les wetlands sont multifonctionnelles, puisqu'elles sont utilisées à la fois pour prévenir les inondations, réhabiliter les terres polluées et créer de l'énergie.
- Le Port de la Confluence n'est pas dépendant du climat économique, mais fait partie des infrastructures régionales qui permettent à la région de reprendre son rôle de grenier de l'Île de France. De plus, ce port réunit différents usages : industries, activités, logements, commerce, récréation...

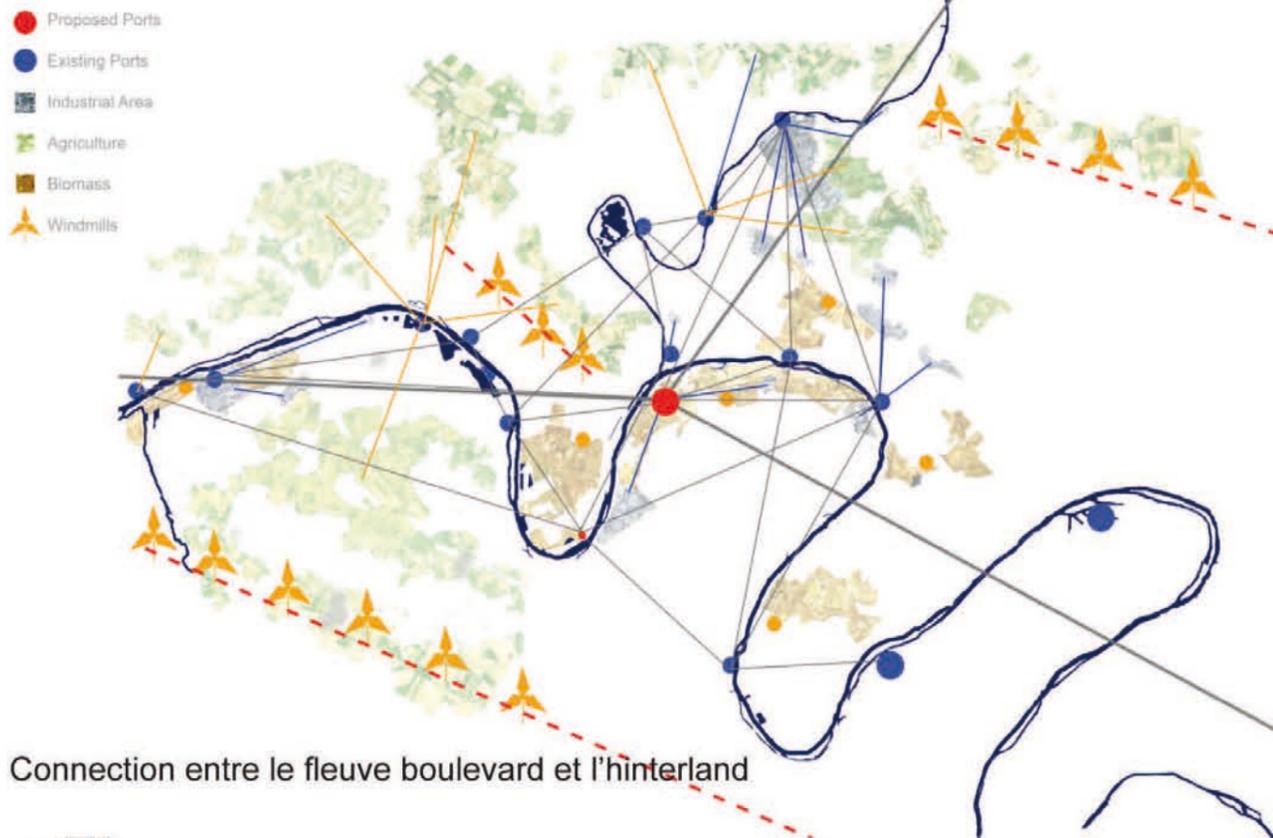
Comment avons nous prévenu le risque de fleuve-autoroute ?

De nombreux points d'arrêts et de traversée le long de la rivière ont été créés.

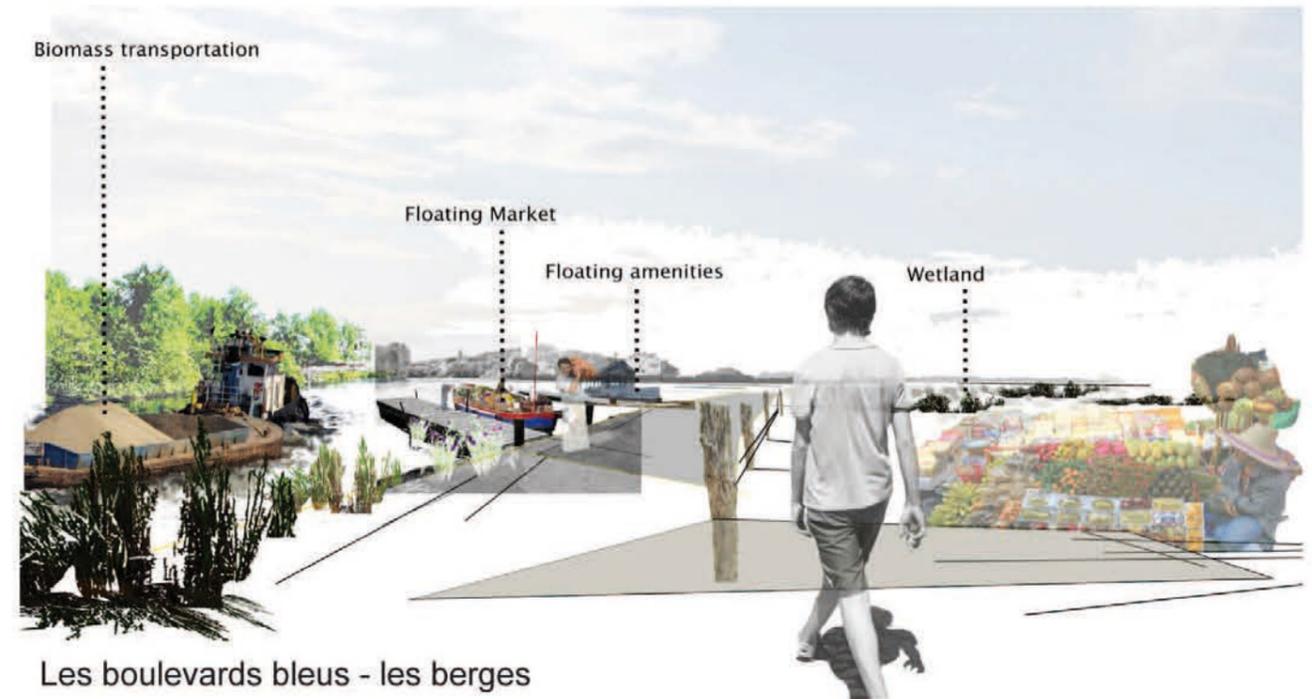
Le rôle du Port de la Confluence a été défini à plusieurs échelles et pas seulement à l'échelle macro du transport de marchandises en Europe et dans le monde.

Plusieurs points d'accès au fleuve permettent à de nombreuses activités d'envergures très différentes d'avoir accès au fleuve.

Le fleuve est réactivé comme espace public grâce aux bateaux-équipements.



Connection entre le fleuve boulevard et l'hinterland



Les boulevards bleus - les berges



Where blue streets meet Radhika Michael Andrew Daphnè Teruhiko & Eloise are the "Street (R) evolutionaries"



Photo Antoine PLANE

# 3ème PARTIE : LE JURY

## 1er prix du Jury : Equipe D "From the drop to the Confluence" / "De la goutte d'eau à la confluence"

**Concept :** Un territoire fragmenté, mais un paysage très structuré autour d'un point fixe : le massif de l'Hautil. Partant de cette approche paysagère, l'équipe prend comme repère le trajet de la goutte d'eau le long des "talwegs" pour redonner aux aspects naturels un rôle central dans le projet d'aménagement.

**L'essentiel :**

- Faire du no man's land de l'Hautil un parc reliant les habitants, et s'en servir comme élément structurant d'un système de desserte local : un tramway reliant Pontoise à Poissy, et le RER A reliant Cergy aux Mureaux. A petite échelle, les talwegs (qui sont les chemins naturels de ruissellement des eaux de pluie) seront aménagés en circuits piétonniers et cyclables.
- Utiliser ces talwegs comme éléments structurants pour l'urbanisation
- Trois bassins de vie : Cergy, Mantes, Poissy
- Deux projets d'aménagements : un port multimodal abrité derrière une forêt alluviale à Achères, et un écoquartier reliant Andrésy et Chanteloup autour d'une coulée verte
- Transport : prolonger le RER de Cergy jusqu'aux Mureaux / Placer une gare TGV à Cergy pour donner un nouvel élan à la métropole
- Zones inondables : la forêt alluviale et les darses du port
- Faire passer l'A104 dans la forêt de Saint-Germain

**Points forts appréciés par le Jury :**

- Avoir osé l'Hautil, un élément oublié. Le projet est intéressant pour sa proposition d'un espace public majeur (la forêt de l'Hautil) à l'échelle métropolitaine de la confluence. L'équipe propose un véritable renversement de situation.
- Proposer un projet à l'échelle de l'homme, et respectueux de la nature
- Une méthodologie simple et originale : le parcours de la goutte d'eau, c'est-à-dire penser l'organisation régionale en partant du paysage pour aller vers les structures urbaines.
- Bonne connaissance du terrain, apparue à travers les nombreuses photos utilisées lors de la présentation, et une approche sensible exploitant les ressources locales.
- Un éco-quartier qui ose la mixité fonctionnelle, mêlant habitat, industrie, incubateur, labos.
- Le projet du port, industriel et de loisirs masqué par la forêt alluviale : une idée originale, "la forêt enjambe le port"! C'est une réponse idéale sur la Seine, car elle donne satisfaction à des problèmes portuaires sans nuire au lit du fleuve. La proposition concernant le port est pertinente pour son intégration, pour son urbanité ainsi que les solutions écologiques énoncées.
- Concernant les déplacements la vision des déplacements nord-sud est en cohérence avec le territoire abordé.
- Une densification douce, organisée autour du concept du talweg et de l'éco-quartier.
- Développement d'une nouvelle polarité urbaine dans un nouveau rapport ville / nature
- Un ensemble de mesures cohérentes mais indépendantes, un projet souple et adaptable.
- Et le sens de la provocation, avec un projet de coulée verte du Louvre à l'Axe Majeur...

**Remarques :**

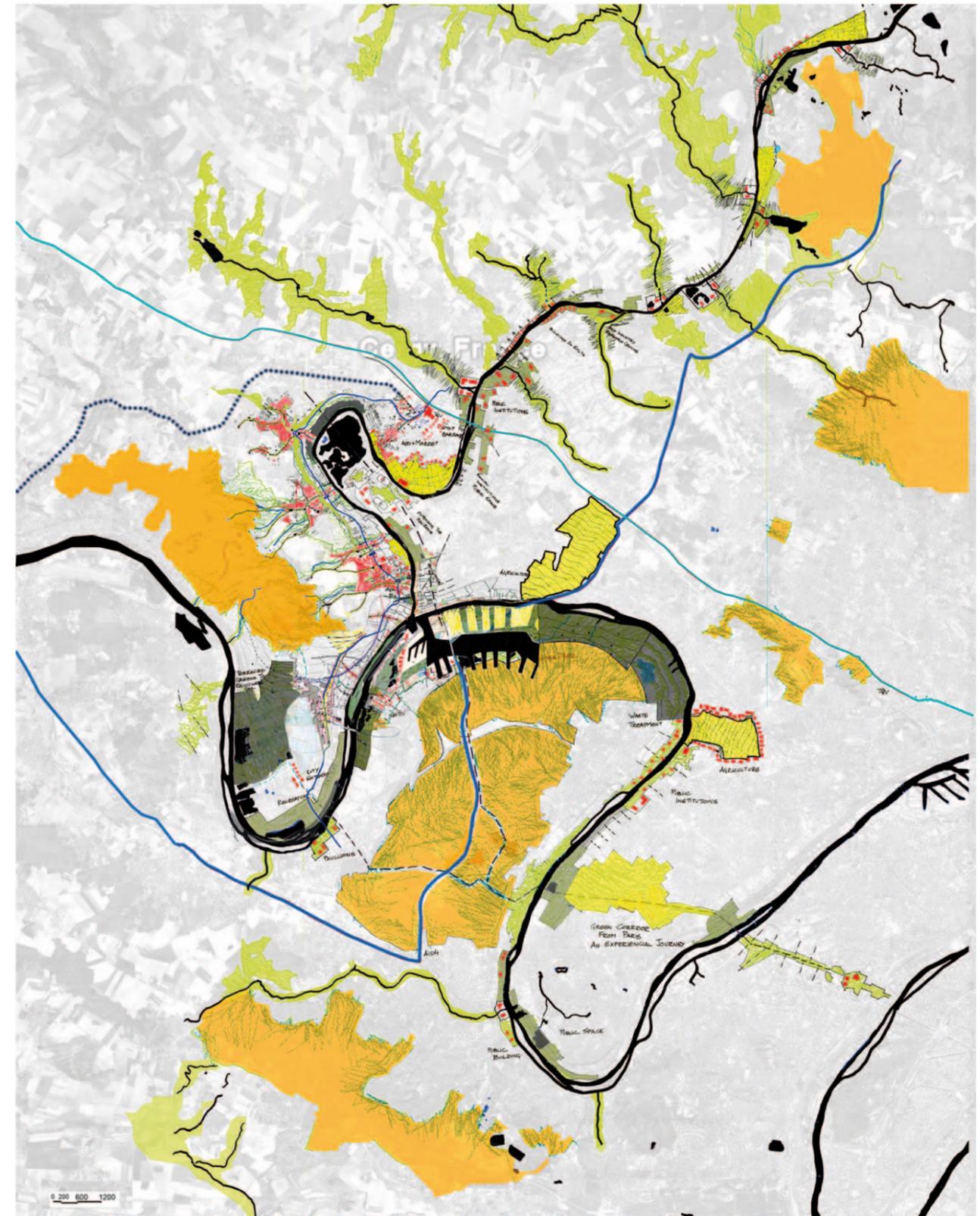
- l'A104 est un projet fini, sur lequel on ne reviendra plus.
- peu de programmation

**Verbatim :**

Gilles Hubert : «Ils ont fait le choix de la topographie, pour faire des chemins pour l'eau, pour l'homme et pour l'économie.»

