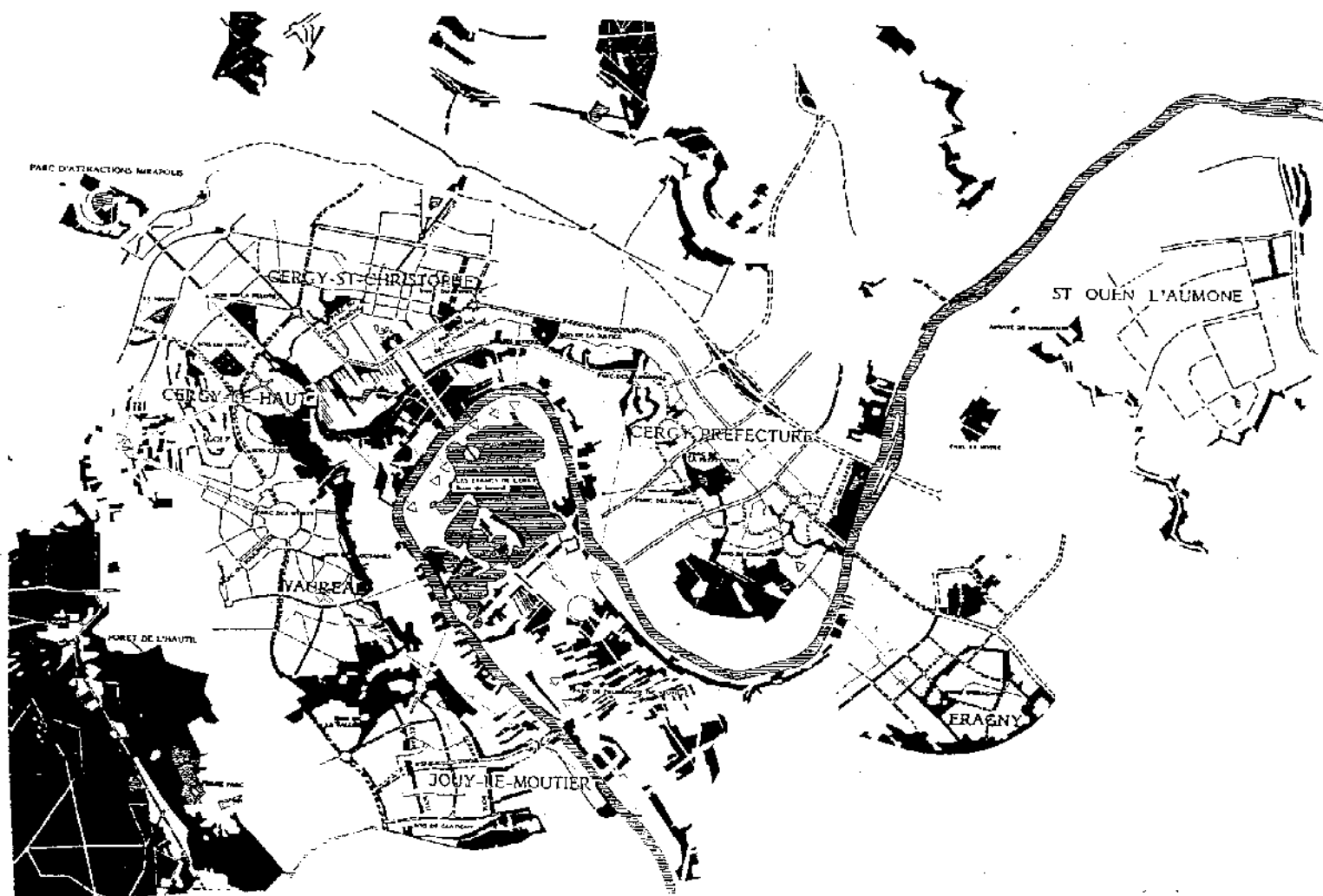


Conception et évolution des Espaces Urbains à **CERGY-PONTOISE** (ville nouvelle de la Région Parisienne) et méthodes de travail



L'Espace urbain de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise a évolué dans le temps en fonction de différents critères parmi lesquels :

- les doctrines urbanistiques du moment
- les besoins exprimés de la population et des élus
- les modes architecturales
- le coût
- l'expérience et les méthodes de travail.

