



27ème session des Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine

LE FLEUVE, AVENIR D'UN TERRITOIRE : autour de la confluence Seine-Oise

PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE

du 22 Août au 19 Septembre 2009



Le Fleuve, élément majeur de l'aménagement du territoire ?



Yvelines
Conseil général



Préambule

Pour la 27ème session d'été, sur recommandations de ses partenaires, les Ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine proposer de mener une réflexion sur la thématique du fleuve sur le territoire francilien.

Les enjeux liés au territoire du fleuve ont largement été confirmés par de nombreuses études consacrées au sujet du fleuve et de ses affluents, démontrant la nécessité de **replacer le fleuve au coeur de la stratégie d'aménagement et d'exploiter ses nombreux atouts**. Plusieurs grandes villes fluviales en France mais aussi en Europe se sont engagées dans des processus de reconquêtes d'anciens sites d'activités fluvio-portuaires pour exploiter le potentiel d'un élément singulier, porteur d'identité et de valorisation. Ce vecteur de développement a permis de reposer la question de valorisation urbaine et environnementale à l'échelle de l'agglomération. Ce fil conducteur pour de nombreux projets d'agglomération comme l'illustrent la démarche Rives de Loire à Nantes ou le plan Garonne à Bordeaux, est néanmoins à interroger au travers de ses propres antagonismes. **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.**

Le fleuve nous rapproche de la géographie du territoire mais aussi de son histoire. Sa prise en considération doit nous permettre d'associer des thématiques transversales et de proposer **3 échelles d'articulation** :

- **l'échelle micro** : l'échelle des berges, des nouveaux usages.
- **l'échelle méso** : l'échelle du développement, de l'urbanisation, du bassin de vie.
- **l'échelle macro** : l'échelle métropolitaine, francilienne, celle de la voie d'eau et de ses enjeux économiques et environnementaux.

Lorsque les Ateliers proposent d'explorer les termes de réconciliation entre le fleuve et la ville, il s'agit de



Carte IAURIF
Les 700 bassins versants «élémentaires» d'Île de France.

 Confluence Seine-Oise

renverser des logiques unilatérales, qui prôneraient des usages exclusifs. Les territoires du fleuve recèlent des trésors cachés. Et si les pièces extraordinaires venaient fabriquer la ville ordinaire ?

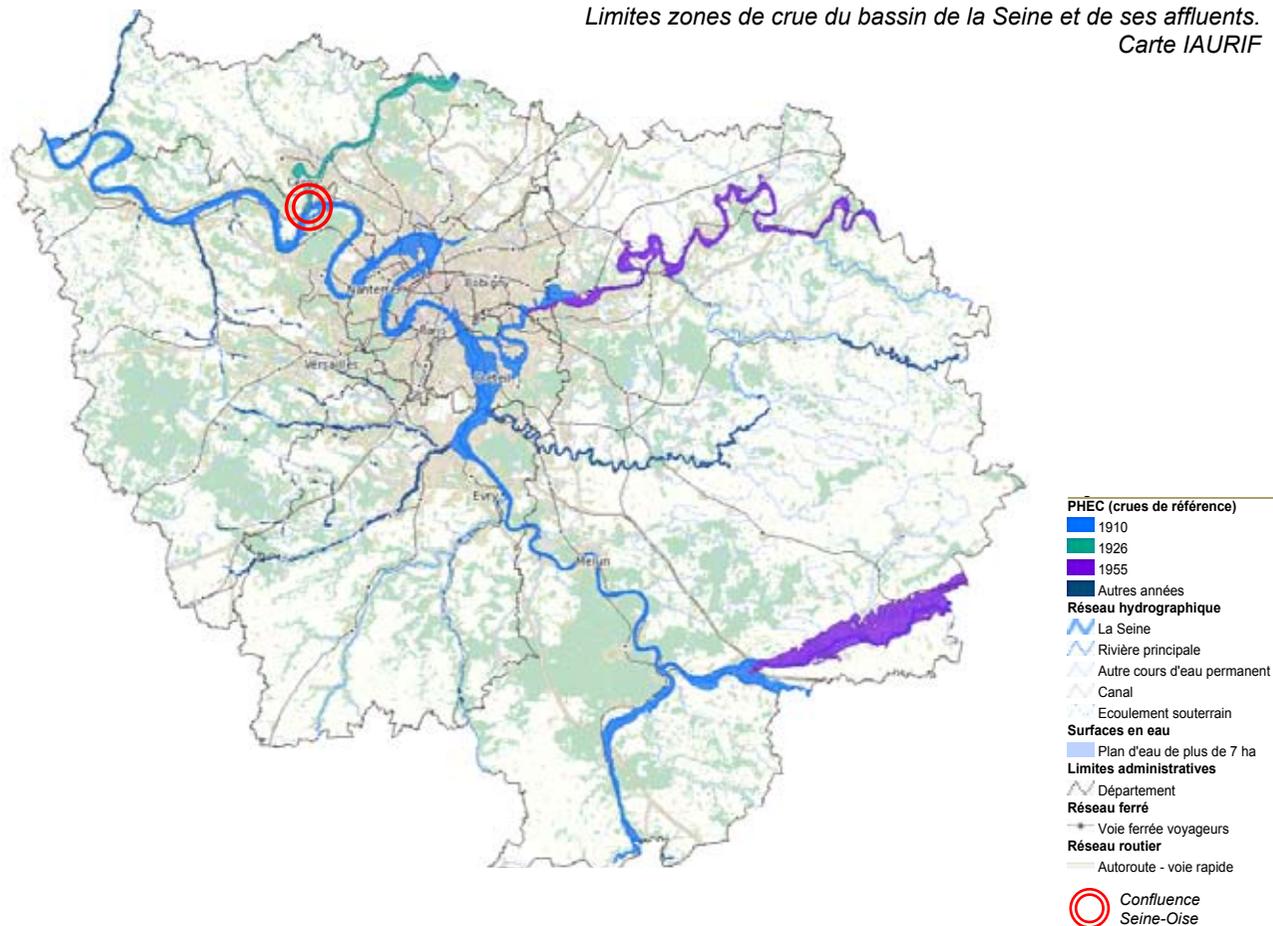
Dans une actualité marquée par des enjeux économiques mais aussi environnementaux, pour lesquels des engagements ont été actés, des objectifs fixés, la ville du fleuve et de ses activités peut indéniablement apporter une contribution importante si l'ensemble de ses acteurs fédèrent leurs efforts.

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 coeur de l'enjeu de développement durable pour l'île de France. La mutation des territoires du fleuve doit s'opérer au travers d'une réappropriation 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 coeur 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 Baldé,
architecte urbaniste, pilote de la session.

