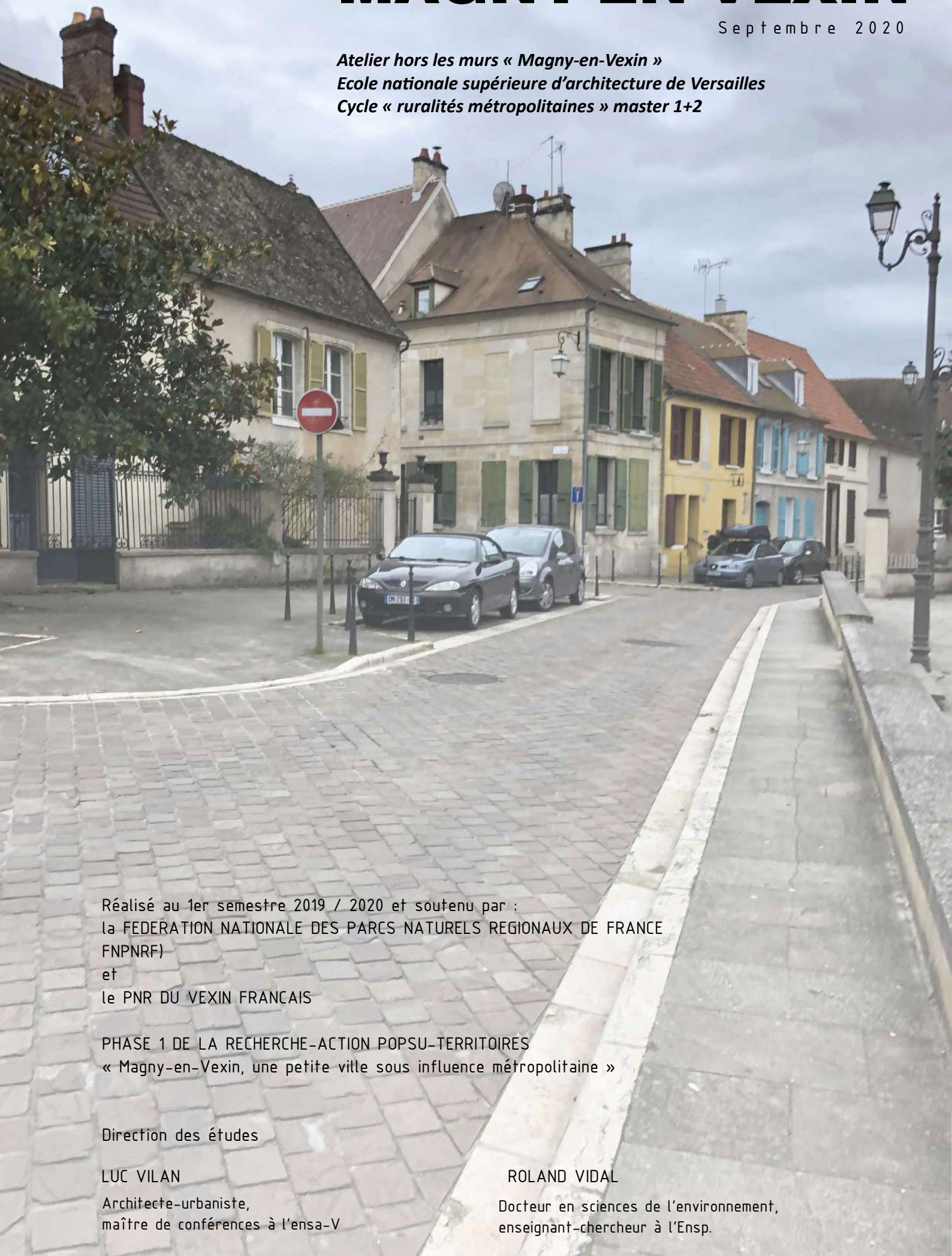


MAGNY-EN-VEXIN

Septembre 2020

*Atelier hors les murs « Magny-en-Vexin »
Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles
Cycle « ruralités métropolitaines » master 1+2*



Réalisé au 1er semestre 2019 / 2020 et soutenu par :
la FEDERATION NATIONALE DES PARCS NATURELS REGIONAUX DE FRANCE
(FNPFRF)
et
le PNR DU VEXIN FRANCAIS

PHASE 1 DE LA RECHERCHE-ACTION POPSU-TERRITOIRES
« Magny-en-Vexin, une petite ville sous influence métropolitaine »

Direction des études

LUC VILAN

Architecte-urbaniste,
maître de conférences à l'ensa-V

ROLAND VIDAL

Docteur en sciences de l'environnement,
enseignant-chercheur à l'Ensp.

ATELIER HORS LES MURS

« **MAGNY-EN-VEXIN** »

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES

*Restitution de « l'Atelier Hors les Murs » de Magny-en-Vexin, soutenu par la FN-PNR » et conduit en relation avec la ville de Magny-en-Vexin et le PNR du Vexin-français, sous la direction de **LUC VILAN** (maître de conférences à l'ensa-V) et de **ROLAND VIDAL** (enseignant-chercheur à l'Ensp-V).*

Etudiants :

Adika Koko Jean
Alhabbal Dunia
Benabderrahmane Adib
Casati Alban
Catalano Sergio
Delange Louise
Delmatto Emma
Fazazi Idrissi Hamza
Gatto Marielle
Goix Clémence
Herman Robin
Imessaoudene Farid
Lamas Julia
Minoungou Arba
Moukhlis Zineb
Peroneau Olivier
Souna Safae
Yanogo Wendegoundi
Zou Aiqiao

REMERCIEMENTS

Nous tenons à exprimer notre gratitude à Monsieur le Maire de Magny-en-Vexin, Luc Puech d'Alissac et Madame l'adjointe à l'urbanisme Teresa Beyer pour l'intérêt qu'ils ont immédiatement porté au travail des étudiants de l'Atelier et leurs encouragements à sa diffusion.

L'Atelier à largement bénéficié de l'investissement personnel de Madame Maryse Magne, adjointe à l'urbanisme dans la précédente municipalité, que nous tenons à remercier pour le partage de son expérience magnytoise, sa disponibilité et pour la formidable énergie qu'elle a déployée au service du projet et des étudiants.

Le travail des étudiants a tiré grand profit de l'appui et de la disponibilité de Monsieur Patrick Gautier, responsable du pôle Aménagement au sein du PNR du Vexin-français. Qu'il soit également remercié.

Les habitants de Magny-en-Vexin ont participé par leur bon accueil à la réussite de l'Atelier, nous leur adressons ici nos remerciements.

Les résultats de l'Atelier n'auraient pu être ce qu'ils sont sans l'implication des étudiants. Qu'ils trouvent ici, chacune et chacun, l'expression de notre gratitude.

Nous tenons également à exprimer nos remerciements à :

Madame Caroline Bis, directrice de l'espace Marianne pour sa disponibilité au service des étudiants et de l'action durant l'Atelier et dans ses prolongements du POPSU-Territoires.

Monsieur Jean-Pierre Muller, ancien Maire de Magny en Vexin et Mesdames les adjointes aux affaires sociales et à la culture pour leur participation aux rendus des travaux étudiants et aux débats qui les ont accompagnés.

Et enfin, Zineb Moukhlis qui a eu la charge de composer et de mettre en page cette brochure.

Réalisation de la brochure

Textes : Luc Vilan et Roland Vidal

*Documents graphiques : projets des étudiants de l'atelier hors les murs
Magny-en-Vexin*

Maquette : Zineb Moukhlis

MAGNY-EN-VEXIN, UNE PETITE VILLE ... D'AUJOURD'HUI

Les travaux présentés dans les pages qui suivent s'appuient sur la série des Ateliers « ruralités métropolitaines » développés à l'Ensa-V depuis plus de dix ans sous la direction de Luc Vilan et de Roland Vidal.

La première interrogation concernant Magny-en-Vexin est soulevée par la lecture des cartes des mobilités entrantes et sortantes pour les déplacements domicile-travail. Deux manières différentes d'insertion de la commune de Magny-en-Vexin dans son territoire apparaissent.

- Les mobilités sortantes, illustrent le cas symptomatique d'une commune périurbaine placée sous la forte influence de la métropole, directement ou par l'intermédiaire de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise.
- Les mobilités entrantes dessinent un territoire dont Magny est clairement le centre.

Ces deux cartes dessinaient-elles aussi deux avenir pour Magny-en-Vexin ?

- une ville résidentielle –pour ne pas dire une « ville-dortoir»-, résolument tournée vers la capitale et connectée aux réseaux routiers qui la desservent ;
- une ville rurale renouant avec ses liens historiques et construisant sa nouvelle centralité en harmonie avec ses liens métropolitains.

Le positionnement et le devenir de Magny-en-Vexin dans son territoire interpellent directement les méthodes et les outils mis à disposition des acteurs pour agir sur la ville. Dans le domaine qui nous concerne, celui de la conception urbaine, architecturale et paysagère, c'est le projet urbain et de territoire qui est interrogé au filtre des questions spécifiques posées par une petite ville simultanément isolée dans son espace rural et sous l'influence métropolitaine de Cergy-Pontoise et de l'ensemble Paris-métropole.

Le projet local est abordé de manière pragmatique à partir de l'observation des réalités locales par l'arpentage, l'enquête de terrain, le diagnostic, la représentation des réalités spatiales, l'échange avec les acteurs locaux (PNR et ville de Magny en Vexin) et par le projet urbain et de territoire d'étudiants de cycle master avec l'objectif d'articuler attractivité, centralité et relation au territoire. L'étude conduite dans le cadre d'un Atelier Hors les Murs de la FN-PNR nourrit une recherche POPSU

Territoires conjointe comme elle s'alimente des premiers travaux conduit dans le cadre particulier de cette recherche action.

MAGNY-EN-VEXIN UNE PETITE VILLE A LA RECHERCHE DE SON TERRITOIRE...

Dès la première visite à Magny-en-Vexin, le centre ancien apparaît au cœur d'une série de contradictions. Des défis majeurs qui, ici comme dans bien d'autres petites villes, mettent à jour la vulnérabilité du positionnement historique de la cité dans le maillage urbain. Ils interpellent sa centralité et obligent à porter un regard plus précis sur les faits urbains et territoriaux locaux.

La crise des petites villes menace Magny-en-Vexin mais celle-ci n'est pas (encore ?) une de ces petites villes désertées par le commerce et par l'emploi dont la presse se fait l'écho ... mais pour l'instant seulement, car malgré la volonté des édiles et l'action municipale le cortège des indicateurs passant « au rouge » sonne l'alerte. Magny-en-Vexin semble à ce point d'équilibre où le basculement vers une situation de crise pourrait-être proche... si les indicateurs poursuivent leur tendance actuelle.

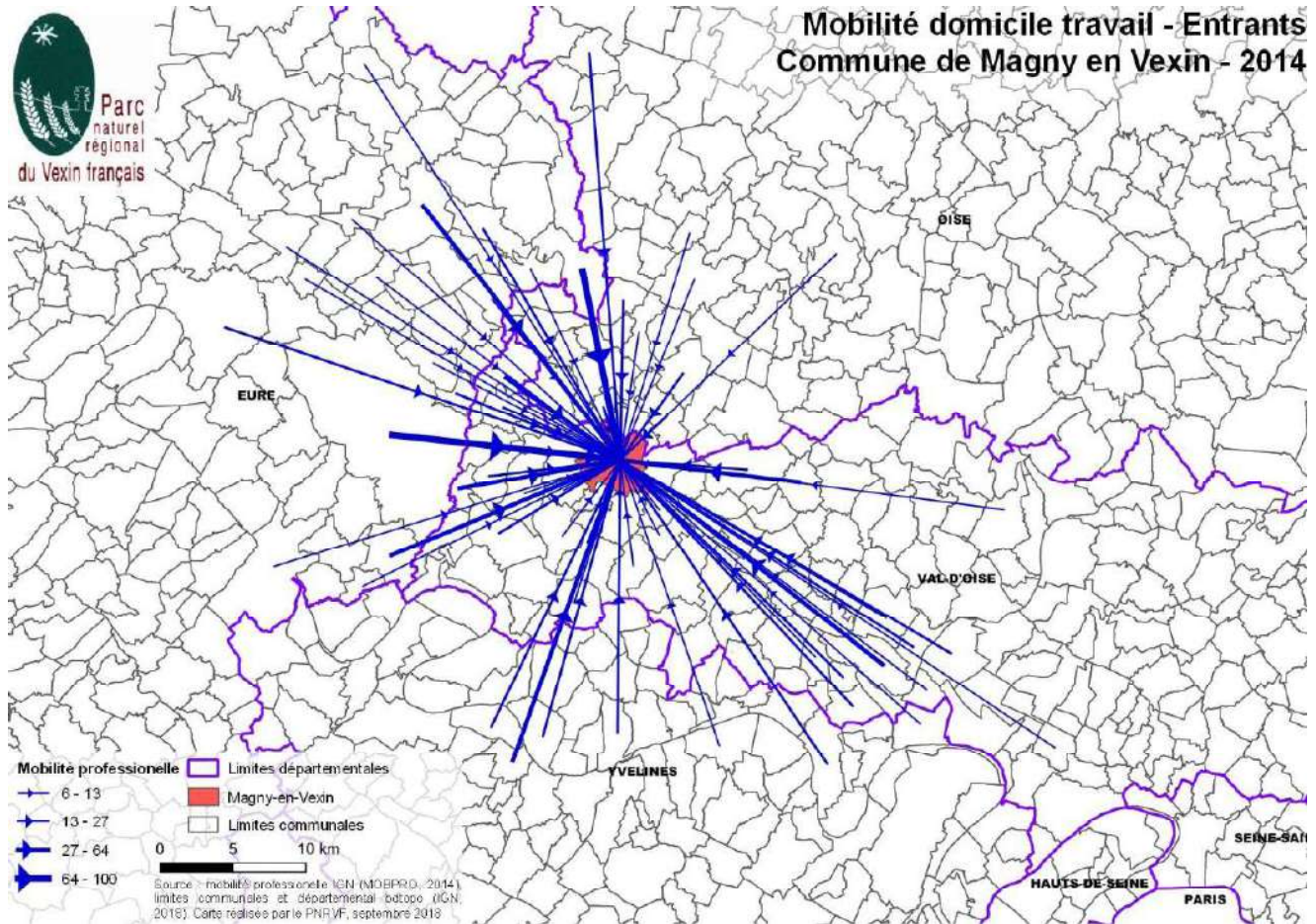
UN EQUILIBRE PRECAIRE

Cet équilibre précaire entre résistance et déclin fait de Magny-en-Vexin un cas d'école. Il interpelle la capacité de la petite ville à redéfinir son attractivité dans le cadre des transitions énergétique, démographique et urbaine en cours. Une redéfinition qui interroge la société et l'espace (Magny-en-Vexin est le centre de quel territoire ?).

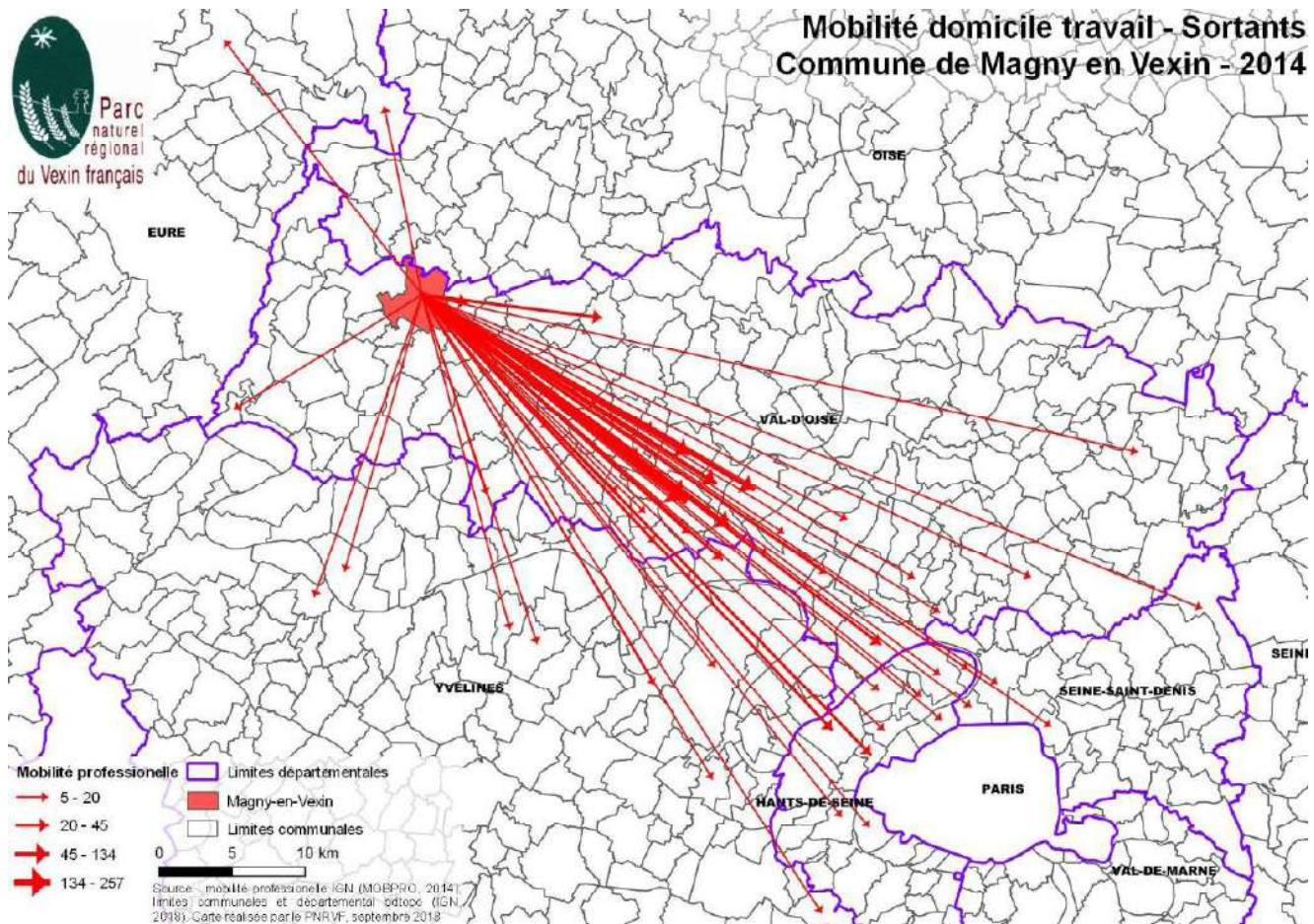
Le retour sur la ville posé souvent sous le slogan « construire la ville sur la ville » suppose une reterritorialisation des actions et ne peut se penser sans son pendant construire la ville dans et avec son territoire. Il ne peut pas se penser non plus sans remise en route des processus de renouvellement urbain de la centralité, sauf à faire le choix de la muséification et de la gentrification résidentielle et malthusienne, ce qui n'a pas été le choix de Magny-en-Vexin et ne correspond pas à sa composition sociale actuelle.



Mobilité domicile travail - Entrants Commune de Magny en Vexin - 2014



Mobilité domicile travail - Sortants Commune de Magny en Vexin - 2014



PROBLEMATIQUES DE L'ATELIER

Deux sujets clés et complémentaires de l'attractivité de la ville ont émergé de nos échanges avec le PNR du Vexin-Français et les acteurs locaux. Il s'agit

1. de la revitalisation du centre-ville,
2. du lien avec le territoire agricole et l'espace paysager environnant

Sur cette base, notre objectif initial était d'inscrire les études dans une réflexion visant, notamment par la représentation et la description des situations, à passer d'une vision nostalgique et pittoresque de la petite ville installée dans une nature bucolique, à la mise en évidence des liens dialectiques contemporains, porteurs d'avenir, unissant, dans la perspective de la transition énergétique, les deux bouts de la chaîne de l'attractivité : centre et territoire.

Chemin faisant, au vu des enjeux fondamentaux concernant la centralité et, en raison de l'approfondissement du volet « lien avec le territoire » dans le cadre de la recherche POPSU Territoires en cours « Magny-en-Vexin, une petite ville sous influence métropolitaine...à la recherche de son territoire perdu », nous avons préféré polariser l'Atelier de projet sur la problématique de la centralité et du renouvellement de son attractivité.

Comment favoriser l'attractivité locale par :

- le renouvellement urbain dans le centre ancien,
- la densification douce,
- le partage de l'espace public entre les différentes mobilités
- le renouvellement de l'image de Magny et de ses représentations.





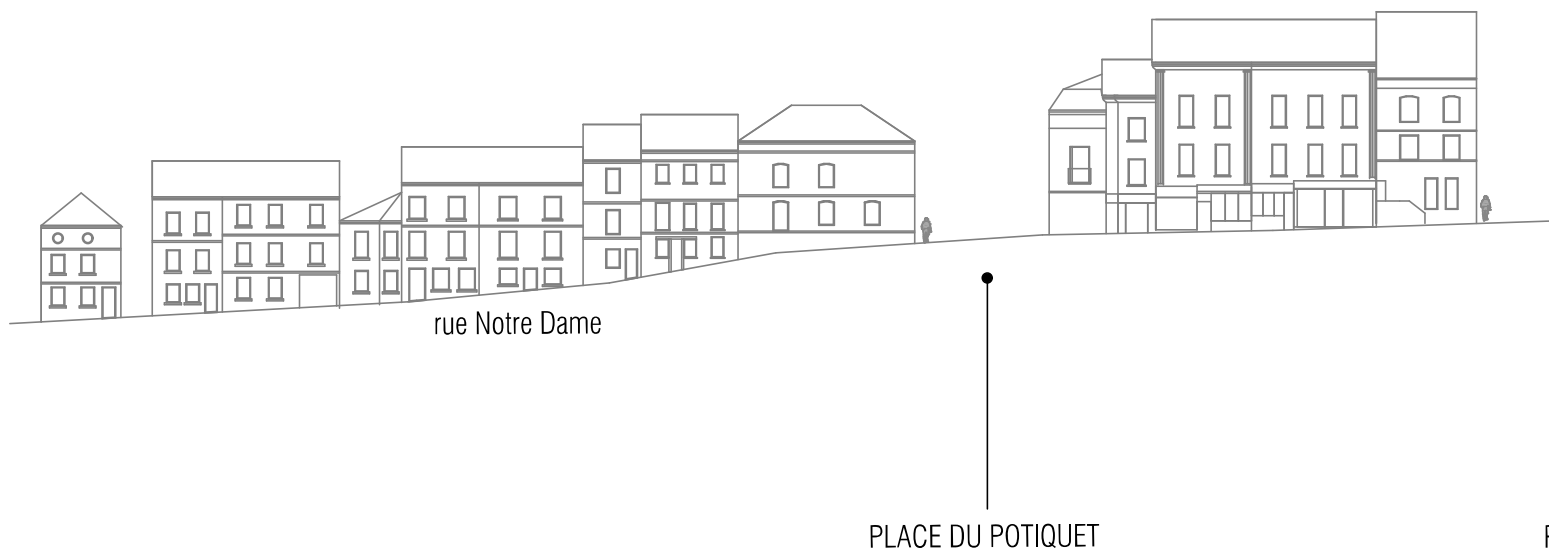
MAGNY-EN-VEXIN, ESQUISSE D'ANALYSE MORPHOLOGIQUE

Nous ne reviendrons pas sur l'histoire urbaine de Magny-en-Vexin, les documents cités en bibliographie peuvent y pourvoir. Nous nous contenterons de quelques remarques synthétiques sur la forme urbaine de la partie historique de la ville contenue dans le périmètre patrimonial du PLU.

APERCU MORPHOLOGIQUE

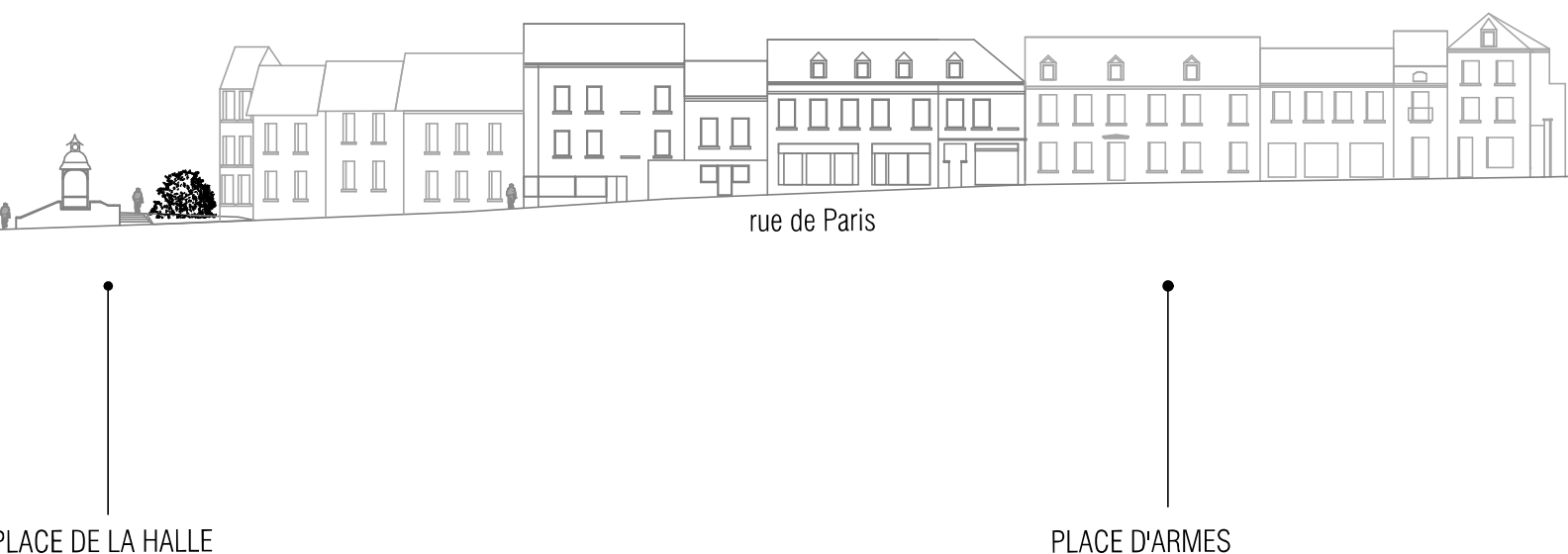
La ville présente un schéma radioconcentrique très prégnant. Il se caractérise par un hypercentre d'origine moyenâgeuse contenu dans un rayon de 80 m autour de la place de la Halle. Il est fait de petits îlots très denses, entourés d'une couronne de grands îlots compris à l'intérieur des boulevards (tracés à la limite des anciens remparts), percés par deux faubourgs anciens de croissance linéaire. Le premier initié au XVIIIe siècle est installé sur la route de Paris, le deuxième se constitue à la fin du XIXe siècle sur la route de Beauvais, polarisé par la gare et le chemin de fer aujourd'hui disparu. L'essentiel du bâti historique est circonscrit par un cercle d'environ 225 m de rayon centré sur la place de la Halle et correspondant aux anciens boulevards. Les découpages parcellaires et les emprises bâties actuelles répètent pratiquement à l'identique le parcellaire napoléonien, à l'exception du lotissement des domaines ecclésiastiques de l'ouest intra-muros.

L'évolution historique s'est faite par la densification, jusqu'à saturation des espaces libres des îlots de l'hypercentre. Le bâti se renouvelant sur un découpage foncier inchangé notamment au XVIIIe et XIXe siècle. Les îlots intermédiaires de deuxième rang, entre hypercentre et rempart, sont restés également, pour l'essentiel, inchangés. Constructions denses en front de rues et très longs jardins non construits sur l'arrière des parcelles jusqu'au rempart. La transition historique du rempart au boulevard se faisant au XIXe et XXe siècle sans changement de la morphologie urbaine les boulevards n'ont pas joué le rôle socio-spatial de suture entre partie ancienne et nouvelle de la ville, comme c'est le cas dans la plupart des villes historiques. Il reste, encore aujourd'hui, un moment de rupture à peine atténuée par quelques aménagements de promenades.



L'extension récente, postérieure aux années 1960 s'est développée entre les doigts de gants des faubourgs anciens selon deux portions, à l'est et à l'ouest de la rue de Crosne (route de Paris). C'est un ensemble de lotissements pavillonnaires, d'enclaves d'équipements publics et d'immeubles de logements sociaux contenus pratiquement à l'intérieur d'un anneau de 700 m de rayon autour de la place centrale de la Halle. L'extension de la fin du XXe siècle reste contenue dans le schéma radio-concentrique initial. Bien qu'elle soit « tirée » par la demande pavillonnaire et se fasse dans la succession d'opérations d'opportunités foncières, elle ne connaît pas les formes extensives d'étalement urbain de la période. Plusieurs raisons en ont contenu l'extension. Le relief dressant des coteaux relativement pentus sur le flanc ouest de la ville, l'infrastructure de la D14 et le rôle modérateur de la charte du PNR.