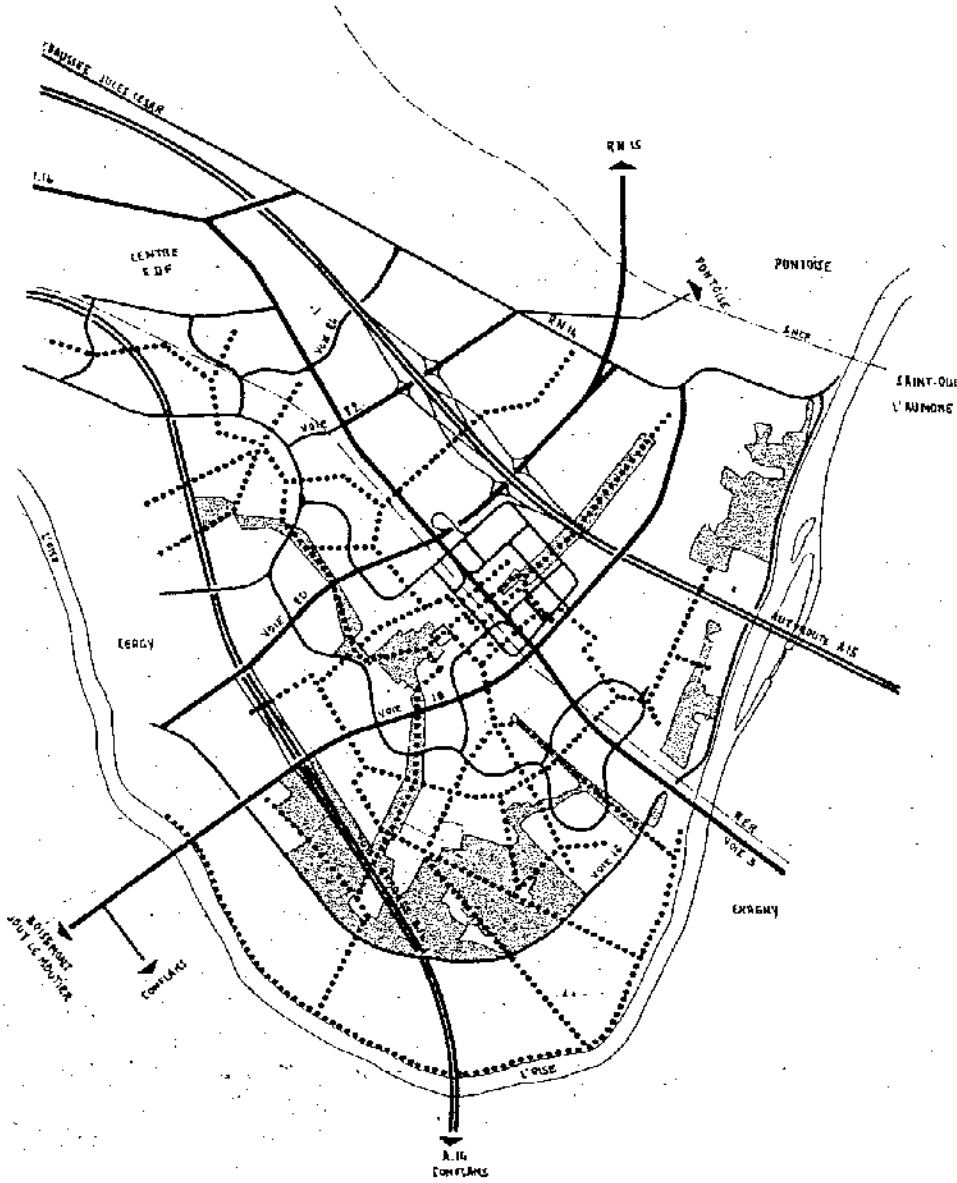
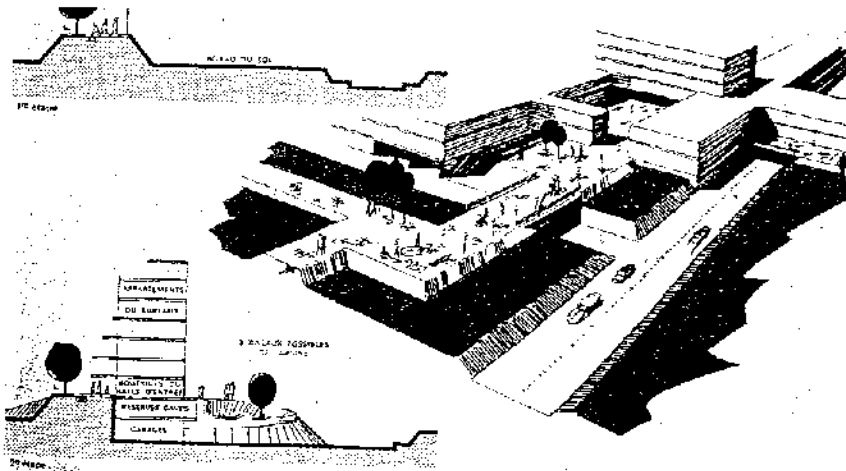
Au milieu des années 1960, en France, on tirait le bilan de l'expérience des "grands ensembles" d'habitations constitués de blocs d'immeubles isolés (les barres et les tours) et construits par panneaux préfabriqués. Cet urbanisme "d'urgence" avait permis d'offrir un logement décent au plus grand nombre mais n'avait pas apporté de réponses urbanistiques qui satisfasse l'opinion.

Les villes nouvelles avaient pour ambition de substituer d'autres concepts

- au niveau de la planification (mais ce n'est pas ici le sujet)
- au niveau des espaces urbains et de l'architecture.