Dominique Dhervillez : «Ils ont repris des choses intemporelles, mariées avec notre temps : le développement durable, la préservation des espaces. Ils ont choisi une méthode qui permet la réversibilité, rend possible le stop and go.»

### Plan d'ensemble



## 2ème prix du Jury : Equipe B "Le Fleuve Majeur"

**Concept :** Le fleuve, est le lien logique pour la Confluence : c'est le «Fleuve Majeur», permettant de développer des interactions sur le plan local, ainsi que l'identité de la Confluence, afin de constituer un pôle économique durable et agréable à vivre.

**L'essentiel :**

- Un réseau de transport structurant reprenant les propositions de l'équipe Grumbach du Grand Paris : conserver l'existant, aménager un BRT (Bus Rapid Transit) Nord (Pontoise - Mantes via Meulan et Sud (Cergy-le-Haut - Mantes).
- Intensifier la ville au niveau des noeuds de transport intermodaux : connecter les gares proches par un aménagement public renforcé.
- Tenir compte des contraintes naturelles, à travers une classification des zones inondables : Zone 1 dite "de vigilance", consacrée au loisirs et à la rétention d'eau en cas de crue ; zone 2 "tampon", constructible en faible densité, accueille espaces publics et institutions ; zone 3 "à intensifier" pour accueillir l'accroissement urbain.
- Rendre le fleuve accessible : faciliter le cheminement vers le fleuve en suivant les cours d'eau naturels, et rendre franchissable pour éviter l'aspect séparateur ; faire des nouveaux franchissements des lieux de vie.
- Proposer des repères visuels pour créer une identité du fleuve: utiliser l'Axe majeur et son aménagement comme symbole : la couleur rouge et l'aspect monumental.
- Développer la Confluence à travers un ensemble d'aménagement : le port d'Achères, un parc urbain pouvant accueillir des barges habitées, un port de loisir, une passerelle reliant Achères à Conflans, un musée de la batellerie relocalisé et utilisé pour sensibiliser la population aux risques d'inondation.

**Le jury a apprécié :**

- Une bonne approche et un esprit de synthèse remarquable
- Le besoin de faire "respirer" le fleuve, un point essentiel en cas d'inondations
- Une démarche modeste et pragmatique.
- Une bonne analyse, notamment économique et sociale.
- Considérer le fleuve selon ses qualités : agricoles, économiques, paysage.
- En proposant un zoning des berges, on leur donne une qualification permettant de penser ce qu'on peut faire dans ces zones, sans être stricts.
- Proposer des ponts qui sont aussi des lieux.
- Un ensemble cohérent, structuré autour d'un réseau de transport adapté et d'un projet de port réaliste.

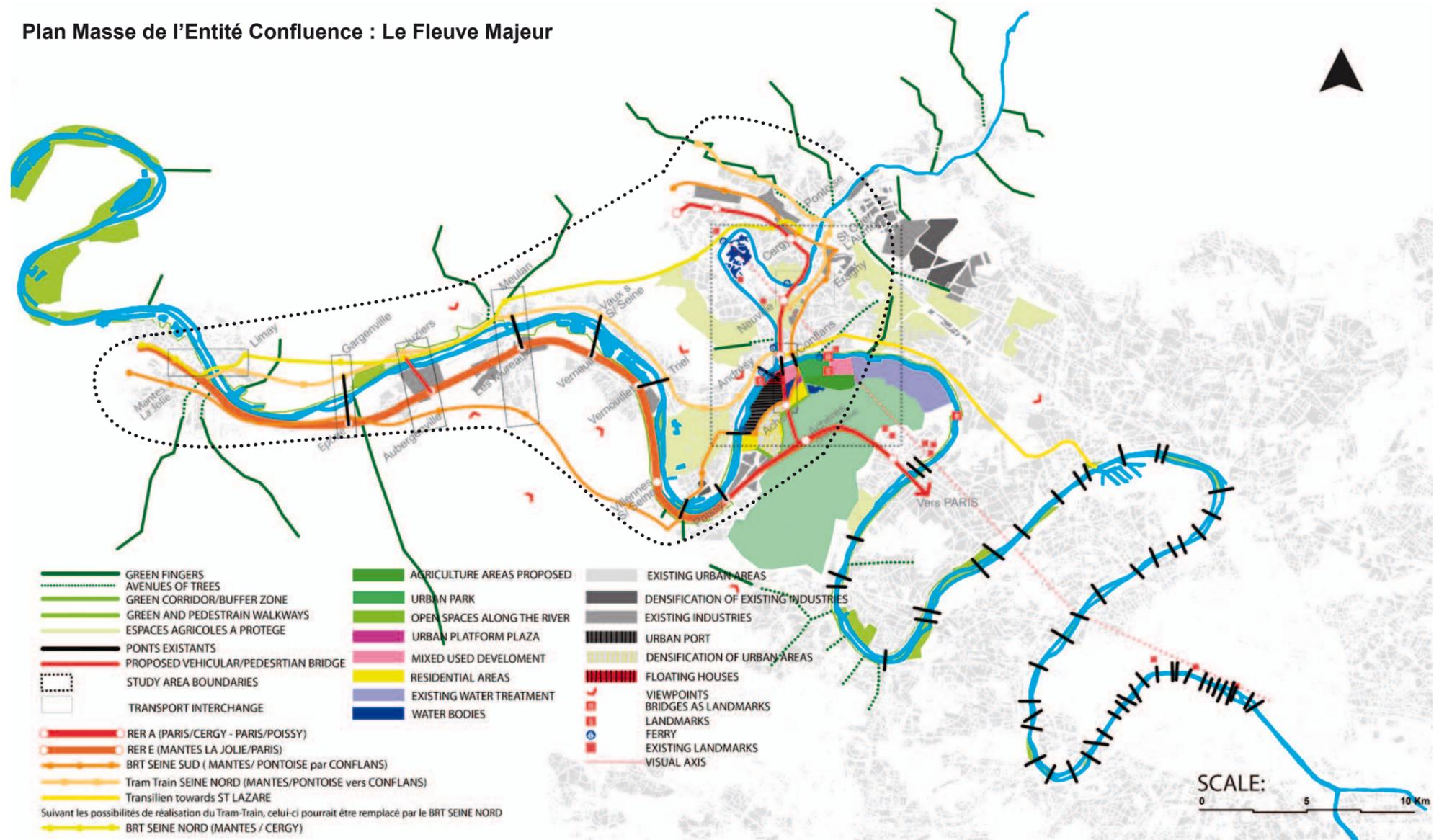
**Remarques :**

- un projet solide, mais peut-être trop modeste et politiquement correct.
- il manque une re-conceptualisation de la mobilité : ne pas penser seulement accès, expérience du transport.
- on laisse respirer le fleuve et on organise en zoning l'occupation future... c'est très bien. Mais qu'en est-il de l'urbanisation existante en zone inondable ?

**Verbatim :**

- Jacques TOUCHEFEUX «L'impensé, c'est la friche, qui n'apporte pas de qualité. Ils ont sû penser les zones entre-deux.»
- Gilles HUBERT : «Un projet influencé par le concours du Grand Paris et qui a des difficultés à s'en démarquer.»

**Plan Masse de l'Entité Confluence : Le Fleuve Majeur**



## 3ème prix du jury ex-aequo : équipe E "Street Revolutionnaires" Where the blue streets meets

Concept : Les «boulevards bleus» : les projets de développement à venir (canal Seine Nord, Le Havre 3000) font craindre que le fleuve ne soit destiné à un usage mono-fonctionnel alors qu'il doit être le lieu d'une multiplicité d'usages et de fonctions, un théâtre d'échange. Un concept qui invite avant tout à «penser local» pour répartir au mieux les bénéfices de l'aménagement.

L'essentiel :

- Trois séquences majeures : une dominante agricole à l'Ouest (territoire de l'OIN Seine Aval) ; une dominante urbaine tripolaire (Cergy/Confluence/Poissy) à densifier ; une dominante énergie propre et biomasse à l'Est, sur les terrains pollués par l'épandage notamment.
- Densification des lisières urbaines. En deux modes : peupler les zones inondables par un habitat sur pilotis ; et densifier les zones industrielles semi-bâties en y incluant logements et jardins urbains.
- Réaliser un port symbolisant la mixité et la diversité : complexe, organisé comme un système d'îles structurées par une île centrale, et relié par un pont circulaire entre les pointes de la Confluence.
- Transports... Développer la micromobilité : limiter au maximum l'usage de la voiture en facilitant l'intermodalité et en utilisant le fleuve comme "agora", ou des barges-équipements publics (piscine, bibliothèque, lieu de culte, boîte de nuit) se déplacent chaque jour entre les centres urbains.
- Organiser en réseau les ports de petite taille pour structurer l'espace, limiter les concentrations d'activités et les circulations monofonctionnelles.
- Produire une énergie propre répondant aux besoins locaux, produite par la biomasse, en cultivant la dizaine d'hectares rendus inconstructibles et incultivables (pour la consommation) par les épandages.

Points forts appréciés par le Jury :

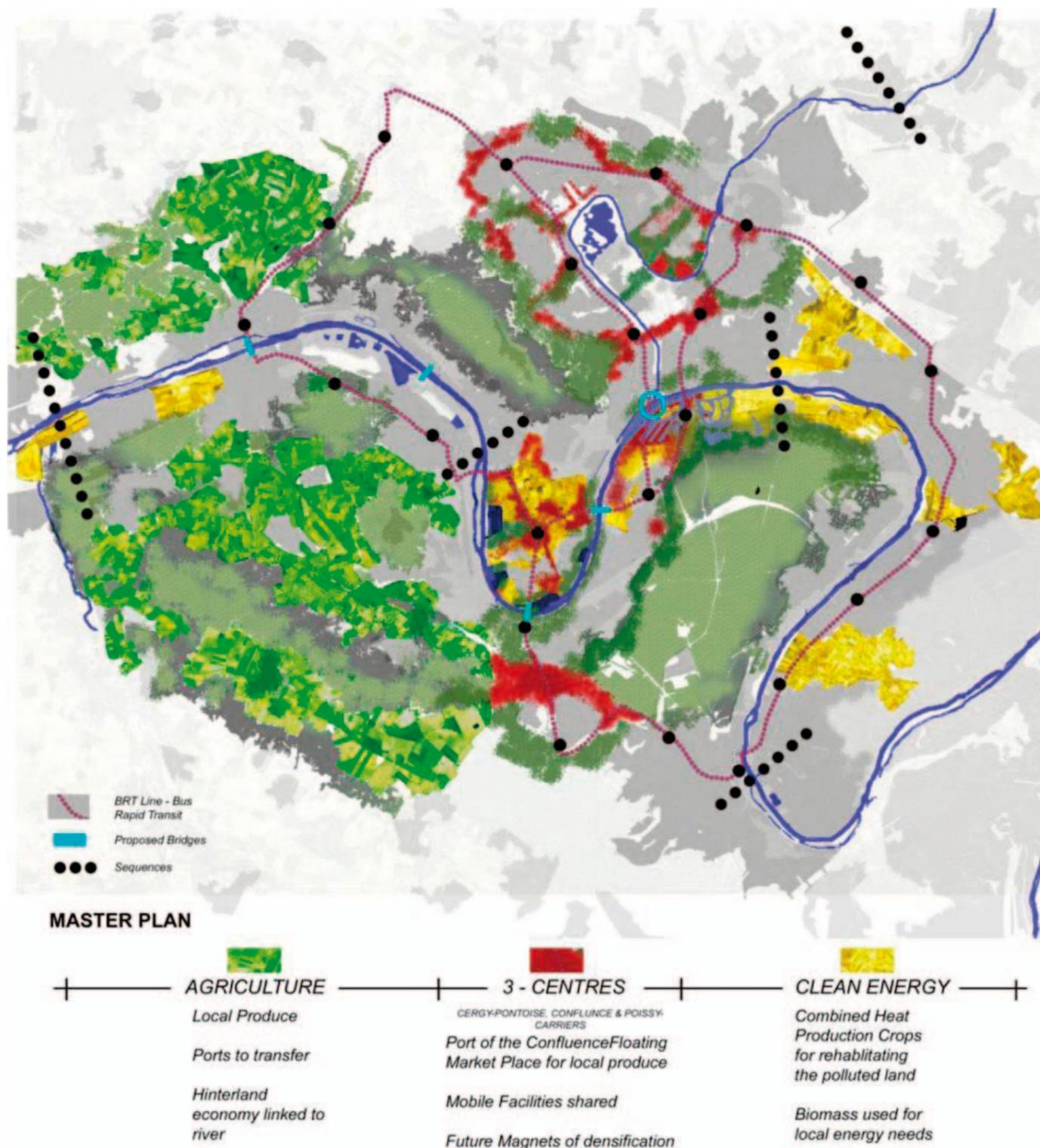
- Le territoire d'intervention est bien circonscrit (25\*25 km, Auvers/Porcheville/Maison-Lafitte), et positionné par rapport aux OIN de la Région Île-de-France
- Faire du cours d'eau une rue fluviale : un engagement louable et une image forte qui structure une bonne partie du propos.
- Proposition d'un territoire plus autonome.
- Questions de la continuité lien ville fleuve abordée.
- Un parti pris soutenu par beaucoup d'énergie et d'originalité dans la présentation.
- Une réelle prise en compte du développement durable.
- Ont fait apparaître le besoin du fleuve d'être autre chose qu'une infrastructure.
- Un des rares groupes à avoir pensé l'urbanisme en zone inondable, à travers l'habitat sur pilotis.
- Une idée à retenir, originale et séduisante : les équipements publics de la micro-mobilité

Remarques :

- Le groupe est resté prisonnier du sigle choisi : la comparaison fleuve/rue a ses limites.
- Intensifier les activités sur fleuve est une chose difficile à faire : attention à l'utilisation intempes-tive de l'eau et du fleuve !
- Attention à distinguer ce qui relève des principes et des projets : densification urbaine, port multifonctionnel, micromobilité, production d'énergie propre.
- Oui à la mixité, mais attention aux conflits inhérents à la sur-multifonctionnalité des espaces.
- L'idée de la « rue bleue » est bonne, mais n'apporte pas de réponse à l'organisation du terri-toire globalement.