Limites zones de crue du bassin de la Seine et de ses affluents.
Carte IAURIF



Entre l'usage de loisir bucolique et l'usage industriel, économique du fleuve et des cours d'eau. Photos@ Michel Derouault



SOMMAIRE

1 Les territoires de la Confluence de la Seine et de l'Oise, de Seine Aval et de l'Oise.....p6

- 1.1/ Densités franciliennes
- 1.2/ Risques inondations en IDF
- 1.3/ Au fil de l'eau
- 1.4/ Usage du sol en Ile de France
- 1.5/ Logistique
- 1.6/ Tourisme

2 Projet de territoire et territoire de projets. ...p8

- 2.1/ Les projets d'infrastructures Etat / Région / Département
- 2.2/ L'OIN Seine Aval gérée par l'EPAMSA

3 Thématiques spécifiques relatives au territoire fluvial dans une démarche développement durable.....p10

- 3.1/ Vers une mixité des fonctions et usages ?
- 3.2/ Construire avec les risques ?
- 3.3/ Quelles nouvelles identités ?
- 3.4/ Le plaisir de l'eau
- 3.5/ L'économie du fleuve

- 3.6/ Impacts réciproques infrastructures naturelles / infrastructures techniques
- 3.7/ Continuité - Discontinuité
- 3.8/ Du grand paysage à la berge

4 Des démarches engagées par des agglomérations pour la valorisation du territoire fleuve, des expériences partagées.....p15

- 4.1 / La démarche Rives de Loire
- 4.2/ Le plan Garonne de Bordeaux
- 4.3/ Le plan bleu de Lyon

5 Pour participer.....p16

- 5.1/ Conditions pour être candidat
- 5.2/ Sélection
- 5.3/ Dossier de candidature
- 5.4/ Date limite de dépôt des candidatures
- 5.5/ Participation financière
- 5.6/ Prix et diplôme

6 Annexes.....p17

1 Les territoires de la Confluence de la Seine et de l'Oise, de Seine Aval et de l'Oise

1.1 Densités Franciliennes

	nbre d'hbts	surfaces	densité
Région Ile de France	11,5 millions	12011 km ²	964 hab/km ²
Département du Val d'Oise	1.1 millions	1246 km ²	887 hab/km ²
Département des Yvelines	1.4 millions	2284 km ²	610 hab/km ²
Agglomération de Cergy-Pontoise	183 430	78 km ²	2360 hab/km ²
Seine Aval	365 000	400 km ²	912 hab/km ²

1.2 Risques 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

1.3 Au fil de l'eau

La Seine : 777 km / surface du bassin : 78 650 km² / Débit moyen : 563 m³/s.
 L'Oise, affluent de la rive droite de la Seine : 330 km / surface du bassin : 16 667 km² / Débit moyen : 110 m³/s.

1.4 Usage du sol en Ile de France

Surface	zones urbaines	terres arables	prairies	forêts	zones humides
12011 km ²	16,1%	60,4%	0,4%	22,4%	0,6%



Vue aérienne des territoires de la confluence de la Seine et de l'Oise



1.5 Logistique en IDF

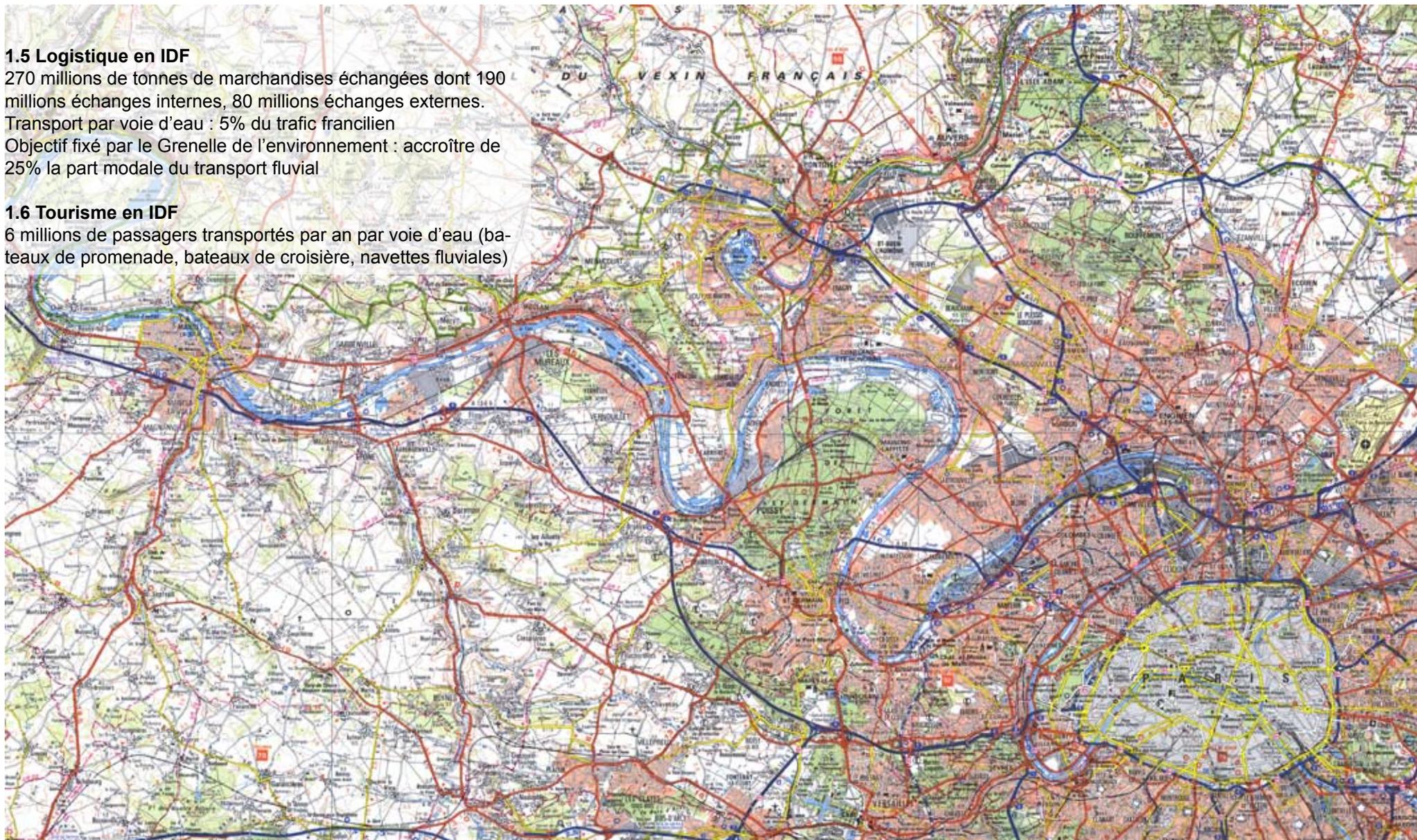
270 millions de tonnes de marchandises échangées dont 190 millions échanges internes, 80 millions échanges externes.