Il faut cependant noter quelques exceptions au schéma radioconcentrique. La plus ancienne est celle des hameaux de Blamécourt et d'Artheuil. Bien que situés tous les deux à environ 1,5 km, à vol d'oiseau, de la place de la Halle ils connaissent des développements très différents. Le premier reste un faubourg peu peuplé, bâti de maisons villageoises établies selon le tracé linéaire d'un ancien chemin sur la pente du coteau. Il est coupé de l'urbanisation des abords de la gare par le relief resserré sur la vallée de l'Aubette. Le second, Artheuil, a connu une forte extension de lotissements pavillonnaires initiés dès les années 1970. Il se trouve par l'intermédiaire de la zone d'activités des Aulnaies —secteur autour de l'ancienne gare en forte mutation urbaine— en quasi-continuité avec le faubourg de la rue de Beauvais. Enfin le dernier élément est la zone d'activité de la Demi-Lune réalisée en extension sur d'anciennes terres agricoles au sud de la D14.

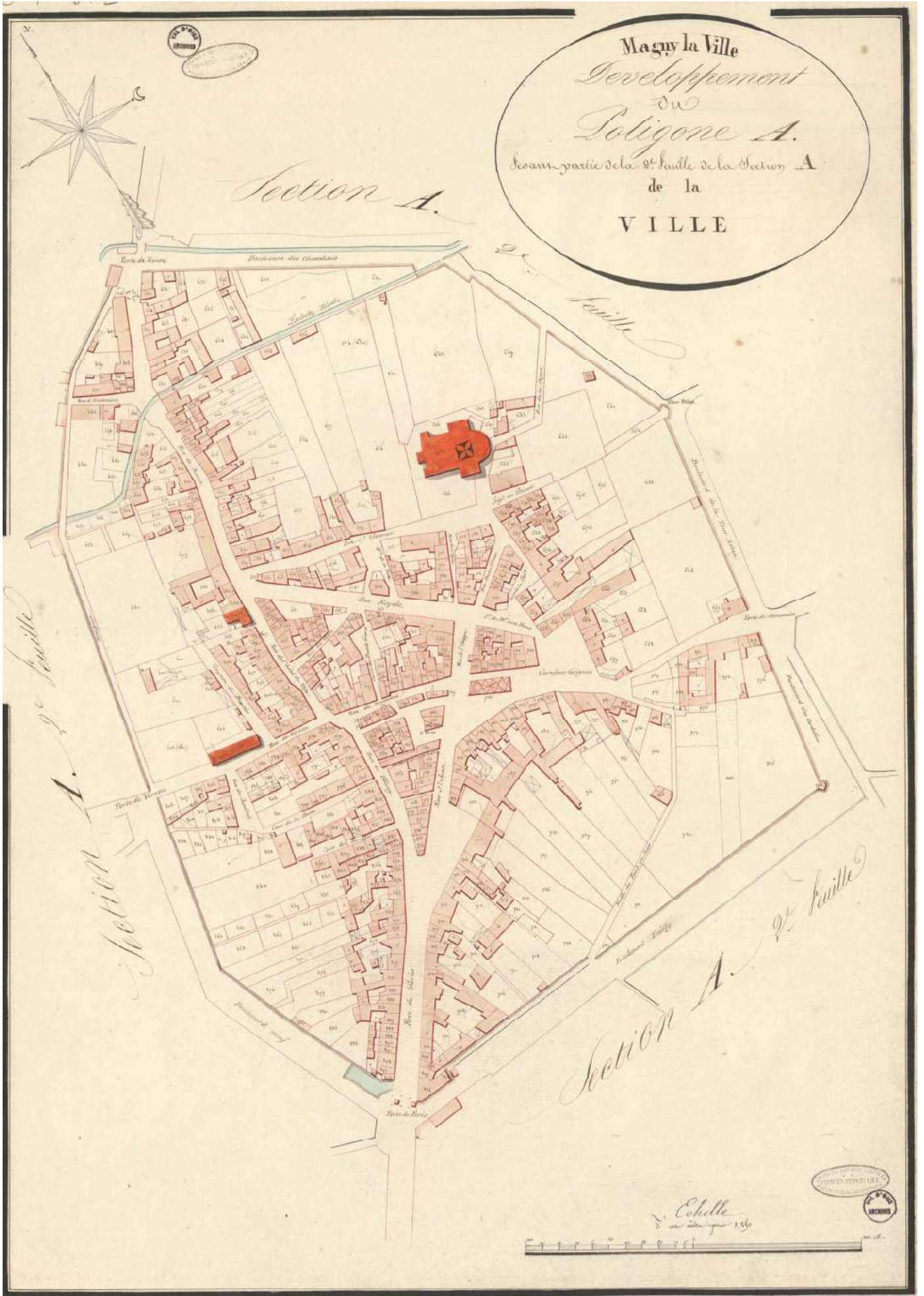




MORPHOLOGIE, TYPOLOGIES ET ENJEUX URBAINS

L'HYPERCENTRE

L'hypercentre est constitué de 9 petits îlots d'une surface unitaire comprise entre 490 m² et 2110 m². Ils sont contenus dans un rayon de 80 m autour de la place de la Halle. Les parcelles sont petites à très petites avec une moyenne de 91 m². L'ensemble des 129 parcelles de l'hypercentre couvre une surface 11 834 m² soit 10% des surfaces de terrain intramuros pour 30% du nombre de parcelles. Le bâti est fait majoritairement de maisons de ville, (80m² à 150 m² de plancher répartis sur 2 à 3 niveaux) souvent redécoupées en petits appartement (35 à 45 m²) . La densité est forte la couverture au sol approche souvent les 100% ne laissant dans le meilleur des cas que de minuscules courettes. Cependant la multiplicité des places (envahies aujourd'hui par la voiture) et les traces récurrentes de grandes cours issues du moyen-âge (la cour des Bouchers par exemple) pourraient apporter par leurs espaces ouverts une compensation à l'hyperdensité des îlots. Les cours urbaines entretenant un lien plus ou moins filtré avec le réseau des voies et places publiques proposent un niveau d'espaces urbains intermédiaires entre le domaine privé et l'espace public. Leur forme urbaine obsolète à l'époque moderne, mériterait d'être ré-interrogée dans une perspective de revitalisation urbaine. Les dispositions « naturelles » de la cour des Bouchers et des autres cours magnytoises sont chacune très proches de la notion de close — espace collectif en transition entre domaine privé et public, partagé comme un bien commun par des « voisins »— développée au début du XXe siècle par Raymond Unwin et à la source de bien des formes d'habitat des villes nouvelles dont Cergy en particulier. Un type d'espace qui pourrait trouver une nouvelles actualité dans l'évolution contemporaine des modes de vie..



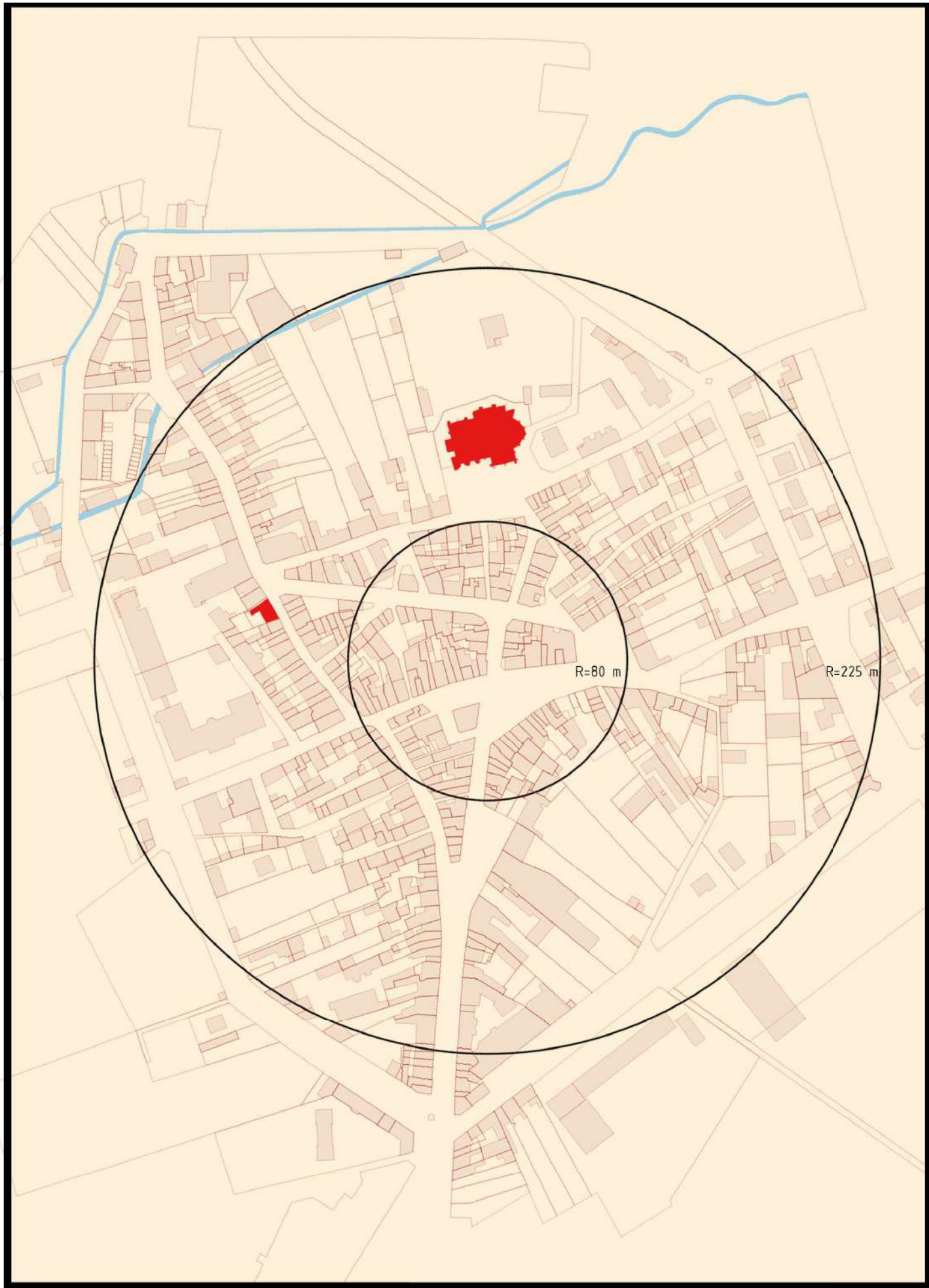
Magy la Ville
Developpement
du
Polygone A.
sous-partie de la Ville de la Section A
de la
VILLE

Section A.

Section A. de la Ville

Section A. de la Ville

Cohille
en l'an 1819

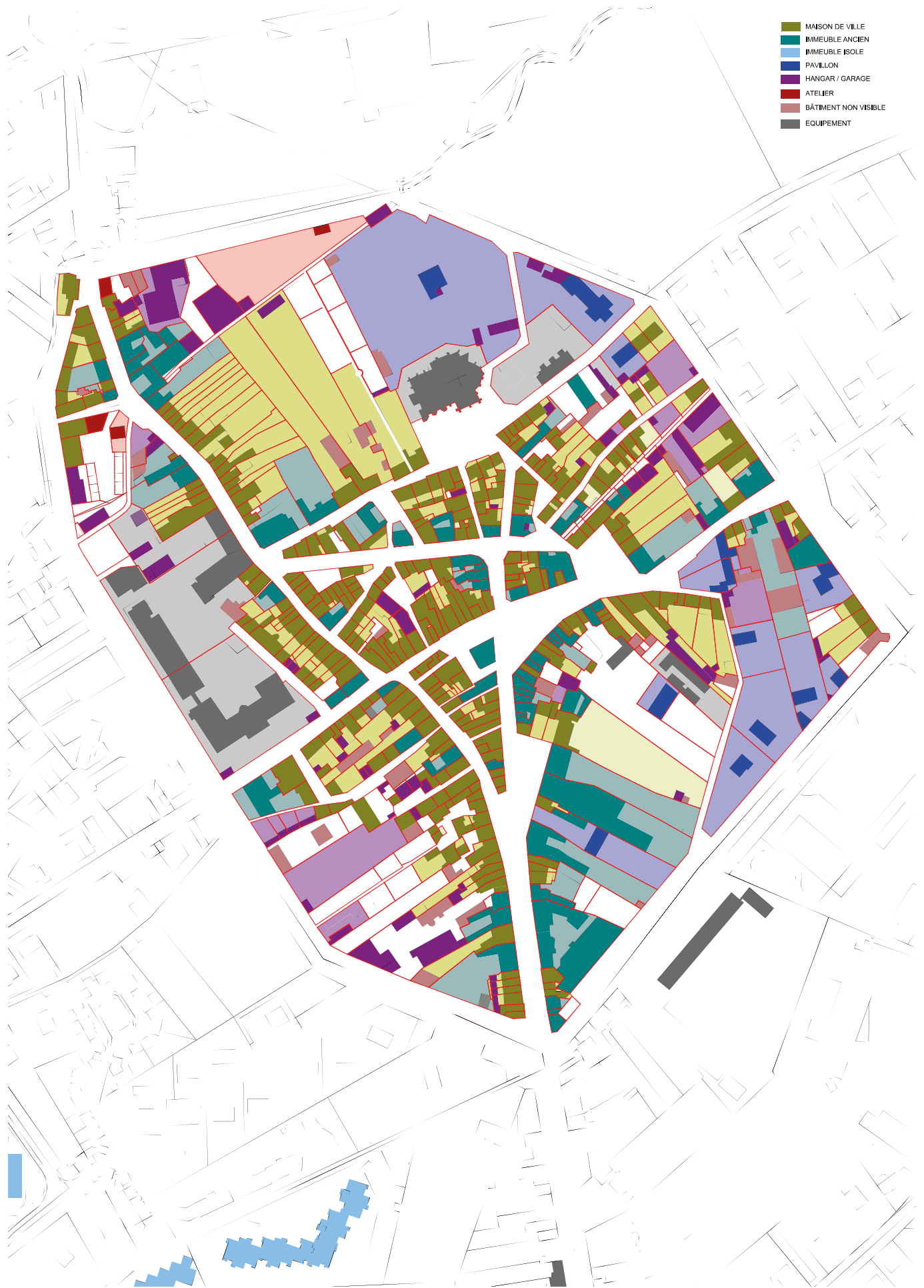




Plan Rez-de-chaussée, Îlot de la cour du Cygne
Ech 1/500



Plan Rez-de-chaussée, Îlot de la place de la Halle
Ech 1/500



Plan de repérage des principaux types bâtis
Ech 1/3000



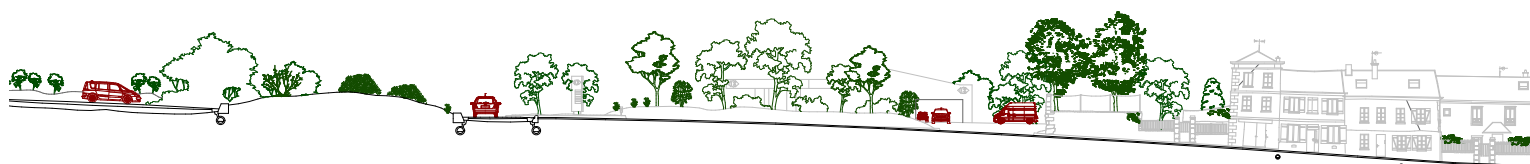
Cartes des mobilités

LA COURONNE DES ÎLOTS INTERMÉDIAIRES

Cet ensemble ne comprend que des grands îlots, à l'exception du petit îlot triangulaire de la porte de Rouen. Ils ont une surface unitaire allant de 10 000 m² à 21 000 m² soit 5 à 10 fois la dimension des îlots de l'hypercentre. L'ensemble occupe une surface de 120 580 m² pour 425 parcelles. Sur cet ensemble les 27 parcelles de plus grandes tailles occupent 46% de la surface tandis que 387 parcelles restantes, de tailles petites et moyennes occupent seulement 53 % de la surface de l'ensemble considéré.

Malgré ce contraste les récurrences morphologiques des îlots priment sur les différences de découpage et d'occupation du sol. Au plan des récurrences il faut noter le très grand contraste de densification urbaine selon les faces des îlots. A l'exception du boulevard de la Tour Robin et des Carmélites (flanc nord-est) et du petit îlot de la porte de Rouen où le retournement parcellaire s'est produit, les îlots présentent côté boulevard des fonds de parcelles non bâtis où règnent les murs de clôture des jardins. Seuls les anciens établissements industriels (XIX^e siècle) des abords de la porte de Rouen et de l'Aubette ainsi que l'hôpital et l'école Saint-Joseph, de création récente, s'ouvrent sur le boulevard (bd des Ursulines). Il s'agit cependant d'une section particulière du boulevard de ceinture se terminant pratiquement en cul-de-sac. L'autre face des îlots donne sur les rues de Paris, Rouen, Saint-Sauveur, de Beauvais et place de la Halle c'est-à-dire les sections urbaines des rues ou « barreaux » des voies territoriales connaît une

urbanisation continue et dense. Elle est faite en grande partie de maisons de ville et comprend aussi des immeubles à redan ou avec cour ouverte sur la rue et de quelques hôtels particuliers. La différence morphologique avec les îlots de l'hypercentre se manifeste notamment par la construction d'édifices en deuxième rang sur cour accessible depuis la rue par des systèmes de porches ou des passages traversant la première épaisseur bâtie. Les constructions de premier et deuxième rang ne concernent cependant qu'un quart à un tiers de la profondeur des parcelles. Le reste des terrains, jusqu'aux limites de l'ancien rempart, restant en jardin. Le gros îlot entre place Potiquet, place Rivette et bd des Ursulines issu d'un lotissement d'une partie des anciens domaines du Prieur, traversé par deux ruelles à caractère privé (mais de statut public) échappe à ce schéma par son tissu urbain hybride croisant petits immeubles de rapport, maisons de ville, constructions à caractère industriel et diverses solutions intermédiaires. L'urbanisation des domaines ecclésiastiques après la Révolution varie d'un îlot à l'autre entre division en petits lots et permanence des grands terrains. Ces mutations mériteraient une étude spécifique en raison de l'importance quantitative des terrains concernés dans la couronne intermédiaire. Ils couvraient l'ensemble des îlots actuels de l'arc nord, allant de la tour des Cordeliers (face à la gare routière actuelle) à l'hôpital. On rencontrait successivement : le couvent des Cordeliers, le domaine du Prieur couvrant les terrains allant des Cordeliers à la ruelle des Chevaliers (à l'ouest de l'église) et sur le flanc ouest avec le couvent des Ursulines (actuellement école Saint-Joseph), le prieuré de Sainte-Anne (actuellement hôpital).



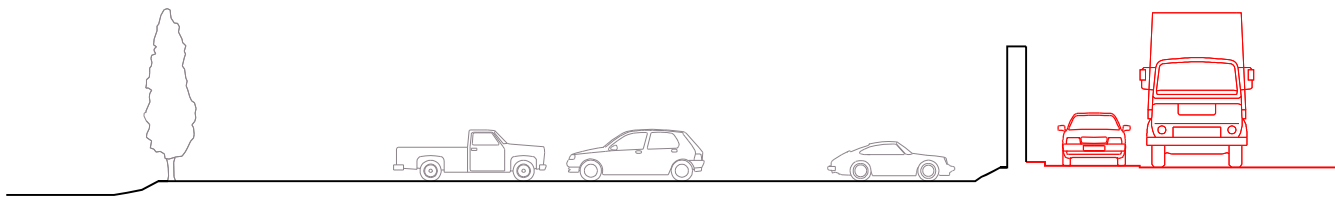
oupe de la rue de Rouen (vers le Nord-Est)

BOULEVARD ENTRE COUPURE ET SUTURE ET AUTONOMIE FORMELLE DES LOTISSEMENTS

Côté ville historique, nous l'avons vu, les façades bordant le boulevard sont constituées pour l'essentiel des murs des jardins tandis que la rive extérieure des boulevards connaît une urbanisation de lotissements pavillonnaires et d'équipements, notamment scolaires, engagés à partir du milieu des années 1960. Ainsi tout se passe comme si la croissance urbaine s'était arrêtée pendant plus d'un siècle et demi comme semble l'indiquer la faible progression démographique. Les changements ne sont pas réellement absents de cette période — densification des îlots centraux, créations neuves à l'est des places, urbanisation de la rue de Paris et création du faubourg de Beauvais — mais il y a une rupture dans la manière de faire la ville. Lorsque la croissance s'accélère brutalement, de la fin des années 1960 aux années 2000, elle installe une couronne de lotissements, d'immeubles de logements sociaux, d'équipements dans un cercle de 400 m à 500 m de la place de la Halle, entre les doigts de gant dessinés par les faubourgs historiques. Ces nouvelles extensions conçues pour la voiture se coupent des continuités urbaines de la ville patrimoniale tandis que la voiture envahit le tissu urbain ancien fabriqué du temps de la ville à pied. Il en ressort des contradictions d'usages et de représentations de la centralité. L'enjeu de leur dépassement est d'autant plus important qu'au regard de la démographie, les extensions du XXe siècle, c'est-à-dire les quartiers au-delà des boulevards — hameaux, lotissements, logements sociaux — rassemblent en-

viron deux tiers de la population. Dans l'attente, notons que la configuration des boulevards reste suspendue dans le temps sans leur permettre de jouer complètement leur rôle de suture entre deux périodes historiques et deux formes urbaines au risque de tenir les urbanisations de la fin du XXe siècle et leurs habitants à distance d'une centralité historique s'essouffant faute de renouvellement.





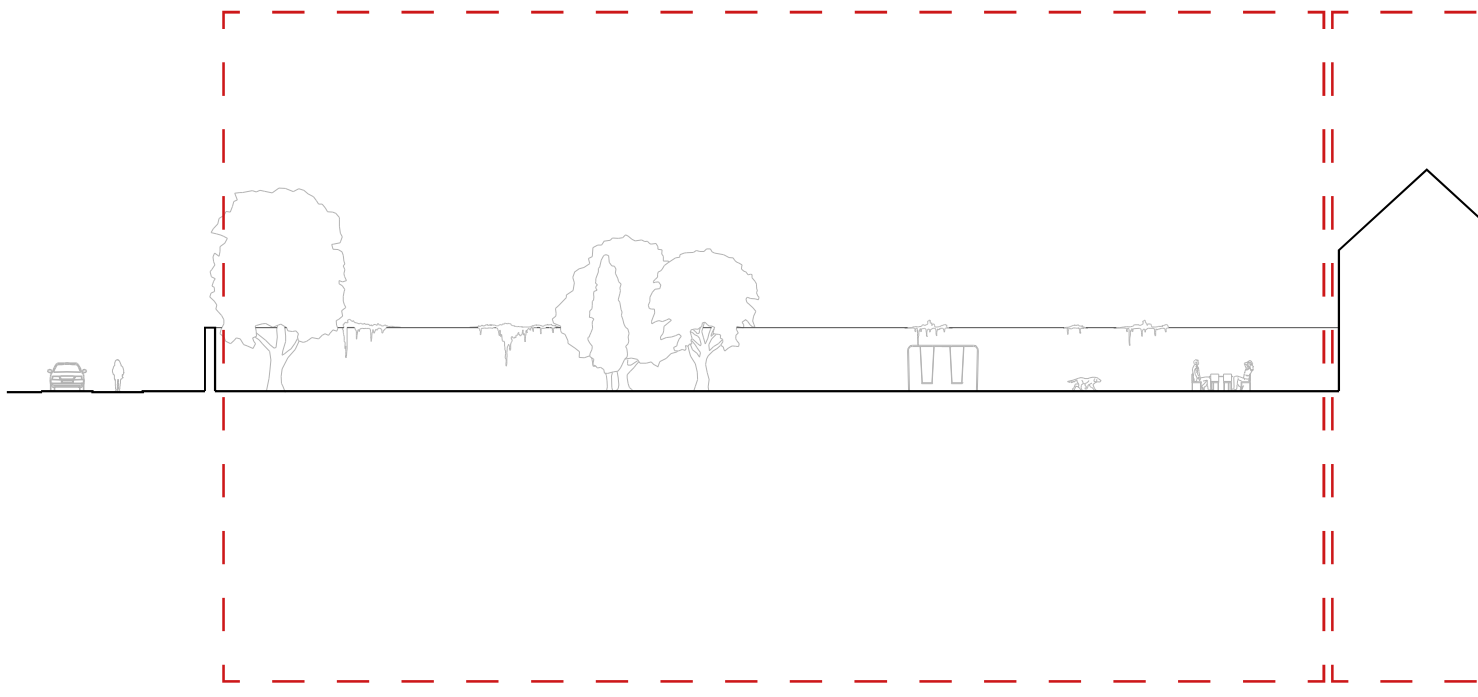
Parking

Talus

Mur en pierre

Barrière, blocage
Espace voiture, aucun acc
Accentue la coupure ent

Zone à rédefi
Zone pié
Redéfinitio



Bd. J.B Santerre

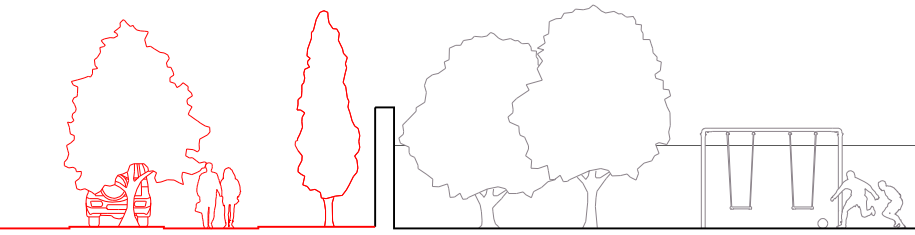
Propriété possédant un grand jardin
FRONTIERE A L'INTERIEUR DU TISSU

Propriété
du tissu u

POTENTIEL DE PROJET : RECOMPOSITION DU
TISSU EN CREANT UNE NOUVELLE RUELLE
JUSQU'A LA COUR DES MAUFFLES pour at-
teindre directement le centre ville

CREATI
EMPECH
COE

POTE
CARREFO
ET



Accès piéton
2 zones

Espace piéton
Cantonné sur un côté
Réduit
Peu propice à la promenade

Mur en pierre

Jardin privé

pour créer plus de lien
la plus importante
des stationnements



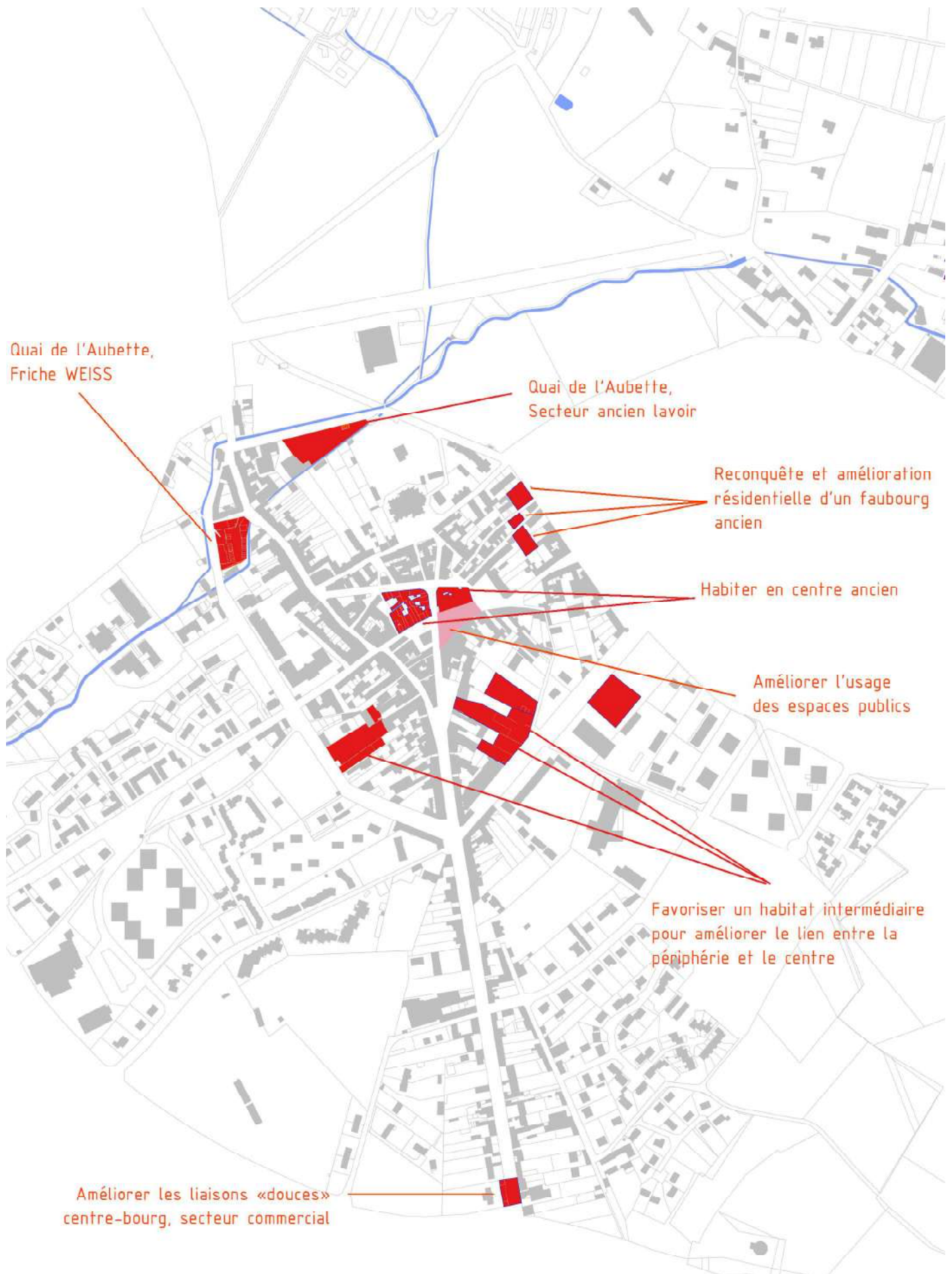
privée au coeur
urbain possédant 2
entrées