Verbatim :

Jacques Touchefeu : « La Seine, un espace public ? Qui qualifie, fabrique du repère, accessible, participe à la ville. »



## 3ème prix du jury ex-aequo : équipe C "Le Lit Majeur"

**Concept :** La question du fleuve ne peut se réduire à celle du lit actuel de la rivière. L'histoire géologique mais aussi humaine du peuplement du fleuve s'organise autour du Lit Majeur. Il faut restructurer cet espace autour d'une ville dense, grâce à 5 grands principes.

**L'essentiel :**

- 1. Elargir la zone de lit du fleuve : aménager les rives en parcs inondables et dégager les accès à l'eau... Exprimer dans le paysage l'amplitude des mouvements du fleuve.
- 2. La ceinture verte : renforcer les espaces verts de la "ceinture verte parisienne".
- 3. L'agriculture de proximité : structurer et contenir les centres urbains pour développer une agriculture en périphérie des villes, et qui descend en couloir jusqu'au fleuve pour y ménager des percées paysagères.
- 4. Le transport local : faciliter les transports Nord-Sud par une double boucle de TCSP.
- 5. L'économie fluviale : un port bipolaire, avec un pôle de plaisance sur l'Oise autour des étangs de Cergy, et une base multimodale à Achères.
- **Projet moteur et identité :** un centre public organisé autour de la Confluence, bénéficiant d'un chaquet d'îlots accueillant une grande diversité d'activité de rencontres (centre culturel et centre d'affaires) entre Conflans et le port.

**Points forts appréciés par le Jury :**

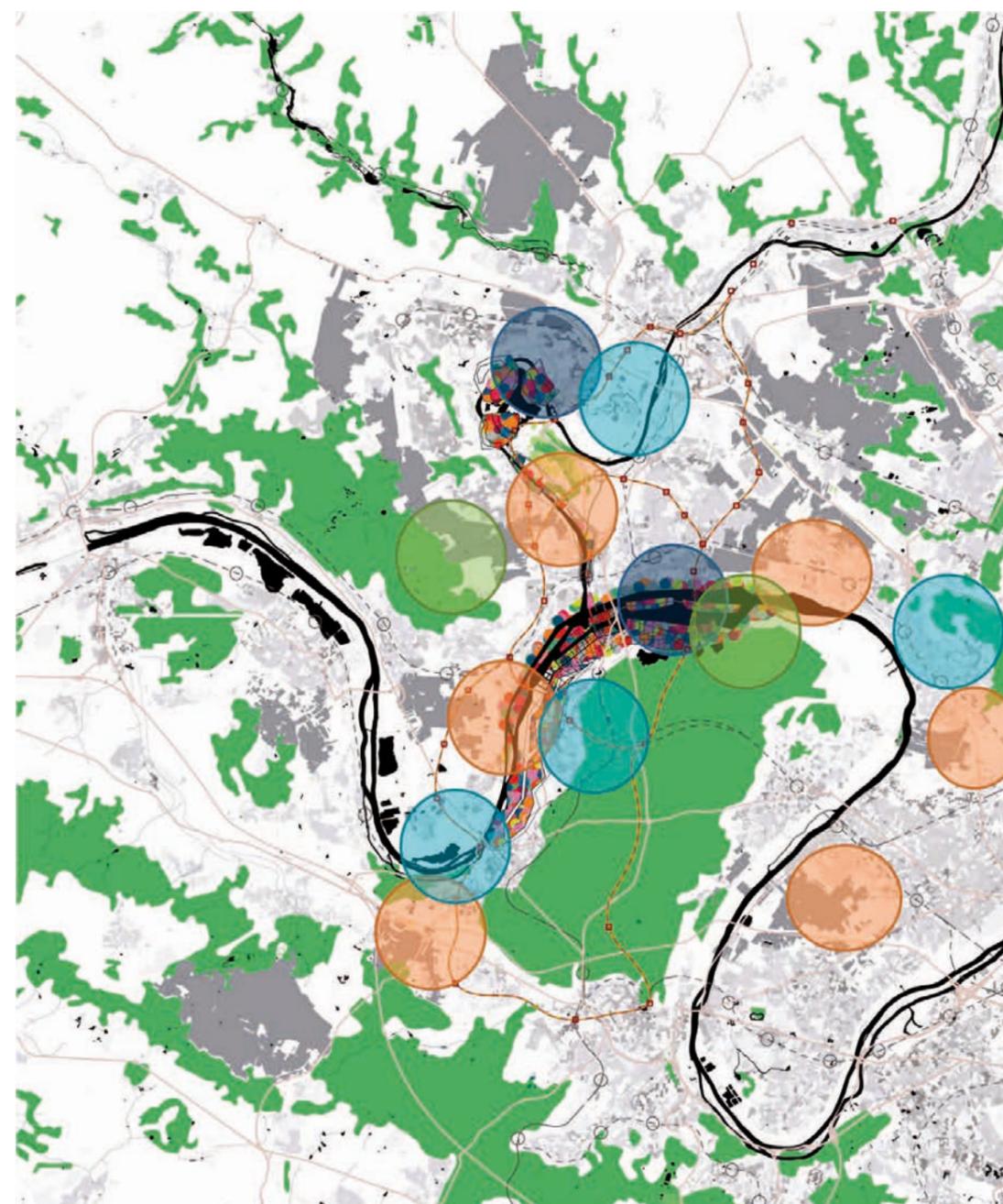
- Le principe de la double boucle de transport est très pertinent, et c'est un excellent moyen de venir à bout des clivage territoriaux.
- Honnêteté d'avoir replacé le projet dans une échelle temporelle.
- Oser un territoire qui sera bouleversé par le port.
- L'équipe propose des aménagements modulables
- Densités variables proposées
- Une approche sensible du fleuve, et des zones inondables.

**Remarques :**

- Pas de lien entre l'analyse et la réalisation.
- Manque de base socio-économique.
- Vision et compréhension globale du territoire, mais une réalisation auto-centrée sur la Confluence.
- Sans jouer sur les complémentarités entre les échelles et le territoire, le groupe descend à une échelle très locale pour décliner ses idées intéressantes : la boucle de transport renforce la fermeture du système et on ne voit pas ainsi les interconnexions.
- Une vision globale au départ, mais dénaturée par l'«étoile du berger» sur la confluence. Comment articuler amont / aval. Boucles enferment les territoires.

**Verbatim :**

Gilles HUBERT : «L'importance des échelles temporelles tranche avec la présentation à une échelle spatiale réduite.»



**LA DISTRIBUTION HYDROLOGIQUE**



**LA CEINTURE VERTE**



**L'AGRICULTURE DE PROXIMITE**



**LE TRANSPORT LOCAL**



**L'ECONOMIE FLUVIALE**

## 4ème prix du jury : équipe A "Open the capsule"

Concept : Les villes de la Confluence sont fermées les unes aux autres. Il faut un projet commun pour créer un effet d'entraînement dans la région, basé sur un tourisme fluvial, généré par le projet Canal Seine Nord Europe.

### L'essentiel :

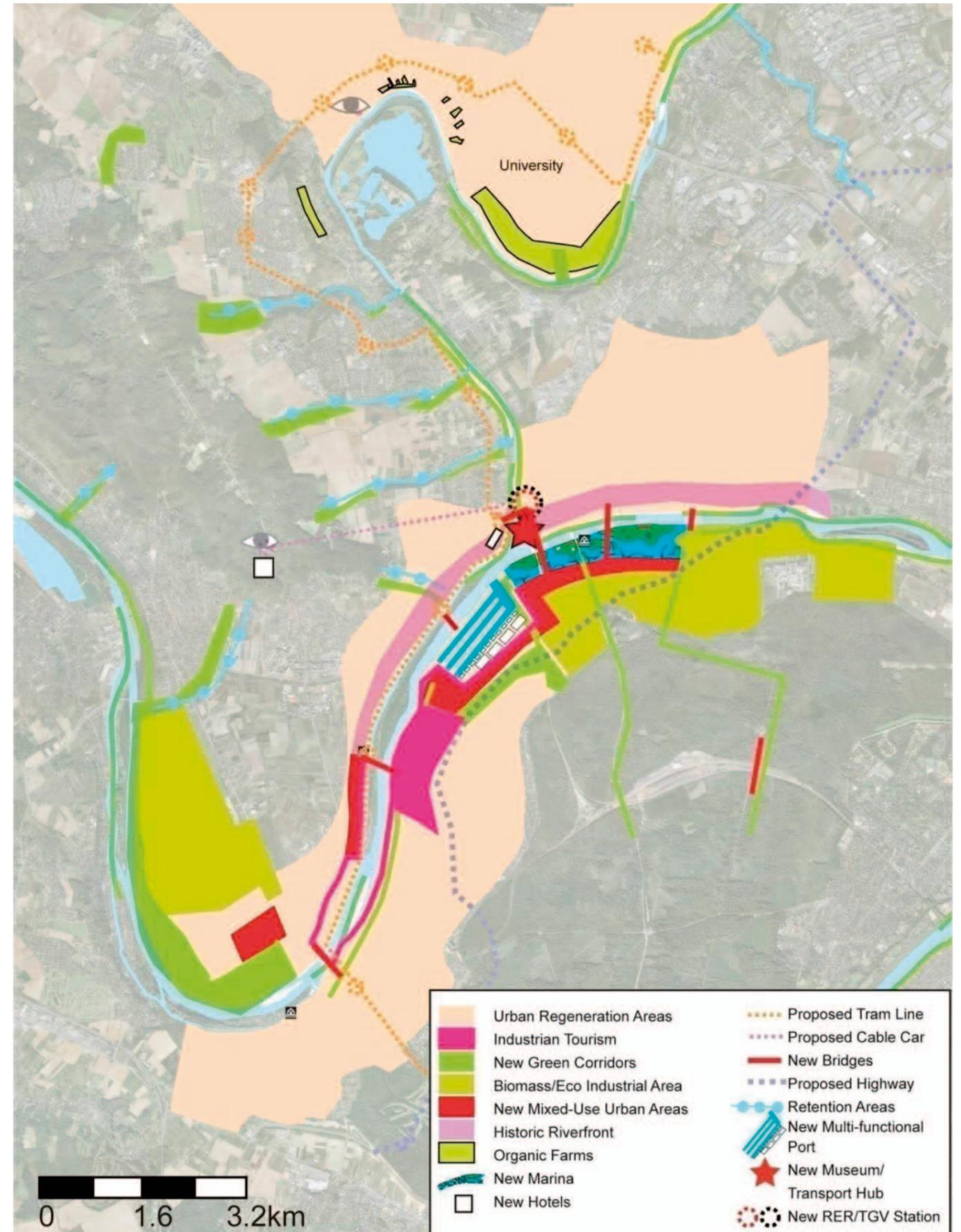
- A grande échelle, constituer un centre de tourisme à partir du fleuve, en créant des hubs touristiques aux deux confluences, et un relais-port de plaisance installé face à la Défense. Le hub principal sera localisé sur la Confluence Seine-Oise.
- Le quadrilatère Mureaux/Cergy/Pontoise/Saint Germain définit le grand périmètre, lui-même organisé autour d'un centre (le Masterplan), formé par les six villes de la Confluence. Au sein de ce périmètre, un transport en commun assure une liaison rapide.
- Le Masterplan concentre les efforts de développement : nouveau port d'Achères, industries de pointe à Cergy, et naturellement tourisme et loisirs, répartis entre Achères (marina), Conflans (musée) et Andrésy (hébergement).
- Il définit un zoning des zones naturelles : corridor vert et bassin de rétention ; de l'utilisation des sols (industrie, nature, biomasse, renouvellement urbain et protection des berges).
- Transports : 5 nouveaux franchissements, A104 déviée vers la forêt de St-Germain, tramway suivant l'Oise puis la Seine de Pontoise à St-Germain, et un télécabine reliant la Confluence à l'Hautil.

### Points forts appréciés par le Jury :

- A bien mis en avant l'articulation des échelles spatiales et l'importance de lier Macro-Meso-Micro pour lutter contre la fragmentation.
- Via une approche académique, l'analyse multi-échelles est très pertinente.
- A travers l'image des capsules, c'est l'équipe qui insiste le plus sur les cloisonnements et la nécessité d'en venir à bout.
- Le masterplan permet de réunir des éléments essentiels : positionnement territorial, économie, bien-vivre. Cela permet d'avoir une vision unifiée du territoire.

### Remarques :

- Beaucoup de thèmes abordés, parfois de manière naïve.
- Attention aux risques de spécialisation des territoires
- Le tourisme peut être un très fort levier de développement : attention toutefois à la concurrence parisienne.