Transport par voie d'eau : 5% du trafic francilien

Objectif fixé par le Grenelle de l'environnement : accroître de 25% la part modale du transport fluvial

1.6 Tourisme en IDF

6 millions de passagers transportés par an par voie d'eau (bateaux de promenade, bateaux de croisière, navettes fluviales)



Carte IGN du territoire de la confluence, entre Paris Cergy-Pontoise et Mantes

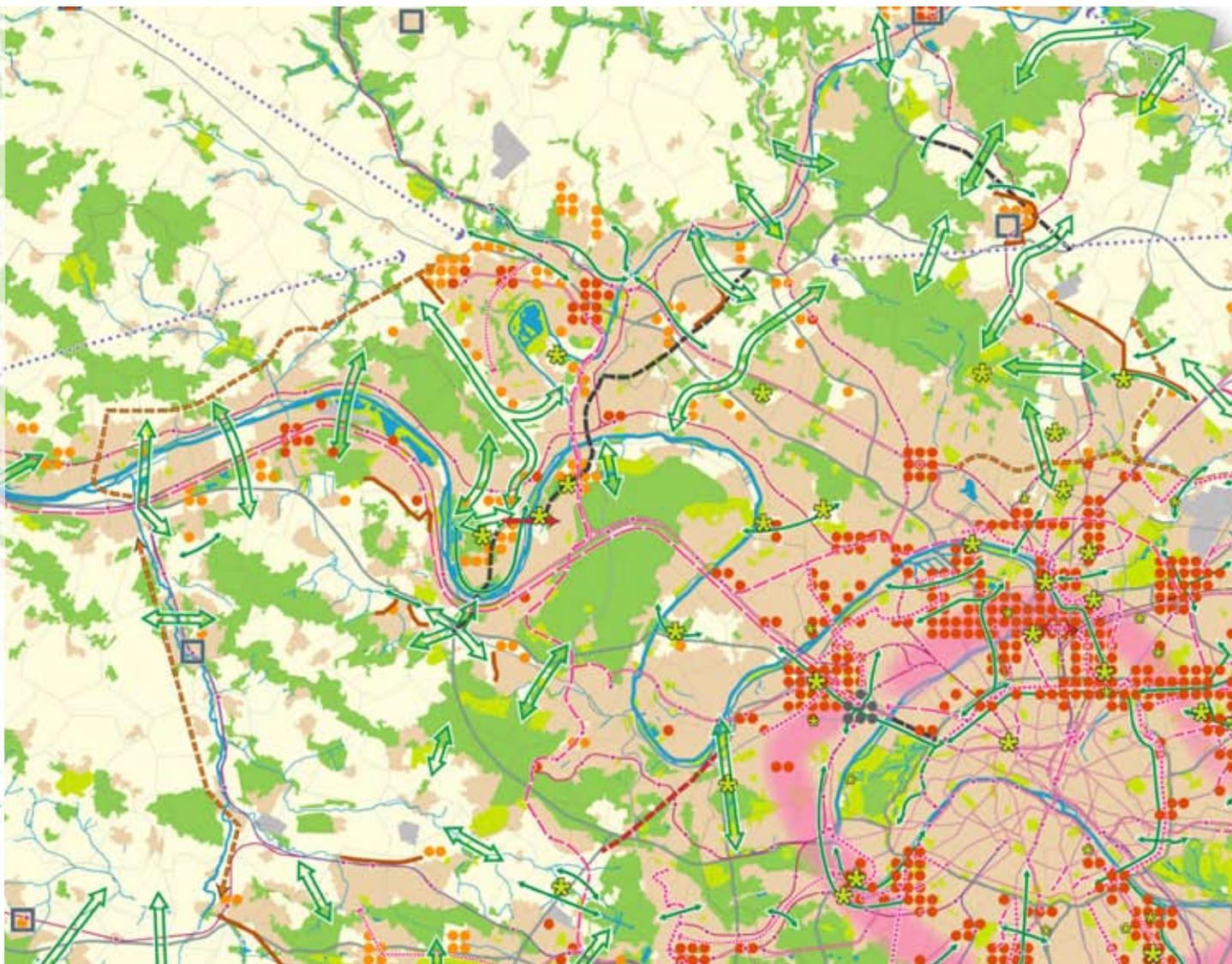
2

Projet de territoire et territoire de projets

2.1 Un territoire en développement : les projets d'infrastructures Etat/Région /Département

Projets ferroviaires

- Projet de création d'une **ligne TGV Paris Normandie** avec un arrêt à Conflans fin d'Oise.
- Projet de prolongement du RER Eole depuis Hausmann Saint-Lazare vers la Défense, Nanterre et Seine Aval
- Projet ferroviaire TC de la Tangentielle Ouest. D'une longueur totale d'environ 25km, le tracé de la Tangentielle Ouest empruntera principalement les infrastructures existantes de la Grande Ceinture qui seront soit adaptées, soit modernisées.



Extrait du Schéma directeur de la région île de France
Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Le fleuve au coeur des grandes orientations de la région Ile de France

- SDRIF 2008 «Le fleuve comme site stratégique, élément fédérateur du projet spatial régional»
- SDADEY (Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines)

Projets infrastructures de navigation et infrastructures portuaires

- Projet VNF : le **Canal Seine Nord Europe**. Création d'un maillon de liaison fluviale à vocation européenne à grand gabarit reliant le bassin de la Seine avec ceux de l'Escaut et du Rhin. 106 km de canal créé entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-bac (Picardie)

- Projet du Port Autonome de Paris : **extension du port de Limay**, création du **port de Triel**, hypothèse d'implantation d'un nouveau **port à Achères¹** et d'une **plateforme multimodale**.

Projets autoroutiers et routiers

- Le projet routier de **bouclage de l'A 104** (rocade autoroutière de grande couronne pour la métropole parisienne)

- Le projet routier de liaison **C13 - F13** (liaison Seine Aval - Cergy-Pontoise)

- Projet d'infrastructure de **franchissement entre Achères et Carrières** pour desservir la boucle de Chanteloup