ON D'IMPASSE
E LA FLUIDITE AU
UR DU TISSU

Cour des Mauffles

Rue de Villeroy

ENTIEL FORT :
UR DES RUELLES
IMPASSES



Plan de localisation des projets

DE LA LECTURE URBAINE AUX PROJETS ETUDIANTS

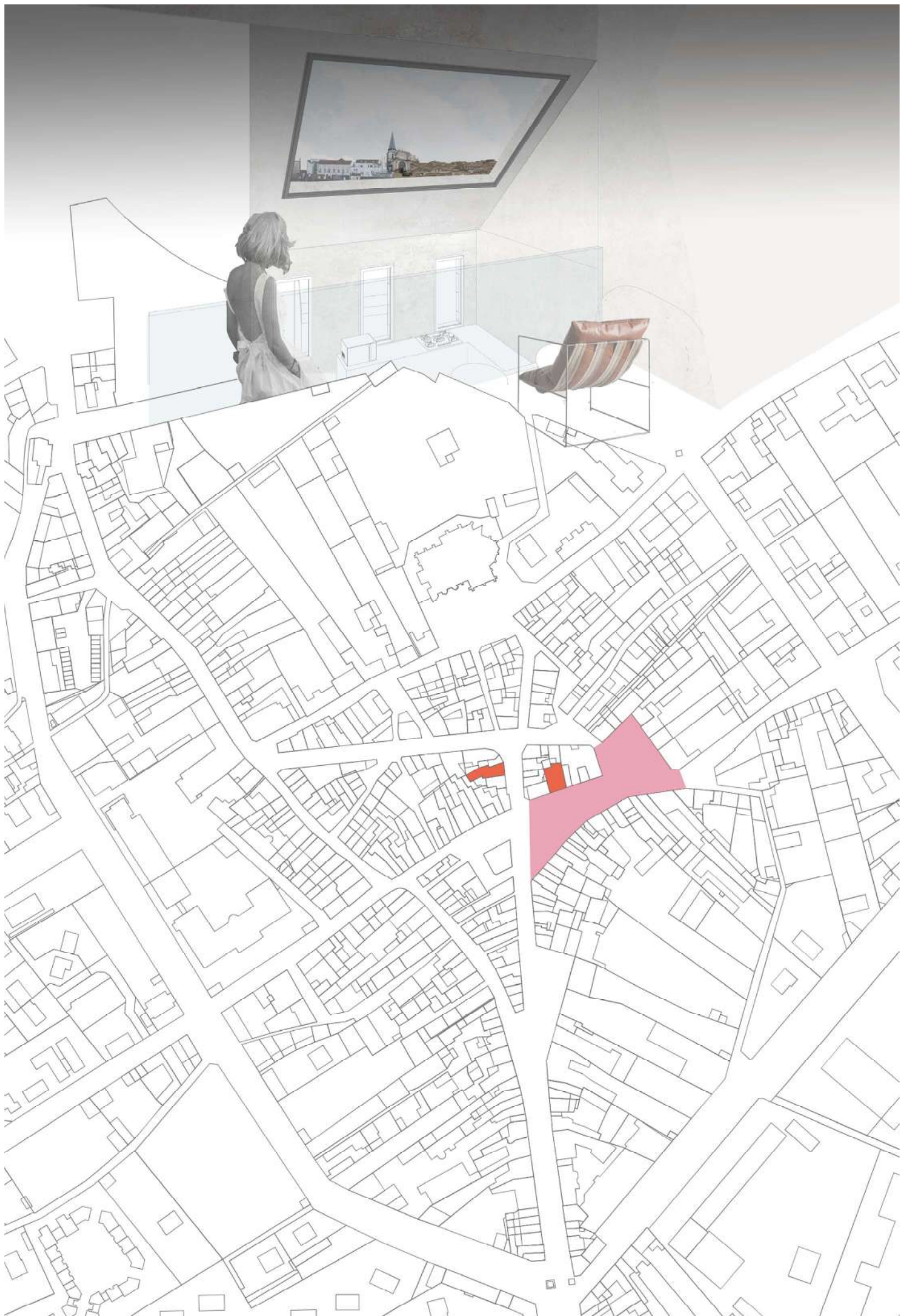
La lecture de la complexité urbaine d'une petite ville au cœur de son territoire telle que l'est Magny-en-Vexin demanderait bien des approfondissements. La recherche POPSU Territoires «Magny-en-Vexin une petite ville ... » souhaite contribuer à cette réflexion en lien avec les acteurs. Les objectifs spécifiques de l'Atelier Hors les Murs ont été quant-à-eux d'interpeler la ville par le projet architectural et urbain étudiant.

L'objectif de l'Atelier de terrain était de clarifier les problématiques spécifiques de l'espace central. Une première approche par l'observation in-situ et le dessin de relevé a mis en évidence les grandes qualités architecturales, urbaines, de pittoresque et de paysage de l'espace patrimonial autant que les situations morphologiques très contrastées présentées ci-dessus. L'observation a confirmé, précisé et identifié des difficultés socio-spatiales décrites par les enquêtes économique-sociales et inscrites spatialement dans le centre-ville : vacance des logements, grands patrimoines en ruine (hôtel du Grand-Cerf, hôtel de Brière), habitat indigne, commerce en déshérence, manque de ravalement, subdivision des maisons de ville, absence de renouvellement architectural, etc. Elle a également montré la grande qualité du paysage urbain historique.

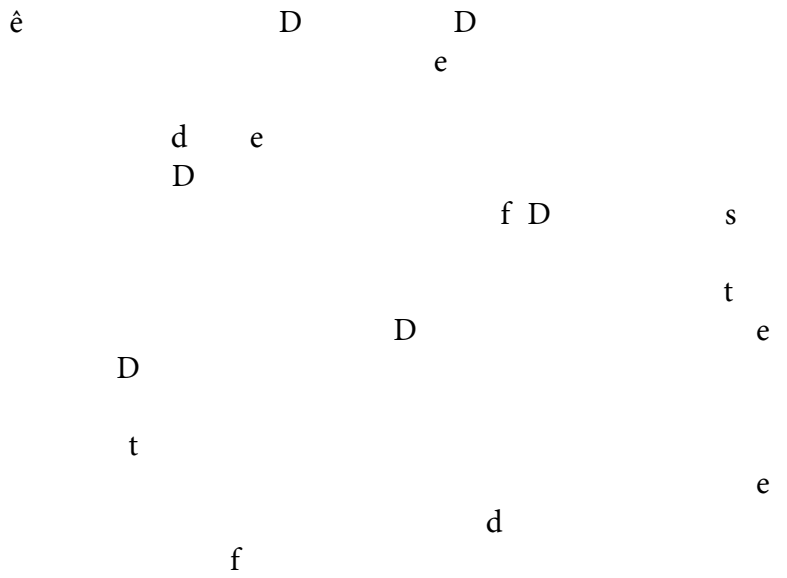
L'enquête croisée avec les informations recueillies auprès des acteurs (adjointes à l'urbanisme, aux affaires sociales, à la culture, espace Marianne, etc.) a déterminé quatre enjeux de projets concernant le périmètre patrimonial et pouvant contribuer à un renouvellement de l'image urbaine de Magny et de son attractivité. Par l'exemple ils mettent en image la capacité de transformation que pourrait porter un projet de ville partagé par les acteurs et articulant la diversité des initiatives.

Les thèmes développés par les projets sont :

1. Le renouvellement de l'attractivité résidentielle et de l'image de l'hypercentre par la dé-densification douce du bâti ;
2. L'amélioration de l'usage partagé —piétons, vélos, voitures— des espaces publics centraux par le renouveau de leur configuration et leur embellissement ;
3. L'intensification résidentielle du « deuxième anneau » intra-muros par la création de formes d'habitat adaptées à la demande contemporaine ;
4. La valorisation des atouts paysager de l'Aubette par le renouvellement de l'ancien secteur industriel.



DEDENSIFIER L'HYPER-CENTRE PAR LE RENOUVELLEMENT DU BÂTI



AMELIORER L'USAGE PARTAGE DES ES- PACES PUBLICS CENTRAUX

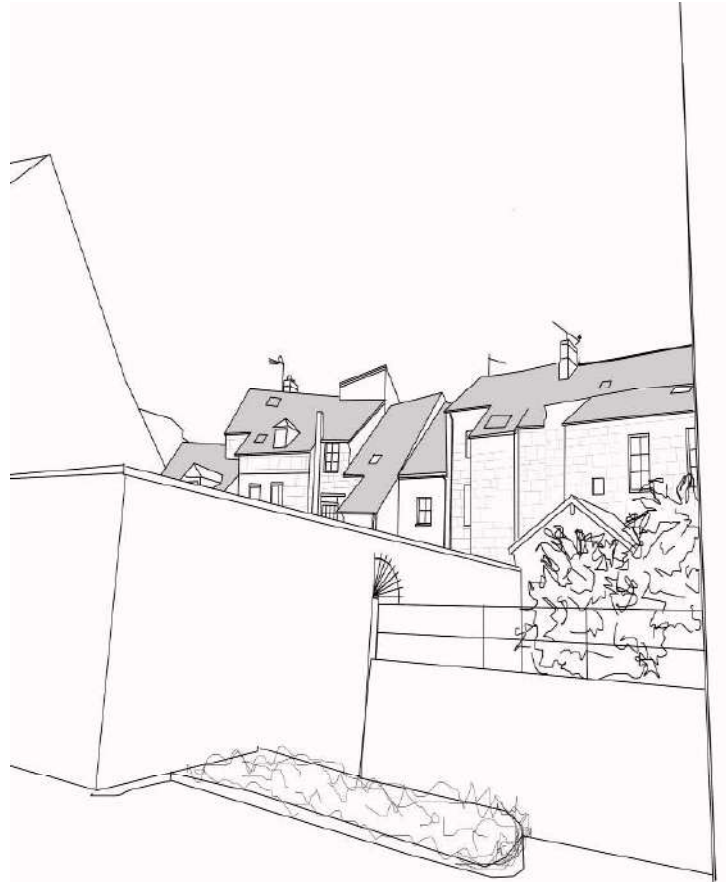
La priorité donnée à la voiture à la fin du XXe siècle a laissé place à son usage abusif pour des déplacements de courtes distances. Son corollaire est l'envahissement du centre urbain au dépend des déplacements piétonniers. Le projet présenté ici fait l'hypothèse d'une cohabitation des modes de déplacement en ville par le partage rééquilibré de l'espace disponible. Il trouve sa crédibilité dans la limitation des places de stationnement supprimées conjuguée à une gestion « intelligente » des disponibilités de stationnement urbain.

Ce projet d'intervention sur l'espace central de Magny-en-Vexin propose d'améliorer l'image de marque du centre historique de la ville et son usage par la recomposition de l'espace public et son embellissement. Ce projet comme les projets présentés dans les pages suivantes peut se lire séparément ou être regardé dans une perspective cumulative favorisant dans le temps les interactions avec les autres projets concernant le centre historique de Magny..

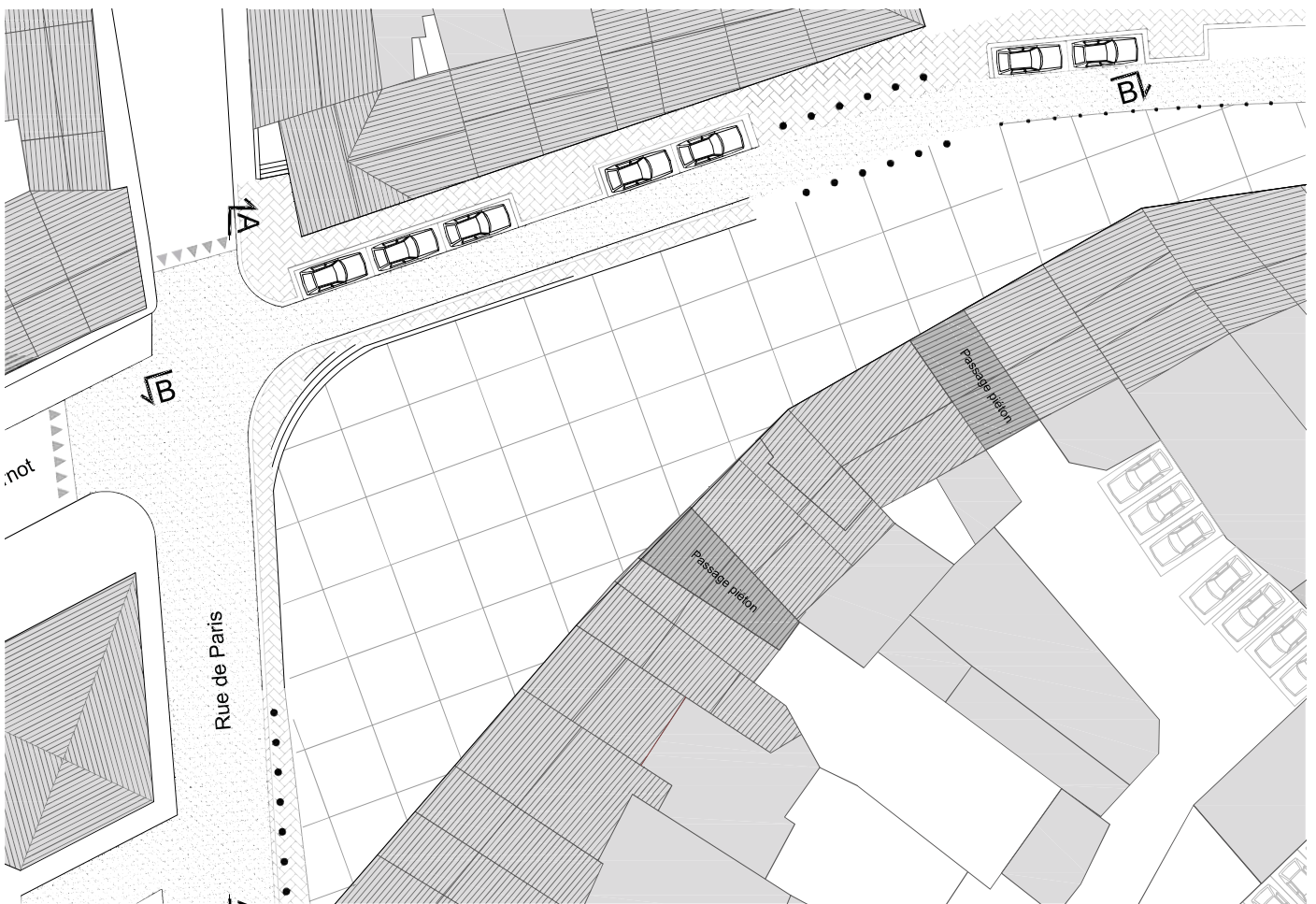
Le projet place de la Halle, proposé par **Adib Benabderrahmane**, part du constat de l'envahissement de l'espace par un nombre réduit de véhicules en stationnement, 19 pour l'aire considérée, mettant en péril les qualités d'ambiance de l'ensemble patrimonial et affaiblissant son attractivité commerciale, touristique et d'usage. Le projet fait le choix du maintien d'une circulation automobile modérée dans la perspective d'une redistribution de l'espace au profit des piétons.

La circulation des voitures se déroule sur une file étroite accompagnant une limitation de la vitesse à 30 km/h. Quelques places de stationnement minute, en nombre quasi équivalent au stationnement longitudinal actuel, sont aménagées le long de la voirie pour servir le commerce. La poche centrale de stationnement est supprimée reportant les 11 places actuelles en foisonnement sur les emplacements environnants. Une réflexion d'ensemble sur le stationnement mettrait en évidence des solutions de stationnement alternatives à l'encombrement actuel des espaces publics centraux. Elle sortait du cadre de cette étude.

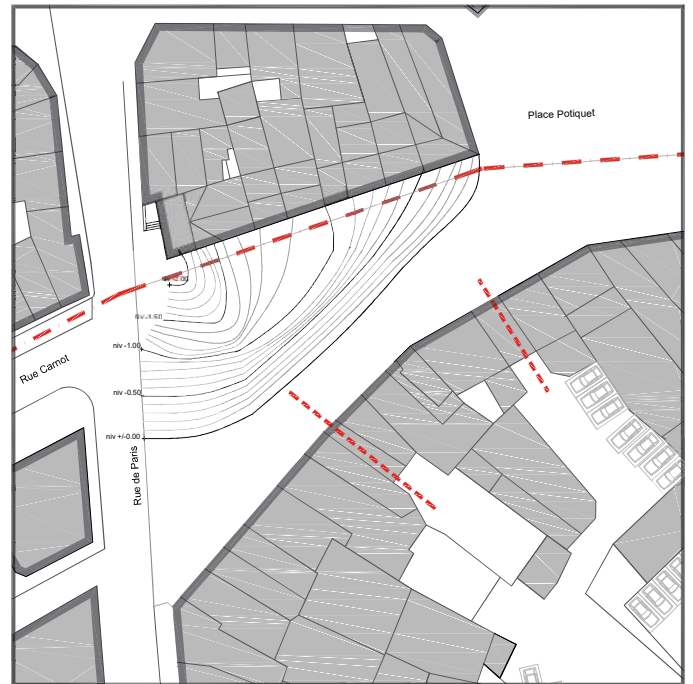
Le projet se découpe en trois niveaux d'intervention supposant des procédures et processus particuliers. Le premier niveau est celui de la recomposition de l'espace. Il s'appuie sur une étude attentive du nivellement (c.a.d. de l'adaptation à la topographie). Un trottoir redimensionné aux normes PMR est dressé sur la rive droite de l'espace tandis qu'une vaste esplanade formant une place est dessinée aux pieds des façades de la rive sud. Quelques emmarchements à l'angle de l'esplanade suffisent à absorber la différence de niveau due à la pente naturelle du terrain.



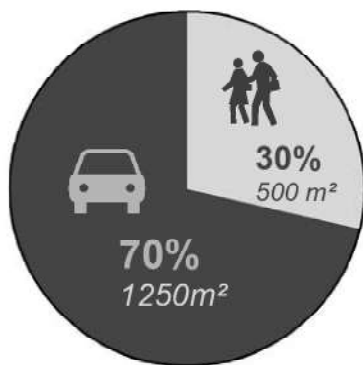








Existant



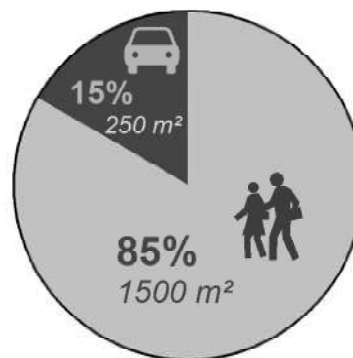
1100 m²

1500m² (85 %)

1.50m

20 km/h

Projet



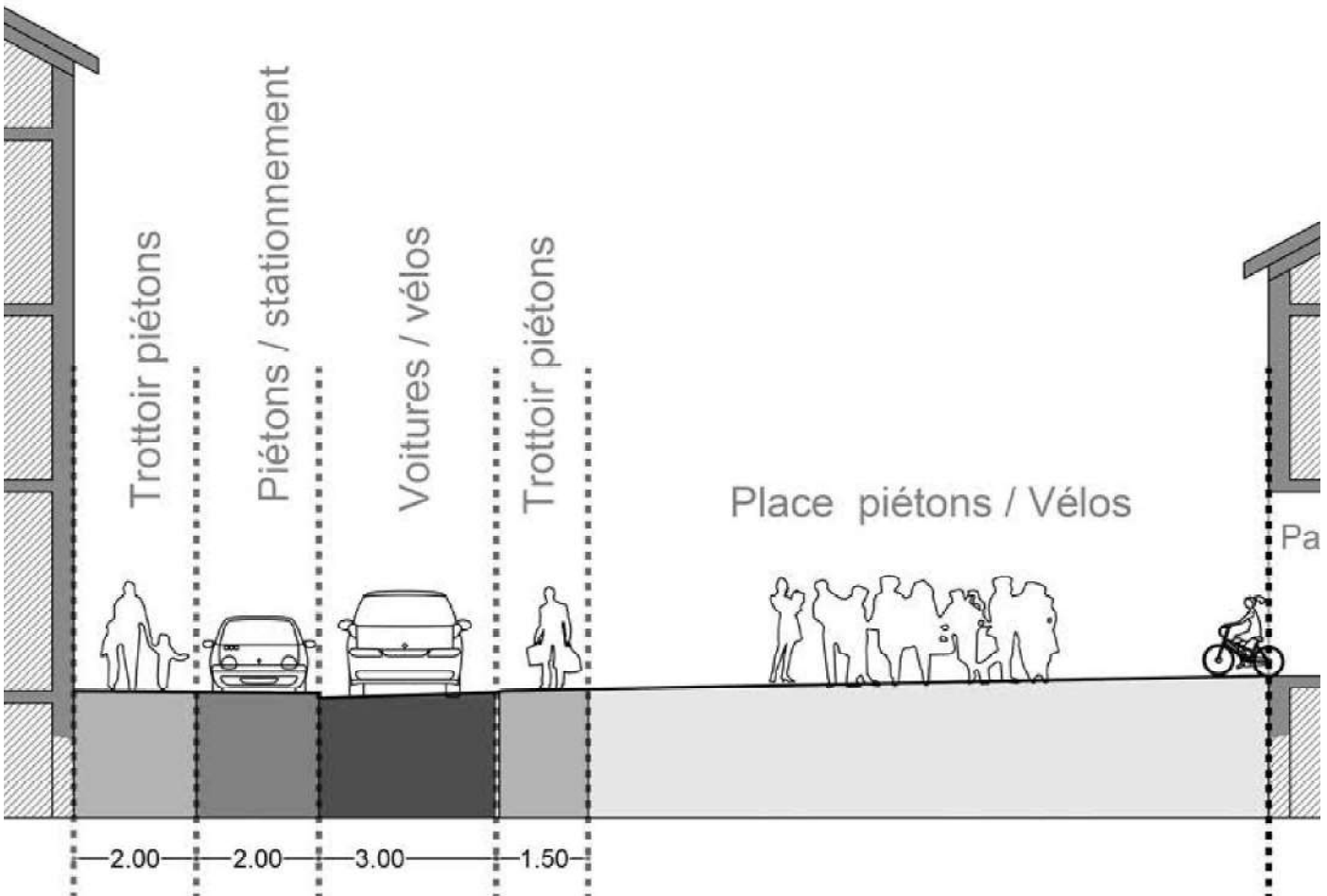
Surface libre pour la nouvelle place

Exemple: surface de la Place de l'Eglise = 1700m²

Surface dédiée aux piétons

Largeur minimum des trottoirs

Vitesse maximum



Sur cette base structurelle après le choix du niveau de richesse des prestations (matériaux, mobilier urbain, etc.) permettant de moduler le coût final de l'aménagement, des éléments complémentaires peuvent au cours du temps renforcer la valorisation de l'espace. Deux exemples sont ici intégrés à l'aménagement public.

Une halle, de conception architecturale « moderne » (projet **Hamza Fazazi**) renoue avec l'usage ancien de la place en offrant un espace couvert avec légèreté pour accueillir le marché hebdomadaire des événements périodiques ou exceptionnels.

Une réflexion sur les façades commerciales par l'intermédiaire d'une charte des devantures (projet **Dunia Alhabbal**) peut permettre de coordonner dans le temps les investissements individuels des commerçants tout en favorisant un « design » d'ensemble des boutiques pouvant s'étendre à l'ensemble vieille-ville. Cette réflexion en termes de « charte » peut concerner l'aménagement des terrasses qui trouveront à se développer sur la nouvelle place.





Etat actuel



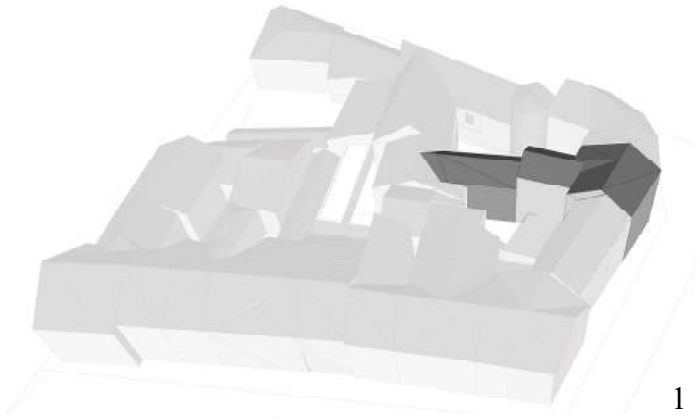
Etude
Vide/ plein



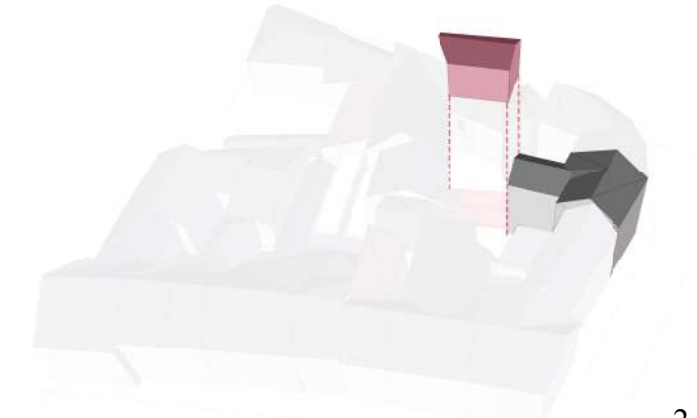
Etat projet



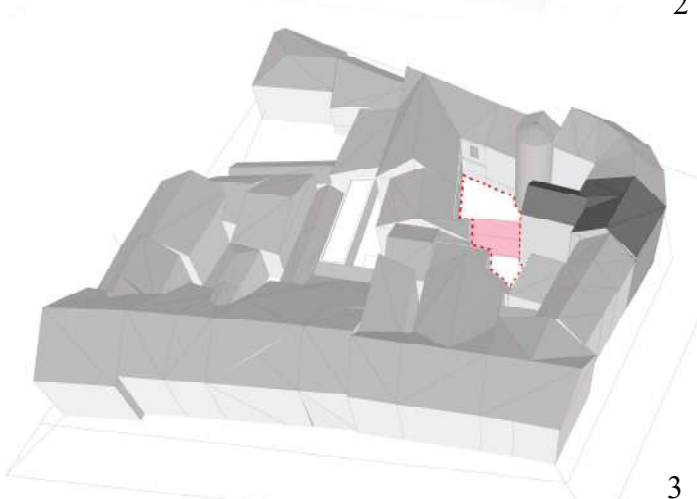
- 1- bandeau 50-60 cm
- 2-store
- 3-corniche
- 4-pierre



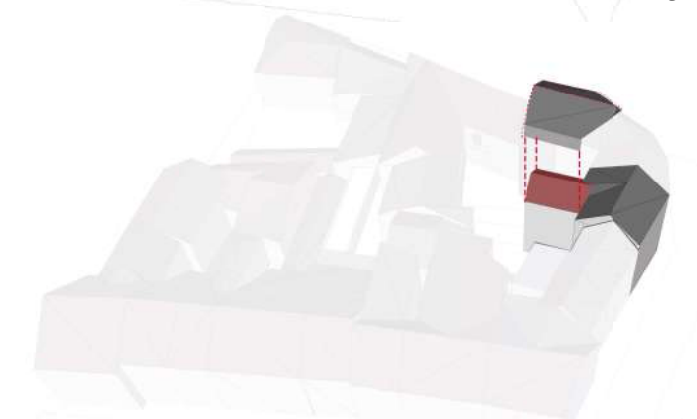
- 1 Le projet proposé par **Alban Casati**, relève d'une démarche de terrain attentive aux potentialités du tissu urbain central et aux opportunités des transactions immobilières. Ici la transaction sur le bar-tabac le Longchamp, en cours au moment de l'étude, est saisie comme un moment potentiellement favorable à une intervention délicate sur une parcelle du tissu urbain ancien. La propriété comprend un corps de bâtiment sur rue et un corps de bâtiment en intérieur d'îlot. Le bar tabac a sa façade commerciale sur rue (4, rue de Paris) et s'étend dans la profondeur de la parcelle jusqu'à s'ouvrir sur une petite courette en intérieur d'îlot. A l'étage le logement de propriétaire et un appartement locatif n'ont qu'une vue limitée et sombre en intérieur d'îlot.