Les principes mis en application dans le premier quartier de Cergy-Pontoise ont été les suivants :

- séparation complète des circulations entre piétons et voitures.
- continuité urbaine le long des axes piétons - et à l'inverse, assurer une simple fonctionnalité automobile aux itinéraires qui leur étaient réservés.
- mélange de logements de types différents (collectifs et individuels, de tailles et de financements variés)
- recherche systématique de diversité architecturale :
 - . un architecte ne pouvait pas faire plus de 600 logements, et ceux-ci ne devaient pas être répétitifs.
 - . l'école centrale à l'îlot devait avoir un aspect "monumental" par opposition à une architecture cubique qui restait dominante.
 - . hauteur ne dépassant pas 6 niveaux.
 - . densité ne dépassant pas 60 logements à l'hectare.



RESEAUX AUTOMOBILES ET PIETONS

Des missions d'études ensuite relayées par des établissements publics d'aménagements avaient été mis en place pour mettre en application ces principes (et s'occuper de tous les autres problèmes d'aménagement : fonciers, programmation, commercialisation, etc...)

Des équipes d'urbanistes, d'ingénieurs, de paysagistes, de géomètres, de programmeurs ont donc travaillé en commun sur les PLANS DE QUARTIER et les DIRECTIVES D'AMENAGEMENT pour chaque ILOT avant que des ARCHITECTES et des MAITRES D'OUVRAGES ne prennent le relais pour en faire des REALISATIONS ARCHITECTURALES. La notion d'ARCHITECTE en CHEF avait donc disparue (elle existait pour les grands ensembles) au bénéfice de celle d'URBANISTE COORDINATEUR joué par les personnalités regroupées en équipe dans un ORGANISME D'AMENAGEMENT.

Cette séparation entre l'ARCHITECTURE et l'URBANISME est toujours en application en 1998 tant il est vrai que les intérêts des responsables de la ville sont différents de ceux qui ne réalisent qu'un immeuble dans la ville et que cette complémentarité peut être fructueuse et enrichissante.

Cette volonté de rupture fortement exprimée à cette époque a eu des effets bénéfiques assez rapides sur l'architecture qui s'est "décontractée", et où les espaces urbains ont fait l'objet de nouvelles recherches. Ceux-ci n'étaient plus seulement les espaces qui restaient une fois que les routes et les immeubles avaient été positionnés. Toutefois cela ne concernait encore que les espaces autour des cheminements piétonniers.

C'est dans une deuxième période qu'il y a eu remise en cause du principe de séparation des circulations qui avait, à l'usage, un certain nombre de défauts :

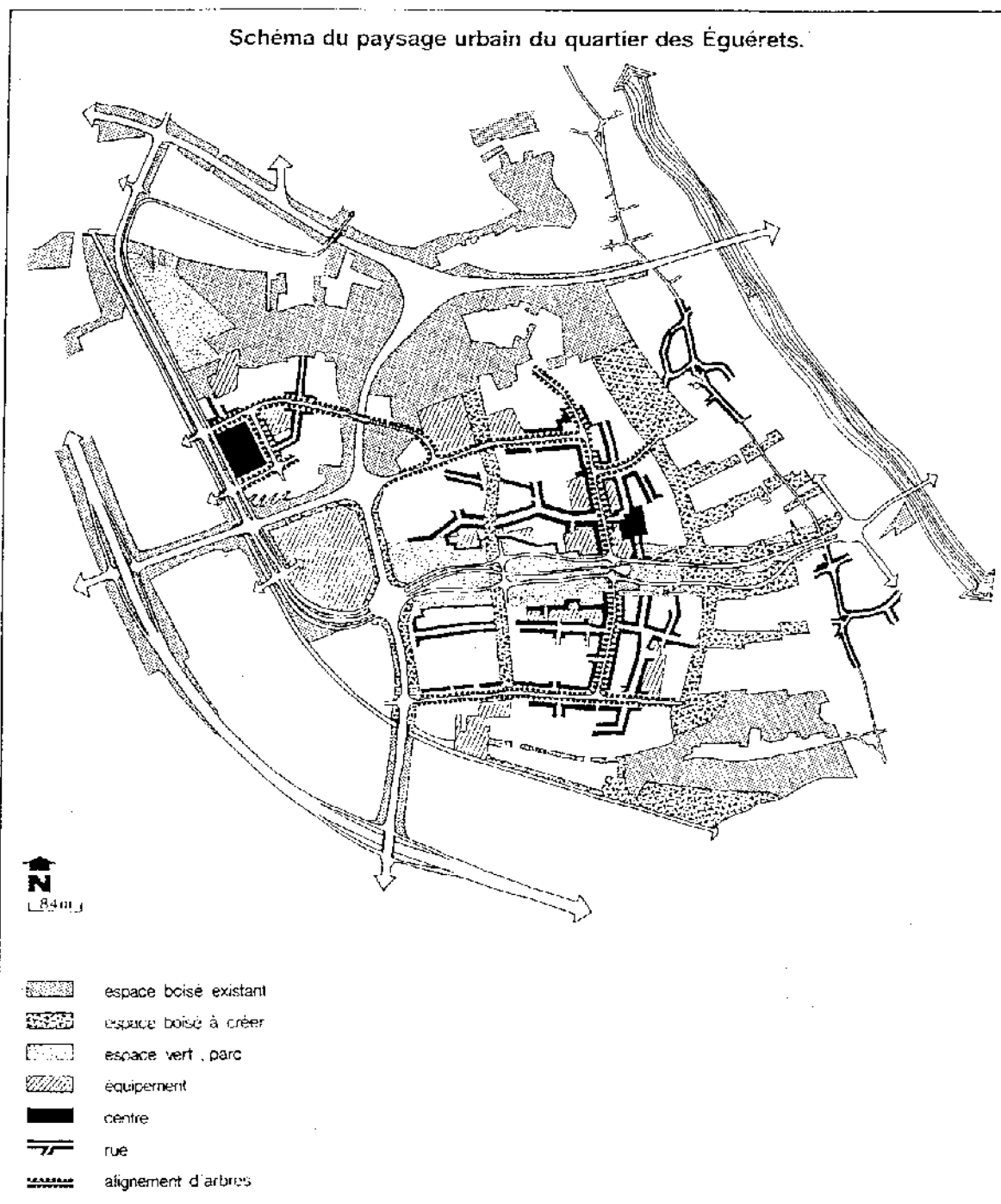
- les piétons n'étaient pas aussi "dociles" que les principes d'urbanisme. Ils utilisaient (et ils utilisent toujours) les itinéraires les plus courts - comme l'eau qui coule. Aussi les routes étaient-elles traversées, utilisées comme n'importe quel espace public - même si les risques occasionnés par la circulation rapide étaient non négligeables.
- le coût des ouvrages étaient importants.
- les "repères" traditionnels de la ville n'existaient plus. L'automobiliste devait être pris en charge par des panneaux de signalisations qui le conduisait jusqu'à sa destination - comme sur une autoroute - avec tout ce que cela peut avoir d'ANTI-URBAIN.
- l'animation était réservée à des espaces préalablement choisis pour être des centres de services.