## Appréciations sur l'ensemble de l'atelier et des travaux

### Sur la forme :

Une qualité graphique de bureau d'étude.  
Très bonne maîtrise de la production de dessin.  
Articulation des idées.

### Sur le fond :

Bonne connaissance du dossier.  
Résultats toniques, avec éléments de maturité.  
Constantes heureuses dans les équipes :

- Échapper aux limites, tous les groupes s'affranchissent des contraintes !
- Développement durable intégré
- Différentes échelles abordées

### Sur la méthode :

Cet atelier a permis de retourner aux fondamentaux de l'urbanisme : la géographie a été beaucoup et utilement exploitée, et ce de diverses manières, par les équipes.

### Sur les idées :

Les équipes ont su rebondir sur le besoin d'urbanité du port.  
Il y avait une fragmentation du bâti et du politique qui se maintient le plus souvent dans les projets, pourtant avec succès : les schémas proposés arrivent à donner une cohérence à l'ensemble.  
Les pleins se nourrissent des vides, et on voit apparaître trois centres majeurs qui enjambent le fleuve... en intégrant la grande dimension du bassin versant.  
Le point focal du confluent s'est étendu sur un axe Nord/Sud : Cergy est finalement bien intégrée.

### Des remarques d'ordre général...

- Interrogation sur la « tentation de Venise » : les canaux... ce site est-il adapté à un tel modèle ?
- Repères : comment s'orienter ? Les propositions sont importantes, mais pas suffisantes.

Où est-on dans ces grandes agglomérations ?

- La question de l'habitat subsiste : quelle forme adopter ?
- Attention également au rapport entre consommation d'espace pour les projets nouveaux / renouvellement du tissu urbain : il y a eu peu de travail sur la recomposition du tissu existant.

### Conclusions

Des propositions nombreuses, parfois très pertinentes et d'autres moins réalistes, mais qui ont réussies à surprendre, à changer et à faire progresser l'image qu'on se faisait du territoire, ainsi que sur la manière de mettre en avant le fleuve dans d'autres territoires.  
La plupart des équipes ont présenté un travail cohérence sur nature de la situation (histoire, géographie, économie) et propose un traitement « post-Kyoto » d'un grand professionnalisme.

## Verbatim :

- Guy KAUFFMANN : « Une grande attention portée à la rive droite de l'Oise et de la Seine : c'est inattendu et très intéressant de les avoir traitées »
- Antoine GRUMBACH : « Ces projets ont permis de fabriquer le sentiment d'une organisation ».
- Jean-Michel VINCENT : « Appliquer leçons de la courte distance à l'échelle de l'agglomération »  
« Garder la dimension du plaisir, en absorbant les contraintes : GES, inondations. »
- Tadashi KAWAMATA : « En aménagement, l'écologie est trop souvent un alibi : on n'y croit plus. Attention car c'est une lourde responsabilité : le quotidien de millions de gens. »
- Ngoc Nguyen TRAN : « Il n'ya pas suffisamment de réponse sur l'augmentation du niveau de la mer et le changement climatique. Les îles de la Confluence bougent sur les images satellites : il faut tenir compte du problème de la déposition d'alluvions, surtout lorsqu'il s'agit d'un port, une infrastructure lourde faites pour durer avec le temps. »



Photo Antoine PLANE

# 4ème PARTIE : ANNEXES

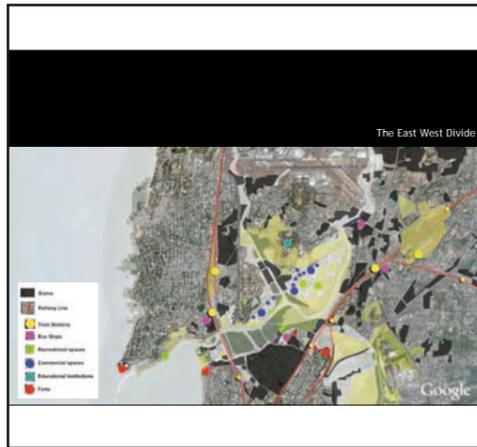
Travaux préliminaires	p. 87
Déroulement de l'atelier	p. 91
Trombinoscope	p. 95
Images	p. 100

# Travaux préliminaires des étudiants



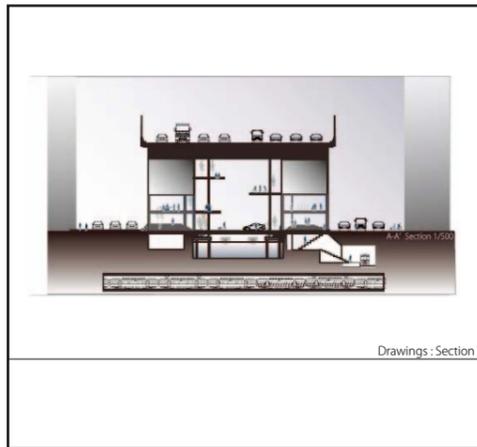
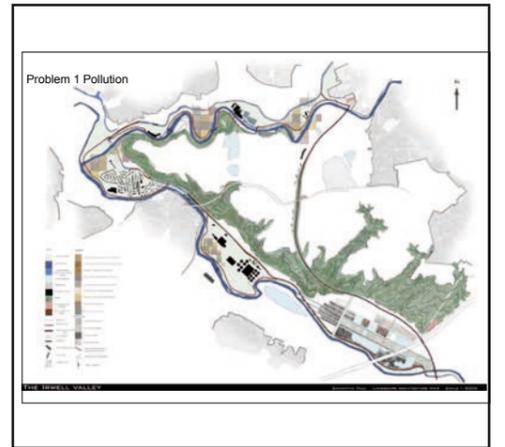
Photo Antoine PLANE





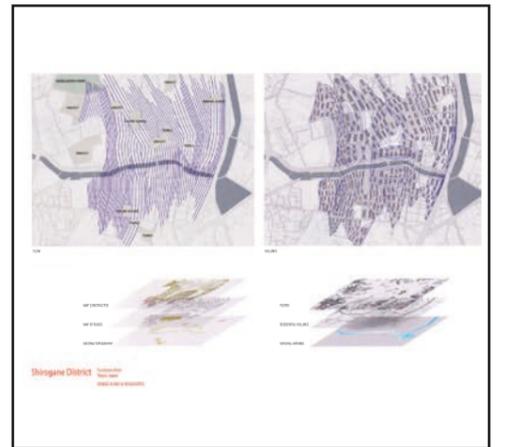
**Radhika MATHUR and Ashim K.MANNA**  
**Mithi et la confluence des îles de Mumbai**  
 Mumbai est composé de sept îles surpeuplées. En 2005, une inondation majeure a provoquée un désastre dans les communautés environnantes. La problématique concerne la destruction de l'écosystème, les nouveaux usages, les impacts techniques et l'urbanisation étendue sur la rivière.  
 Les solutions seraient d'augmenter la capacité des rivières en élargissant et en compilant les taudis pour redonner la rivière au peuple. Les idées conceptuelles intégreraient l'implantation des arbres mangrove, l'investissement social et la continuité visuelle à travers la ville.

**Andrew PRINGLES and Samantha PAUL**  
**La rivière Irwell,**  
 Située au nord de Manchester, la rivière était jadis entourée d'activités industrielles. La pollution, la fragmentation et les risques d'inondations sont des facteurs à prendre en considération. Le concept proposé est d'exposer l'héritage industriel afin de régénérer l'endroit. Par exemple, la biofiltration aurait l'avantage de nettoyer les marais, la création de portes d'entrées encouragerait les rassemblements et il serait d'ailleurs important de diminuer le débit d'eau. De plus, de nouvelles énergies seraient intégrées au paysage tels que les éoliennes et les techniques agricoles organiques



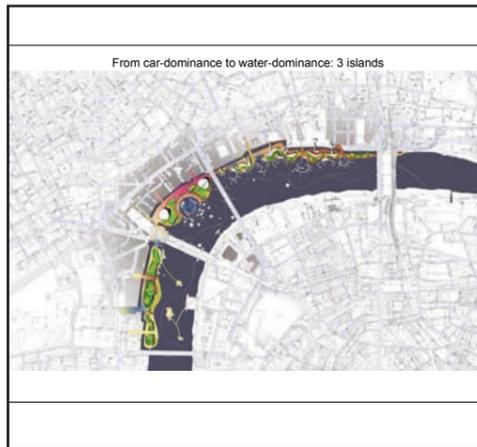
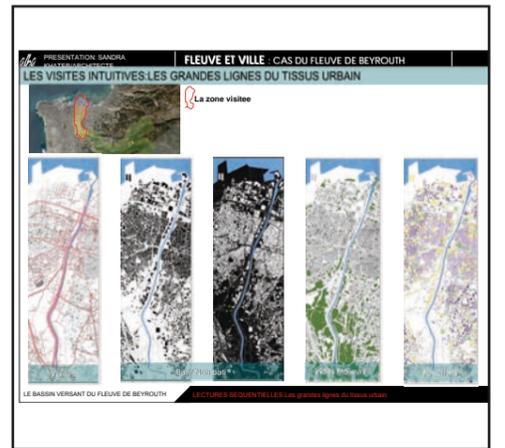
**Teruhiko KUNIMATSU**  
**La nouvelle confluence d'Osaka**  
 L'enjeu majeur du territoire est sa division créée par la présence de la rivière. Historiquement, Osaka était caractérisé par un amalgame de plus de cent rivières qui ont été progressivement remblayées. Le concept serait donc de se rapporter à cette idée et de les utiliser en tant que réseau de transport. Les nouvelles voies navigables encercleraient les quartiers de la ville et seraient directement connectées aux autoroutes et au transport public. Tels des canaux, ces voies traverseraient les bâtiments, créant ainsi des passages internes.

**Andrea PALMIOLI and Benjamin SONNTAG**  
**La rivière Furukawa et le projet de Staten island**  
 Deux exemples démontrent la relation entre la rivière et son territoire. Le projet Kengo Kuma a pour objectif de redonner à la rivière son identité en transformant le développement urbain. Séparant trois quartiers distincts, la rivière est traitée par trois concepts en mettant l'emphase sur différentes perceptions. La première est une connexion directe avec les espaces verts et les bâtiments environnantes, la seconde une topographie transversale tandis que la dernière suivrait plutôt des lignes parallèles.  
 Pour les propositions reliées au projet de Staten island, le projet Freshkill insiste sur la transformation du dépôt en un large système naturel. L'identité vivante passe par plusieurs cheminements tels que la plantation, l'infrastructure, la programmation et l'adaptation, tous combinés pour former un système écologique équilibré. Finalement, le deuxième projet, nommé Repark, accentuerait le recyclage, la collecte et les processus de récréation.



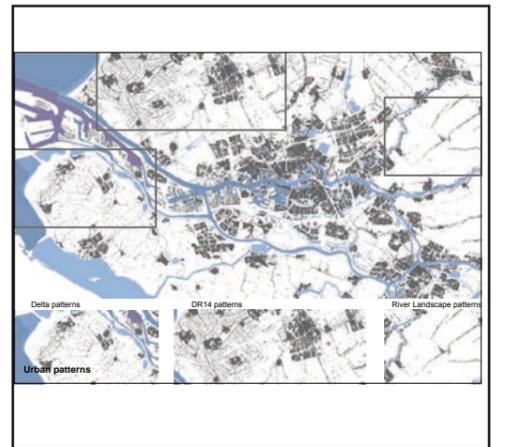
**Kazuki KISHIUE**  
**Les rivières Sumida et Kouya**  
 Au Japon, le territoire se compose majoritairement de rivières. Pour cette raison, celles-ci possèdent un flux rapide. L'exemple de la rivière de Sumida démontre le nouveau plan masse envisagé contre les inondations. Une nouvelle rivière dénommée Arakawa fut donc créée avec des berges élevées contre les inondations et de la végétation fut plantée. Puis, la rivière Kooya est venue diviser les zones résidentielles et était canalisée par du béton. Sa requalification proposait donc l'enterrement des fils électriques et l'ouverture des bâtiments face à la rivière

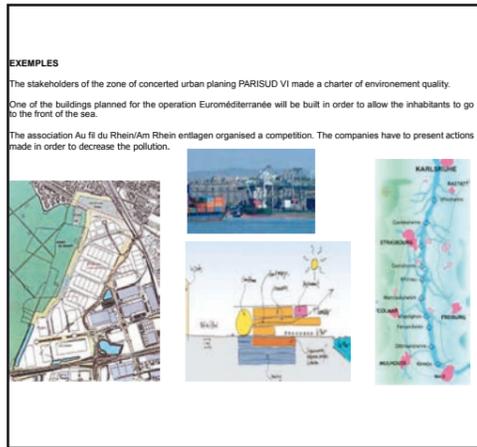
**Sandra KHATER**  
**La rivière de Beirut**  
 En 1970, la canalisation de la rivière causa la transformation du paysage maritime. Divisée en trois sections, la rivière passe de l'urbanisation à l'environnement naturel. Les problèmes concernent les autoroutes qui longent ses rives, le manque d'espaces verts, la pollution des eaux et le fait que les bâtiments tournent leurs dos à la rivière. Les interventions proposent la continuité linéaire et transversale. L'emphase portée sur l'échelle humaine, la réhabilitation des zones industrielles et le réseau de transport, la création d'espaces verts sont tous des facteurs qui donneraient à la rivière un aspect plus viable



**Eirini MANOLIKAKI and Ge TANG**  
**Le Thames et les berges de Victoria**  
 Situé dans le cœur historique de Londres, les faiblesses du Thames concernent le trafic routier, les barrières créées par les infrastructures, la compétition entre les deux rives, le manque d'intérêt visuel et la pollution. L'idée serait donc de transformer l'identité visuelle de la rivière de façon viable en changeant d'abord le réseau de transport et en offrant une dominance basée sur l'eau. Et puis, la création de trois nouvelles îles de diverses topographies auraient la fonction de rassembler les gens en offrant une panoplie d'activités diverses.