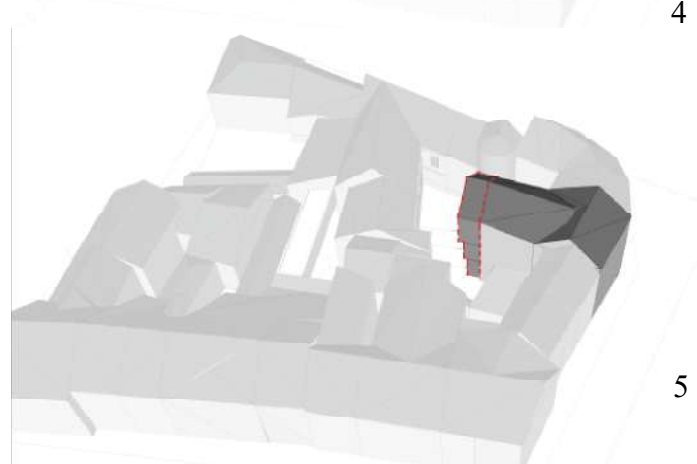
2



3



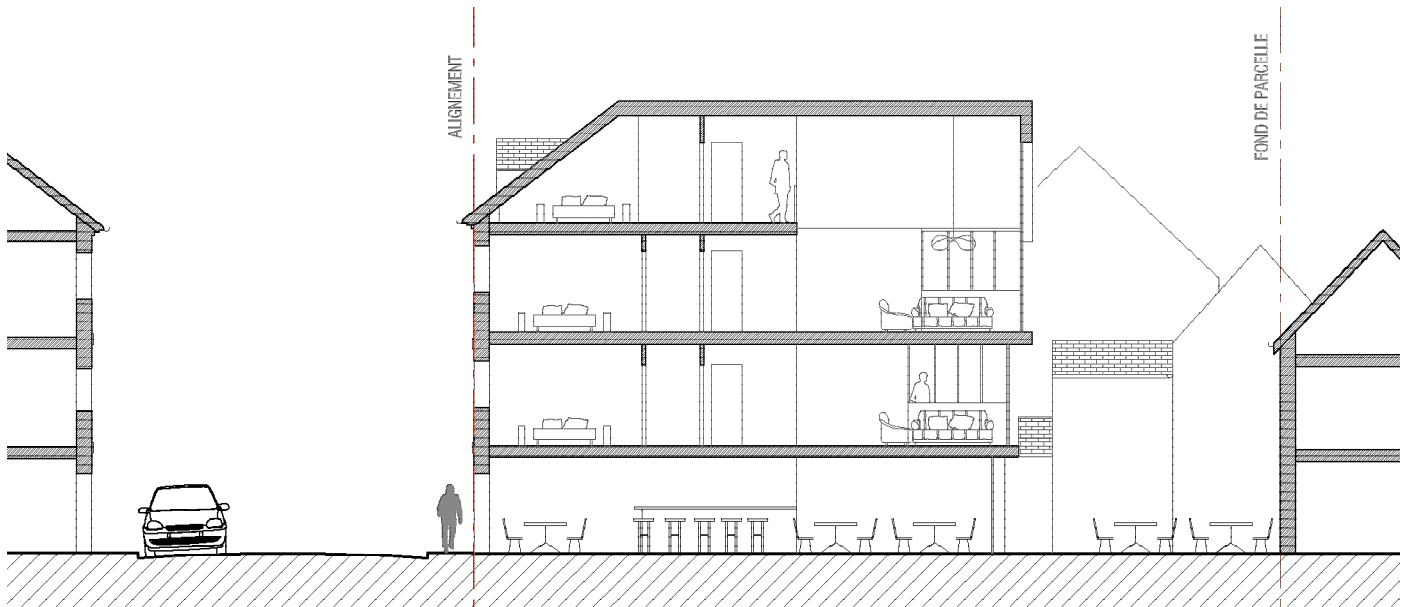
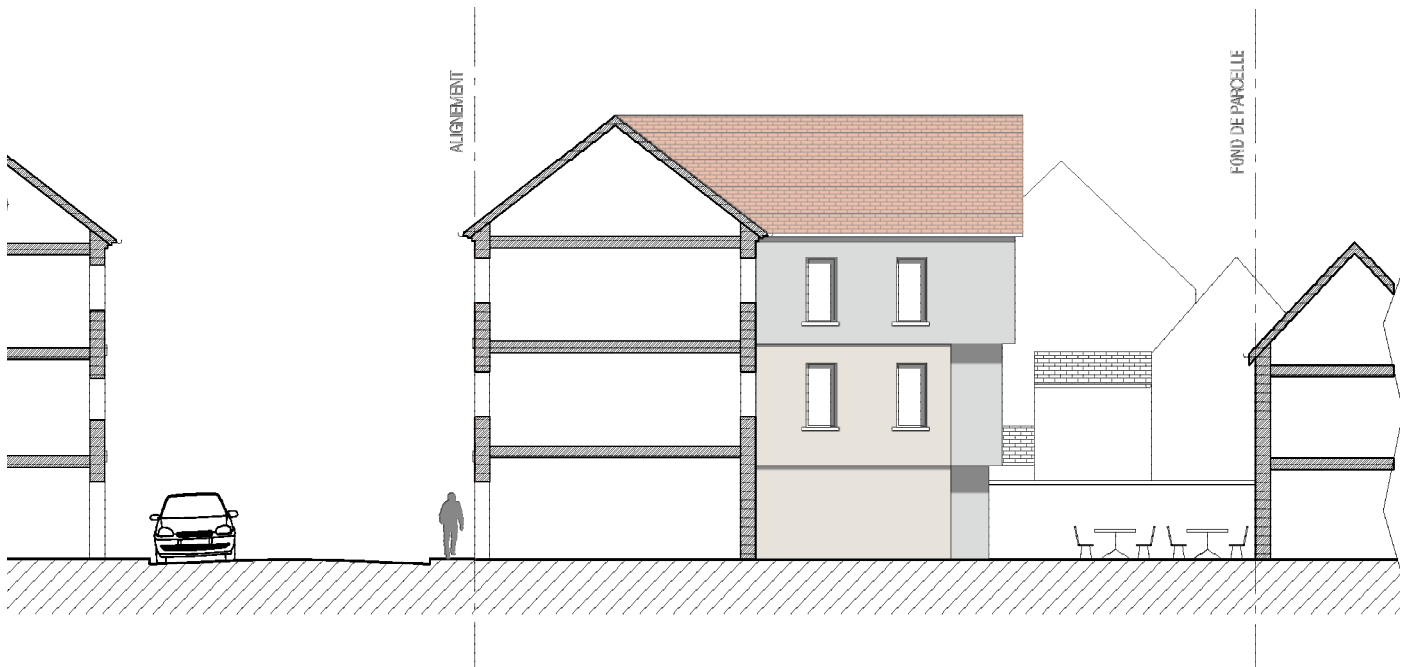
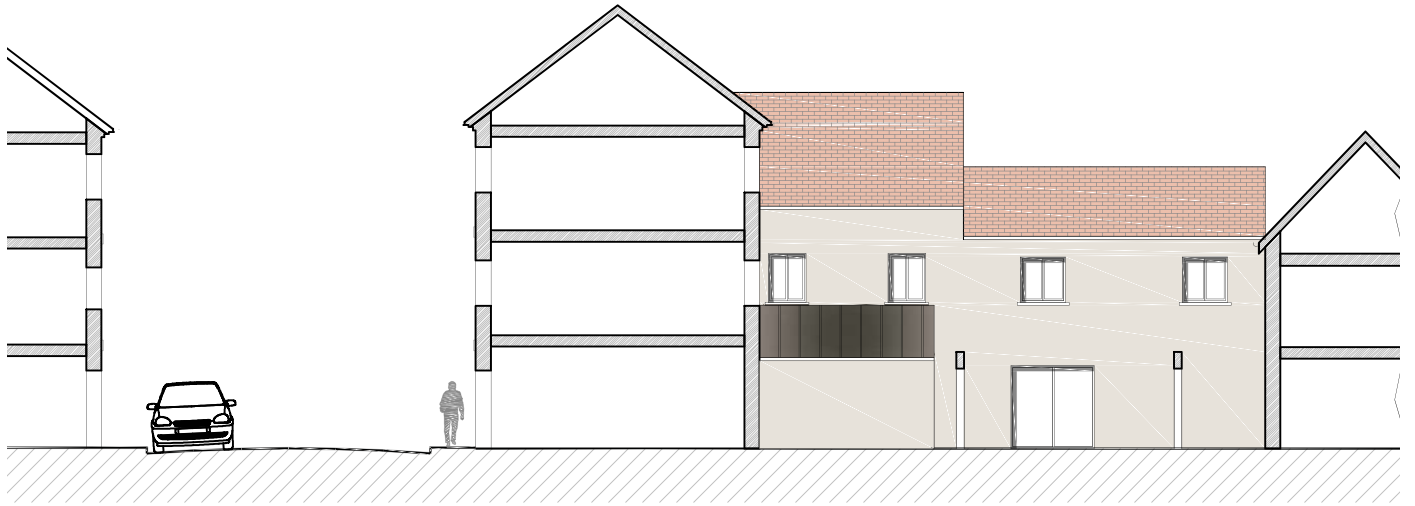
4



5

Dans cette hyperdensité du centre urbain, sans dénaturer les qualités de la continuité urbaine, le projet propose une intervention limitée à la parcelle considérée mais à forte capacité de renouvellement urbain. La démolition d'un simple petit édifice à R+1 établi au fond de la parcelle, sans intérêt historique, permet une reconfiguration complète de l'ensemble bâti. La courette est élargie jusqu'à former une cour recevant directement le soleil. Elle offre au café une terrasse agréable se substituant à l'ancienne courette. Suffisamment spacieuse elle permet une reconfiguration de l'immeuble principal passant par la création d'une façade sur cour et la création d'un étage redonnant une part des surfaces perdues par la démolition.

1. Existant
2. Démolition partielle
3. Création d'un espace libre
4. Surélévation du corps bâti
5. Extension

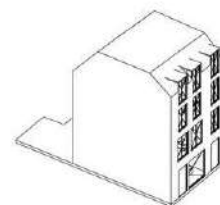
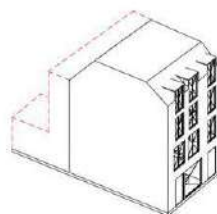
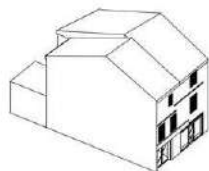






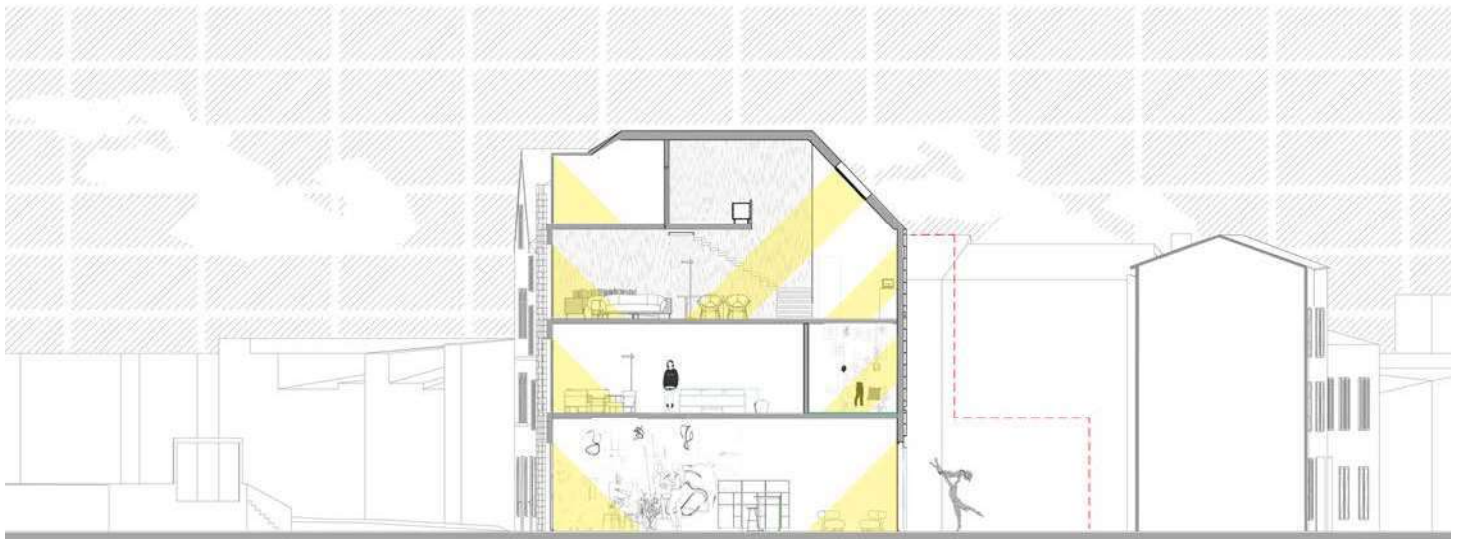
Destruction + Reconstruction Partielle

Destruction + Reconstruction Totale



Le projet proposé par **Zineb Moukhlis** aborde le renouvellement urbain en proposant une opération d'architecture contemporaine dans le cadre patrimonial des îlots centraux. L'objectif est de renouveler l'image du cœur ancien tout en rendant l'habitat en centre historique plus attractif à des familles ou des jeunes ménages actifs. Par souci de réalisme et de faisabilité le projet fait l'hypothèse d'une opération immobilière de petite taille sur une parcelle donnant place de la Halle. Il procède par substitution à la parcelle d'un immeuble ancien par l'immeuble projeté.

La démolition de l'immeuble ancien, considéré sans valeur patrimoniale, poursuit deux objectifs : fabriquer une cour intérieure bien éclairée, bien ventilée et donnant un ensoleillement et un recul suffisant à la création d'une façade arrière. L'emprise bâtie au sol, pratiquement 100% de la parcelle actuellement, est ramenée à environ 65%. Le procédé diminue certes la surface de plancher mais il augmente largement les qualités d'usage des appartements créés. Le nouvel immeuble peut ouvrir des pièces sur ses deux faces, la cour n'est plus un espace de rejet mais devient un lieu calme. De nouvelles configurations d'appartements (loft, appartements à mezzanine, etc.) peuvent se faire jour tandis que de nouvelles vues pittoresques apparaissent (églises, toits anciens, etc.). Le processus s'associant à d'autre (voir projet Casati), sous la forme de cours communes par exemple, peut engager des effets d'entraînement sur les immeubles voisins afin d'accélérer le renouvellement du tissu urbain central. Le respect des gabarits existant et une attention soignée à l'architecture permet d'inscrire l'immeuble neuf dans l'ensemble patrimonial sans pastiche.

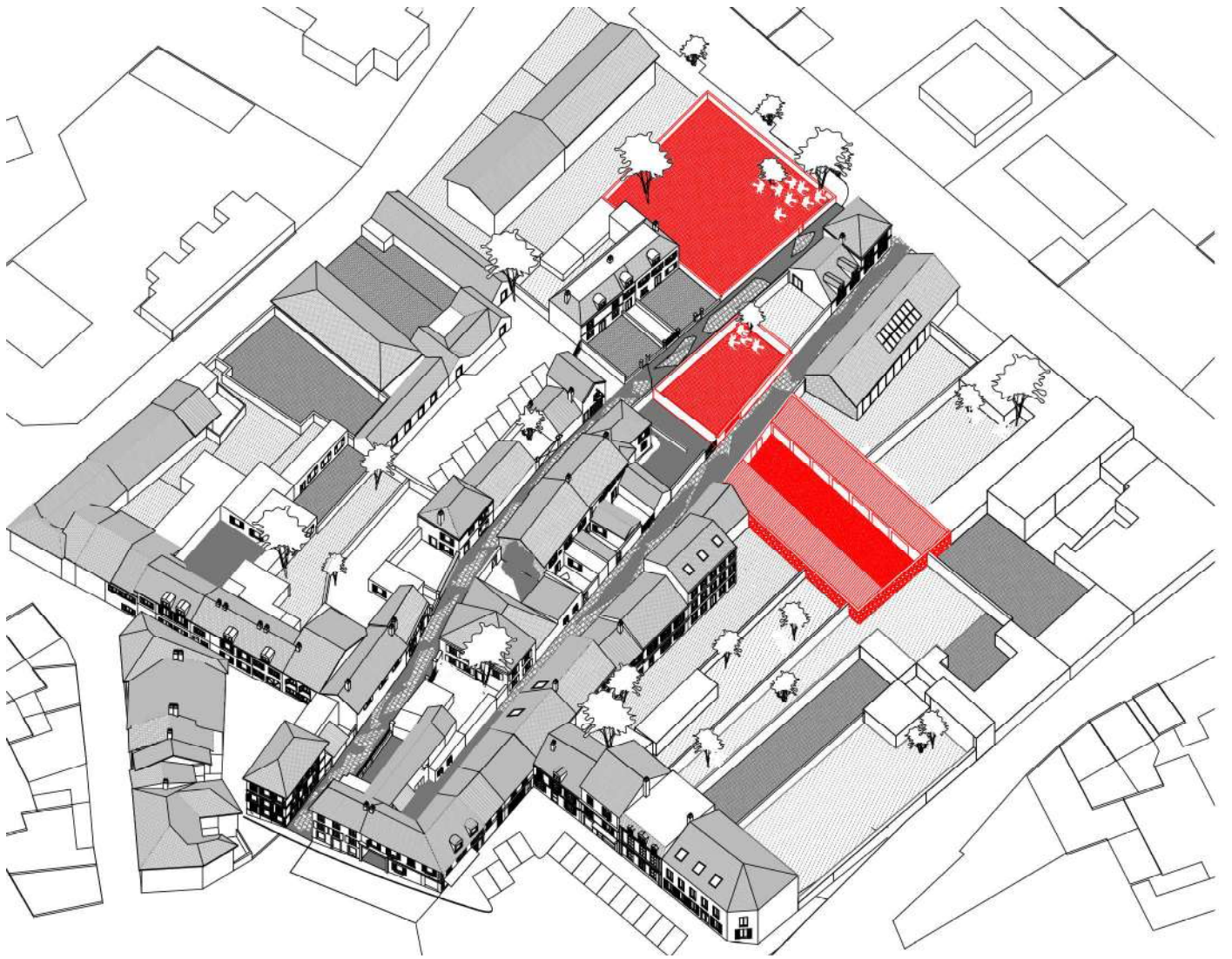


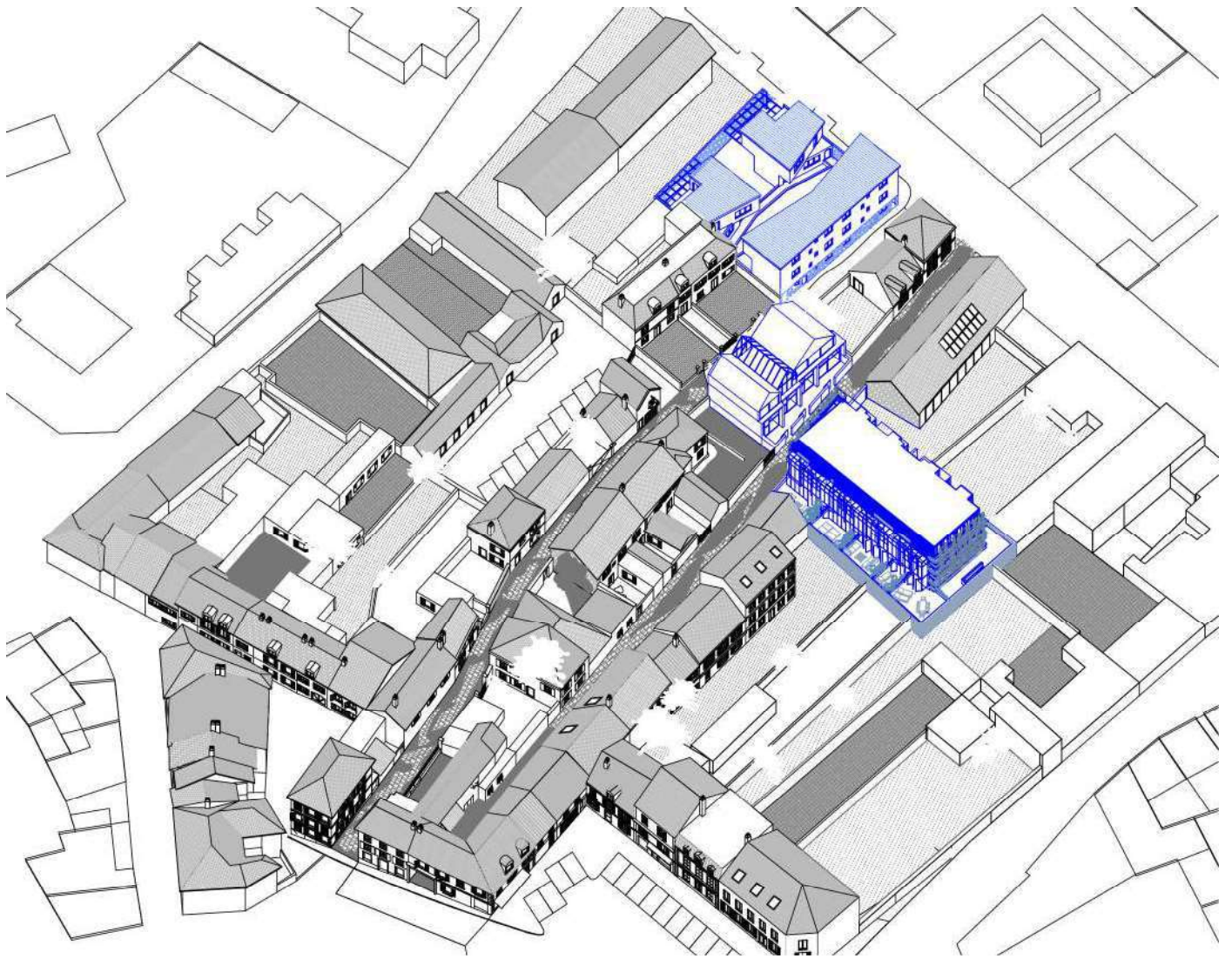


FAVORISER LA MUTATION D'UN FAUBOURG ANCIEN

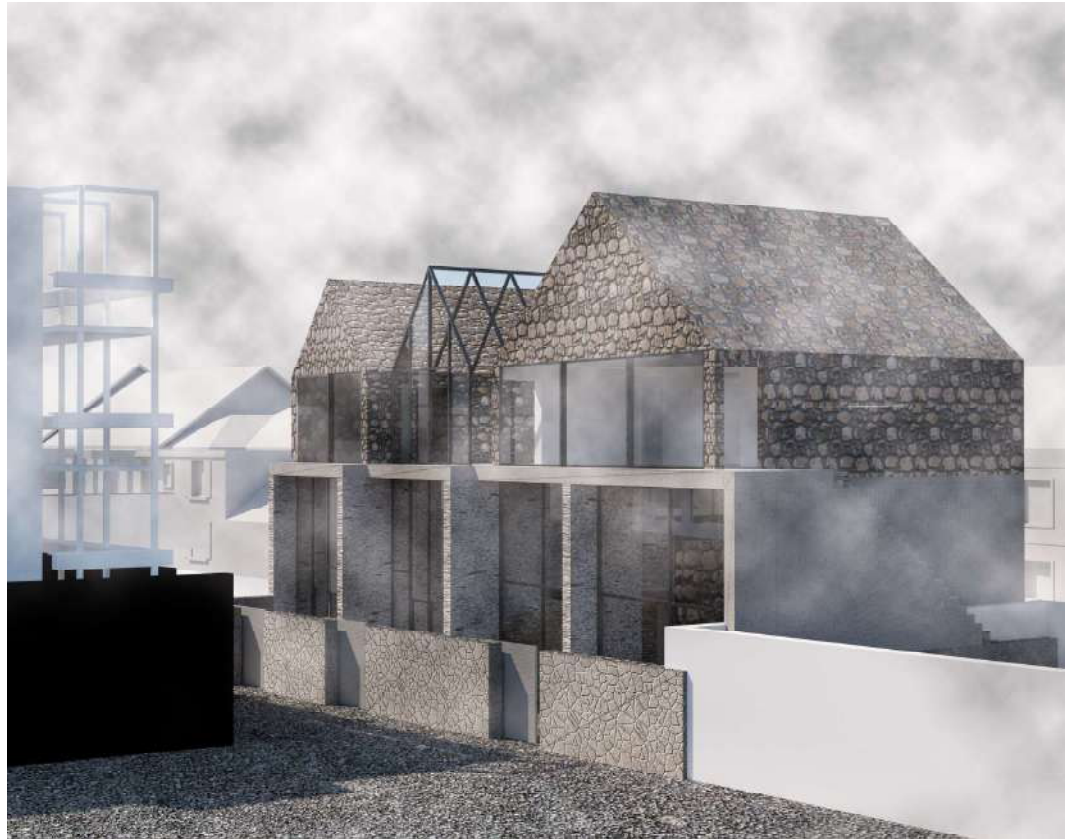
Le quartier desservi par les passages Lefebvre et Hure présente une morphologie particulière signalée dès la toponymie de ses rues par la reprise du terme de passage. Il doit sa singularité à une construction tardive en plusieurs étapes au XIXe siècle sur des terrains ecclésiastiques. Les projets présentés visent à tirer profit de l'hétérogénéité bâtie et du pittoresque de caractère rural du lieu pour mettre en valeur des dispositions favorables à la diversité résidentielle. Les enjeux sont pluriels :

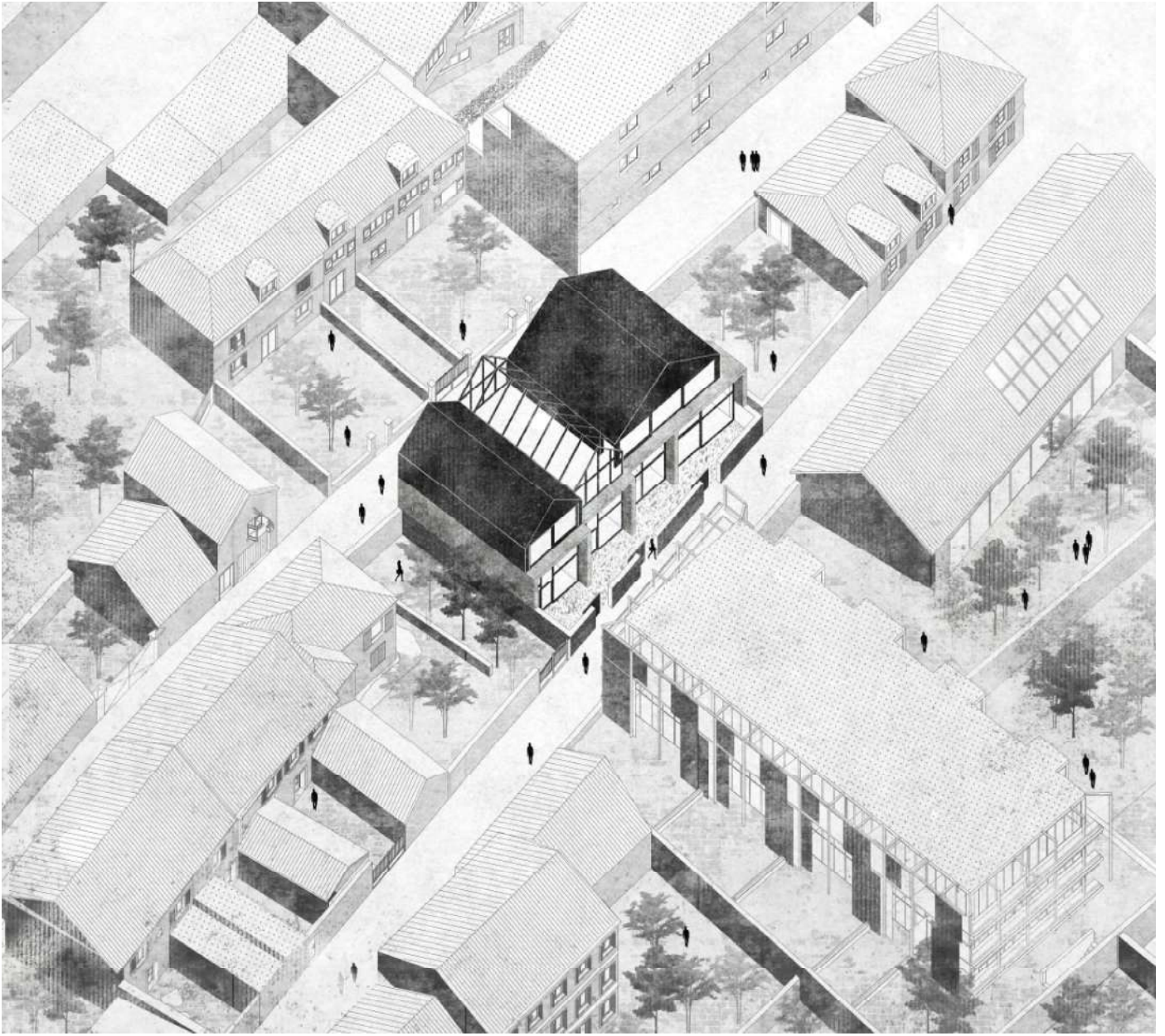
- Renforcer le mouvement de mutation et de valorisation architecturale engagé dans le nord du secteur ;
- Saisir les opportunités foncières d'un parcellaire encore peu sédimenté ;
- Valoriser la relation de proximité et de visibilité avec les espaces ruraux ;
- Mettre en œuvre une diversité d'offres architecturales bien adaptée à la pluralité des situations existantes.