Tous ces constats conduisaient à tenter de retrouver la VILLE avec ses formes traditionnelles - rues, squares, places, boulevards - tout en conservant les acquis de cette première période : la sécurité des usagers, la tranquillité des espaces résidentiels, un dimensionnement d'espaces contrastés entre les grandes artères capables d'écouler du trafic et les petites rues qui conduisent jusqu'à la maison.

De grands concours internationaux d'architecture ont été organisés à la fin des années 1970 sur le thème de MAISONS DE VILLES ou d'IMMEUBLES DE VILLES.

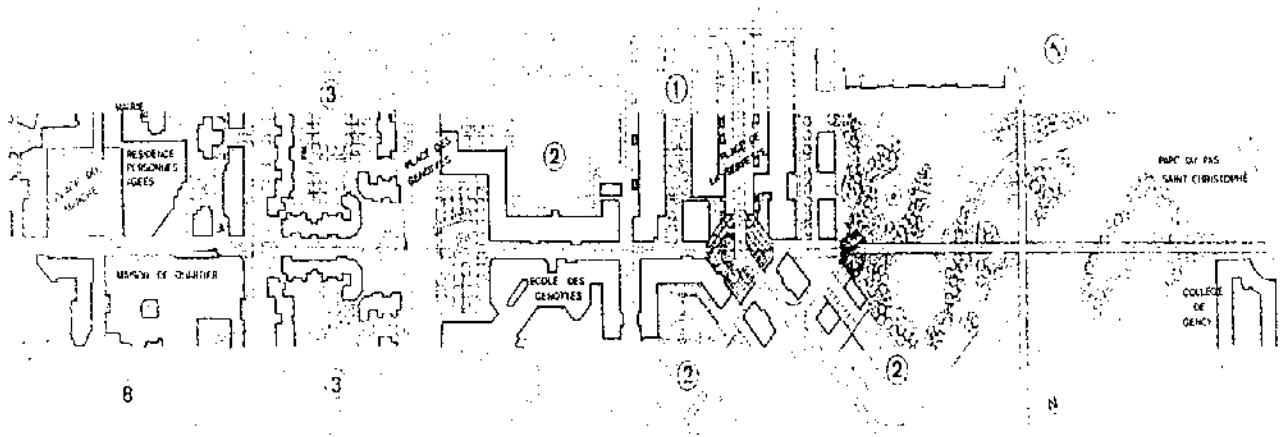
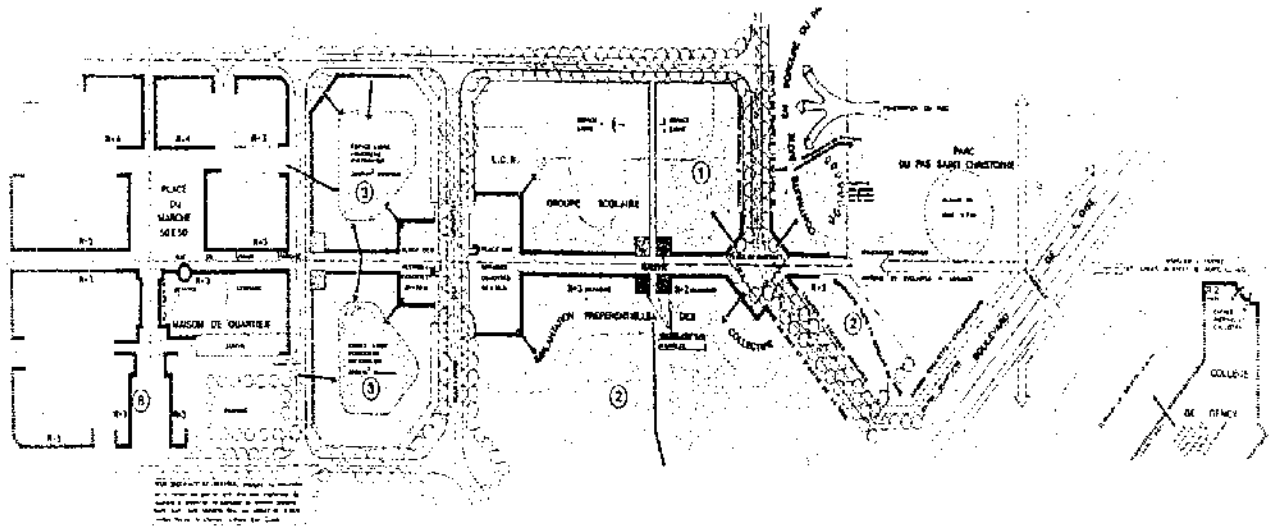
Le quartier des MAISONS DE VILLES (faire des maisons individuelles mais aussi un vrai quartier de ville comme dans les bourgs anciens) à été l'occasion d'une recherche sur la recomposition des formes lisibles de la ville - dans lequel