2.2 Une OIN (Opération d'intérêt national) 'SEINE AVAL'

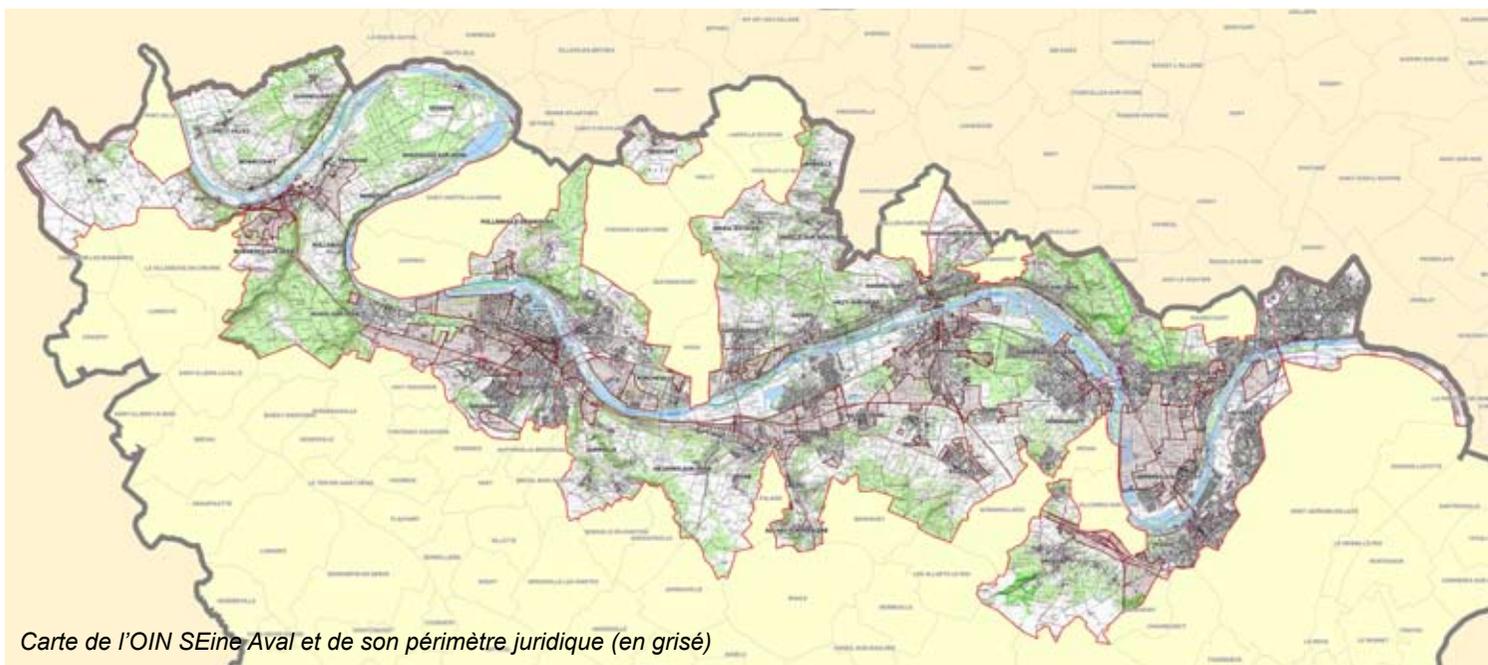
375 000 hab sur 40 000 hectares environ / presque 50% d'habitat pavillonnaire

32% de logement social sur le territoire (pointe de 40% à Poissy, 64% à Chanteloup)

taux d'emploi 0.68 contre 0.92 en IDF

Une Opération d'Intérêt National a été créée en mai 2007 par l'Etat en Seine Aval. Elle concerne 51 communes de Conflans et Poissy jusqu'aux limites de la Normandie et est soutenue par la région et le Département. L'EPAMSA en assure la direction de projets (www.epamsa.fr). Le protocole de l'OIN est téléchargeable sur leur site.

Depuis 2007, l'EPAMSA a lancé des études grande échelle notamment un marché de définition (étude de composition paysagère et urbaine) auprès de trois grandes équipes (OBRAS, LIN Finn Geipel et Antoine Grumbach).



L'EPAMSA a également lancé différents projets locaux qui concernent directement la confluence

- Conflans avec projet de transfert du musée de la Batellerie
- Coteaux d'Andrésy
- Chanteloup les Vignes (site des Guédres)
- Carrières-sous Poissy (marché de définition)
- Espace situé entre Triel et Chanteloup (EUROPAN 10ème session)
- ZAC des Trois Cèdres (limite Carrières-Triel)

A travers la prise en compte de l'OIN, la question posée est celle du rôle de la confluence en lien avec la vallée et l'axe Paris-Rouen-Le Havre.

¹ Extraits du Discours de Nicolas Sarkozy sur l'avenir de la Région Capitale :: «Le territoire du confluent Seine Oise sera la porte fluviale de Paris, le cœur de ce projet. Dans le prolongement du Canal Seine Nord et à l'intersection de trois gabarits fluviaux, ce système portuaire se basera sur la nouvelle plateforme d'Achères et sera le symbole de l'éco-construction, conformément aux compétences développées sur ce territoire. Il abritera un cluster logistique et maritime, tourné vers les industries de l'écomobilité.»

3 Thématiques spécifiques relatives au territoire fluvial dans une démarche développement durable

La démarche développement durable est pleinement sous-tendue par la thématique du fleuve étant donné le potentiel de lutte notamment pour les émissions de gaz à effet de serre et doit donc être associée à chacun des thèmes présentés ci-dessous.

3.1 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. Si le fleuve devient l'élément au cœur du projet d'aménagement, il doit s'inscrire au cœur 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 sur le fleuve. Comment assurer la cohérence des projets les uns par rapport aux autres ?



Pistes cyclables en bordure de fleuve



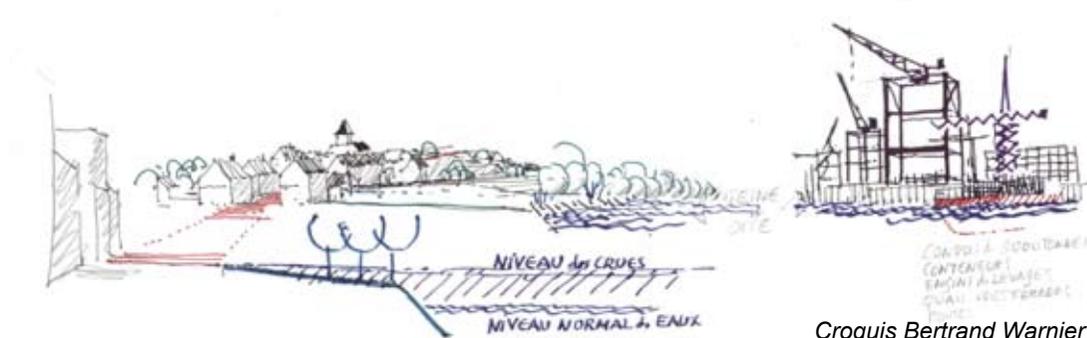
Port de plaisance



Typologie d'habitat au bord de l'eau aux Pays-Bas



L'alternative du transport fluvial



3.2 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,...).

3.3 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.



Déversement de crue vers une zone humide



Zone de stockage derrière une levée



Les berges de la Seine et les bateaux logements. photo Marie Aimée Bariety

3.4 Le plaisir de l'eau

La valorisation de l'eau en ville conduit à une redécouverte locale mais globale du fleuve. Les usagers portent alors un nouveau regard sur leur environnement mais aussi sur la qualité des eaux...

Si la dimension quantitative sera forcément présente de la réflexion du fait des enjeux liés aux inondations, il ne faut pas oublier pour autant les aspects qualitatifs (qualité de l'eau et du milieu aquatique).

Dans quel rapport privilégié entre la berge et l'eau peut-on s'installer ?

Quelles sont les ambiances urbaines générées par la proximité de l'eau (sonores, lumières, points de vue) ? Comment développer un tourisme fluvial, intégré dans une démarche globale ?