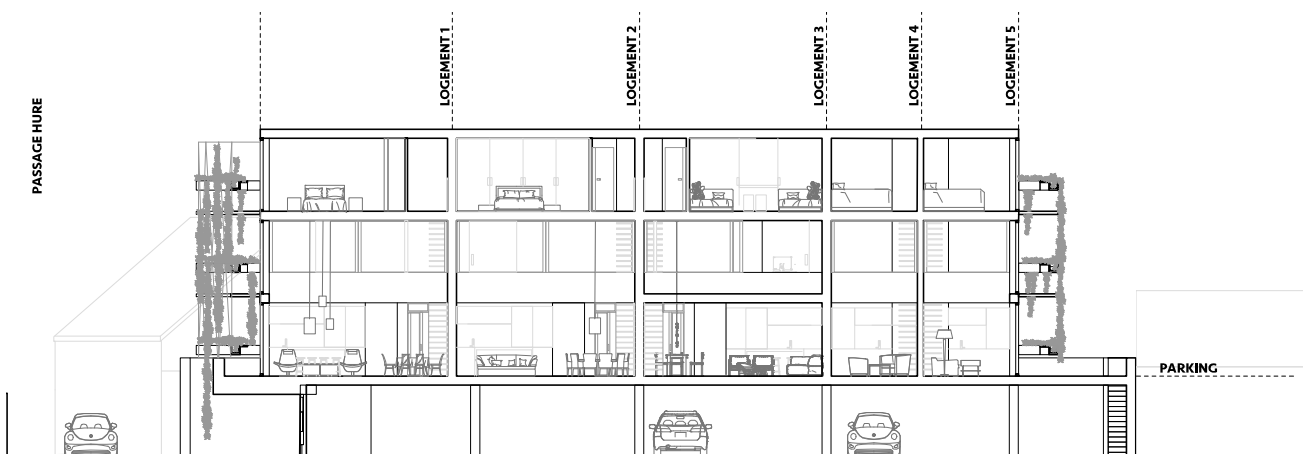
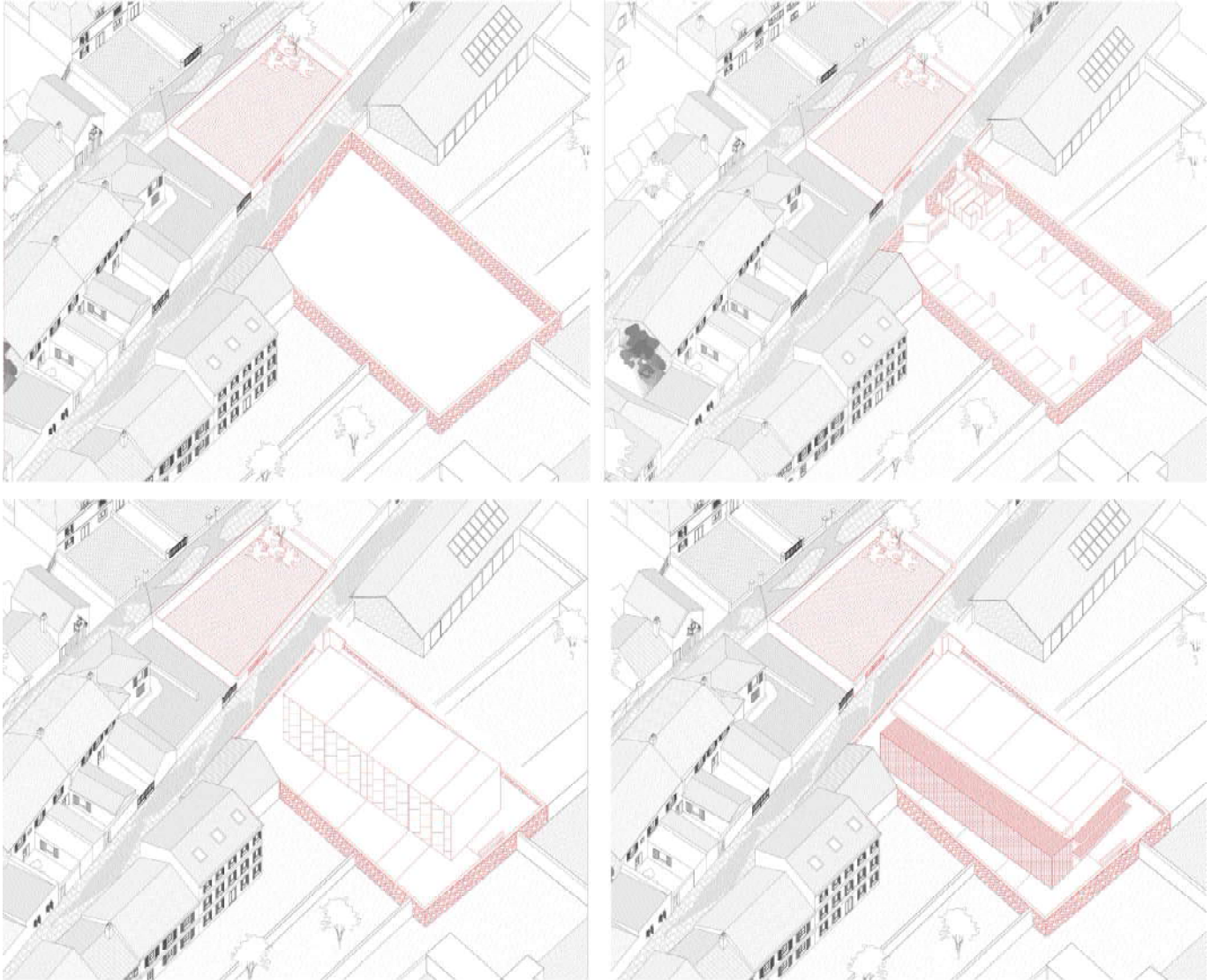


Le projet de **Safae Souna** propose, sur un terrain non construit actuellement, une formule d'habitat individuel très diversifié pour une parcelle de petite dimension. La parcelle est prise dans la bande centrale entre les deux passages ce qui permet de donner à chaque maisonnette une façade sur chaque ruelle. L'habitat se compose de trois maisons à R+1, deux petites et une grande, conçues comme des maisons en rangée. Elles sont dotées d'un jardin privatif, installé derrière les murs de pierre existants. L'ensemble est surmonté, en couronnement à R+2, d'un vaste appartement avec accès privatif depuis le niveau rue, doté d'un jardin d'hiver pouvant faire patio et d'une belle vue sur la campagne environnante. Le stationnement est reporté dans le parking du projet suivant.



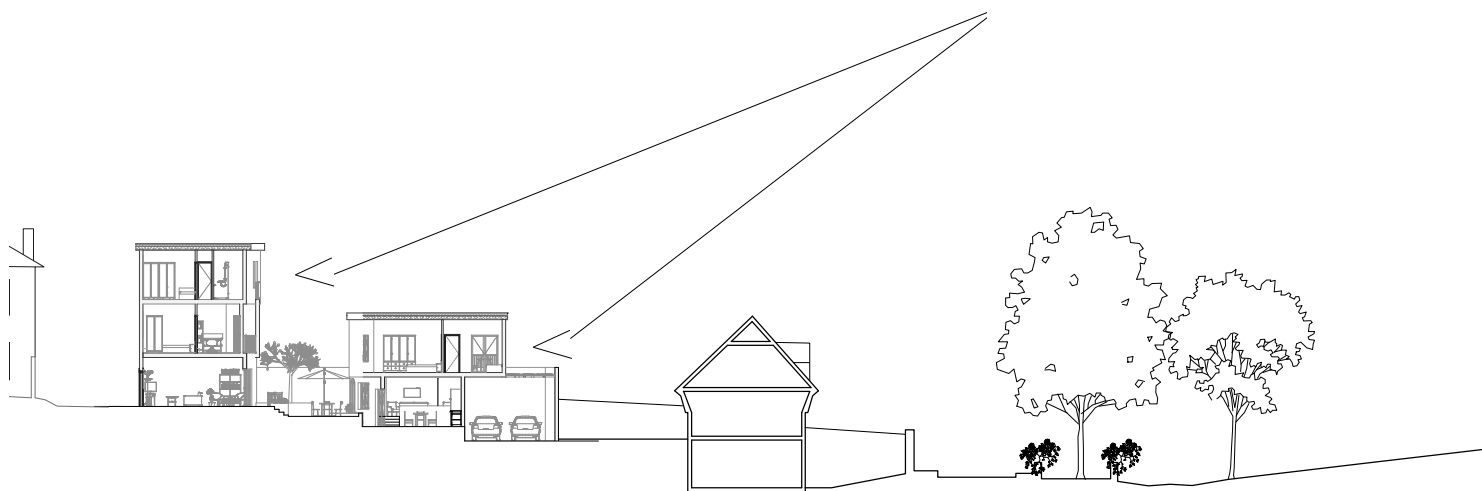


Le projet de **Sergio Catalano** est installé sur un terrain occupé actuellement par quelques garages en mitoyenneté des anciens bains douches et entouré d'un mur de pierre. Le parti pris consiste à installer un immeuble composé de huit maisons de ville mitoyennes sur un rez-de-chaussée de parking. Le niveau rue abritant une 20e de places de stationnement peut répondre à la demande propre à l'édifice et proposer 8 à 10 places de stationnement aux édifices voisins, dont le projet précédent. L'édifice bâti à R+3 offre de très confortables appartements en triplex, conçus comme des maisons individuelles et possédant tous une terrasse spacieuse. La construction non mitoyenne, en accord avec les dispositions très variées du quartier, ouvre l'îlot et laisse passer des vues profondes.





Le projet de **Julia Lamas**, interpelle une parcelle d'angle face aux anciens bains-douches. Il compose autour d'un jardin collectif central deux maisons de villes à R+2 disposées à l'alignement du passage public avec de l'autre côté du jardin commun deux maisons individuelles non mitoyennes à R+1. Maisons de ville et maisonnettes possèdent chacune un jardinet individuel. Le stationnement est inclus dans le schéma d'ensemble et caché au regard. La composition architecturale avec ses jeux de plans biais, les différences de niveaux et l'ouverture centrale est étudiée pour atténuer les effets de vis-à-vis et offrir à chacun des vues, au nord, sur le grand paysage bordant l'Aubette.



Coupe avec vue sur la montagne

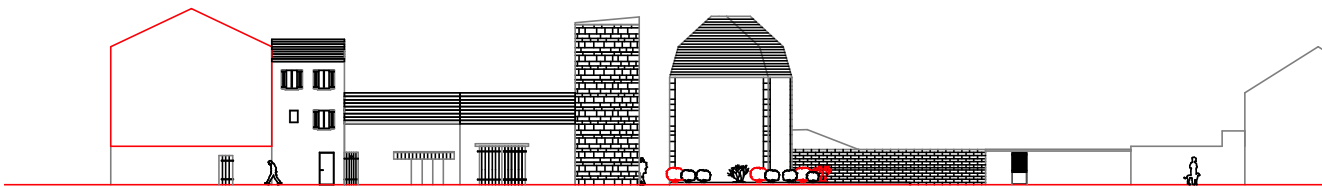
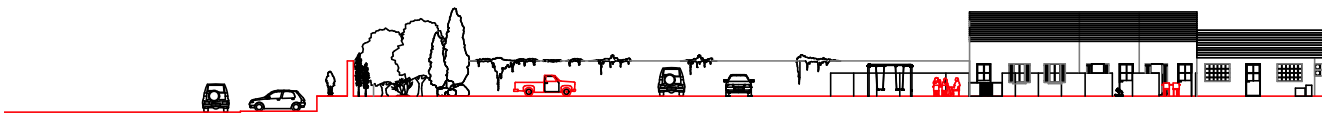


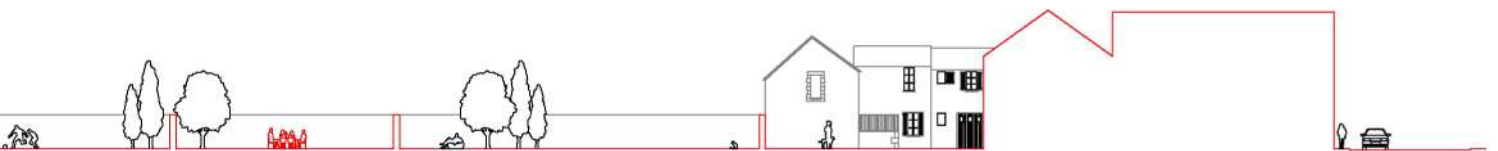
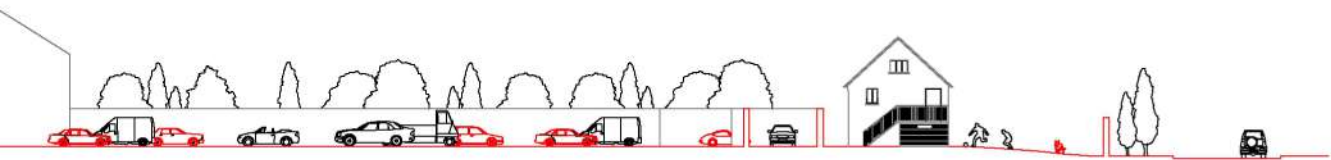
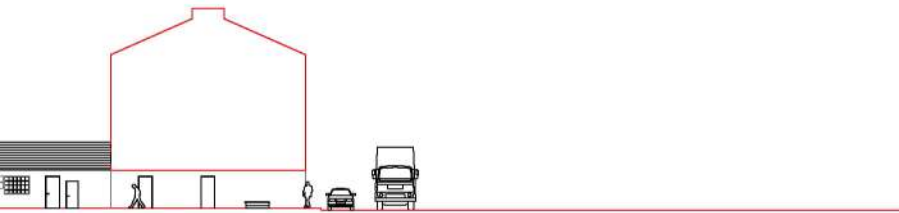


INTERROGER LA FAIBLE DENSITE DE LA DEUXIEME COURONNE INTRA-MUROS ET CONCEVOIR LA DIVERSITE RESIDENTIELLE

Cet ensemble de trois projets part de l'observation, décrite plus haut, des disponibilités foncières contenues dans les grandes parcelles de la deuxième couronne intra-muros. Il s'agit ici de reprendre le fil de l'histoire interrompue en s'attachant à une réflexion sur ce que pourrait être une densification douce des abords des boulevards. Une réflexion qui devrait prendre en considération l'intérêt environnemental et historique de la permanence d'un certain nombre de grands jardins privés. L'enjeu est multiple.

- Favoriser des opportunités de valorisation foncière pour renforcer l'interaction entre la couronne périurbaine des lotissements et les équipements et l'hyper-centre
- Proposer des types d'habitats (habitat individuel dense, maisons de ville modernes, habitat évolutif, habitat partagé, intégration d'ateliers et de lieux de travail individuels, etc.) en résonance avec les demandes actuelles et intégrant leurs propres solutions stationnement.
- Attirer de nouvelles populations en capacité de renforcer et de renouveler les pratiques et usages du centre-ville, notamment de consommation.
- Contribuer au renouvellement de l'image urbaine du centre ancien.

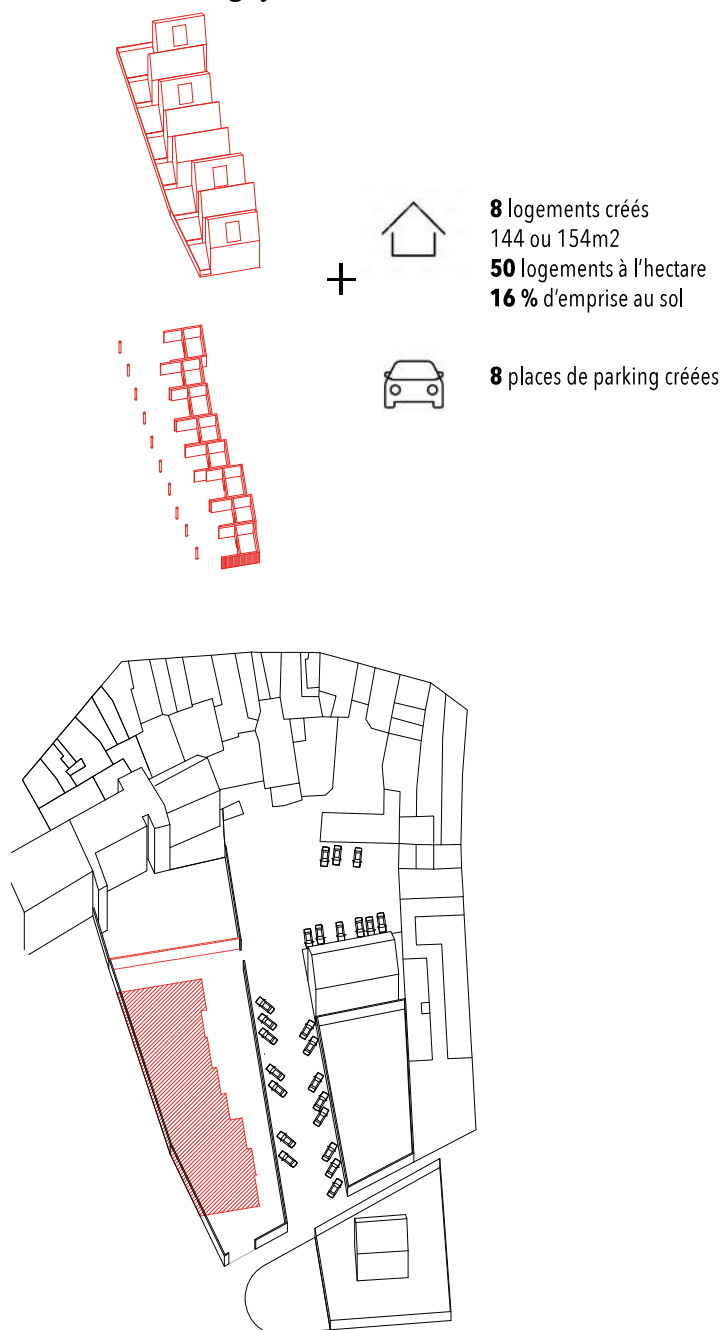
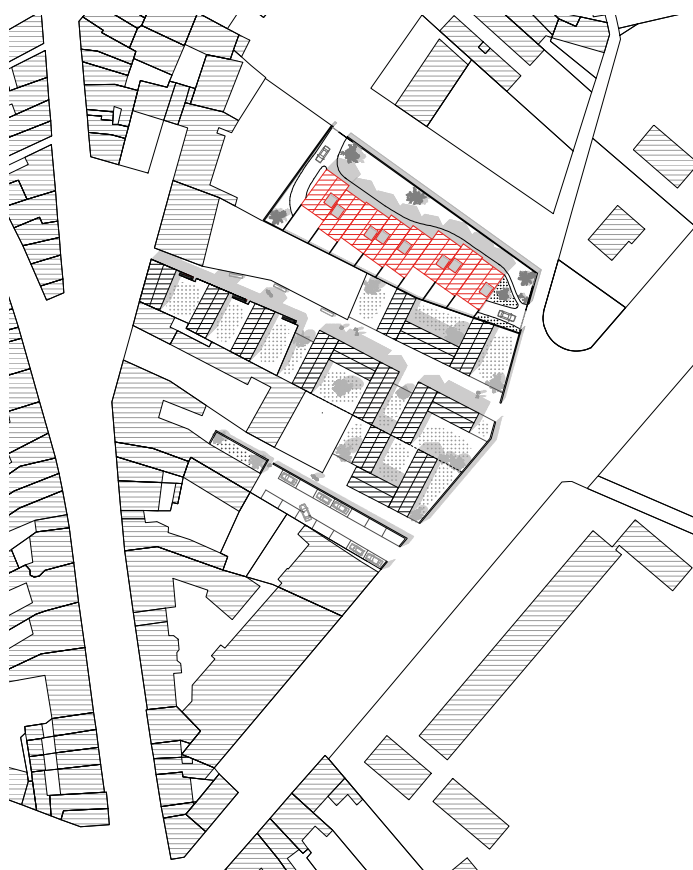




Le projet de **Clémence Goix** est développé sur une grande parcelle mitoyenne du parking public de l'hôtel de Brière. L'objectif est de proposer une alternative résidentielle au pavillon de périphérie par la création de maisons de ville modernes conjuguant la proximité piétonne des commerces et écoles du centre urbain avec le bénéfice d'un confortable espace extérieur privatif. Une manière de réduire les déplacements automobiles tout en renforçant la clientèle des commerces de détail.

La parcelle support du projet est actuellement occupée par un édifice unique donnant à la fois sur une cour urbaine place d'Armes et sur un jardin non bâti, mitoyen du parking cité. Le jardin à une profondeur de 86 m de long pour une largeur d'environ 27 m soit une surface libre de construction de plus de 2300 m² à 15m de la place d'Armes et 45m environ de la place de la Halle. Le projet fait l'hypothèse d'une

division foncière de la parcelle laissant un jardin confortable à l'immeuble existant et créant une parcelle constructible d'environ 1700 m². La parcelle est divisée en deux parties : une bande construite comprend 8 maisons de ville mitoyennes, bâties sur une dalle couvrant les places de stationnement, une bande est réservée à un jardin collectif ou partagé. L'accès individualisé à chaque maison se fait, soit à pied par le jardin, soit en voiture par le parking sous dalle. Les maisons sont à R+1 ou R+1+comble aménageable. Elles possèdent un jardin d'hiver à l'étage et une vaste terrasse au rez-de-chaussée sur dalle. Les murs anciens sont conservés tandis que l'architecture contemporaine des maisons s'intègre à l'ensemble historique par la succession de ses toitures et son gabarit accordé avec la silhouette urbaine de ce secteur du vieux Magny.





Parcelles existantes Démolition bâtis en fond de parcelle



Division foncière



Division foncière

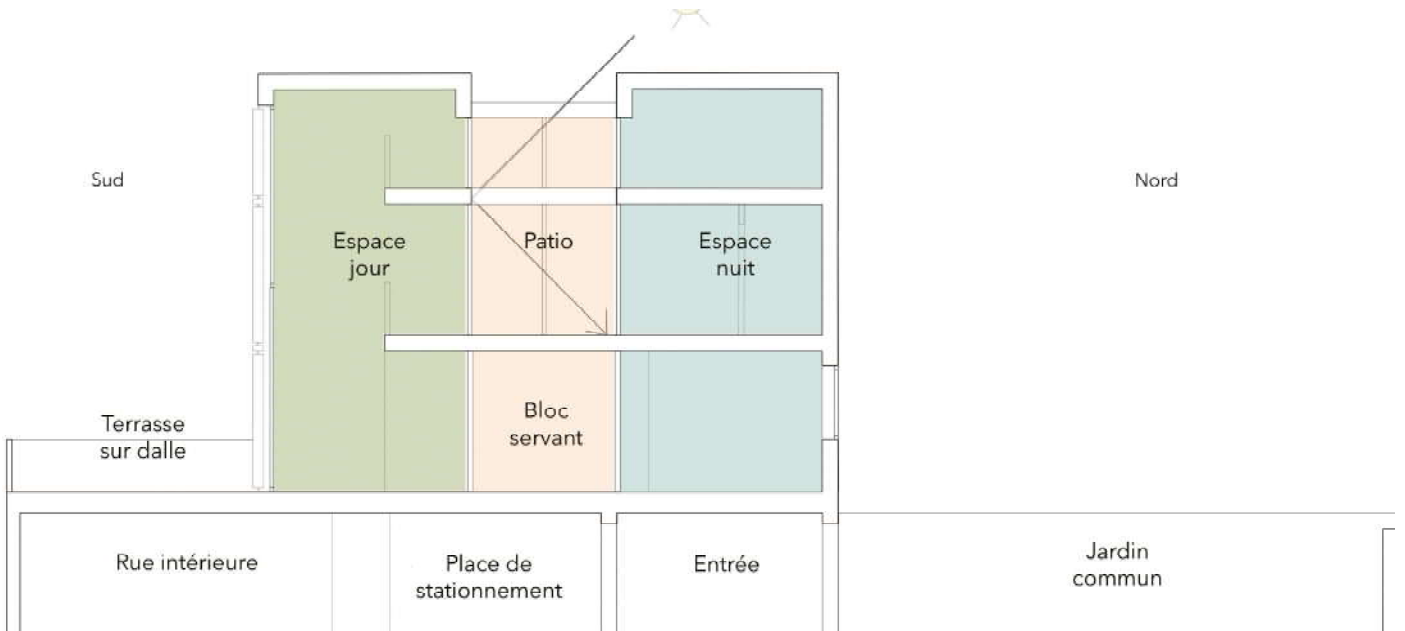
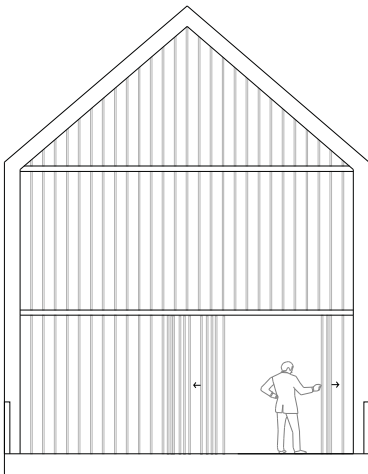
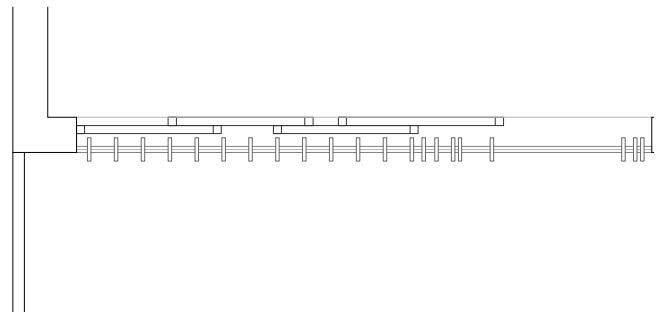
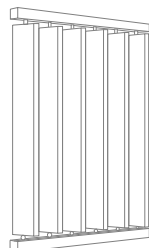