tout le monde se reconnaît. La taille des opérations est passé pour une seule équipe de conception de 120 à 200 logements. Cette taille réduite renforce le rôle de l'urbanisme : plus le quartier est découpé, plus la relation avec l'ensemble est délicate et moins le concepteur peut prendre de liberté avec la forme urbaine.

*Urbanisme du quartier
des MAISONS DE VILLES*

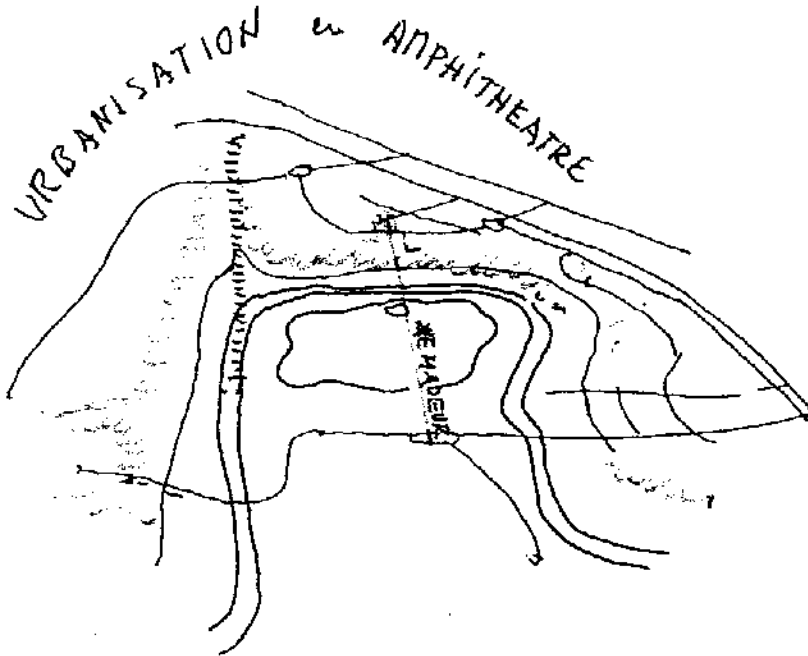


Il en a été de même avec les IMMEUBLES DE VILLES. L'espace urbain est maintenant dessiné par l'aménageur et les architectes sont en situation d'avoir à prendre en compte ce dessin : les îlots sont fermés (les barres et les tours ont disparues). Les rues, les places, les parcs permettent de restituer les éléments essentiels du quartier, les équipements, et de leur donner soit une valeur monumentale soit un rôle d'accompagnement avec un tissu urbain ordinaire.