Les plaisirs de l'eau

3.5 L'économie du fleuve

Pour confirmer la **vocation économique du fleuve**, il faudra s'orienter vers des économies innovantes (éco-industrie, éco-construction) et organiser le maintien d'activités industrielles tout en valorisant l'ensemble du corridor fluvial.

Le potentiel de valorisation des continuités écologiques capables du fleuve doit autant être appréhendé à grande échelle qu'à l'échelle locale. La déclinaison et l'application d'objectifs de constitution de corridor biologique peuvent passer par des actions locales. **Maintenir des activités logistiques et développer le transport fluvial ne doit pas s'opposer au maillage d'espaces naturels constitutifs du corridor biologique** mais plutôt participer pleinement à la libération de lieux stratégiques, de bandes d'espaces publics.

Le territoire du fleuve ne peut plus être un espace confis-



Les abords du port de Bonneuil. photo syndicat Marne Vive



Les abords du port de Limay. photo Port autonome



Le port de Rotterdam



Vue aérienne du port de Rotterdam

qué, privatisé par des installations monofonctionnelles. En revanche, les nouvelles centralités du fleuve ont pour enjeux l'intégration de la logistique dans leur système urbain.

Quelles sont les opportunités développement économique du fleuve ? Comment renforcer les possibilités d'intermodalités ?

3.6 Impacts réciproques infrastructures naturelles / infrastructures techniques

La Seine, l'Oise et leurs lits majeurs peuvent être décrits comme une grande infrastructure naturelle.

Cette infrastructure naturelle se double aujourd'hui d'infrastructures techniques diverses :

- un système hydraulique d'assainissement local, développé en surface et surtout en souterrain, concernant tant les eaux de ruissellement que les eaux usées ; la station d'épuration d'Achères avec ses champs d'épandage voués à l'assainissement des eaux d'une grande partie de la métropole ;
- les réseaux de transport et notamment le réseau ferré qui a joué un rôle primordial dans l'histoire urbaine du site ;
- les ports avec leurs darses et bassins, les quais, les berges consolidées, etc.
- des sites d'extraction minière (gravières et sablières) plus ou moins en friche.

Traditionnellement, ces deux aspects de l'environnement et de l'aménagement du territoire sont conçus comme contradictoires sinon conflictuels et abordés comme tels dans la planification urbaine.

Comment dépasser un tel antagonisme, en développant une approche « intégrative », au sens biologique, qui soit basée sur une connaissance et une prise en compte interactive des processus naturels et sociaux dans la construction des stratégies d'aménagement ?

De façon plus concrète, cela signifie que dans cet espace

de transition entre ville et campagne, l'urbanisation doit être conçue de manière à ne pas figer ni uniformiser la morphologie des espaces aménagés dans le lit majeur du fleuve mais, au contraire, en concevant ces derniers comme autant d'éléments constitutifs d'un écosystème global et dotés d'une dynamique organique.

La question des processus liés à l'eau ne s'arrête pas au phénomène d'inondation. En effet, l'intégration des processus hydrauliques et hydrologiques peut amener à constituer une trame verte et bleue et à concevoir un urbanisme « en profondeur », embrassant la vallée toute entière, de la plaine fluviale aux coteaux.

Comment concilier écosystèmes naturels et développement urbain ; plus concrètement, comment bâtir le long d'un fleuve dans une démarche de développement durable ?

Des réponses à ces questions peuvent être trouvées dans les formes d'occupation mises au point par des cultures

*documents extrait de l'article L'URBAIN COMME PAYSAGE-INFRASTRUCTURE (VAL DE BIÈVRE) de Georges Fahrat
Lecture de la Bièvre à Gentilly*



traditionnelles en bord de fleuves, le développement de certaines métropoles modernes en Asie ou en Amérique, les projets d'urbanisation future envisagés en Hollande en prévision de la montée globale du niveau des mers.

3.7 Continuité / Discontinuité

Quelle accessibilité physique et visuelle au fleuve ? A quels points stratégiques ?

L'urbanisation de la vallée de la Seine est marquée par des discontinuités. Comment penser la planification à partir de ces discontinuités ?

Est-il possible de créer une ville autour du fleuve ou faut-il s'orienter vers un système d'archipels ?

Le couple continuité/discontinuité renvoie, par ailleurs, aux infrastructures naturelles ou techniques. Ces infrastructures créent des continuités à grande échelle dans le sens longitudinal : la Seine entre Paris et Mantes, l'A104 « terminée » entre Cergy et Saint Quentin. Mais elles sont simultanément facteurs de discontinuité locale, dans le sens transversal : ainsi, en l'absence de ponts, la Seine forme-t-elle une coupure entre ses deux rives, et toute infrastructure de déplacement et de liaison sectionne l'environnement qu'elle traverse.

Les principales questions :

- Comment traiter les infrastructures de transport existantes, les déplacements et l'accessibilité au fleuve ?
- Comment penser les espaces ouverts et plantés au travers des continuités écologiques ? Doit-on les considérer comme des coupures d'urbanisation ou des espaces de liaison et de continuité ? Faut-il laisser des « blancs » sur les cartes des géomètres ou favoriser une urbanisation continue ?
- Peut-on réviser précisément la gestion des eaux pluviales, qui souvent contredit le cycle naturel de l'eau, de manière à ce qu'elle y contribue désormais dans un nouvel « anthroposystème » ?



La passerelle de la base de loisir de Cergy - Dani Karavan - Base Paysagistes



Les ruines du pont de Poissy



Les façades parisiennes le long de la Seine



La Passerelle reliant les Tuileries et le Musée d'Orsay

- Continuités naturelles et continuités urbaines peuvent-elles être encore traitées séparément ? Ne faudrait-il pas plutôt les aborder comme les éléments complémentaires et indissociables d'un même système global ?

3.8 Du grand paysage à la berge

Le fleuve, ses bassins versants, ses affluents, son lit majeur, ses zones d'expansion dessinent un système géographique (topographique, géologique) qui caractérise fortement les installations d'infrastructures et les zones urbanisées.

Le relief dicte des formes urbaines, des points stratégiques de passage dans les vallées et par conséquent organise la relation entre le fleuve, les plateaux, les coteaux, les relations visuelles.