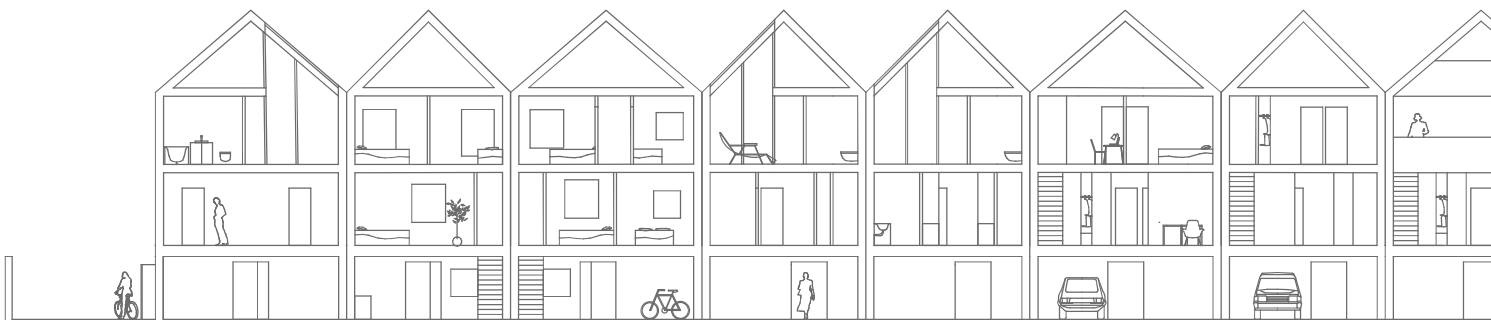
Schéma organis

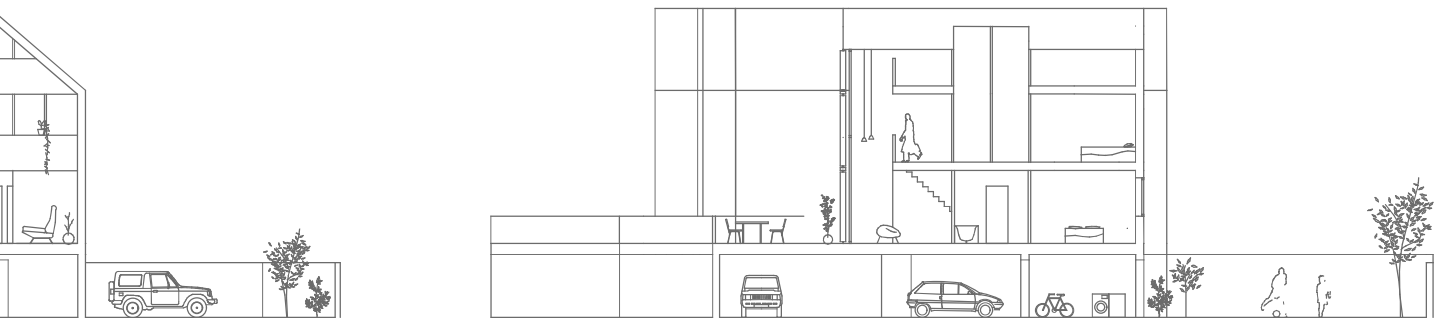


Elevation + perspective du brise soleil façade Sud



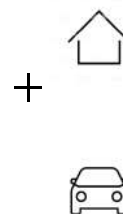
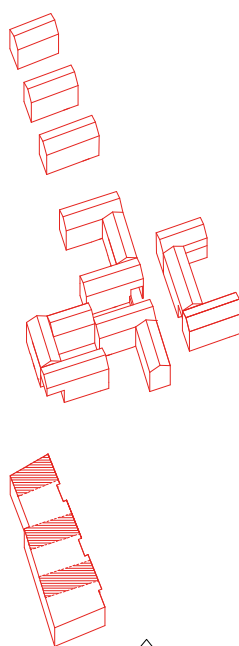
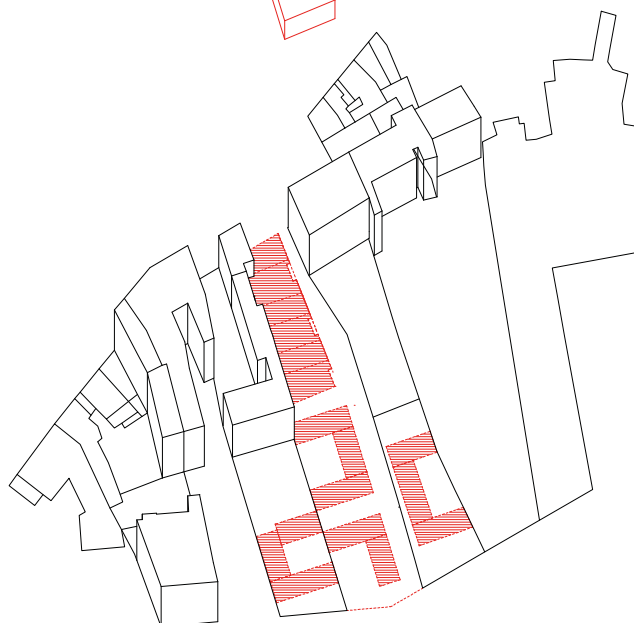
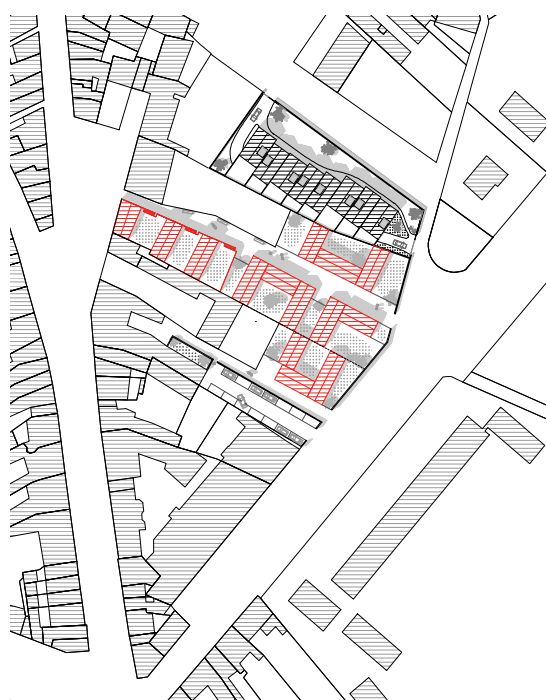
Plan brise se





Le projet de **Marielle Gatto**, s'attache également à la diversification de l'offre résidentielle simultanée d'un renforcement de la centralité urbaine. Il prolonge les hypothèses de recomposition foncière du parcellaire sur des propriétés voisines de la précédente. L'élément principal du projet porte sur la recomposition de la parcelle occupée actuellement par le commerce Proxi. C'est une vaste parcelle. Le commerce s'ouvre place d'Armes au rez-de-chaussée d'un immeuble ancien et se prolonge à l'intérieur de la parcelle par deux hangars sans intérêt architectural. L'arrière de la parcelle est réservé à une vaste aire de stationnement et de livraison. Le projet se fixe trois objectifs simultanés. 1/ Améliorer la liaison entre les secteurs extra-muros, ici la gare routière et le secteur de la salle des fêtes, par la mise en

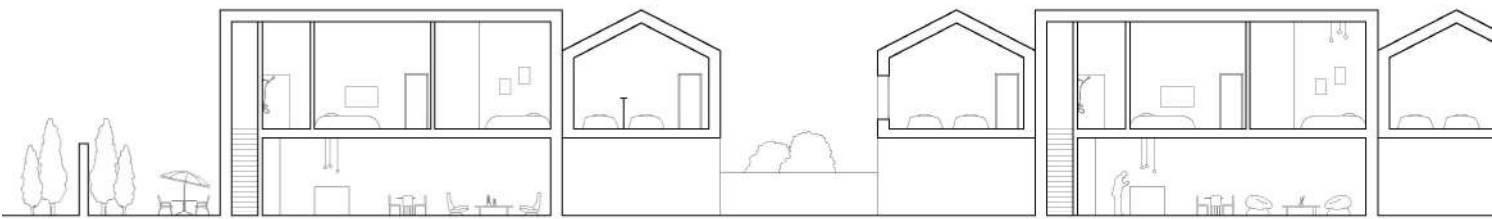
œuvre d'un passage public traversant la parcelle et débouchant sous porche place d'Armes. 2/ recomposer le commerce au rez-de-chaussée d'un nouvel immeuble associé à l'existant en préservant sa façade commerciale sur la place. 3/ Proposer un habitat individuel de centre-ville sous deux formes : d'une part en construisant trois maisons de villes avec terrasses privatives et accès individualisés au-dessus du rez-de-chaussée commercial, d'autre part en créant cinq maisons individuelles de plain-pied avec jardin sur la part restant de la parcelle. Le passage est accessible au véhicule de livraison. Le stationnement résidentiel est pris directement sur les parcelles des maisons individuelles ou sur des restes de parcelles voisines.



14 logements créés
102 ou 116m²
44 logements à l'hectare
38 % d'emprise au sol

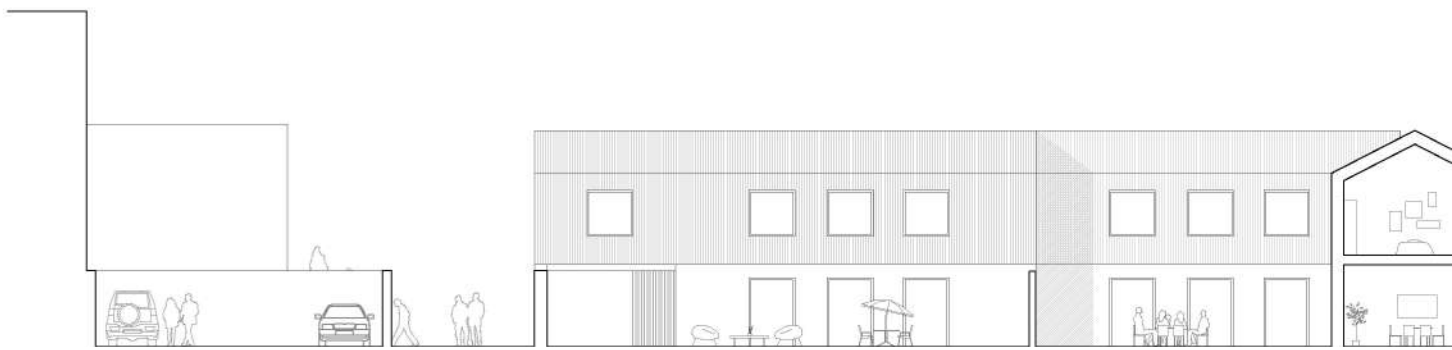
14 places de parking créés





Boulevard Dailly

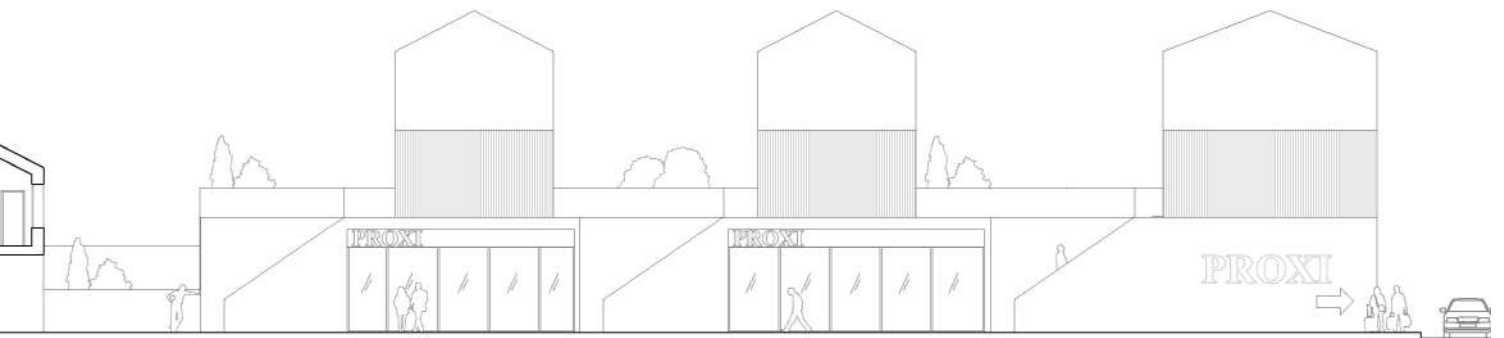
Logements individuels et jardins



Parking

Ruelle
piétonne

Logements individuels



Logements individuels et commerce en RDC

Rue de Paris

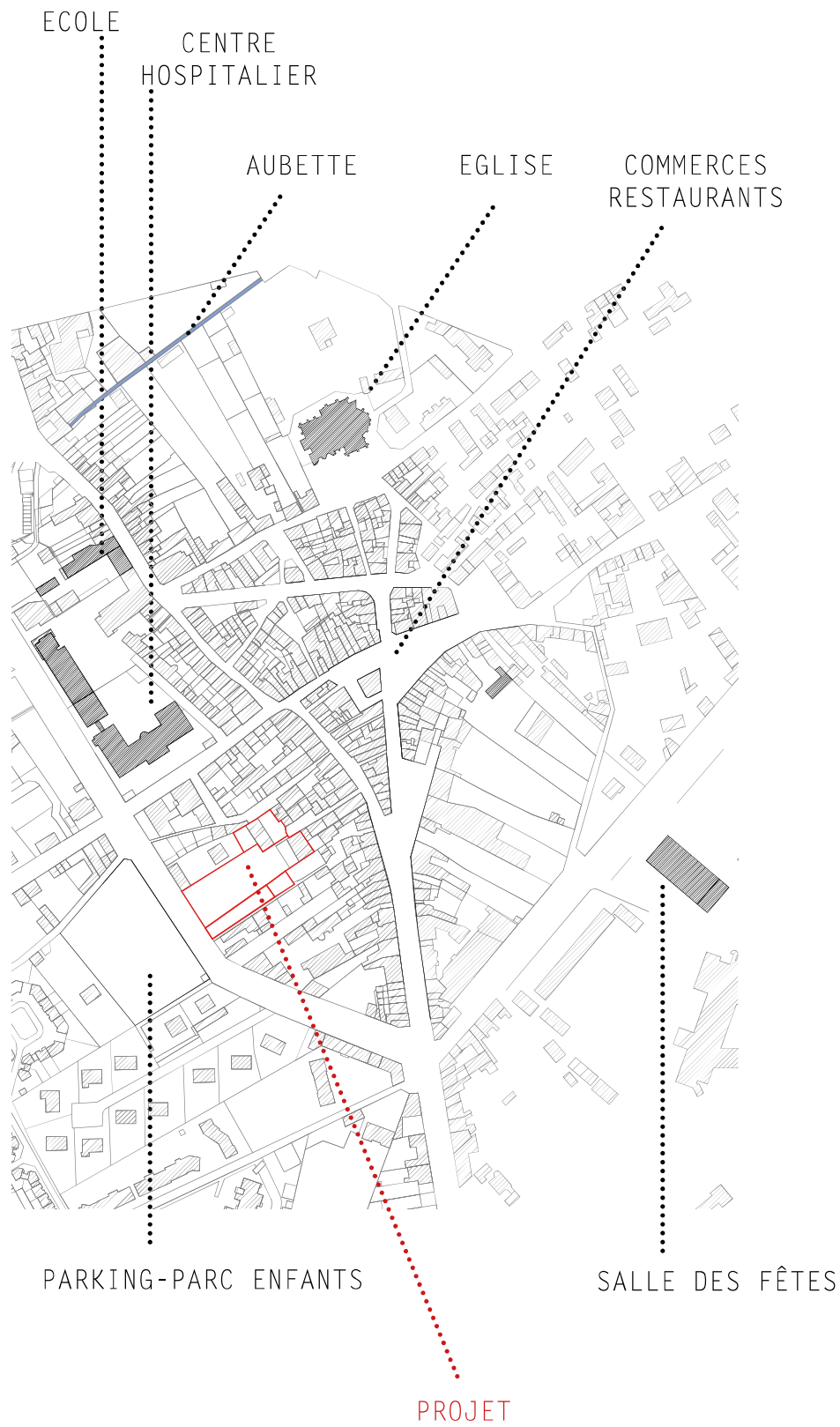


Ruelle piétonne

Logements individuels

Logements individuels + parking privé

Jardin collectif



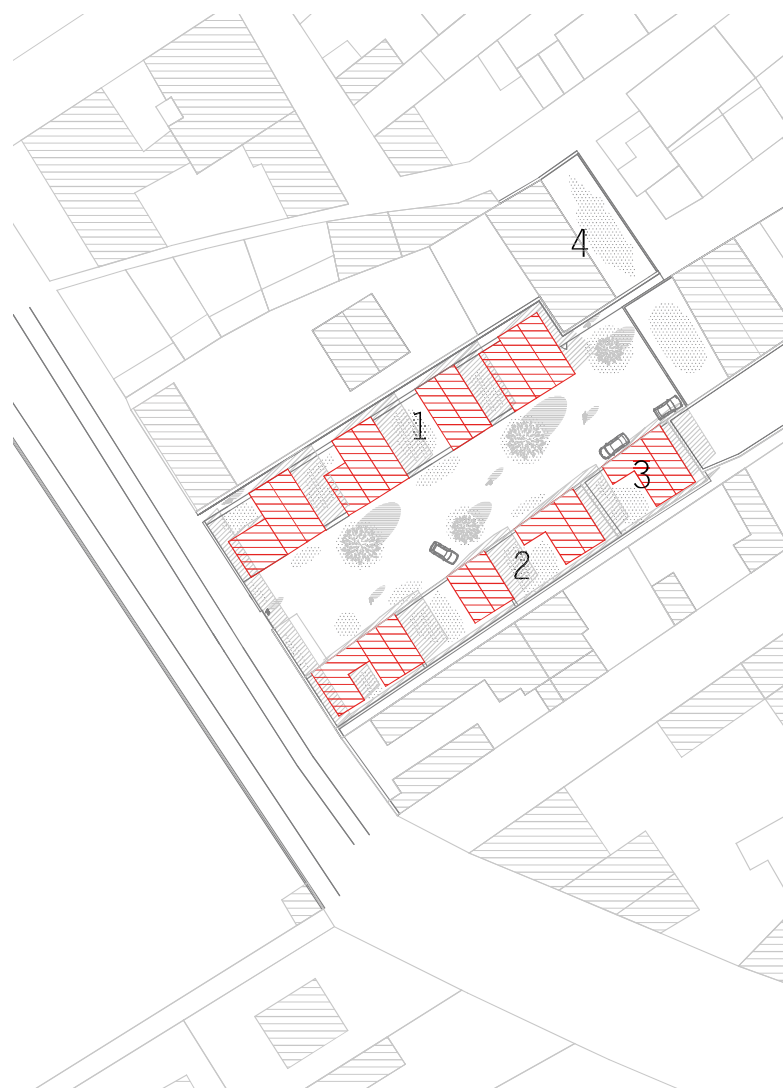
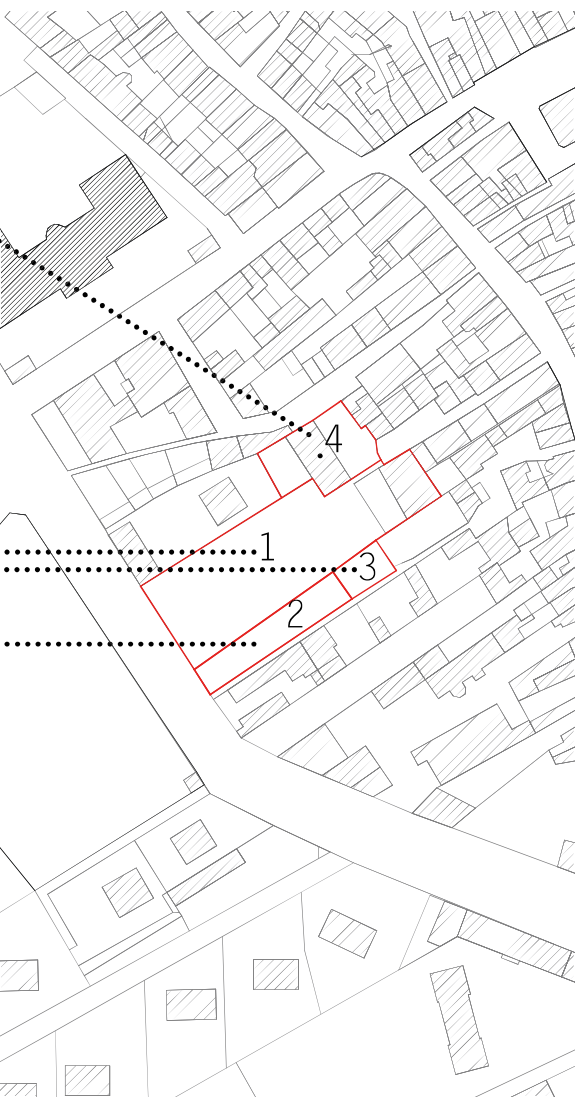
CHANTIER 4
(367,33m²)

CHANTIER 1
(1926,49 m²)

CHANTIER 3
(142,02 m²)

CHANTIER 2
(412,07 m²)

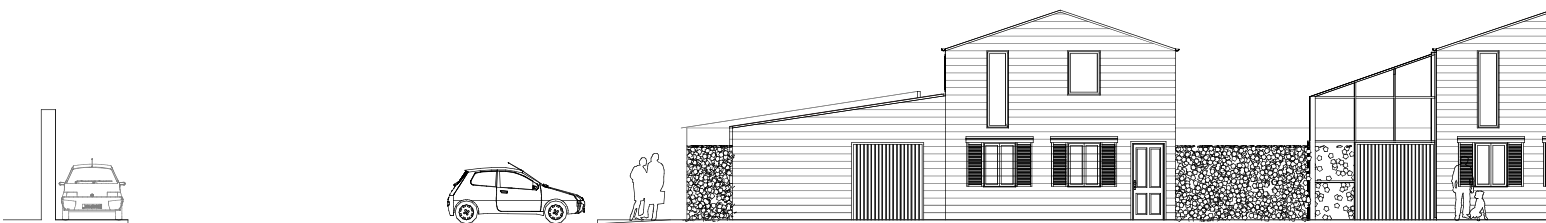
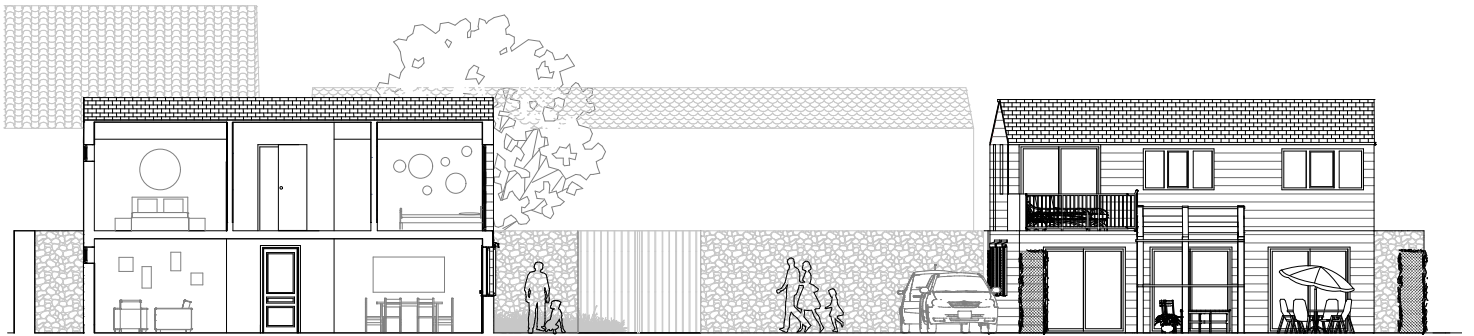
Le projet de **Louise Delange** explore à l'ouest, côté boulevard des Ursulines, la même problématique des îlots de faible densité en apportant une réponse originale adaptée à une situation précise. Le projet réactualise le système historique des cours desservant plusieurs habitations dont quelques traces se retrouvent dans les îlots du centre urbain : cour du Cygne ou cour des Boffrans. La parcelle est actuellement occupée par des jardins. Le projet privilégie une approche paysagère (domaine planté important, revêtement de sol perméable, etc.) la densité de construction moyenne laisse une place importante aux espaces ouverts. Afin de faciliter les relations des secteurs extra-muros avec l'hyper-centre et ses commerces de détail une venelle est créée de chaque côté de la parcelle. La proposition architecturale qui se présente sous la forme de huit pavillons avec jardin, fait l'hypothèse d'un habitat individuel évolutif adapté à des extensions sous forme d'ateliers d'artistes ou d'artisans voire de serres productives ou ludiques ou d'espaces partagés de télétravail. La partie centrale paysagée reste ouverte aux appropriations collectives et au stationnement.

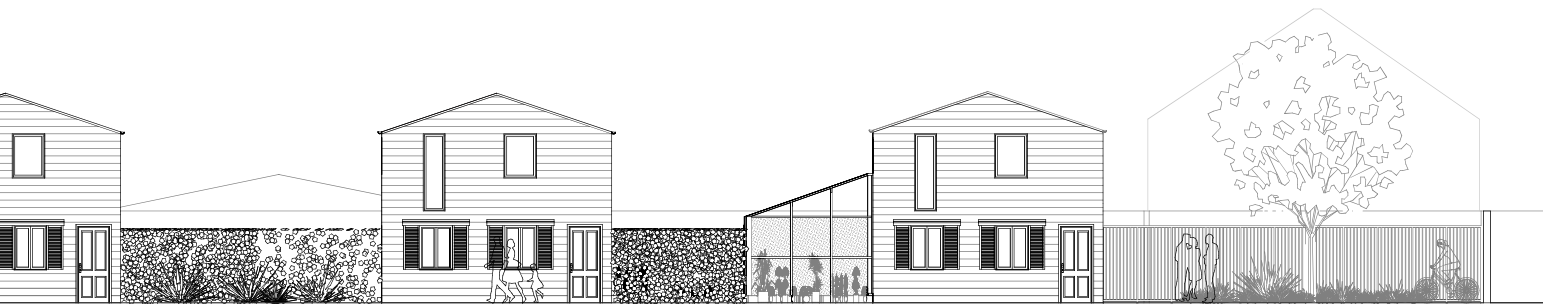


OPERATIONS PROGRESSIVES
4 CHANTIERS

CHANTIER 1 :
4 maisons individuelles
CHANTIER 2 :
3 maisons individuelles
CHANTIER 3 :
1 maisons individuelles

CHANTIER 4 :
Recomposition parcellaire (nouvelle ruelle)

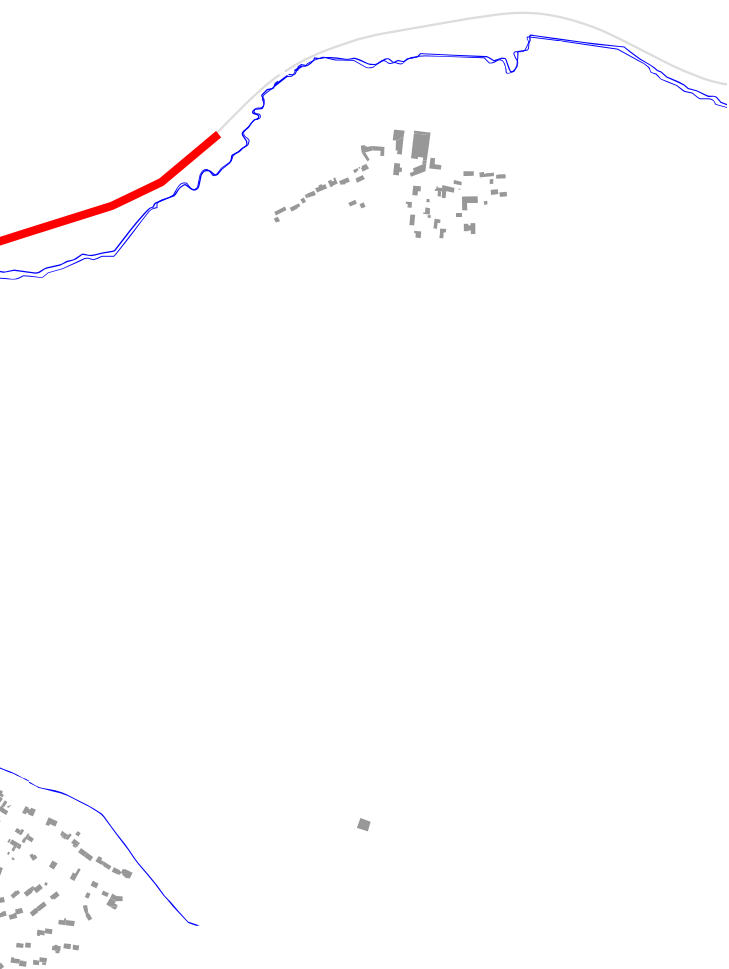




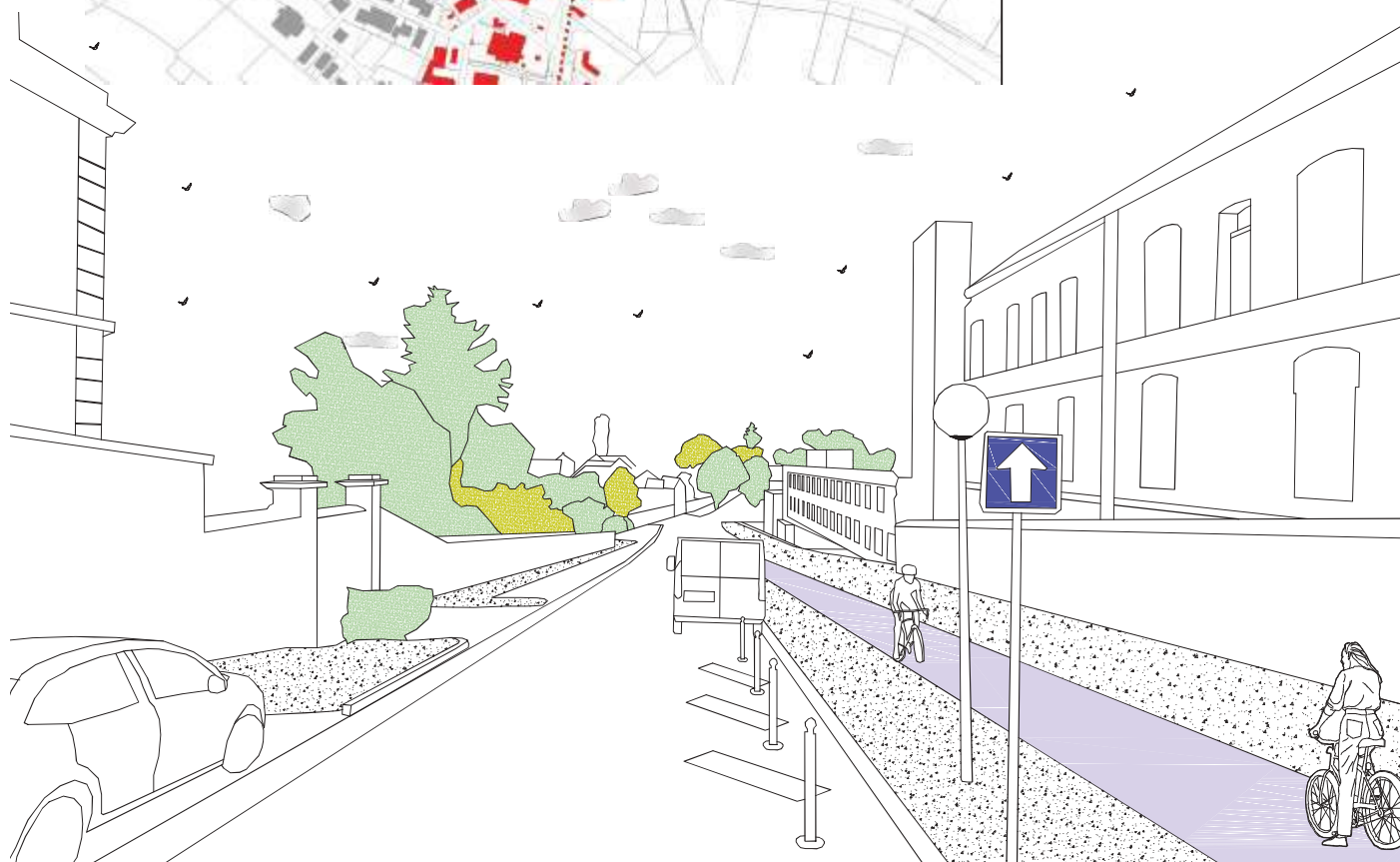
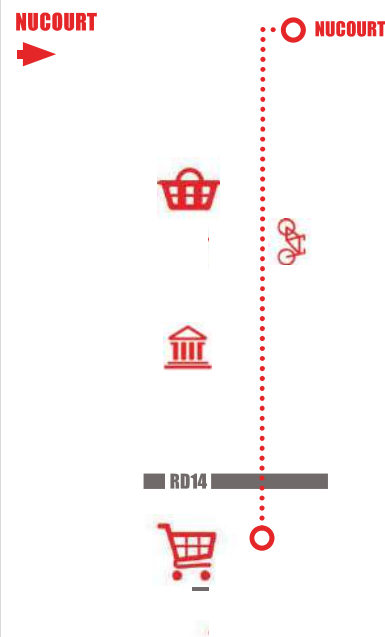
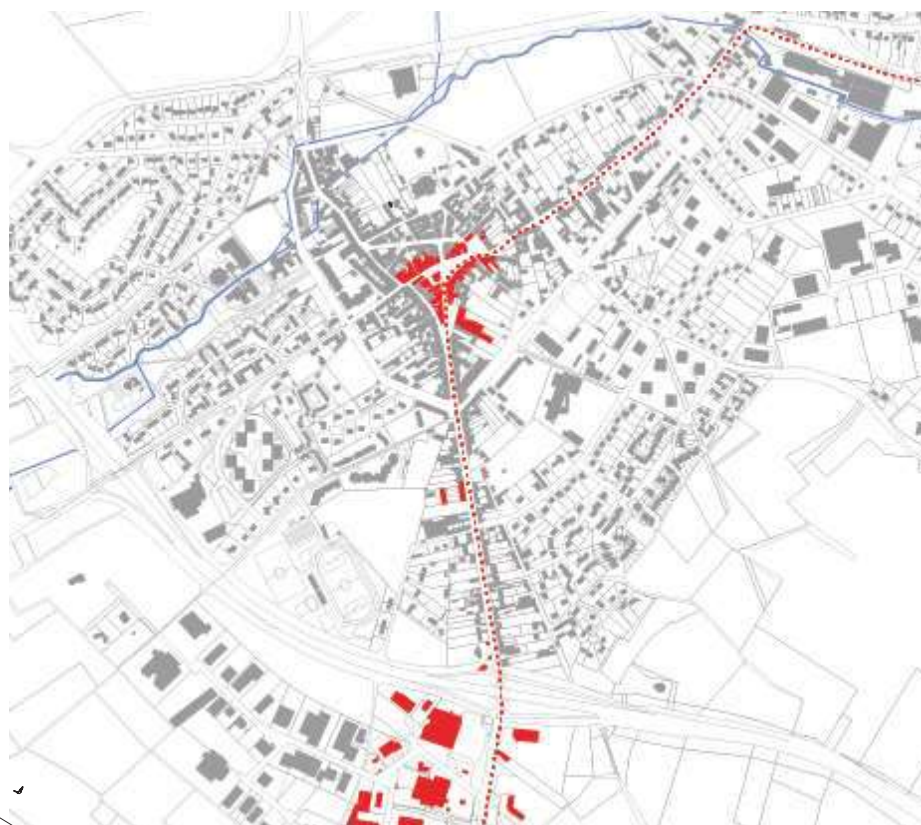