Directives d'aménagement pour une séquence du quartier IMMEUBLES DE VILLES

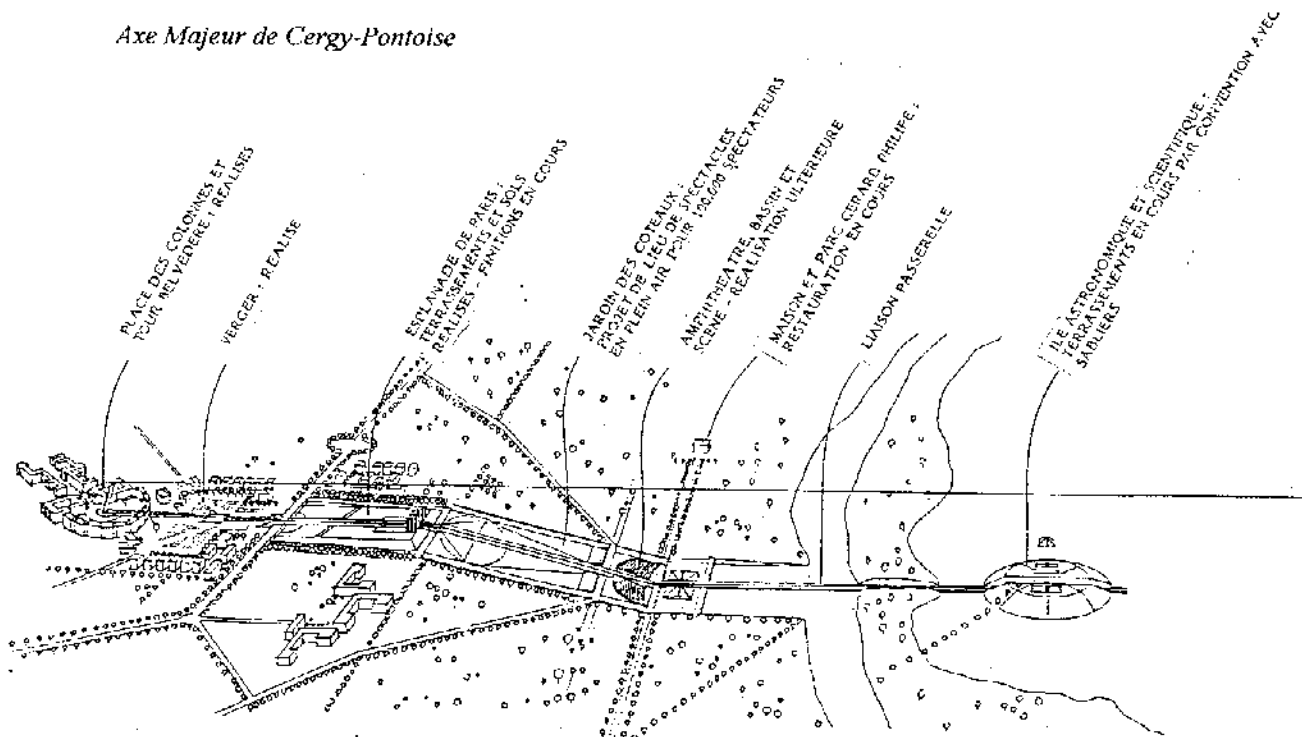


Cela ne s'est d'ailleurs pas borné à des espaces de quartier, mais le site de la ville nouvelle a été mis en valeur par la réalisation d'un grand projet de composition urbain. Un Axe Majeur exploite, en effet, l'urbanisation en amphithéâtre de la ville tout en ouvrant des perspectives sur l'une des plus belles vues sur la cuvette Parisienne.



Un "espace en creux" a été déterminé dans le quartier de Cergy-St-Christophe (le quartier du concours Immeubles de Ville), et sur une longueur de 3000 mètres un parcours urbain est en train de se réaliser, relevant à la fois de l'Art des jardins, des grandes esplanades et des grandes places afin de donner une "image" à la ville. Ainsi, au moment où la ville atteint 190.000 habitants, qu'elle accueille 85.000 personnes qui y travaillent, elle se dote aussi d'une identité, d'une image qui est le résultat d'un aménagement urbain volontaire. L'Axe Majeur est aujourd'hui un élément d'identification pour le citoyen, un repère pour le visiteur, un "édifice" culturel régional qui exprime les capacités de notre époque de s'affirmer dans la continuité d'une tradition que l'on aurait pu craindre qu'elle fut, l'espace d'une génération, oubliée.