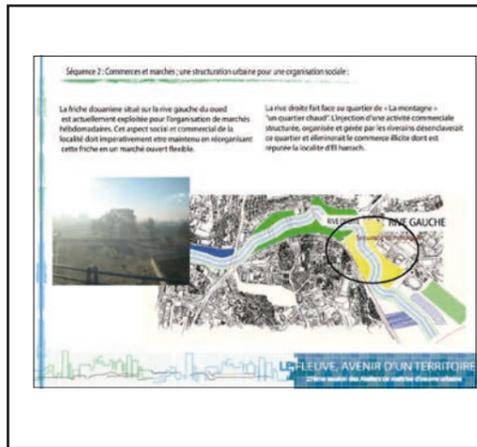
**Isabelle PUTSEYS**  
**Delta-Archipelago 2053**  
 Basé sur l'étude de plusieurs deltas à travers l'Europe, il importe de comprendre que les deltas sont des portes d'entrées économiques pour leurs villes respectives. La viabilité, la mobilité, l'échelle et l'aspect visuel des rives sont des sujets qui devraient être intégrés dans leurs développements rationnels. L'incorporation de l'énergie marémotrice et éolienne à l'environnement serait intéressante. Des solutions efficaces pourraient être utilisées contre les risques d'inondations. L'exemple de Rotterdam est pris en considération pour expliquer les potentiels des deltas.



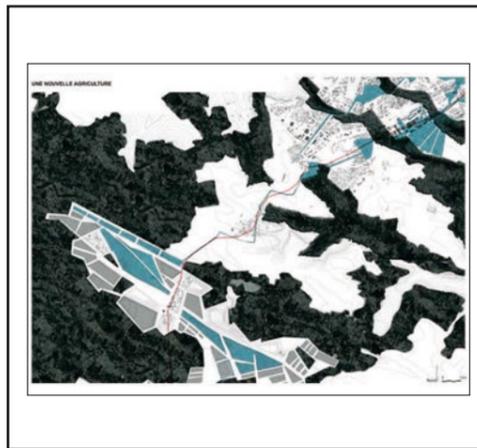


**Carole ROPARS**  
**Le Huveaune**  
 Le Huveaune passe par Marseille et se jette dans la mer Méditerranée. Ses berges se caractérisent par le développement économique, la pollution, les inondations et la division de ses activités résidentielles et industrielles. Les enjeux concernent les bâtiments industriels qui longent ses berges et qui bloquent leurs accès directs. Ainsi, il serait intéressant de trouver des solutions pour donner des accès transversaux et linéaires afin de donner la priorité au piéton.

**Gloria PESSINA**  
**Un nouveau paysage pour le lagon de Santa Gilla**  
 Le lagon est situé en Sardaigne. Historiquement, le port et le canal étaient créés pour l'exportation de marchandise industrielle, mais aujourd'hui cette activité a été abandonnée. La région est à l'image d'un dépôt, avec l'absence de logements et d'aménagements. Le concept serait donc la conception de filtres de remédiation et la création d'un voisinage urbain qui connecterait les deux rives du lagon. Il y aurait aussi la création d'un grand parc avec des étangs connectés à la rivière mais séparés du lagon afin de filtrer son bassin.



**Rostom FERRADI**  
**L'oued de El Harrach**  
 Un oued est un cours d'eau africain situé dans une région semi-désertique et possède un débit irrégulier. Le drainage de ses berges suit des techniques spécifiques tels que l'empilage des pierres et le gabionnage pour contrer l'érosion des sols. L'oued de El Harrach, image du tissu urbain, est situé dans une région urbanisée surpeuplée et industrielle, l'eau est stagnante dû à la pollution et les inondations sont fréquentes. Le concept serait de diviser la rivière en cinq séquences privilégiant : utilisation d'énergies renouvelables, commerces, espaces verts perméables, équipements sportifs, et événements festifs à l'embouchure.



**Lorene JOCTEUR and Anne-Sophie MALARY**  
**La rivière, vecteur de création urbaine**  
 Deux exemples sont pris pour démontrer les possibilités de régénération urbaine par l'utilisation de techniques empruntées au paysage. A Saint-Quentin en Yvelines, le sol est riche en matière organiques et possède la capacité de retenir les eaux naturellement. L'idée serait donc d'intégrer cette capacité et de distribuer l'eau de pluie avec des puits individuel. Par la suite, l'objectif serait la restructuration de la ville-nouvelle par la qualification de nouveaux espaces ouverts en créant des barrages et des ponts à la plaine de Neuphle puisqu'un projet en amont a des répercussions en aval.



**Xiaowei ZHANG and Zheng WU**  
**Le canal Erié et son plan de réhabilitation**  
 Historiquement, le canal Erié était emprunté pour le transport entre l'Amérique de l'est et de l'ouest afin de délivrer de la marchandise agricole. Désormais, les contraintes sont l'héritage industriel, les inondation et la compétition qui a pour conséquence une diminution de la demande. Les opportunités, de l'autre côté, sont la possible renaissance du canal comme système de transport efficace, les ressources naturelles, l'héritage culturel et le côté récréatif. Les idées sont donc la réhabilitation du canal par la promotion de fonctions diverses en construisant avec les risques et en créant de nouvelles identités.



# 27ème session des Ateliers Internationaux de Maitrise d'Oeuvre Urbaine. Le Fleuve, avenir d'un territoire

## Semaine d'Introduction

**Du lundi 24 au Jeudi 27 août, les étudiants ont démarré leur travail par une semaine d'apprentissage et de conférence.**



En amphithéâtre, Les étudiants présentent leurs travaux préparatoires sur le fleuve.

Les matinées sont consacrées à la présentation de leur travaux personnels en public : ces présentations sont un des critères de remise du diplôme universitaire par l'université de Cergy-Pontoise en fin d'atelier. C'est également une ouverture supplémentaire sur le sujet, permettant à tous de bénéficier de près de trente points de vues différents.

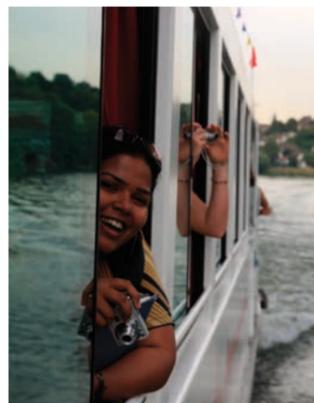
Enfin, c'est le moment pour chaque participant de démontrer ses capacités de travail et de présentation.

En revanche, les après-midi alternent conférences et visites du périmètre d'étude, afin de familiariser les participants avec la géographie du site, et avec les grands enjeux qui s'y trament à l'échelle locale, régionale, et internationale.

### Lundi 24 août, descente commentée des boucles de l'Oise

en péniche, entre Pontoise et la Confluence, à la découverte des berges de l'Oise et d'un paysage vu du fleuve.

Puis, accueil à l'hôtel de ville de Conflans pour une présentation spectaculaire des enjeux locaux par les élus de Conflans (Francis TOQUE, Maire Adjoint aux relations



Radhika, du CEPT Ahmadabad, en Inde, découvre l'Oise en péniche.



La Confluence, vue depuis l'Oise.



A la mairie de Conflans sainte Honorine, le micro est à Alain OUTREMAN, Maire d'Achères.

internationales) et d'Achères (Alain OUTREMAN, Maire), ainsi que par le président du Syndicat Mixte des Berges de Seine, Thierry Sibieude (Conseiller Général du Val d'Oise). Les discours prononcés sont à la hauteur des grands projets qui concernent le territoire de la Confluence : construction du Canal-Seine Nord, prolongement de la Francilienne, renforcement de l'axe Paris-Rouen-Le Havre annoncé par le Grand Paris...

La journée se termine au musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, pour y redécouvrir l'histoire du Fleuve.

**Mardi 25 août, lancement officiel des Ateliers à l'AFTRP** par Mireille FERRI, vice présidente du Conseil Régional d'Île-de-France, Pierre-André PERISSOL, Maire de Moulins et Président des Ateliers, et François DELARUE, P.D.-G. de l'AFTRP et vice-président des Ateliers.



Introduction de Mireille FERRI, lors du lanement officiel à l'AFTRP.

Les étudiants sont appelés à manier leur créativité sans se départir de leur sens des réalités. Les conférences portent sur l'exemple du projet Lyon Confluence, présenté par le directeur de l'Université de Cergy-Pontoise Gilles HUBERT ; le programme de prévention des risques d'inondation par Fabienne HEILBRONN de l'EPAORSA ; le paysage, la ville, le fleuve, par Jacques DEVAL, de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) ; et enfin sur le rôle que le territoire de de la confluence pourrait être amené à jouer à l'avenir, par Guy KAUFFMANN, de la mission Christian Blanc pour le Grand Paris.



L'architecte Antoine GRUMBACH intervient lors de la présentation du Port Autonome par Emmanuelle DURANDAU, directrice de l'aménagement.

de la DRE s'attache aux enjeux environnementaux liés aux projets d'aménagements, en particulier au regard des transports.

**Jeudi 27 août**, nous visitons le territoire de la Seine Aval et ses 51 communes, guidés par Sophie DUMAS, Directrice des Projets à l'EPAMSA. C'est elle qui présente ensuite, dans les locaux de l'établissement public, les principes de l'aménagement en Seine Aval, les projets lancés et le résultat de la consultation auprès des agences Antoine GRUMBACH & Associés, OBRAS, et de l'équipe LIN. Suit une intervention de Jean-Pierre Palisse, Directeur du département Urbanisme, Aménagement et Territoire de l'IAU-IDF, pour présenter les orientations du projet de SDRIF.

**Mercredi 26 août, les Ateliers sont accueillis au port de Gennevilliers** par Emmanuelle DURANDAU, directrice de l'aménagement du Port autonome de Paris, qui présente l'activité du port, ainsi que les projets Port 2000 du Havre et la plateforme logistique d'Achères. Puis c'est Gabriel MIALOCQ, chargé de mission développement durable pour Voie Navigables de France, qui présente le projet du canal Seine Nord et ses retombées économiques. Enfin, Jean-Michel VINCENT



Achères, la forêt de Saint-Germain et au loin, Paris vu des hauteurs d'Andrésy

Nous repartons pour les hauteurs de Chanteloup-les-Vignes et d'Andrésy contempler le paysage du bassin de la Seine, qui s'étend jusqu'à Paris, mis en relief par les commentaires de l'artiste Isabelle CORNARO.

**Vendredi 28 août**, c'est le moment de former les cinq équipes de travail. Après un repas de clôture de cette semaine de préparation, les participants se rendent à l'école



Vendredi 28, jour de la constitution des équipes : Delphine Baldé, pilote de la session, donne les dernières consignes.

d'Art de Cergy, leur nouveau lieu de travail : ils inscrivent leurs noms par équipes de travail, puis enfilent le T-shirt des Ateliers, signent symboliquement devant leur nom et sont photographiés. Cette signature a valeur d'engagement, pour

les trois semaines à suivre. A chaque équipe est ensuite attribué, par tirage au sort, un expert référent qui veillera au bon déroulement de l'atelier, et qui en sera le porte-parole devant les membres du jury.

Les dernières recommandations sur la méthode des Ateliers, sur l'esprit du travail demandé et sur les écueils à éviter sont données par le pilote de la session, Delphine BALDE, et par les experts référents présents : Chakib BENRAMDANE et Michel JAUQUEN.

Depuis, les équipes sont au travail.

### LES ATELIERS

Chaque année depuis 1983, les Ateliers organisent en Île-de-France un atelier d'été ouvert aux étudiants de niveau master s'intéressant à l'urbanisme et l'aménagement, sur un sujet d'actualité.

Un Atelier, c'est :

- 18 mois de préparation
- quatre semaines de travail d'équipe
- près de 20 conférences et présentations
- plus de 200 invités, conférenciers, membres du jury, spectateurs, visiteurs.
- une table ronde (*Habiter le Fleuve*, vendredi 18/9)
- 30 étudiants participants répartis en 5 équipes
- 15 nationalités représentées
- une totale liberté de création

### LE FLEUVE

Récemment confirmés lors des travaux sur le Grand Paris, les enjeux liés au territoire fluvial démontrent la nécessité de replacer le fleuve au coeur de la stratégie d'aménagement. Plusieurs grandes villes de France et d'Europe se sont engagées dans des processus de reconquêtes d'anciens sites fluvio-portuaires pour exploiter le potentiel d'un élément porteur d'identité et de valorisation.



Bertrand Warnier, un des fondateurs des Ateliers, présente une carte de la région parisienne.

Les Ateliers proposent d'explorer les termes de réconciliation entre le Fleuve et la Ville et de renverser Ides logiques unilatérales qui prônent des usages exclusifs.

# 27ème Session des Ateliers Internationaux de Maitrise d'Oeuvre Urbaine.

## Le Fleuve, avenir d'un territoire semaine 2

**Du Lundi 31 août au Vendredi 4 septembre, les étudiants ont travaillé par équipe à leur projet.**



L'équipe D en visite de reconnaissance.

Après avoir formé les équipes le 28 août, la plupart des participants ont commencé leur travail par une visite du périmètre d'étude. Beaucoup ont choisi de rejoindre l'Oise et de la descendre jusqu'à la Confluence en suivant la rive. Ils ont alors réalisé leur première expérience personnelle du territoire, et ont découvert à quel point il pouvait être

difficile d'accéder au fleuve ou de le traverser.