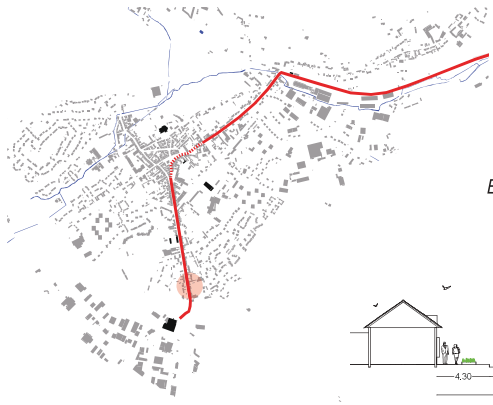
FACILITER LES DEPLACEMENTS VELOS DANS MAGNY ET SA TRAVERSEE

Le positionnement de Magny-en-Vexin au sein du PNR du Vexin-français et la part des habitants de Magny-en-Vexin travaillant à Magny sont deux facteurs qui invitent à une réflexion sur l'amélioration des circulations vélos dans la ville. Elle pourrait s'inscrire dans une réflexion d'ensemble sur un meilleur partage de l'espace public de voirie au profit des piétons et des mobilités douces.



Le projet de **Thierry Yanogo** et **Olivier Peronneau** a pour vertu principale de mettre en valeur les enjeux d'une traversée cyclable de Magny-en-Vexin et d'en montrer la faisabilité. Le tracé étudié va du secteur commercial et d'activité de la Zac de la Demi-Lune au sud à la Zac des Aulnaies au nord-est. Il relie ainsi les deux secteurs d'emplois et de commerce les plus importants en passant par le centre historique et ses commerces de détail (place de la Halle). La faisabilité d'un tracé réservé au cycliste sur ce parcours comprenant des profils de voies très différents est étudiée de façon pragmatique afin de s'adapter au niveau de contrainte de l'existant. Il privilégie une piste cyclable autonome quand le profil est large (rue de Crosnes) et s'inscrit dans une vision partagée de la voirie en un système de zone de rencontre à la circulation limitée à 20 km/h quand l'espace disponible est plus contraint (place de la Halle). La traversée cyclable de Magny pourrait être complétée par le dessin d'un anneau cyclable sur les boulevard améliorant la mise en réseau des quartiers. Cette interpellation des mobilités urbaines nécessairement co-construite avec la population pourrait être l'occasion d'une réflexion sur l'amélioration générale des accessibilités urbaine au déplacements doux et sur les synergies à engager dans cette perspective entre secteurs commerciaux et d'activité de la périphérie et la centralité historique.

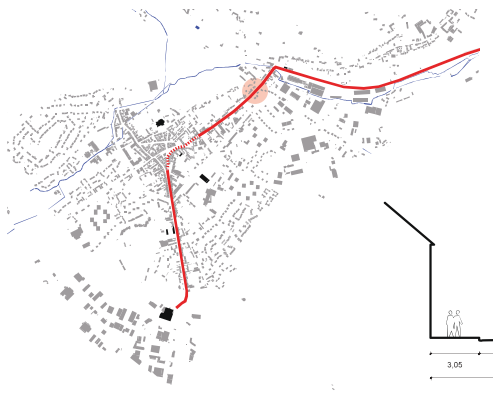
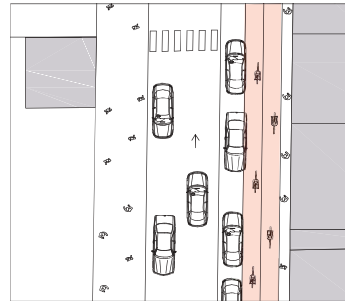
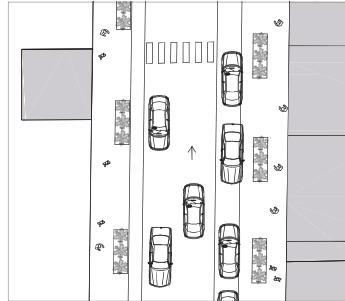




ZOOM 1
Rue de Crosnes

Existant

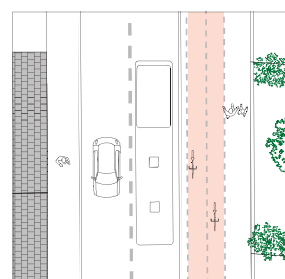
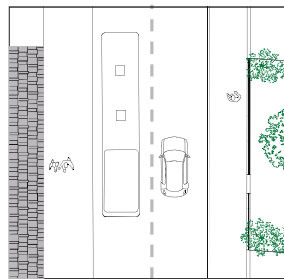
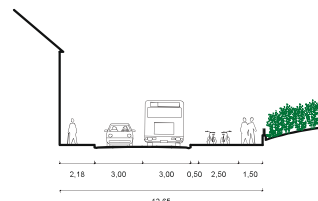
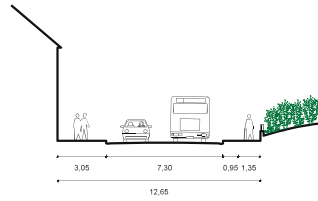
Projet



ZOOM 2
Rue de Beauvais

Existant

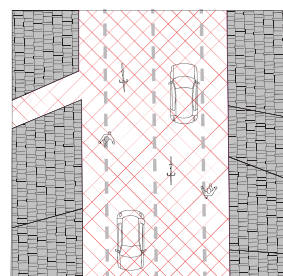
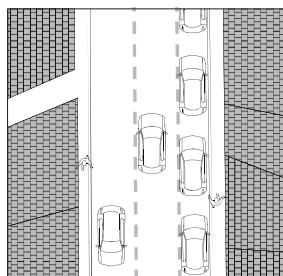
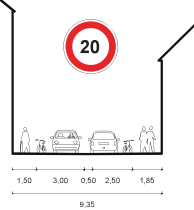
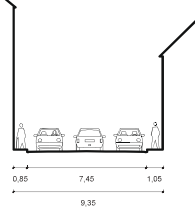
Projet

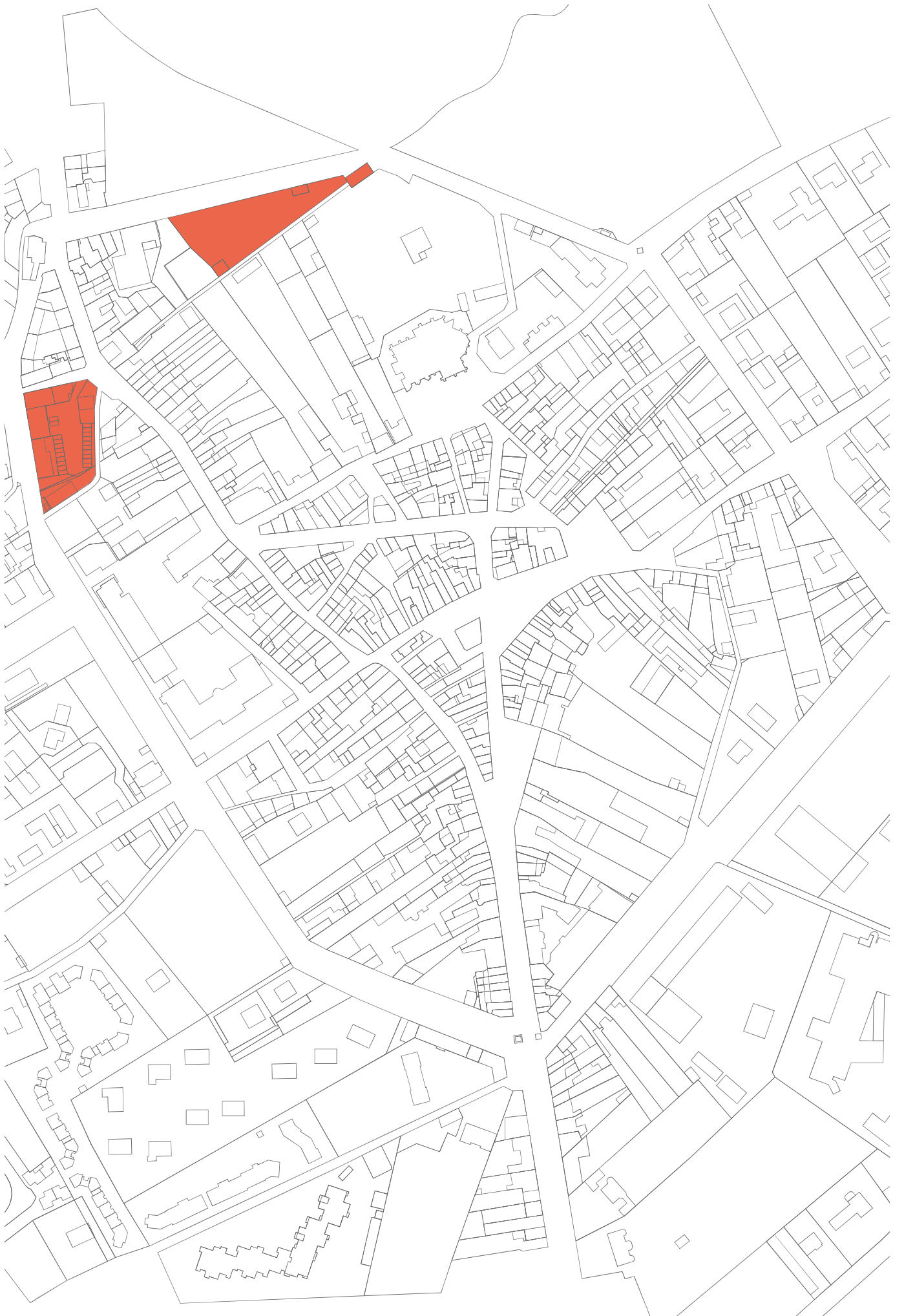


ZOOM 3
Avenue de Paris (section proche place de la Halle)

Existant

Projet





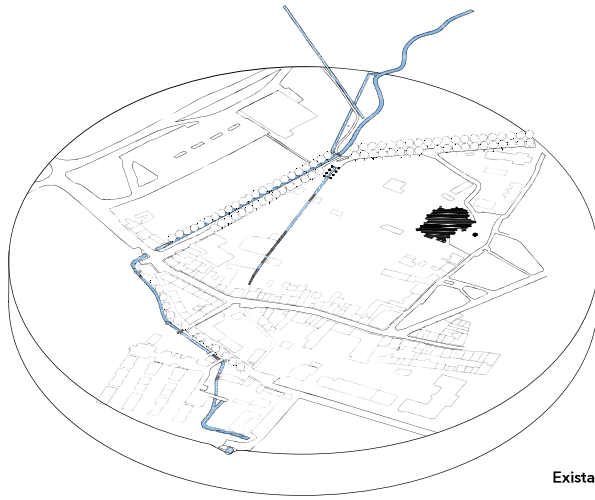
VALORISER LES ATOUTS PAYSAGERS DE L'AUBETTE

L'Aubette traversant Magny donne lieu à un paysage attractif lié au passage et à l'usage de l'eau complexe et peu mis en valeur. Le cours d'eau et ses abords sont le lieu d'une riche histoire sociale et industrielle (tanneries, chaiseries, lavandières, etc.) qui tend à se renouveler dans l'installation de nouvelles industries et de pratiques sociales parfois marginales. L'espace est aujourd'hui concerné par le zonage d'un PPRI de vaste ampleur qui pourrait être réinterrogé.

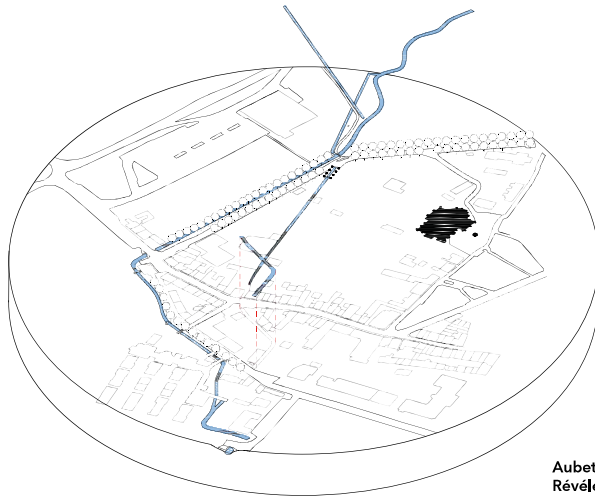
L'objectif des projets des abords de l'Aubette est de saisir de l'histoire du lieu et de ses usages récents pour en révéler le potentiel de dynamique contemporaine.

Plusieurs pistes sont avancées :

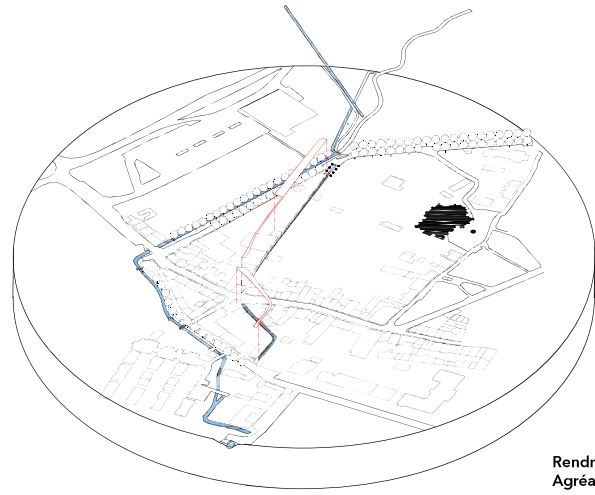
- Rendre intelligible les parcours de l'eau.
- Intégrer les formes contemporaines de travail —co-working, ateliers mutualisés, etc.— dans un secteur historiquement consacré aux usages industriels.
- Mettre en valeur l'attractivité particulière du cours d'eau.



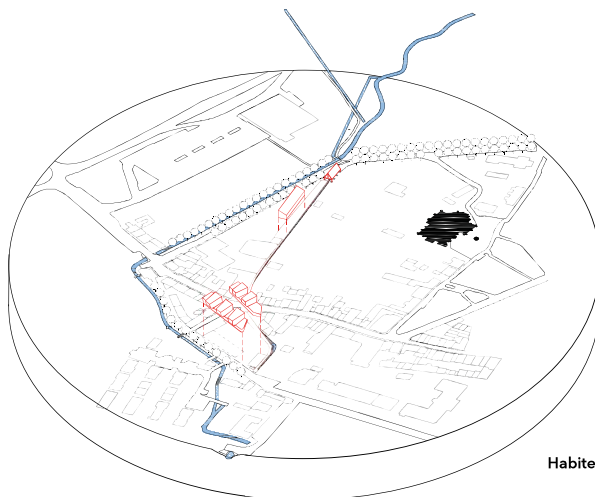
Existant



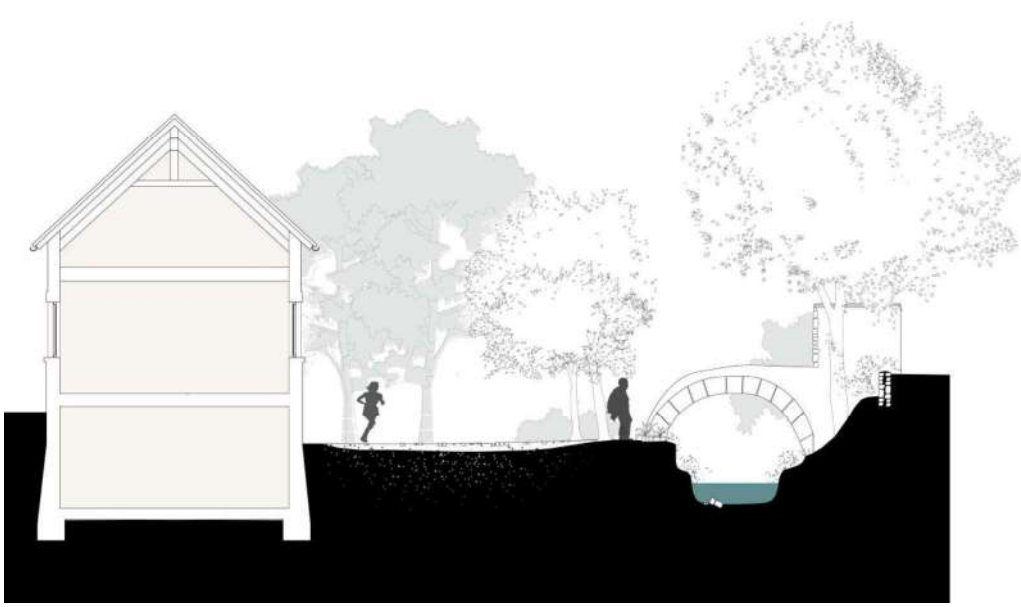
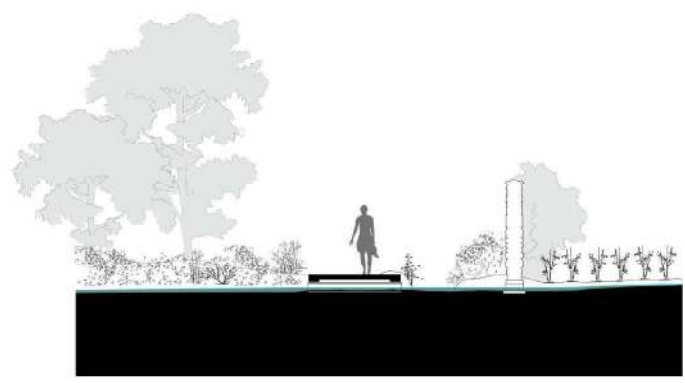
Aubette Révélée

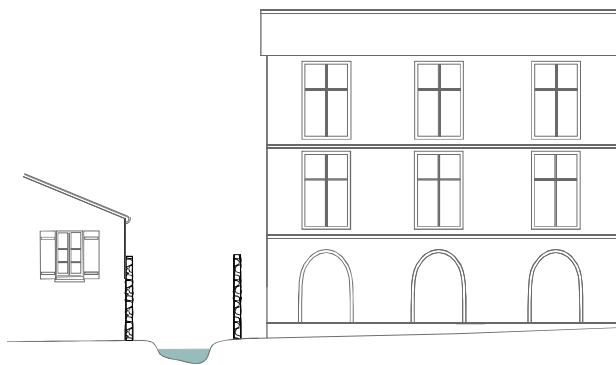


Rendre Agréable

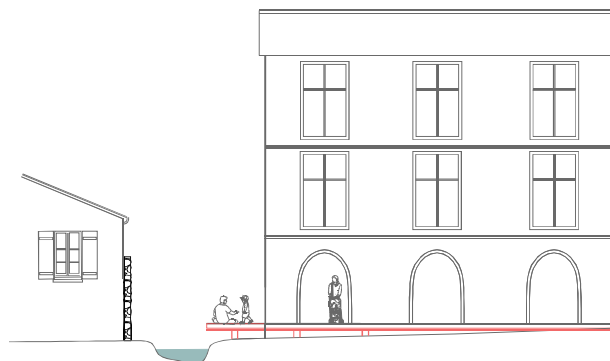


Habiter

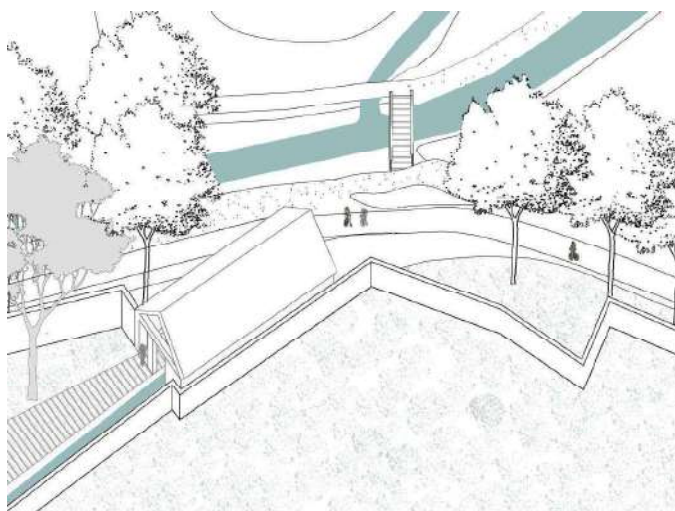




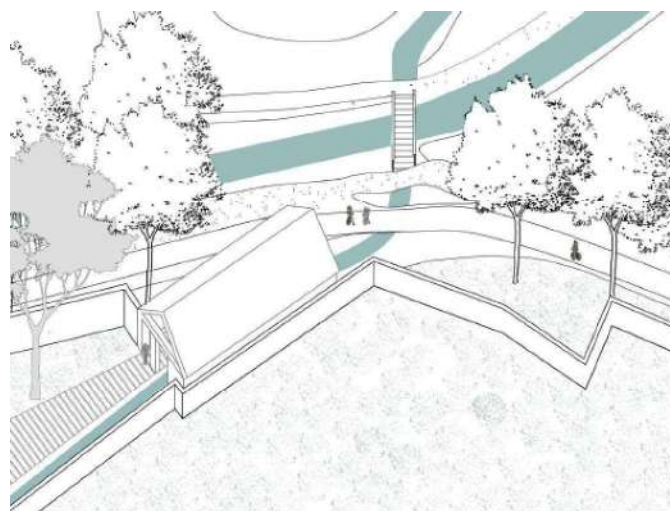
État actuel: Aubette enclavée entre deux murs



Construction d'un quai permettant le passage



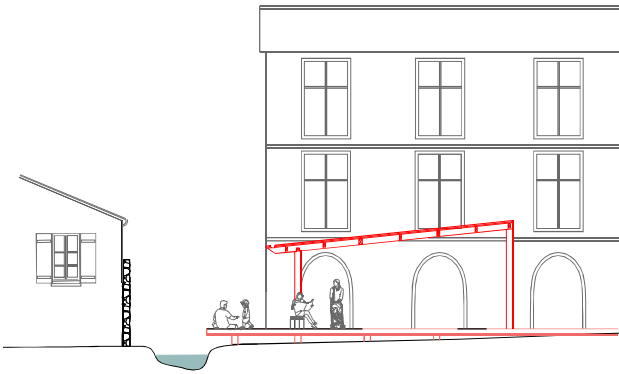
Écoulement de l'eau du Ru de l'Aubette tombant actuellement en cascade dans son bars supérieur (tracé actuellement visible sur le boulevard des chevaliers)



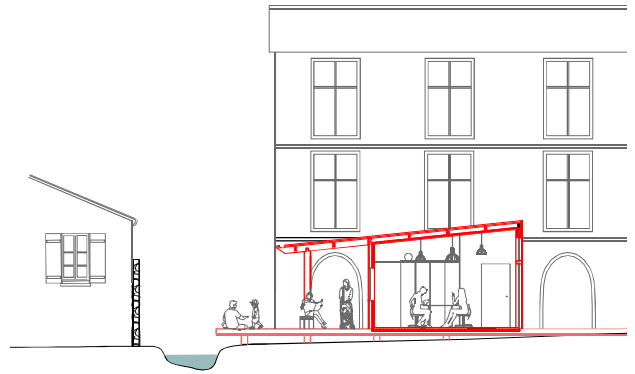
Redirection de l'eau du Ru passant sous le pont du lavoir pour aller alimenter celui-ci et redonner de lavialité à l'ancien cours d'eau (le bras inférieur de l'Aubette)

Ce chapitre présente deux projets autonomes et complémentaires de valorisation des terrains bordant l'Aubette. Ils se fondent sur une lecture paysagère des tracés du cour d'eau.