Axe Majeur de Cergy-Pontoise

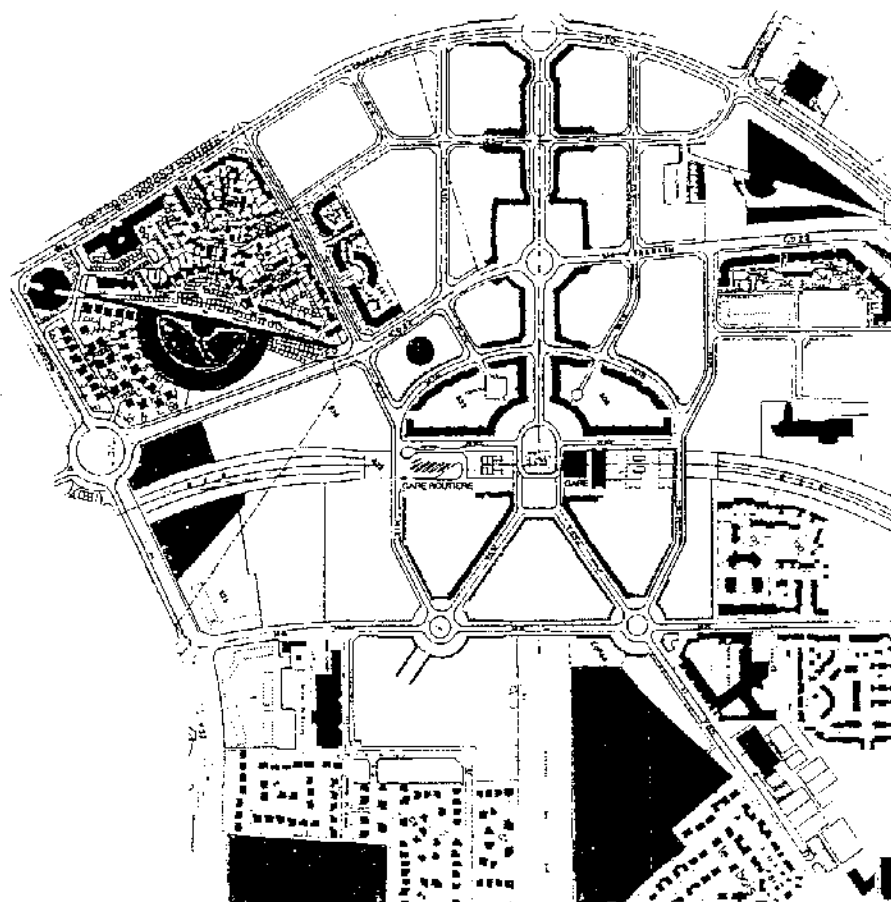


Dans le même temps, l'architecture a changé. Il n'y a plus une seule vérité mais de nombreuses écoles s'affrontent. C'est un signe de renouveau. C'est aussi une difficulté car chaque style, chaque personnalité veut faire oeuvre architecturale. Cela crée de la diversité et c'est souhaitable, ce n'est pas forcément l'image que veut se donner la ville. C'est dire qu'en l'espace d'une génération on est passé d'un extrême à l'autre.

Le quartier de Cergy-le-Haut, dernière réalisation de l'EPA, se fait autour d'une gare du RER et le long d'un boulevard principale qui n'a pas de fonction de transit.

Les grands principes sont les suivants :

- retour à des références classiques (rues, places, organisation urbaine aisément reconnaissable)
- architecture ordonnancée ; cohérence de la silhouette des hauteurs et des toitures
- qualité des matériaux et du mobilier urbain
- commerces rez-de-chaussée d'immeubles ouverts sur les contres allées des boulevards et sur le long des trottoirs. Mixité des fonctions avec la juxtaposition des équipements d'agglomération donnant une spécificité au quartier tout en permettant d'amener la dimension monumentale à l'une ou à l'autre des extrémités du boulevard principal (programme ambitionné : les Thermes de Cergy-Pontoise).

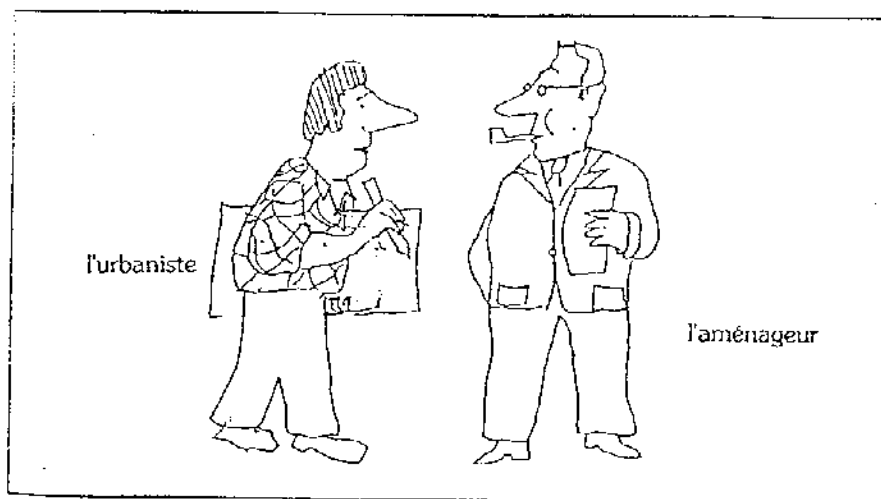


Il faut donc être particulièrement vigilant et que les méthodes de travail soient bien au point (et elles ont été relativement longues à élaborer de même qu'elles évoluent avec le temps et de nouvelles expériences) car la tentation est grande de se contenter de juxtaposer les programmes et non de les intégrer.