**Lundi 31 août**, les participants ont tenté de synthétiser leurs informations par équipes, en écoutant l'opinion de chacun sur les opportunités et les problèmes caractérisant l'environnement de la Seine et de l'Oise. Les équipes ont trouvé difficile, au début, de trouver un point de départ commun, en raison des approches dues à leurs origines (nationales et professionnelle) très diverses. Afin de mieux cerner le degré d'impact de leur futures propositions, les équipes ont démarré leur première semaine par une analyse générale aux trois échelles de perception du territoire : micro, meso, et macro, en se basant sur la topographie, les espaces verts, le niveau d'urbanisation et l'industrie. Tout au long de la semaine, elles ont rencontré leur expert référent, qui les a aidées à mieux définir une première ébauche de projet.



Benjamin Sonntag prend une pause après un rude travail d'analyse



Conférence à l'Ecole d'Art de Cergy-Pontoise : Gestion et valorisation des eaux pluviales en milieu urbain - Christian Piel, Agence Composante Urbaine.

**Mercredi 2 septembre**, les participants ont pu assister à trois autres conférences, afin de les aider dans la suite de leurs recherches. Christian PIEL a présenté des techniques de gestion paysagères des eaux pluviales, François Bonis du Conseil Régional, est intervenu sur la renaturation des berges, et enfin Antoine VIGIER KOHLER, de l'Agence TVK, a présenté la réponse de son équipe à l'appel d'offre lancé par l'EPAMSA pour l'aménagement de la boucle de Chanteloup. Ces conférences ont aidé les équipes à approfondir leurs connaissances sur les possibilités de développements urbains.



Le fleuve au coeur du projet urbain : la boucle de Chanteloup - Antoine Vigier Kohler, Agence TVK.

Les équipes ont travaillé toute la semaine pour présenter leur analyse et leurs concepts pour le "Forum d'Echange" n°1 du vendredi. Elles ont aussi dû concevoir un logo, une phrase d'accroche, et un nom d'équipe, deux feuilles A4 résumant les informations les plus importantes de leur projet, et présenter leurs travaux sur des panneaux, incluant dessins, schémas d'intentions, cartes thématiques et diverses informations écrites.

Après une semaine, il est impressionnant de voir la quantité de travail qui a pu être réalisée en un laps de temps aussi court, par des équipes culturellement très mélangées.



### Vendredi 4 Septembre: "Forum d'Echange no 1"

A neuf heures et demi, les experts arrivent à l'Ecole d'Art de Cergy pour assister aux présentations des participants.



L'équipe "Street Revolutionaries" prend en note les remarques des experts.

La première équipe, "Street Revolutionaries" propose de créer des "rues bleues" utilisant la nature comme langage du projet. Dans le grand paysage de l'Île-de-France, ils proposent d'utiliser la Seine comme un boulevard multifonctionnel, au lieu d'une autoroute monofonctionnelle dans laquelle l'Oise sert de bretelle d'accès.

Après cela, les "Breakers" présentent leur concept principal, celui d'ouvrir les capsules ("Opening the capsules"), visant à améliorer la dualité des systèmes urbains et naturels en rompant les barrières existantes, et en prenant les flux socio-économiques et les interconnexions comme épine dorsale du projet.

Juste avant le déjeuner, "Le Syndicat des Barges de l'Oise" a réalisé un exposé très professionnel sur la manière dont les systèmes hydrauliques interagissaient les uns avec les autres, comment l'eau s'écoulait "de la source à la confluence", et comment l'urbanisation pouvait s'organiser avec harmonie à la jonction de ces différents systèmes.



Le déjeuner - l'occasion de rediscuter des projets dans un cadre différent.

#### LES EXPERTS REFERENTS

Chaque équipes a son expert référent, qui l'accompagne du début jusqu'à la présentation finale, et apporte aux participants son expertise technique.

Les experts référents ne doivent surtout pas imposer leur vision personnelle des choses, mais repérer les points forts et les faiblesses, voire les oublis du projet, afin d'aider leur équipe à développer un projet plus solide.

Les experts référents de cette session sont :

- Chakib BENRAMDANE, architecte urbaniste (Street Revolutionaries)
- Michel JAUEN, architecte urbaniste (Superb Suburb)
- Benoît VERNIERE, ingénieur urbaniste (The Breakers)
- Daphnée BORET, DREIF, (Le Syndicat des Barges de l'Oise)
- Rémi MASSON, architecte urbaniste (Axis Access)



Les experts écoutent une présentation.

L'équipe suivante, "Superb Suburb" avance l'idée une nouvelle dynamique économique en faisant de la Confluence le portail d'entrée du Grand Paris, en reliant entre eux les territoires morcelés, et en proposant un nouvel écosystème.

Enfin, la dernière équipe "Axix Access" désire unifier le territoire en reprenant la symbolique de l'Axe Majeur de Cergy, et de l'axe historique dessiné par Lenôtre. En reprenant les propositions de Guy Kauffmann (mission Grand Paris), leur idée est de combiner leur projet avec l'axe Paris-Le Havre.



L'équipe "Superb Suburb" présente ses objectifs

En conclusion de cette semaine, il y a un travail remarquable d'analyse du territoire, en particuliers dans ses aspects paysagers. Pour la suite, les experts ont demandé aux équipes de pousser leurs concepts plus en avant, et d'entrer dans l'application concrète de leurs idées.

#### LES FORUMS D'ECHANGE

Les Forums d'Echange ont pour but d'habituer les équipes à présenter leurs idées - et à les tester - devant un public conséquent, formé d'élus, d'experts, d'assistants et des autres participants, qui peuvent alors suivre et comprendre les évolutions de chaque équipe depuis le début.

Ces forums donnent aussi l'occasion aux experts de s'exprimer et de débattre librement sur un sujet d'aménagement régional.

Le public peut critiquer ou encourager certains aspects des projets, montrer les limites et les risques de certaines approches, et donner des recommandations sur certains sujets.

# 27ème session des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine. Le Fleuve, avenir d'un territoire semaine 3

**Du 7 au 12 septembre, c'est la dernière semaine de travail pour les équipes, la plus décisive.**



Isabelle CORNARO et Tadashi KAWAMATA, au pupitre, présentent leur travail.

C'est également le moment où les artistes qui suivent l'atelier présentent leurs travaux au pavillon de l'arsenal.

**Le lundi 7 septembre** est une journée de travail ordinaire pour les équipes, qui recommencent la semaine avec, en tête, les recommandations du jury, qui espère voir plus de propositions abordant le sujet du développement durable, ainsi qu'une meilleure prise en compte de l'humain dans les projets présentés.

**Mardi 8 septembre**, les étudiants interrompent un moment leur réflexion pour venir assister aux présentations d'Isabelle CORNARO et de Tadashi KAWAMATA au pavillon de l'Arsenal, à Paris.

Ces deux artistes ont assistés à certaines de leurs présentations et des conférences de la première semaine, ont visité le périmètre d'étude, et ont déjà assisté au premier forum d'échange. M. KAWAMATA avait notamment recommandé aux équipes de s'éloigner des cartes et des documents d'urbanisme habituels et d'être, au sens propre, plus "sensible" au terrain : de le sentir, de l'écouter, de le goûter...

Après une présentation officielle des deux artistes par Isabelle VIERGET-RIAS, responsable du service Arts Plastique de la DRAC-IdF, Isabelle CORNARO présente son travail de déconstruction et d'abstraction, où le paysage est un fil conducteur : par un pliage de feuille blanches entremêlées de cheveux, elle représente la crête des arbres, rendue abstraite, d'une photo du château Sanssouci. C'est un travail sur les verticales et les horizontales, repris dans d'autres photos, mais aussi dans des mises en scène de volumes et



Nicolas DETRIE, Directeur des Ateliers, introduit la séance.



Le jeune Tadashi KAWAMATA, en 1997, réalise le "Passage des Chaises" dans la chapelle de l'a Pitié Salpêtrière : un des films diffusés ce mardi 8 septembre.

d'objets, comme dans "Paysage avec poussin et témoins oculaires", une perspective paysagère figurée au moyen de zooms successifs ("Onze dessins synopsis pour une prise de vue"), structuré par le mouvement d'un personnage (dans la série de film "Songs of Opposites"), ou tout simplement symbolisé par quelques lignes, au moyen de bijoux dorés posés sur les nœuds d'une planche de bois, dans un travail plus personnel de l'artiste sur son passé familial, dans la région du lac Utubangui.

Tadashi KAWAMATA montre ensuite un film retraçant la construction du "passage des chaises", une œuvre réalisée à partir de milliers de chaises et bancs d'églises, avec l'aide d'une dizaine de personnes. C'est un travail très représenta-



Isabelle CORNARO à l'école d'Art de Cergy, revient le lendemain présenter le Land Art aux étudiants.

tif de l'œuvre de KAWAMATA, qui compose des architectures monumentales à partir de matériaux simples, généralement en bois.

Ses œuvres, s'apparentant à des ponts, des passerelles, des passages, modifient notre expérience du lieu, comme un prolongement rêvé de la promenade, soudain rendu accessible : dans l'estuaire de Nantes à Saint-Nazaire, devant le petit village de Lavau sur Loire, deux kilomètres de promenades en bois traversent une zone humide protégée habituellement inaccessible, pour finalement aboutir à une tour-belvédère offrant une vue sur le fleuve...



Alain SALLEZ pose un regard critique sur la présentation du groupe "Superb Suburb"

"J'aime faire quelque chose que n'importe qui pourrait faire... mais que je suis le premier à faire !". Mais aussi : "Je pense de façon très simple, mais ce que je pense, je le rends complètement fou!"

**Mercredi 9 et jeudi 10 septembre**, le travail reprend, seulement interrompu le mercredi midi par une raide présentation par Isabelle CORNARO sur le Land Art, à l'école d'Art de Cergy.

**Vendredi 11 septembre, la semaine se conclut par le 2ème Forum d'Echange**, dont le déroulement est identique au précédent : devant un public important, les équipes défendent leur projet qui a résolument pris forme, déclinant plan de transport, aménagement paysagers, plan d'urbanisation... avec des propositions souvent orientées autour des thèmes du tourisme et du loisir pour une part, et de l'industrie portuaire d'autre part. Ces propositions sont richement imagées, organisant autour de cartes de synthèses, des images de référence, des montages photographiques, des dessins en plan rapprochés, parfois même des plans en reliefs.

**L'équipe "The Breakers"** présente un plan-masse couvrant tout le territoire de la Confluence, et base le développement futur de la région sur un hub touristique permis par les atouts paysagers et culturels de la Seine et de l'Oise.



Achim, étudiant au CEPT d'Amedabad, défend avec énergie ses propositions face aux remarques de Delphine BALDE, architecte urbaniste et pilote de la session.

**L'équipe "Axis Access"** veut renforcer l'indépendance de la Confluence à l'aide d'un renouveau du dynamisme portuaire et d'un renforcement de l'identité et de l'unité des communes adjacentes en prolongeant l'axe symbolique de Cergy.

**L'équipe "Superb Suburb"** veut rapprocher la forêt et les espaces agricoles des rives du Fleuve et de sa bande urbanisée. Elle a conçu un port à la fois industriel et de loisir, organisé autour d'une île artificielle au Nord d'Achères.

Un public nombreux assiste aux analyses de l'équipe Street Revolutionnaires, qui a littéralement changé sa salle de travail en carte au 1/1000ème de la Confluence.

**Le "Syndicat des Barges de l'Oise"** a conçu un projet paysager organisé autour du massif de l'Hautail, et un pôle de dynamisme centré sur le port d'Achères, à la fois pôle touristique et industriel. Le tout relié par des transports efficaces : TGV Normandie, RER A prolongé, A104 détournée.

**Enfin, les "Street Revolutionnaires"** ont centré leur intérêt sur le Fleuve lui-même, considéré, à l'instar d'une rue, comme un lieu d'échange et de rassemblement, aménagé à la petite échelle pour les transports, le logement, les espaces publics afin de constituer un ensemble de type "cluster" autour de trois pôles : Conflans, Cergy, Poissy Carrières.

**Les experts** ont participé activement, parfois avec virulence, demandant surtout un effort de cohérence et de clarté pour le jour du jury final.

## LES ARTISTES

Les ateliers sont convaincus qu'aux cotés des architectes, urbanistes, géographes, planificateurs et économistes, l'artiste a à jouer un rôle nécessaire par son aptitude à réinterroger, à l'aide d'outils conceptuels et technologiques les plus divers, les conditions urbaines de l'usage d'un territoire donné.

Ainsi, chaque année, la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Île-de-France (DRAC-IdF), subventionne la participation de deux artistes à la dynamique d'échanges de l'atelier d'été.

Les artistes accompagnent l'atelier à leur rythme, assistant aux présentations d'experts, puis d'étudiants. Ils sont invités à s'exprimer sur le territoire et sur le sujet, et à présenter leur travail lors de la troisième semaine.

## ISABELLE CORNARO

Isabelle Cornaro produit un travail de déconstruction analytique à partir des systèmes de signes composés par différents documents existants, appartenant aux champs de la culture savante et de la culture populaire. Elle a réalisé en particuliers plusieurs pièces sur les questions du paysage, de la perspective, et du rapport abstraction/figuration.



Isabelle VIERGET-RIAS, responsable du service Arts Plastique de la DRAC-IdF, devant le public venu écouter les artistes au pavillon de l'Arsenal

## TADASHI KAWAMATA

Il réalise des œuvres in situ dans le monde entier. Proches du Land Art, ses interventions se caractérisent entre autres par l'utilisation intensive du bois mis en oeuvre dans d'éphémères constructions destinées à relier

des lieux qu'il investit, ou dans des empilements d'objets (chaises, barques...) qui envahissent/remplissent l'espace.