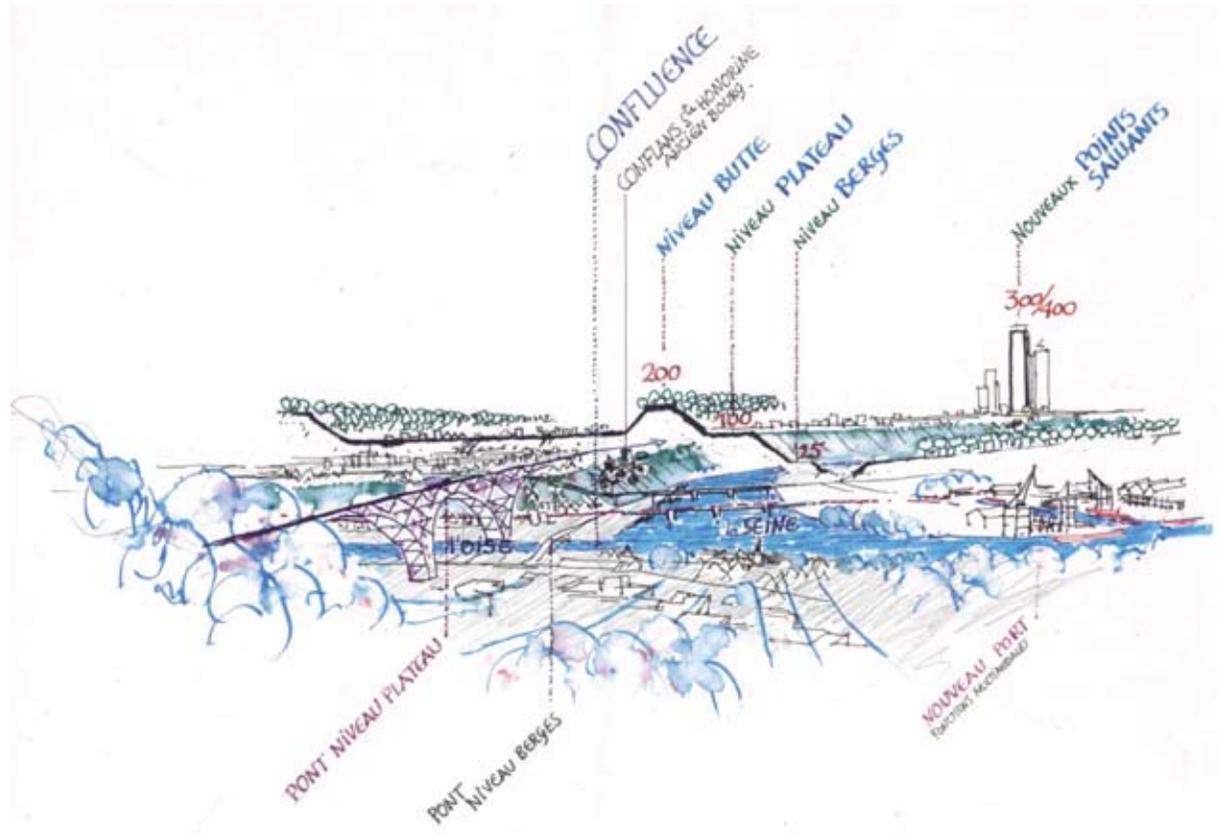
Quel rôle pour le grand paysage en île de France pour un projet de territoire entre Paris et la mer ?

Quelles sont les spécificités de la confluence, la confrontation orthogonale des deux vallées ?

Quant aux berges, espaces d'interface entre la ville et le cours d'eau, elles sont nécessairement des éléments centraux d'un projet touchant la confluence.

Leur mise en valeur soulève des questions de nature différente :

- les types d'usage favorisés ;
- les techniques d'aménagement choisies
- la combinaison entre la dimension longitudinale et transversale (continuité urbaine)



Croquis Bertrand Warnier



Photos Delphine Baldé

4 Des démarches engagées par des agglomérations pour la valorisation du territoire fleuve, des expériences partagées

4.1 La démarche Rives de Loire

Depuis 10 ans, le District nantais, aujourd'hui Nantes Métropole, en collaboration avec les communes et l'AURAN, a engagé une démarche globale de mise en valeur de ces rives, coordonnée avec l'importante opération de renouvellement urbain de l'Île de Nantes afin de redonner au fleuve un rôle majeur. Le projet Rives de Loire s'appuie sur la volonté des communes de développer les territoires riverains du fleuve : il vise à mettre en cohérence les projets d'aménagements existants, dans une perspective de reconquête du fleuve et de redynamisation du territoire.

4.2 Le plan Garonne de Bordeaux

La Communauté Urbaine de Bordeaux a lancé, en 1997, un schéma d'orientation confié à l'Agence d'Urbanisme A'urba qui a donné lieu à l'adoption d'un programme en 2000 « Plan Garonne ». Les actions de ce programme spécifique de 11 millions d'Euros, qui figure dans le Contrat d'Agglomération 2000-2006, répondent à trois objectifs :

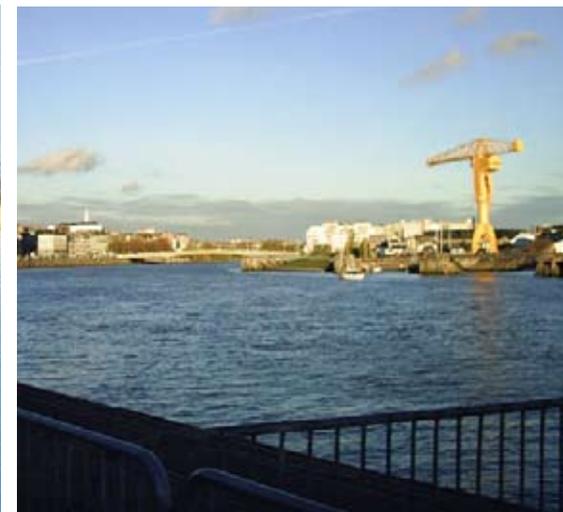
- être en relation directe ou fonctionnelle avec le fleuve
- favoriser sa découverte ou sa réappropriation par la population
- mettre en valeur le fleuve et les espaces naturels liés.

4.3 Le plan bleu de Lyon

L'objectif du Plan Bleu est d'accompagner et renforcer le mouvement de redécouverte des berges par la poursuite et l'affirmation de la politique de mise en valeur des espaces fluviaux. La communauté urbaine de Lyon a élaboré schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône, document de référence. C'est un outil prospectif et incitatif. Le Plan Bleu entend jouer un rôle moteur, dans le sens d'une fédération des initiatives locales et intercommunales, respectant les options de gestion prises par les communes.



Installation artistique de Jean-Luc Courcoult sur l'Estuaire de la Loire à Nantes



L'île de Nantes, projet d'aménagement d'Alexandre Chemetoff, architecte paysagiste



Aménagement des quais de la Garonne à Bordeaux
Michel Corajoud Paysagiste



Le miroir des Quais, place de la Bourse à Bordeaux



Les berges de la Saône aménagées en gradins



Aire de jeux sur les berges du Rhône

5 Pour Participer

5.1 Conditions pour être candidat :

- Etre étudiant de **niveau Master minimum**, ou jeune professionnel récemment diplômé (âge indicatif entre 22 et 30 ans),
- **enseignement lié à la maîtrise d'œuvre urbaine** : ingénieur, architecte, artiste, paysagiste, urbaniste, économiste, environnementaliste, géographe,
- pratique de l'anglais avec un bon niveau.