Aussi dans la phase de conception spatiale du quartier et des îlots, les conditions nécessaires à des résultats de qualité ont reposées sur le travail conjoint et quasi "siamois" de deux catégories d'individus :

1) l'aménageur du quartier (le maître d'ouvrage), porteur des objectifs politiques généraux (procédures, plannings etc...) et des contraintes techniques et économiques du bilan d'aménagement ; c'est lui qui veille aux différentes alternatives en terme de programmation ;

2) l'architecte urbaniste ou paysagiste du quartier (le maître d'oeuvre), dont la tâche est de veiller à la prise en charge des objectifs qualitatifs et spatiaux. Le travail en équipe de ces deux partenaires, qui connaissent les impératifs liés à la politique de la ville, est le garant de la réussite d'un quartier car leurs points de vue sont forcément différents.



Elles reposent enfin sur le savoir-faire technique de ces équipes de base qui chercheront à allier les contraintes liées aux fonctions et à l'économie à celles qui sont attachées à l'espace.

Ces équipes sont également le pivot autour desquelles se font, l'absence de grands concours :

- 1) des consultations de professionnels divers (architectes, urbanistes, paysagistes, programmeurs) dont le travail sur les premières esquisses du quartier consiste à ALIMENTER la réflexion ;
- 2) une concertation avec les élus et les associations qui conduisent à des "CHARTES D'AMENAGEMENT" ;
- 3) des "miniconcours" promoteurs-concepteurs qui permettent de choisir les partenaires réalisateurs des opérations principales.

Le langage utilisé pour transmettre les intentions du maître d'ouvrage de la ville (représenté par ces équipes) passera par la traduction du programme du quartier en intentions urbaines et cela s'exprime de plusieurs manières complémentaires et en particulier des documents relatifs :

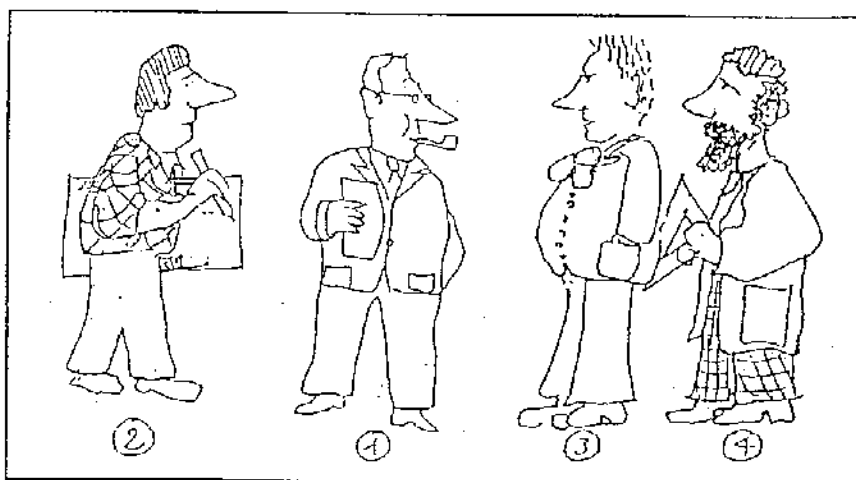
- au parti d'aménagement
- à la nature du paysage urbain et du "vocabulaire" architectural
- aux tracés, au positionnement des réseaux et des alignements végétaux
- aux gabarits et aux alignements.

Les préoccupations prises en compte au moment de l'élaboration d'un quartier sont donc très diverses et passent par :

- des échelles très petites et très grandes (de la tranchée à creuser pour un réseau au maillage général du quartier),
- des principes de mise en forme qui dépendront des programmes
- des échéanciers de réalisation plus ou moins rapides,
- l'économie générale du projet,
- des relations à établir avec les investisseurs qui prendront possession du quartier et en assureront l'édification îlot par îlot.

Durant la mise au point de chaque projet et sur chaque îlot, quatre catégories d'intérêts sont en jeu :

- 1) l'aménageur du quartier ;
- 2) l'architecte urbaniste du quartier
- 3) le maître d'ouvrage du programme (le promoteur), responsable de la prise en charge des intérêts financiers et fonctionnels des utilisateurs futurs du bâtiment (acquéreurs, locataires ou usagers d'un équipement) ;
- 4) l'architecte d'opération ; ce dernier est chargé de "l'architecture" de l'îlot ou de la construction et de l'intégration des données programmatives et des contraintes des autres partenaires.



En conclusion

Il aura fallu que les **OUTILS** de mise en forme de l'espace dans la ville soient suffisamment performants pour permettre de **LIRE** la **VILLE** à celui qui va en édifier une partie.

Il aura fallu enfin trouver des **METHODES** de **TRAVAIL** qui associent les différents partenaires et les obligent à trouver des solutions face à des objectifs quelquefois contradictoires. Le bénéfice de ces interventions nombreuses c'est la démultiplication des énergies et l'enrichissement des formes de la ville par des savoir-faire complémentaires, et l'expérience montre que ce n'est pas impossible.