# 27ème Session des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine. Le Fleuve, avenir d'un territoire Dernière semaine

**C'est dernière semaine des Ateliers, de loin la plus intense pour les participants, qui travaillent nuit et jour...**

C'est aussi, souvent, la plus riche en enseignements sur le plan des rapports interpersonnels : alors que les étudiants remettent progressivement tous les documents exigés par le protocole (huit pages A4 de présentation, trois A1 d'exposition, une présentation type "PowerPoint"), ils doivent



Repas de bienvenue des membres étrangers du jury, à Cergy Port.

se mettre d'accord et débattre, parfois âprement, pour choisir les derniers éléments à ajouter à leur projet.

**Le lundi 14 septembre** arrivent les membres internationaux du jury : Vietnam, Thaïlande, Japon, Liban, Emirats Arabes Unis,

Togo, Afrique du Sud, Brésil, Etats-Unis, Géorgie, Allemagne : ils viennent apporter un autre regard sur les travaux des équipes, et juger de la pertinence du travail réalisé. Au-delà de sa crédibilité en tant que projet local, ce sont les aspects "universels" du travail des étudiants qui les intéressent.

**Mardi 15 septembre**, après une introduction brève sur les enjeux locaux, le groupe du jury international part visiter le site de la Confluence avant de se rendre l'après-midi à la Défense, tandis que les équipes s'apprennent à rendre leurs huit A4 de présentation avant minuit.

**Mercredi 16 septembre**, les membres du jury visitent Cergy-Pontoise et s'installent à l'Ecole d'Art pour prendre connaissance des travaux des équipes et discuter des enjeux du territoire. En fin d'après-midi, ils partent à Paris pour découvrir les dix projets du Grand Paris exposés à la Cité de l'Architecture. Les équipes, quant à elles, remettent leurs derniers documents : les panneaux A1 en début d'après-midi, et les présentations dans le courant de la nuit, dans le plus pur respect de la "charrette".



L'équipe D "From the drop to the Confluence" répond aux questions du jury.



Membres du jury, l'architecte Antoine GRUMBACH (en haut), et Guy KAUFFMANN de la Mission Christian BLANC pour le Grand Paris, réagissent aux propositions des équipes.

des établissements publics d'aménagement d'Île-de-France, architectes, urbanistes, universitaires.

**Les présentations des équipes** ont beaucoup évolué en qualité et en cohérence, et beaucoup de projets qui semblaient encore incertains lors du Second Forum d'Echange apparaissent avec force et clarté. Pour les équipes C et D, une maquette complète la panoplie de présentation ; l'équipe E innove avec un film d'animation énergique, en musique et en rythme... Certaines équipes ont même changé de nom ou de slogan, pour éviter les malentendus des premières rencontres.



16h : les équipes sont parties se reposer, et la délibération du jury commence. Les experts référents résument, l'un après l'autre, le projet de leur équipe.

Après cinq présentations, seulement interrompues par un "cocktail déjeunatoire", les membres du jury s'installent autour de la table pour faire part de leur remarques, donner leur opinions, souligner les points forts et les faiblesses des équipes, et indiquer leurs préférences. Le public, encore nombreux, assiste aux échanges sans intervenir, à l'exception de Tadashi KAWAMATA : s'adressant avant tout aux professionnels rassemblés dans la salle, il souligne l'importance cruciale qu'ont les décisions d'aménagement sur l'environnement, et sur le quotidien des habitants.

**Jeudi 17 septembre, Jenfin**, c'est le jury final, dans une des salles du campus de l'ESSEC. Après une rapide introduction par Delphine BALDE, pilote de l'atelier, et Pierre-André PERISSOL, président des Ateliers, les équipes ont trente minutes pour présenter leur projet, et trente minutes pour répondre aux questions du jury, aussi diverses que peuvent l'être ses membres : élus locaux, services des communes, du département, ou de l'état, représentants



Professeur Dunin, de Curitiba, au Brésil, contemple les danseurs du Bar 95

enfin après trois jours très intenses.

**Le Vendredi 18 septembre**, la cérémonie de clôture, se déroule toute la matinée dans l'hémicycle du Conseil Régional d'Île-de-France. Elle démarre avec une Table Ronde organisée sur le thème "Habiter le Fleuve" et animée par Jean-Michel VINCENT, directeur de la stratégie et du développement durable pour la direction régionale de l'Equipement Ile de France (DRE-IdF). Y participent Gérard Seimille, président de l'Entente Oise/Aisne et adjoint au maire de Pontoise, Nicolas Gérard Camphuis, directeur du CEPRI, centre européen de prévention du risque inondation, Edgar Cohen-Skalli, ancien directeur général de la SADEV 94, Frédéric Gache, Grands Lacs de Seine, chargé de mission prévention des risques d'inondation-réduction de la vulnérabilité, et Gilles Hubert, professeur des universités, rattaché

Après que chacun se soit exprimé, c'est le vote, et le résultat sans ambiguïté - une fois n'est pas coutume, qui ne sera révélé aux équipes que le lendemain.

La journée n'est pas terminée car elle se prolonge au "Bar" du Théâtre 95, où membres du jury, participants et spectateurs se retrouvent autour d'un buffet copieux et arrosé, dans un cadre beaucoup plus informel. Malgré la fatigue, on danse, on chante, on joue de la guitare, et les participants soufflent



Les équipes B et D descendent les marches, non sans manifester leur joie d'être parvenues en haut du classement...

au Laboratoire « Eau, Environnement et Systèmes Urbains », commun à l'ENPC, AgroParisTech, l'UPVM et l'UMLV.



Jean-Michel VINCENT de la DRE-IdF, anime la Table Ronde "Habiter le Fleuve"

**Le palmarès est enfin révélé :**

- **5ème, l'équipe A** "Open the capsules" ;
  - **3ème ex-æquo, les équipes C et E**, "Vivre le lit majeur" et "Where the blue streets meet" ;
  - **2nde, l'équipe B** "Le fleuve majeur" ;
  - **1ère, l'équipe D** "From the drop to the Confluence".
- Cette équipe remporte en outre le prix de l'innovation décerné par Iosis Fondation d'Entreprise, pour l'originalité de sa méthode, utilisant le parcours de la goutte d'eau comme fil conducteur d'une urbanisation douce.

Suit un dernier repas au restaurant du musée Rodin, et le début des départs : le bilan est positif : les participants ont formé un groupe joyeux mais des équipes efficaces qui ont su faire naître des idées nouvelles et séduire le jury.



Heloise, équipe E, reçoit de la part du président Pierre André PERISSOL son diplôme des Ateliers, et une bise.

A suivre... ?

## LE DIPLOME UNIVERSITAIRE DES ATELIERS

Les différentes cultures et éducations académiques des participants apportent un regard neuf et des méthodes de travail originales, et c'est dans cette confrontation que se trouvent les germes de l'innovation nécessaire pour bâtir le monde de demain, dans le souci d'un développement territorial durable.

En 4 semaines de travail, les équipes ont fait émerger des projets d'aménagement adaptés au territoire de la confluence. Ces propositions sont présentées au jury international réuni par les Ateliers pour que leur pertinence soit évaluée au regard de la réalité de la situation. Ce travail est récompensé par l'obtention d'un diplôme délivré par l'Université de Cergy-Pontoise, et par un prix donné par Ateliers au nom de tous leurs partenaires.

## LA FONDATION D'ENTREPRISES IOSIS

Fidèle à sa vocation de mécène de la créativité et de l'innovation auprès d'étudiants internationaux, la Fondation d'Entreprise IOSIS soutient la démarche audacieuse des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre urbaine. Partenaire des Ateliers pour la première fois l'année dernière en 2008, elle choisit de continuer à soutenir ces rencontres internationales porteuses de créativité.



Thierry DEPROST, fondation d'entreprise IOSIS, décerne à l'équipe D le prix de l'innovation, et remet au Président des Ateliers un chèque de 10000 euros.

Pour marquer l'engagement de la Fondation d'Entreprise IOSIS pour l'innovation et la créativité, nous avons décidé ensemble avec les Ateliers de créer un prix spécial, qui récompenserait l'équipe dont les propositions sont les plus innovantes en matière de développement urbain durable. Ce prix ne remplace pas celui des Ateliers, il s'y ajoute.

# FACEBOOK LES PARTICIPANTS



**Palmioli Andrea**  
*Date of birth:* 31-03-1983  
*Speciality:* Architect  
*Country:* Italy  
*School:* IUAV, Venice  
 TU, Dresden  
 palmioli@gmail.com  
 Telephone: +393480679309



**Andrew Pringle**  
*Date of birth:* 25-05-1988  
*Speciality:*  
 Landscape Architect  
*Country:* Scotland  
*School:* Edinburg College of  
 Art  
 andrewjpringle@googlemail.  
 com  
 Telephone: +447779281616



**Anne-Sophie Malarly**  
*Date of birth:* 1987  
*Speciality:*  
 Landscape design  
*Country:* France  
*School:* Versailles Landscape  
 school  
 anne-sophie.malarly@wana-  
 doo.fr  
 Telephone: 0663108353



**Arthur Molina**  
*Date of birth:* 03-10-1980  
*Speciality:*  
 urban planning  
*Country:* Brazil  
*School:* Federal university of  
 Rio  
 arthurmolina@gmail.com  
 Telephone: 63205831349



**Ashim K. Monna**  
*Date of birth:* 25-04-1984  
*Speciality:* urban design  
*Country:* India  
*School:* CEPT -Ahmedabad  
 ashim84@gmail.com  
 Telephone: +91-9227662490



**Ashleigh Brander**  
*Date of birth:* 20-09-1983  
*Speciality:* urban design  
*Country:* South Africa  
*School:* University of Cape  
 Town  
 ashleighbrander@hotmail.  
 com  
 Telephone: +27 21 650 2385



**Benjamin Cukierman**  
*Date of birth:* 06-04-1985  
*Speciality:*  
 economy  
*Country:* France  
*School:* ESSEC MBA  
 benjamin.cukierman@gmail.  
 com  
 Telephone: +336 48 166 995



**Benjamin Sonntag**  
*Date of birth:* 29-08-1983  
*Speciality:* Architect  
*Country:* Germany  
*School:* TU Dresden  
 bensonn@gmx.de  
 Telephone: 0163 9898327



**Camila Aldigueri**  
*Date of birth:* 07-11-1979  
*Speciality:* Architect  
*Country:* Brazil  
*School:* Federal university of  
 Rio - PROURB  
 camila.aldigueri@gmail.com  
 Telephone: +5521 8585 54 46



**Carole Ropars**  
*Date of birth:* 02-01-1985  
*Speciality:* geography plan-  
 ning  
*Country:* France  
*School:* Euromed Marseille  
 management  
 carole\_ropars@yahoo.fr  
 Telephone: 06 18 89 80 15



**Eirini Manolikaki**  
*Date of birth:* 01-06-1983  
*Speciality:*  
 Urban planning  
*Country:* Greece  
*School:* Bartlett School of  
 Planning - London  
 e.manolikaki@ucl.ac.uk  
 Telephone: +306978002601



**Eloise Rousseau**  
*Date of birth:* 01-11-1985  
*Speciality:* Urban planning  
*Country:* South Africa  
*School:* University of Cape  
 Town  
 elorous@gmail.com  
 Telephone: 0027724337185



**Ge Tang**  
*Date of birth:* 26-02-1984  
*Speciality:* urban planning  
*Country:* China - UK  
*School:* Bartlett School of  
 Planning  
 ge.tang@ucl.ac.uk  
 Telephone: 7863004694



**Gloria Pessina**  
*Date of birth:* 05-10-1984  
*Speciality:* architecture  
*Country:* Italy  
*School:* Politecnico di Milano  
 gloria.pessina@gmail.com  
 Telephone: +39 340 3875219



**Isabelle Putseys**  
*Date of birth:* 25-07-1982  
*Speciality:*  
 urban planning  
*Country:* Belgium  
*School:* Catholic University of Leuven  
 isabelle.putseys@student.kuleuven.be  
 Telephone: +32 486 244179



**Lorène Jocteur**  
*Date of birth:* 01-06-1985  
*Speciality:*  
 Landscape design  
*Country:* France  
*School:* Versaille landscape school  
 jocteur.lorene@wanadoo.fr  
 Telephone: 06 18 61 42 52



**Wicke Michael**  
*Date of birth:* 13-04-1983  
*Speciality:*  
 Architect  
*Country:* Germany  
*School:* TU Dresden  
 wicke.michael@yahoo.de  
 Telephone: 0176/21200670



**Mounia Chaoul**  
*Date of birth:* 06-03-1986  
*Speciality:*  
 Landscape design  
*Country:* Lebanon  
*School:* American University of Beyrouth  
 mounia\_c@hotmail.com  
 Telephone: 00961 3 084839



**Olivia Jarny**  
*Date of birth:* 23-01-1986  
*Speciality:*  
 Urbanist-Economist  
*Country:* France  
*School:* ESSEC  
 olivia.jarny@gmail.com  
 Telephone: 06 62 07 78 97



**Xiaowei Zhang**  
*Date of birth:* 26-04-1985  
*Speciality:*  
 Architect  
*Country:* USA  
*School:* Cornell University  
 shallshallwe@gmail.com  
 Telephone: 001510-3049369



**Piyas Choudhuri**  
*Date of birth:* 27-05-1984  
*Speciality:*  
 urban design  
*Country:* India  
*School:* CEPT university  
 piyushchoudhuri@gmail.com  
 Telephone: 0919825729184



**Radhika Mathur**  
*Date of birth:* 19-02-1985  
*Speciality:*  
 Architect  
*Country:* India  
*School:* School of Architecture - CEPT Ahmedabad  
 radhika.mthr@gmail.com  
 Telephone: 091-9913814008