5.2 Sélection

La sélection se fait sur la base d'un **dossier de recherche** élaboré par les candidats. Ce travail peut être fait en binôme ou individuellement. Contenu : **étude du thème de l'atelier, appliqué à un site de votre choix.**

Format : 4 à 8 pages A3.

5.3 Dossier de candidature

- Fiche de candidature dûment remplie,
- CV du candidat,
- Dossier de recherche.

5.4 Date limite de dépôt des candidatures

Les candidatures complètes doivent être envoyées par email à Nicolas Détrie avant le **1er mai 2009**.

nicolas.detrie@ateliers.org

Résultat de la sélection Les résultats de la sélection seront donnés le **20 mai 2009**.

5.5 Participation financière

Les frais de voyage sont à la charge des participants. Les participants doivent également contracter une assurance personnelle.

Option 1 – REPAS NON INCLUS.....350 EUROS

Inclus : hébergement en résidence universitaire, visites, conférences, encadrement pédagogique, inscription à l'université de Cergy-Pontoise.

Option 2 – REPAS INCLUS.....700 EUROS

Inclus : comme Option 1 + forfait repas donné aux participants qui ont souscrit cette option.

5.6 PRIX ET DIPLOME

Chaque participant recevra pour sa participation un diplôme nommé « Ateliers Internationaux de Cergy-Pontoise », délivré par le

Calendrier Prévisionnel

<i>Samedi 22 août</i>	Arrivée des participants étrangers Dîner d'accueil
<i>Dimanche 23 août</i>	Journée libre – Visite de Paris

<i>Lundi 24 août</i>	Présentation du déroulement Visite du site
<i>Mardi 25 août</i>	Exposés des participants 14h-18h à l'AFTRP: Cérémonie d'ouverture + Conférences
<i>Mercredi 26 août</i>	Exposés des participants Visites et conférences
<i>Jeudi 27 août</i>	Exposés des participants Visites et conférences
<i>Vendredi 28 août</i>	Exposés des participants Formation des équipes Recadrage
<i>Samedi 29 août</i>	Travail en ateliers
<i>Dimanche 30 août</i>	Journée libre

<i>Lundi 31 août</i>	Travail en ateliers
<i>Mardi 1^{er} septembre</i>	Travail en ateliers
<i>Mercredi 2 septembre</i>	Travail en ateliers
<i>Jeudi 3 septembre</i>	Travail en ateliers
<i>Vendredi 4 septembre</i>	9h30-16h à l'Ecole d'Art : Forum d'échange n°1
<i>Samedi 5 septembre</i>	Travail en ateliers
<i>Dimanche 6 septembre</i>	Journée libre

département Géographie de l'Université de Cergy-Pontoise, correspondant à un niveau Bac + 4, et validant 12 ECTS.

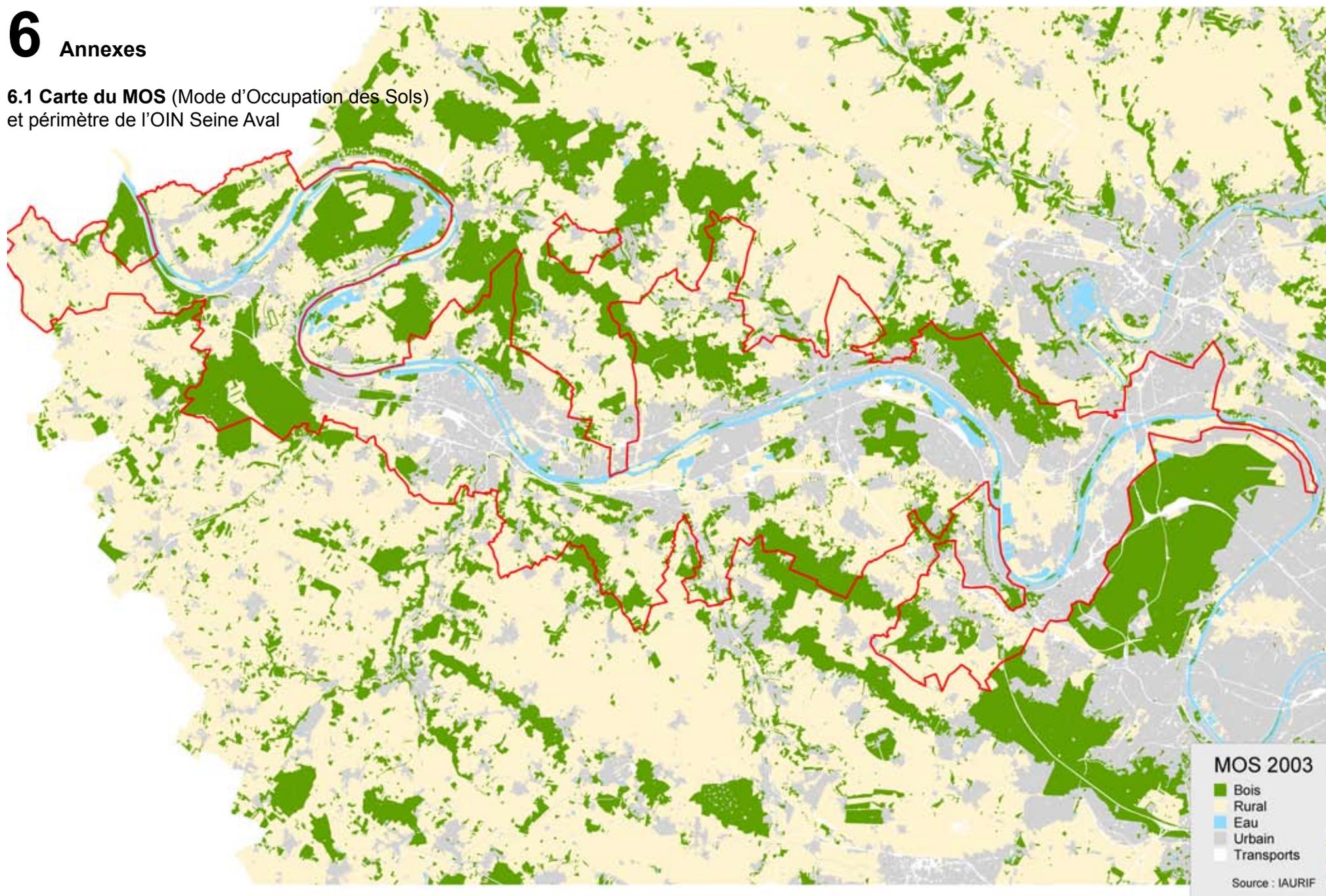
D'autre part, un montant total de 6 500 € sera réparti entre les équipes suite à la délibération du jury.

<i>Lundi 7 septembre</i>	Travail en ateliers
<i>Mardi 8 septembre</i>	Travail en ateliers 17h-20h Pavillon de l'Arsenal : Présentation par les artistes
<i>Mercredi 9 septembre</i>	Travail en ateliers
<i>Jeudi 10 septembre</i>	Travail en ateliers
<i>Vendredi 11 septembre</i>	9h30-16h à l'Ecole d'Art : Forum d'échange n°2
<i>Samedi 12 septembre</i>	Travail en ateliers
<i>Dimanche 13 septembre</i>	Journée libre

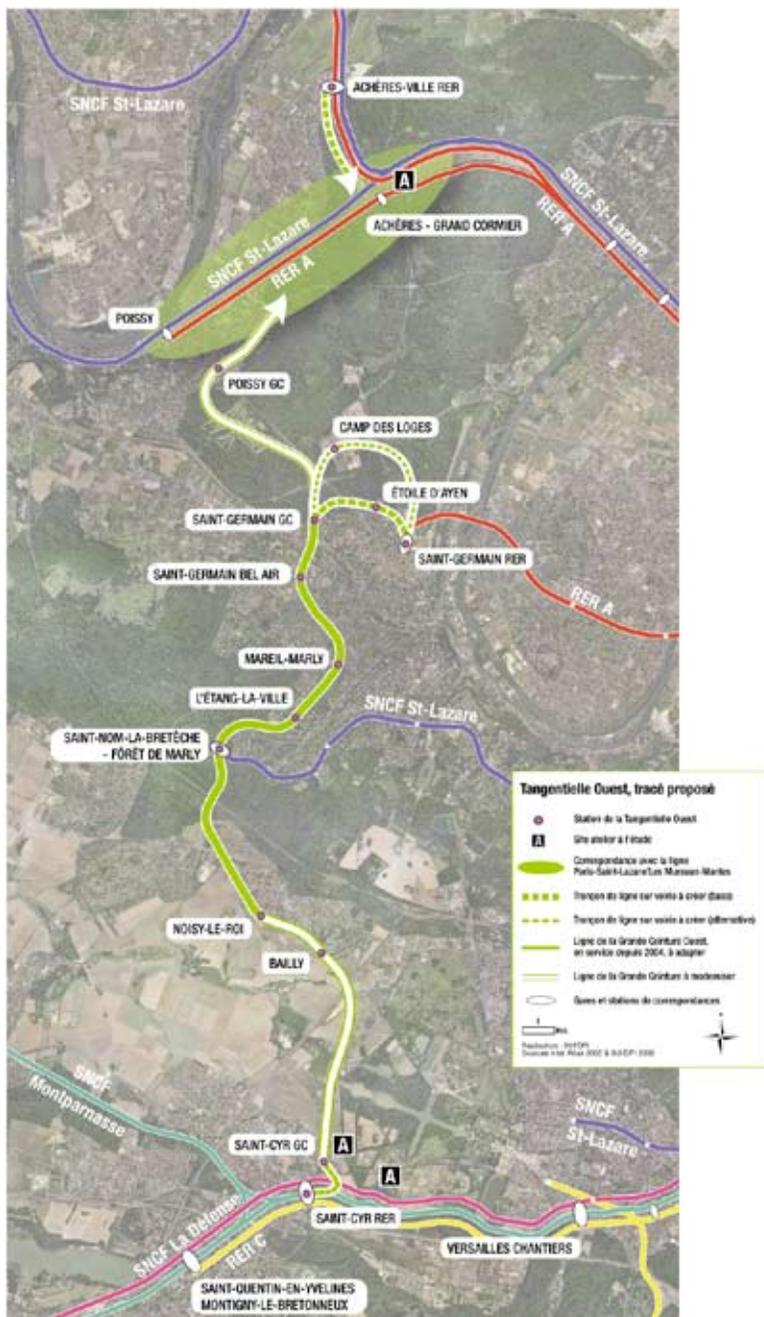
<i>Lundi 14 Septembre</i>	Travail en ateliers <i>Arrivée des membres du jury</i>
<i>Mardi 15 septembre</i>	Travail en ateliers Rendu des travaux graphiques <i>Visite et conférence pour le jury</i>
<i>Mercredi 16 septembre</i>	Répétitions des présentations <i>Lecture des projets par le jury</i>
<i>Jeudi 17 septembre</i>	9h : Jury international à l'ESSEC 20h : Soirée à Cergy
<i>Vendredi 18 septembre</i>	11h-14h : Cérémonie de clôture
<i>Samedi 19 septembre</i>	Journée « Ateliers »
<i>Dimanche 20 septembre</i>	Départ des participants

6 Annexes

6.1 Carte du MOS (Mode d'Occupation des Sols) et périmètre de l'OIN Seine Aval



6.2 Projet de la Tangentielle Ouest (document STIF)



6.3 Tracé du projet Canal Seine Nord (document VNF)



6.4 Objectifs du PPRI

PPRI : plan de prévention des risques inondations

Pour limiter les conséquences des risques dans les secteurs urbanisés, le Préfet dispose d'un outil le Plan de Prévention des Risques Naturels qui se décline en Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) lorsqu'il vise à prévenir et limiter les conséquences de fortes crues.

Le PPRI a pour objectif de réduire les risques en fixant les règles relatives à l'occupation des sols et à la construction des futurs biens. Il peut également fixer des prescriptions ou des recommandations applicables aux biens existants. Le PPRI crée des servitudes d'utilité publique intégrées dans le plan local d'urbanisme auquel toute demande de construction doit être conforme.

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'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement. 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.

L'association a été fondée en 1982 à l'initiative de l'Etablissement Public d'Aménagement de Cergy-Pontoise et des professionnels de l'urbanisme des Villes nouvelles d'Ile-de-France. Depuis le 1er Janvier 2003, elle est adossée à l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP). Ce partenariat privilégié avec l'opérateur historique de l'aménagement de la région parisienne traduit la volonté du ministère de l'Equipement de pérenniser leur action originale de formation à l'urbanisme et de recherche appliquée dans le domaine de l'aménagement urbain. Ils sont également soutenus par le Ministère des Affaires Etrangères pour leur action à l'International, et au niveau local par le Conseil Régional Ile-de-France, le Conseil Général du Val d'Oise et la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Ile-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

- 2009 Vitoria, Brésil – Mobilité, centre et port.
- 2010 Dong Thap, Vietnam – Armature et centralités urbaines.
- 2010 Saint-Louis, Sénégal – Développement équilibré d'un pôle régional.
- 2010 Alexandrie, Egypte – Réhabilitation de la Grande Corniche.

Ateliers récemment tenus

- 2009 Huludao, Chine – Designing an Eco-City.
- 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 Aéropolis ?
- 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.
- 2006 SeineAval, France - Renouvellement urbain, densification, intégration métropolitaine.
- 2006 Casablanca, Maroc – Aménagement urbain de l'ancien aéroport d'Anfa.
- 2005 Plateau de Saclay, France – Aménagement et identité d'un territoire métropolitain de haute compétitivité scientifique.
- 2005 Can Gio, Vietnam – Entre ville écologique et destination touristique.
- 2005 Porto Novo, Bénin – Une capitale africaine harmonieuse du XXIème siècle.