**Samantha Paul**  
*Date of birth:* 30-04-1987  
*Speciality:*  
 Landscape Architect  
*Country:* UK  
*School:* Edinburgh College of Art  
 sam\_paul@hotmail.com  
 Telephone: 07778590315



**Sandra Khater**  
*Date of birth:* 24-03-1986  
*Speciality:*  
 Architect  
*Country:* Lebanon  
*School:* Academie Libanaise des beaux arts  
 sandrus-@hotmail.com  
 Telephone: +961 3 144286



**Silvia Cardarelli**  
*Date of birth:* 20-01-1982  
*Speciality:*  
 Architect  
*Country:* Italy  
*School:* Roma University  
 silviacardarelli@libero.it  
 Telephone: +39340546 57 90



**Teruhiko Kunimatsu**  
*Date of birth:* 31-12-1984  
*Speciality:*  
 Architect  
*Country:* Japan  
*School:* Kyoto University  
 desafinado\_s@yahoo.co.jp  
 Telephone: +39340546 57 90



**Zheng Wu**  
*Date of birth:* 24-03-1983  
*Speciality:*  
 Landscape Architect  
*Country:* USA  
*School:* Cornell University  
 zhengjwu@gmail.com  
 Telephone: 001510-3049369



**Kazuki Kishiue**  
*Date of birth:* 12-10-1986  
*Speciality:*  
 Architecture  
*Country:* Japan  
*School:* Meiji Uhniversity - Tokio  
 kiss\_ee330@yahoo.co.jp  
 Telephone: +819094599900



**Daphné Vialan**  
*Date of birth:* 15-04-1986  
*Speciality:*  
 Economy  
*Country:* France  
*School:* ESSEC MBA  
 daphne.vialan@gmail.com  
 Telephone: 06 62 28 54 15



**Rostom Ferradi**  
*Date of birth:* 27-08-1984  
*Speciality:*  
 Architecture  
*Country:* Algeria  
*School:* ENSA Algier  
 rostom-ferradi@hotmail.fr  
 Telephone: 0621174150

# L'EQUIPE D'ORGANISATION



**Delphine Baldé**  
Pilote  
Architecte Urbaniste  
*Pays : France*

delphinebalde@yahoo.fr  
Telephone: 06 2832 44 64

**Chakib Benramdane**  
Expert référent  
«Where Blue Streets Meet»  
Urbaniste et architecte  
*Pays: France*

chakib.benramdane@free.fr

**Benoit Vernière**  
Expert référent  
« Open the capsules »  
ingénieur et urbaniste  
*Pays: France*

b.verniere@epa-orsa.fr

**Rémi Masson**  
Expert référent  
« Le Fleuve Majeur »  
architecte urbaniste  
*Pays: France*

remimasson@laposte.net

**Daphne Boret**  
Expert référent  
« From the drop to the  
confluence »  
ingénieur et urbaniste  
*DREIF*  
*Pays: France*

daphne.boret@  
developpement-durable.gouv.fr

**Michel Jaouen**  
Expert référent  
« Le Lit Majeur »  
Urbaniste et Architecte/  
co-fondateur des Ateliers  
*Pays: France*

micheljaouen@wanadoo.fr



**Nicolas Detrie**  
Directeur  
*Pays: France*

nicolas.detrie@ateliers.org  
Telephone: 06 2832 44 64



**Antoine Plane**  
Directeur Adjoint  
*Pays: France*

antoine.plane@ateliers.org  
Telephone: 06 72 90 88 84



**Gisèle Marconi**  
Administration & Organisa-  
tion  
*Pays: France*

marconi.ateliers@gmail.com  
Telephone: 06 99 65 95 25



**Sabrina Beniddir**  
Assistante Senior  
*Pays : Algeria*

s.b.hbiba@gmail.com



**Nikolas Rogge**  
Assistant Senior  
*Pays: Allemagne*

nikolasrogge@gmail.com



**Noémie Simard-Dupuis**  
Assistante Junior  
*Pays: Canada- Québec*

noemiesimard@hotmail.com  
Telephone: 06 45 36 43 06



**Artyom Olshevich**  
Assistant Junior  
*Pays: Russie*

olshevich@gmail.com  
Telephone : +7 902 7 611 595



**Geraldine Boudier**  
Aide  
*Pays: France*

# LES MEMBRES DU JURY

**Pierre-André Perissol**  
*Président des Ateliers/  
Maire de Moulins/ Ancien  
ministre*  
*Pays: France*

pierre-andre.perissol@ville-  
moulins.fr

**Hugues Ribault**  
*Maire d'Andrésy*

*Pays: France*

maire@andresy.com

**Emmanuelle Durandau**  
*Port Autonome de Paris -  
Directrice de l'aménagement,  
des investissements portuaires  
et de l'environnement*  
*Pays: France*

emmanuelle.durandau@paris-  
ports.fr

**Guy Kauffmann**  
*Mission Région Capitale*

*Pays: France*

guy.kauffmann@pm.gouv.fr

**François Boudier**  
*Directeur des Services  
Mairie d'Achères*

*Pays: France*

**François Delarue**  
*CEO of Regional Planning  
Agency/  
Vice-Chairman of les Ateliers*  
*Pays: France*

f.delarue@aftrp.com

**Jean-Pierre Palisse**  
*Directeur Adjoint de l'IAU -  
IdF*

*Pays: France*

jean-pierre.palisse@iau-idf.fr

**Helene Peskine**  
*Direction Régionale de  
l'Équipement - IdF*

*Pays: France*

helene.peskine@  
developpement-durable.gouv.fr

**Bertrand Warnier**  
*Vice-président des Ateliers /  
Représentant du Comité  
Scientifique*  
*Pays: France*

bertrand.warnier@free.fr

**Gilles Vexlard**  
*Professeur à l'École Natio-  
nale Supérieure du Paysage  
de Versailles*  
*Pays: France*

c.delage@versailles.ecole-  
paysage.fr

**Alain Sallez**  
*Professeur émérite à l'ESSEC*

*Pays: France*

hasallez@wanadoo.fr

**Jacques Touchefeu**  
*Directeur de l'EPA Orly-Run-  
gis-Seine-Amont*

*Pays: France*

j.touchefeu@epa-orsa.fr

**Yannick Beltrando**  
*Architecte urbaniste, res-  
ponsable du pôle Metopole  
à l'APUR - Professeur à  
Marne-la-Vallée*  
*Pays: France*

beltrando@apur.org

**Camille Chammas**  
*Architecte urbaniste - EPA  
La-Défense*

*Pays: France*

cchammas@epaladefense.fr

**Pierre-Michel Delpeuch**  
*Foundation IOSIS  
engineering*

*Pays: France*

pm.delpeuch@orange.fr

**Antoine Grumbach**  
*Architecte-Urbaniste - Grand  
Prix de l'Urbanisme - Pilote  
d'une équipe ayant participé à  
la réflexion sur le Grand Paris*  
*Pays: France*

a.grumbach@grumbach.com.fr

**Dominique Dhervillez**  
*Directeur de l'Urbanisme de  
la Ville du Havre*

*Pays: France*

dominique.dhervillez@ville-  
lehavre.fr

Lise Moutamalle  
*Veolia Water System, direc-  
tion Ile-de-France/  
participant aux Grenelles of  
the Environment and the Sea*  
*Pays: France*

isabelle.guizelin@veoliaeau.fr

**Jean-Michel Vincent**  
*Directeur de la Stratégie et  
du Développement Durable  
- DRE-IdF / Administrateur  
des Ateliers et Membre du  
Comité Scientifique*  
*Pays: France*

j-michel.vincent@  
developpement-durable.gouv.fr

**David Morgant**  
*Directeur de l'EPAMSA*

*Pays: France*

d.morgant@epamsa.fr

# LES MEMBRES DU JURY INTERNATIONAUX

**Richard Bender**  
Professeur émérite à l'Université de Californie - Berkeley  
  
*Pays : Etats-Unis*  
  
rbarchitect@earthlink.net

**Nda Nguessan Kouadio**  
Directeur de l'Ecole Africaine d'Architecture et d'Urbanisme  
  
*Pays : Togo*  
  
ndanguessan@yahoo.fr

**Lubomir Ficinski Dunin**  
Architecte urbanise - Développement urbain du Parana - Curitiba  
*Pays : Brésil*  
  
lubomir@superig.com.br

**Nguyen Ngoc Tran**  
Directeur du Centre de Recherche pour le Développement du Delta du Mékong / ancien secrétaire d'Etat aux Sciences et Technologies  
*Pays : Vietnam*  
  
nngoctran@yahoo.com

**Barbara Engel**  
Professor à l'Université de Dresde  
  
*Pays : Allemagne*  
  
Barbara.Engel@tu-dresden.de  
engelbarbara@gmx.net

**Mekvichai Banasopit**  
Former deputy Governor of Bangkok / professeur à l'Université de Chulalongkorn  
*Pays : Thaïlande*  
  
banasopit.m@chula.ac.th

**Masami Kobayashi**  
Professeur à l'Université Meiji  
  
*Pays : Japan*  
  
mkob@gol.com

**Jihad Kiame**  
Professeur à l'ALBA  
  
*Pays : Liban*  
  
jikiam@cyberia.net.lb  
jihad.w.kiame@gmail.com

**Fabio Todeschini**  
Professeur émérite à l'Université du Cap  
  
*Pays : Afrique du Sud*  
  
fabio.todeschini@uct.ac.za

**Samia Rab**  
Professeur à l'Université Américaine de Sharjah  
  
*Pays : Dubai*  
  
srab@aus.edu

# LES ARTISTES

**Tadashi KAWAMATA**  
  
Artiste  
  
*Pays : Japon*  
  
onthetab@aol.com

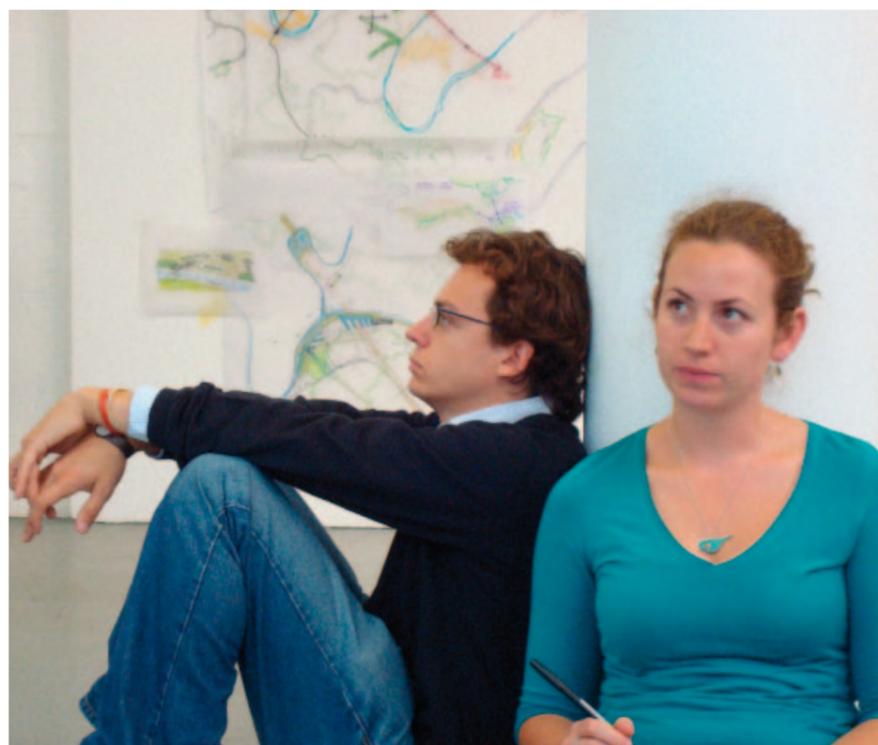
**Isabelle CORNARO**  
  
Artiste  
  
*Pays : France*  
  
isabelle\_cornaro@yahoo.fr





# Images

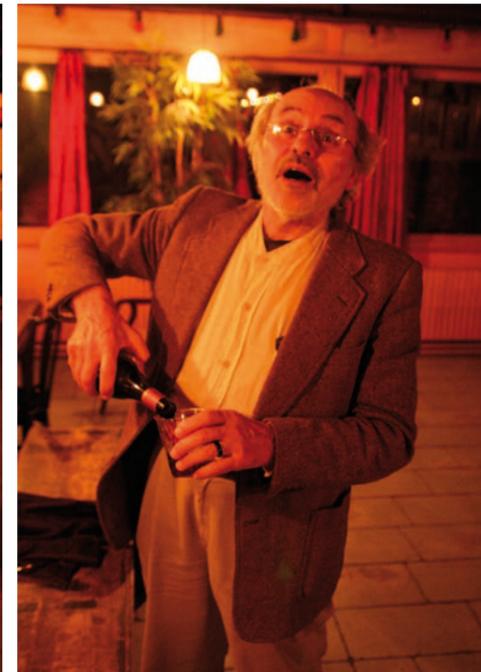
Photo Antoine PLANE



Photos Antoine PLANE





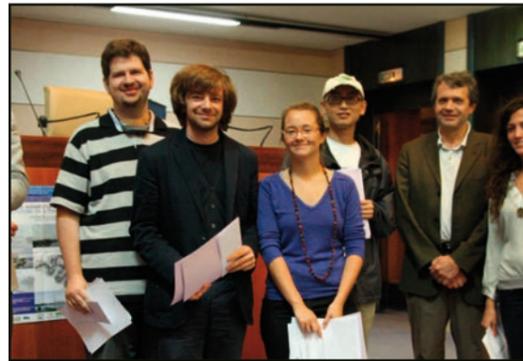


Je mens fou de vous

Photos Antoine PLANE



Photos Antoine PLANE



Photos Antoine PLANE



# Les Ateliers remercient vivement leurs partenaires