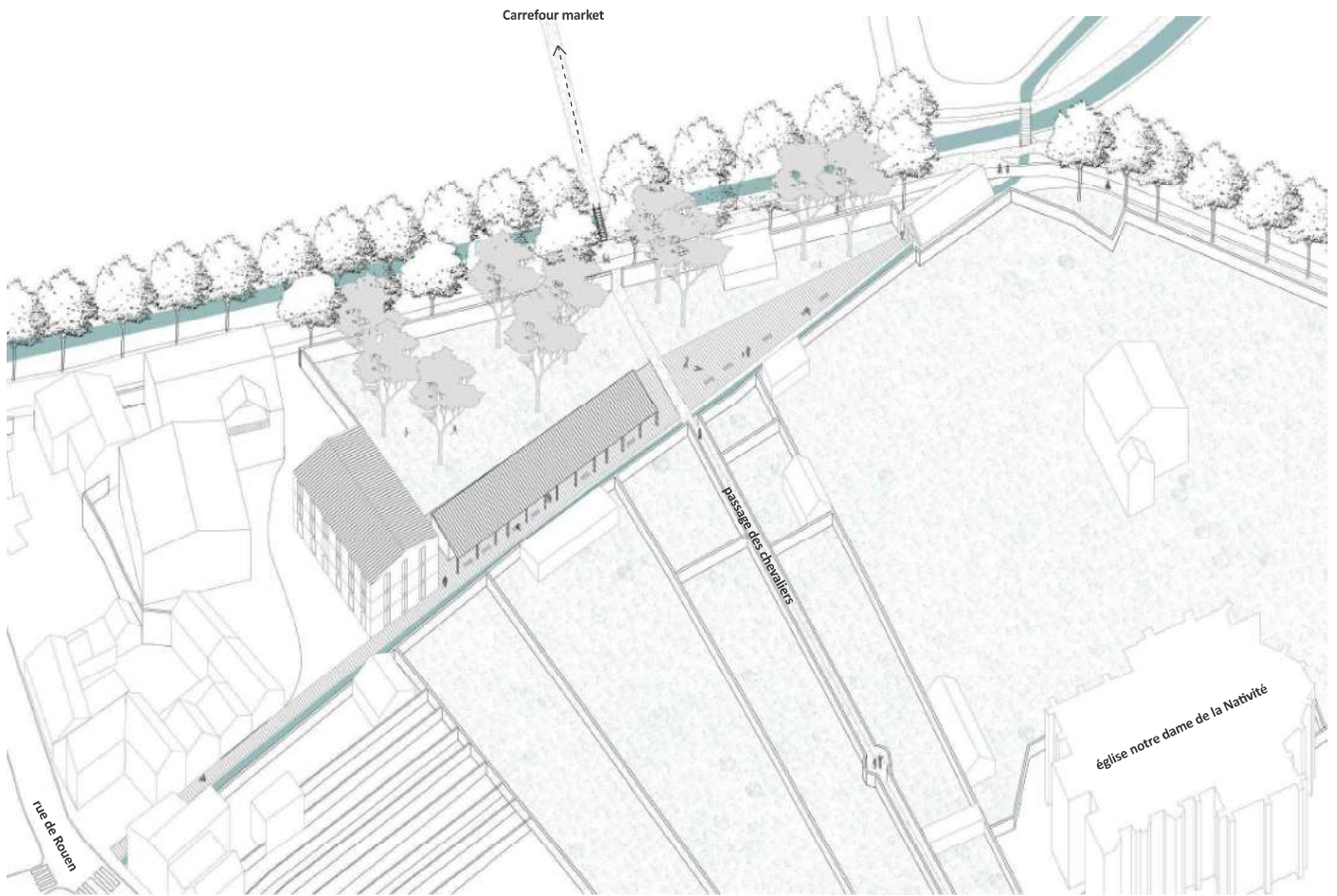
Le projet d'**Emma Dalmatto** vise à rendre lisible l'ancien tracé canalisé de l'Aubette aujourd'hui caché en intérieur du tissu urbain et pratiquement privatisé et à mettre en valeur son potentiel attractif pour des activités de loisir ou à caractère socio-éducatif. Le projet est conçu en deux étapes afin de donner de la souplesse aux interventions de la collectivité publique en facilitant une programmation itérative. La première étape est structurelle. Elle consiste à restaurer la continuité de l'Aubette depuis le lavoir historique jusqu'à la rue de Rouen en faisant l'hypothèse d'une ouverture au public du vaste terrain triangulaire, boisé et clos de murs, pris entre fausse Aubette et ancienne Aubette. La lisibilité du cours d'eau est assurée en abattant le mur clôturant la rive nord pour y installer sous forme d'un quai en bois une promenade continue du Lavoir à la rue de Rouen, ouverte à la promenade et aux pêcheurs. La deuxième étape qui peut se réaliser sur un temps long, sans dénaturer le projet initial, propose de prolonger cet aménagement par l'installation d'équipements légers (adaptés aux impératifs d'un PPRI) pour abriter des activités de loisirs, à but éducatives ou d'activités dans la continuité de la reprise d'activité du secteur des anciennes tanneries.



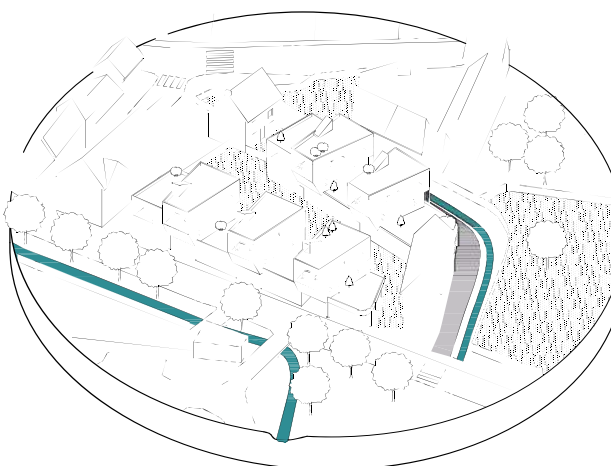
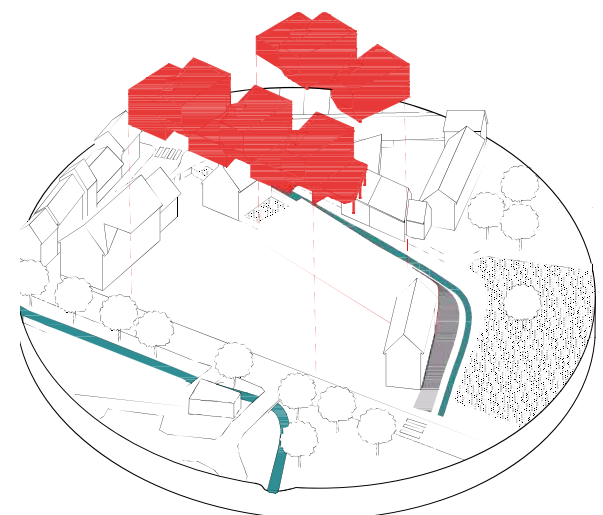
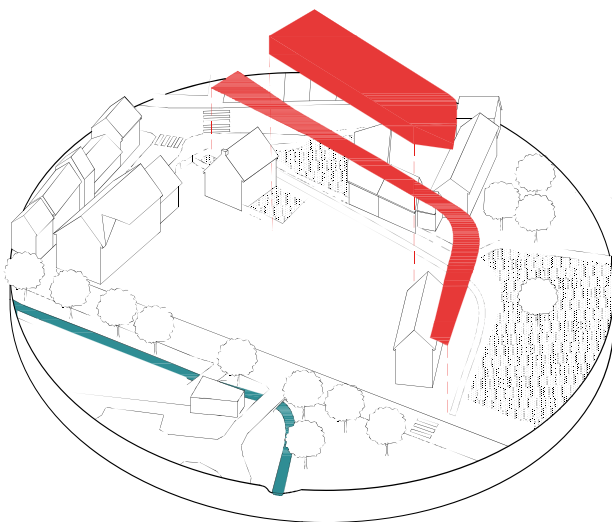
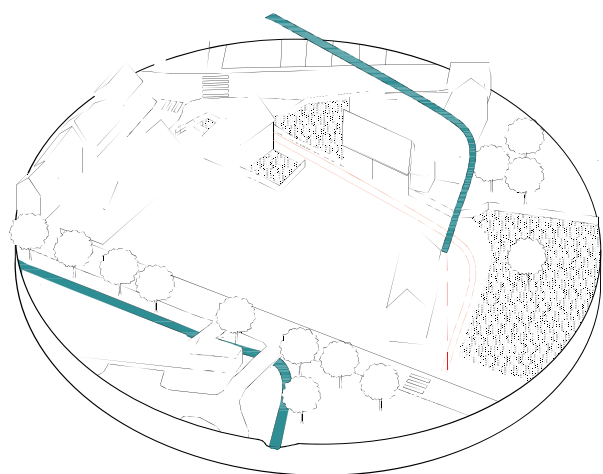
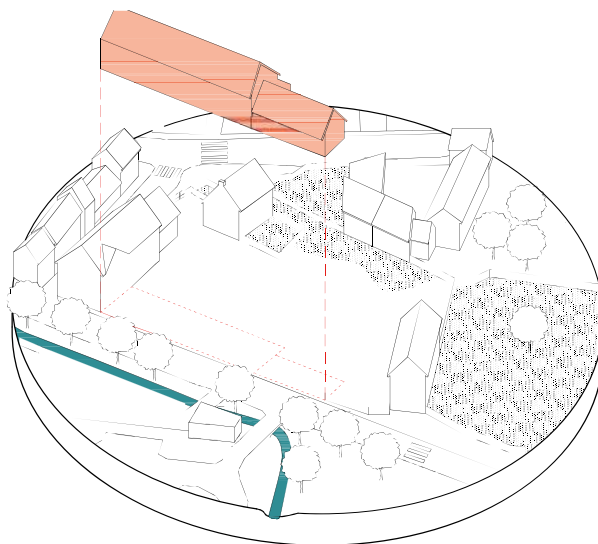
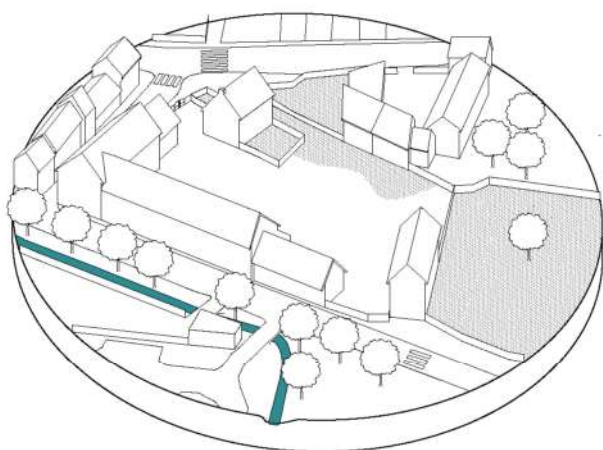
toiture abritant une partie du passage



montage de locaux sous la toiture



Le projet de **Robin Herman** est installé à l'ouest de la rue de Rouen, sur la friche de la chaiserie Weiss, aujourd'hui propriété de la ville, entre le boulevard des Ursulines bordé par la fausse Aubette et le cour ancien de l'Aubette aujourd'hui « busé » depuis la rue de Rouen jusqu'à l'école de l'Aubette, à l'ouest du bd. des Ursulines. Le projet se développe en deux étapes comme précédemment. La première est structurelle. Elle consiste à « débuser » l'Aubette pour mettre à jour le cour d'eau et reconstituer sa continuité ancienne depuis le lavoir jusqu'au parc de l'Aubette où il retrouve son cour naturel. L'Aubette est mise en valeur et ses rives sont rendues accessibles au public par l'installation d'un quai en bois poursuivant la promenade du projet précédent. La deuxième étape est immobilière. Elle consiste à bâtir la friche Weiss en s'appuyant sur les deux éléments valorisant que sont la promenade créée et le boulevard des Ursulines existant. L'hypothèse proposée ici associe dans un dispositif d'îlot ouvert paysagé un ensemble de petits immeubles plots faits de locaux pour activités libérales ou tiers lieux, à rez-de-chaussée, avec des maisonnettes superposées ou des logements à terrasses sur deux étages.





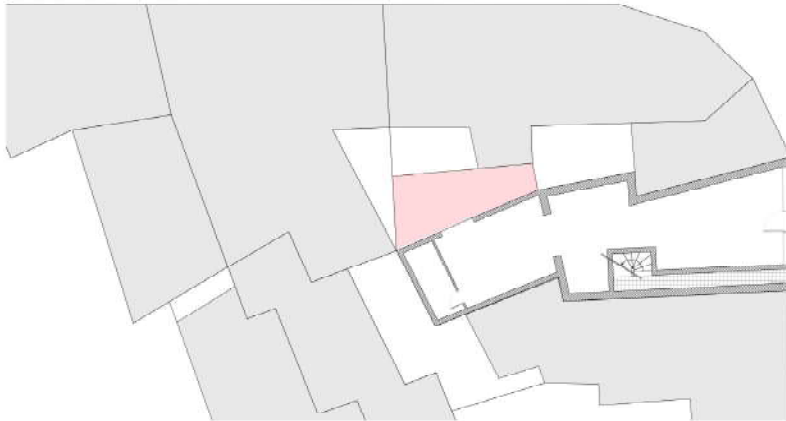
La restitution du travail pédagogique conduit au premier semestre 2019-2020 est animée par deux ambitions. D'une part, elle souhaite apporter une conclusion à l'étape pédagogique d'une démarche en cours en mettant à la disposition de l'ensemble des protagonistes intéressés, les propositions de projets issues de l'atelier « hors les murs » de Magny-en-Vexin. D'autre part, elle voudrait s'inscrire, dans le déroulement de la recherche-action POPSU-Territoires en proposant de se saisir des projets étudiants comme autant d'outils d'interpellation des situations urbaines locales et des enjeux du projet stratégique. Elle poursuivrait ainsi la démarche à bénéfice réciproque résultant de la collaboration d'une Ecole nationale supérieure d'architecture, de deux laboratoires de recherche et d'une collectivité locale... Souhaitons que l'explicitation des problématiques et la mise en image des projets sachent stimuler les débats et apporter aux acteurs des éléments de réflexion complémentaires pour imaginer l'avenir de Magny-en-Vexin...

ANNEXE

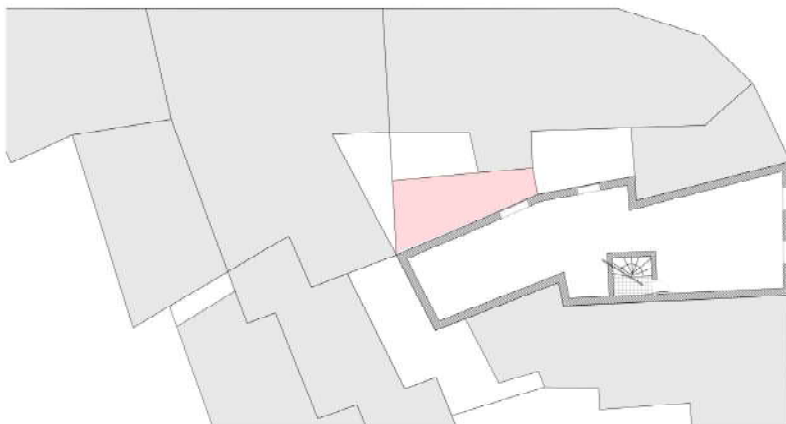
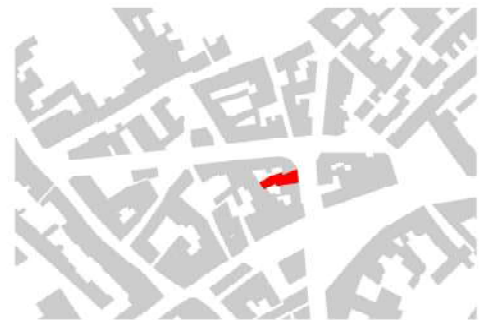
*Source : recherche-action POPSU-Territoires «
Magny-en-Vexin une petite ville sous influence
métropolitaine »*

*Réalisation Zineb Moukhlis sous la direction de
Luc Vilan*

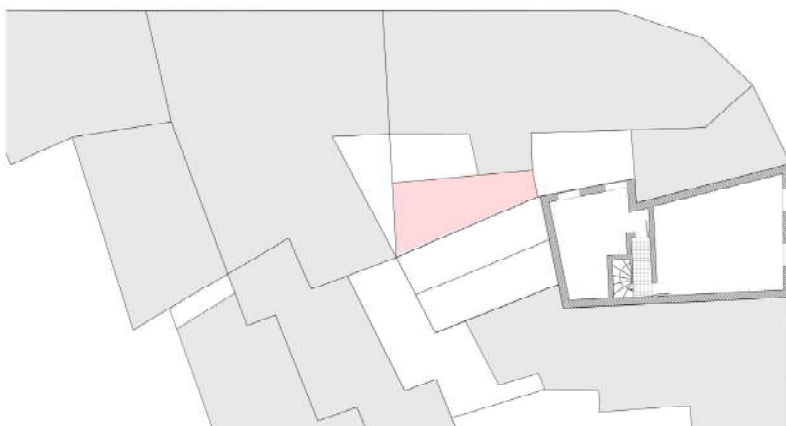
ETAGES	Surfaces de planchers construits	Circulation	Appartement 1	Appartement 2	Parcelle	Cour
RDC	97 m ²	10,53 m ²			135,4 m ²	20,5 m ²
R+1	97 m ²	4,1 m ²	87,9 m ²			
R+2	64,4 m ²	5,46 m ²	37,2 m ²	19,3 m ²		
Total	258,4 m ²				135,4 m ²	20,5 m ²



Plan RDC



Plan R+1



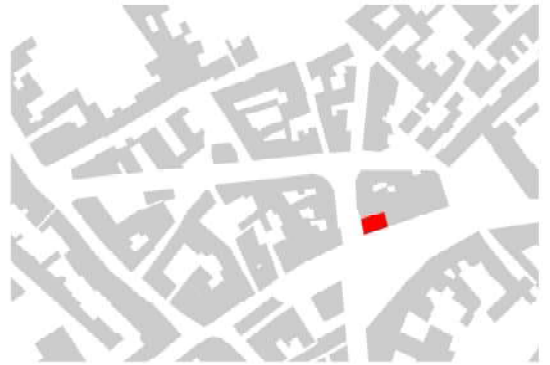
Plan R+2



ETAGES	Surfaces de planchers construits	Circulation	Appartement 1	Appartement 2	Parcelle	Cour
RDC	68,1 m ²	19,8 m ²	41,3 m ²		89,3 m ²	22 m ²
R+1	68,1 m ²	4,9 m ²	47,9 m ²			
R+2	68,1 m ²	4,9 m ²	47,9 m ²			
Total	204,3 m ²				89,3 m ²	22 m ²



Plan RDC



Plan R+1 / R+2

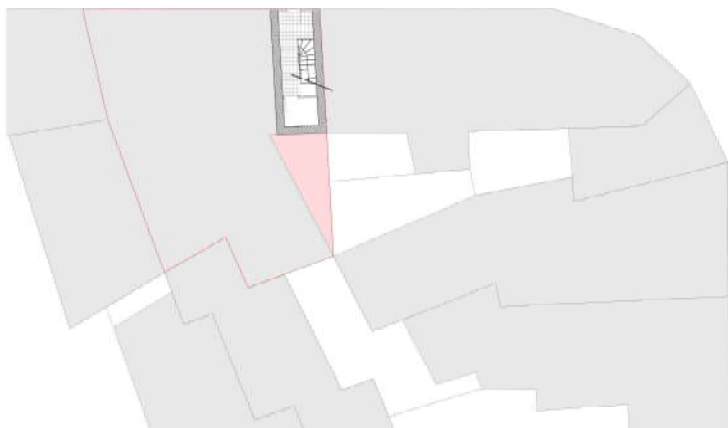


Plan Comble

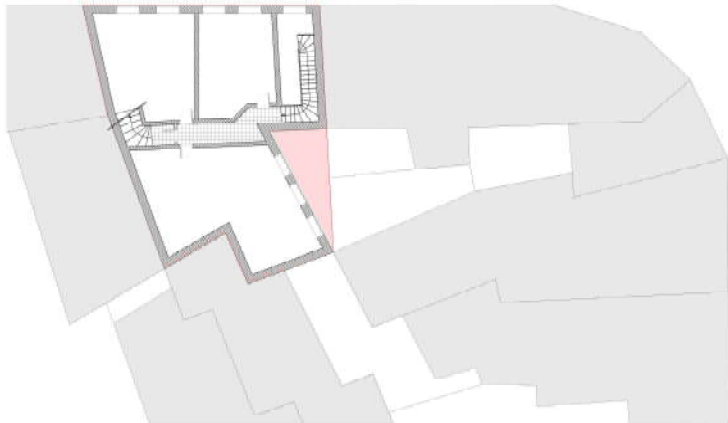


6, Rue Nationale

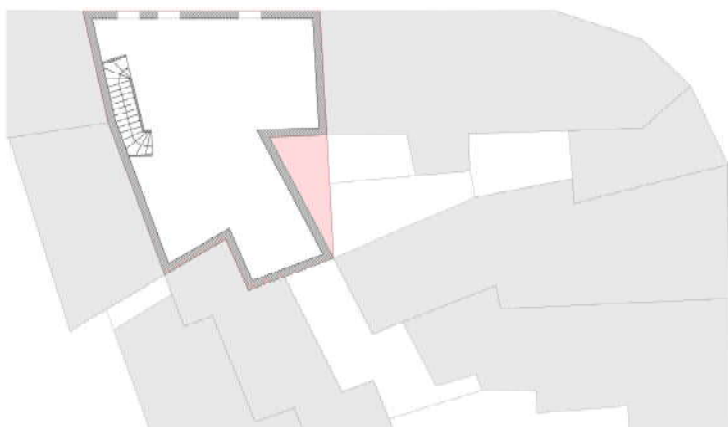
ETAGES	Surfaces de planchers construits	Circulation	Appartemen t 1	Appartemen t 2	Appartemen t 3	Parcelle	Cour
RDC	11,9 m ²	8,7 m ²				149,5 m ²	9,9 m ²
R+1	105,7m ²	13,2m ²	23,6 m ²	25,4 m ²	43,5 m ²		
R+2	118,1 m ²	6,9 m ²	111,2 m ²				
Total	235,7 m ²					149,7 m ²	9,9 m ²



Plan RDC



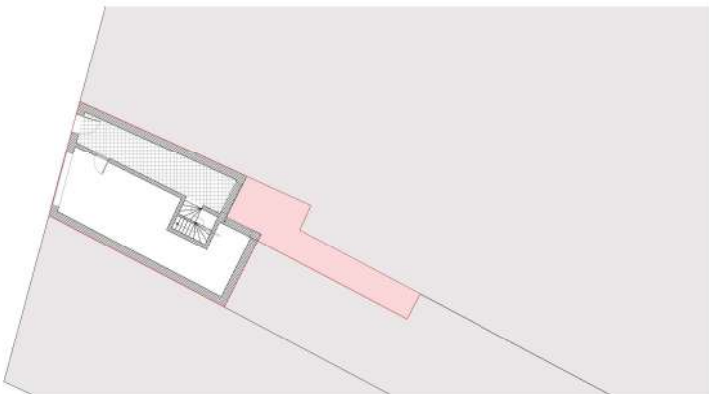
Plan R+1



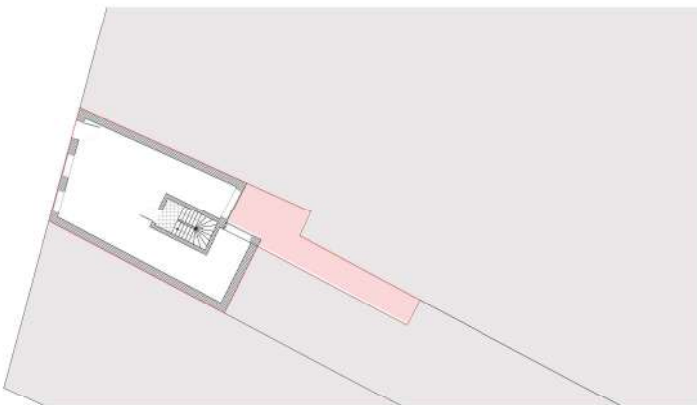
Plan R+2



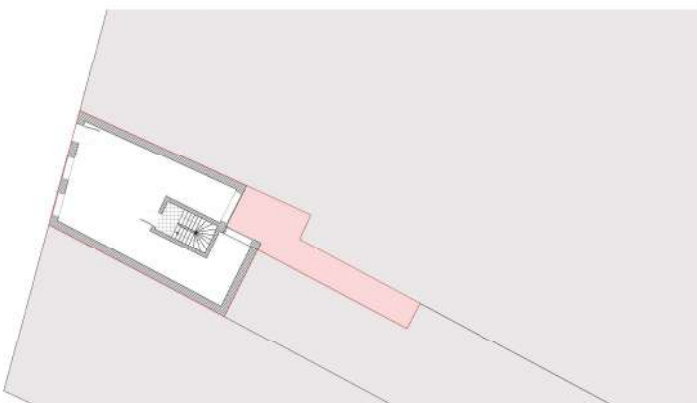
ETAGES	Surfaces de planchers construits	Circulation	Appartement 1	Appartement 2	Parcelle	Cour
RDC	83,2 m ²	9,4 m ²	30,8 m ²	26,5 m ²	96,4 m ²	
R+1	83,2 m ²	3,9 m ²	63,7 m ²			
R+2	83,2 m ²	3,9 m ²	63,7 m ²			
R+3	83,2 m ²	3,9 m ²	63,7 m ²			
Total	332,8 m ²				96,4 m ²	



Plan RDC

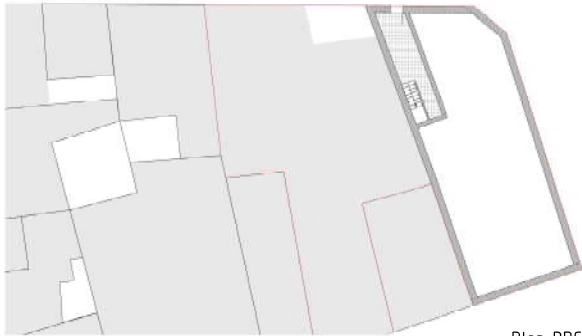


Plan R+1

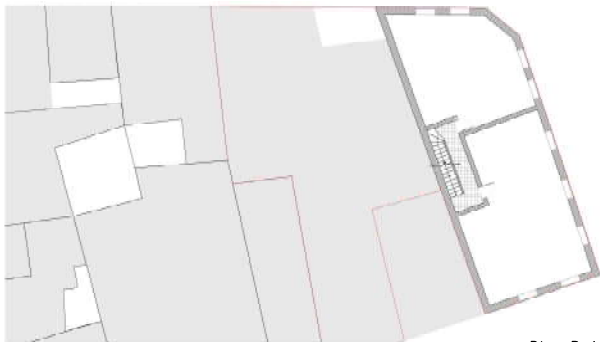
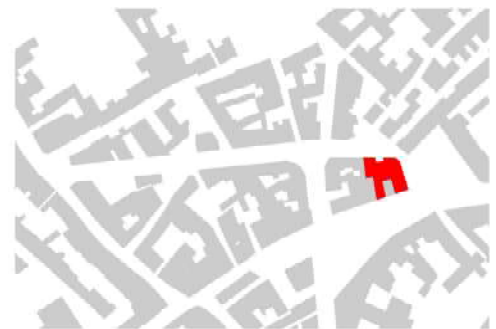


3, Place Rivette

ETAGES	Surfaces de planchers construits	Circulation	Appartement 1	Appartement 2	Parcelle	Cour
RDC	116,4 m ²	12,8 m ²			311,4 m ²	
R+1	116,4 m ²	9,3 m ²	72,1 m ²	45,5 m ²		
R+2	116,4 m ²	9,3 m ²	72,1 m ²	45,5 m ²		
R+3	63,4 m ²	6,9 m ²	55 m ²			
Total	412,6 m ²				311,4 m ²	



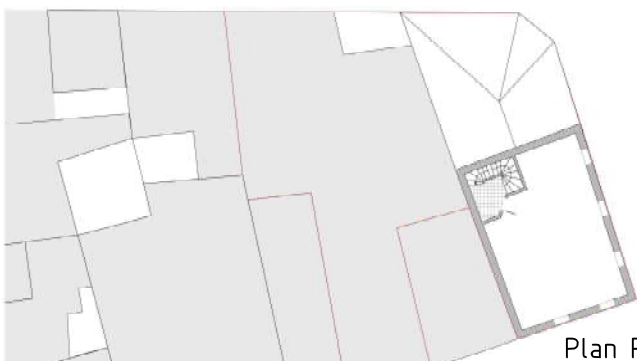
Plan RDC



Plan R+1



Plan R+2

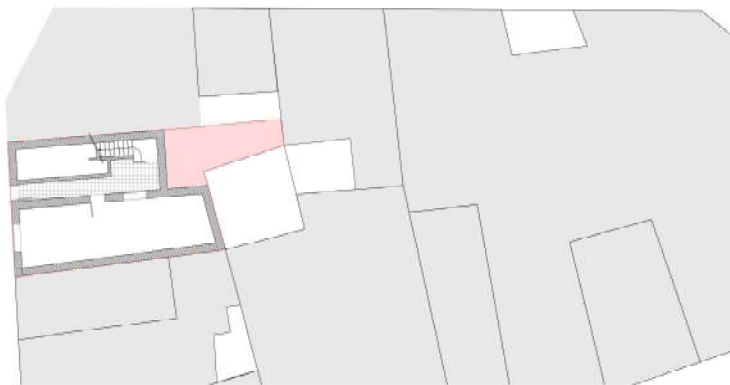


Plan R+3

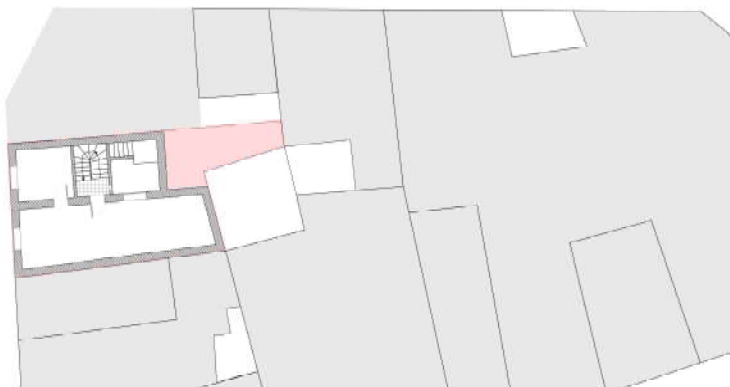
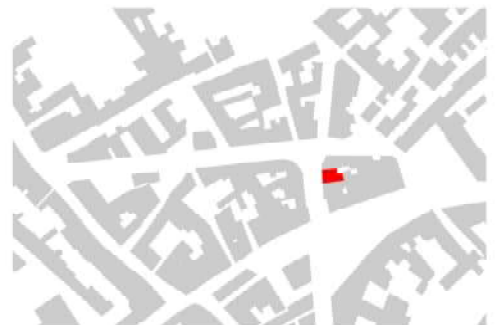


7, Rue de Paris

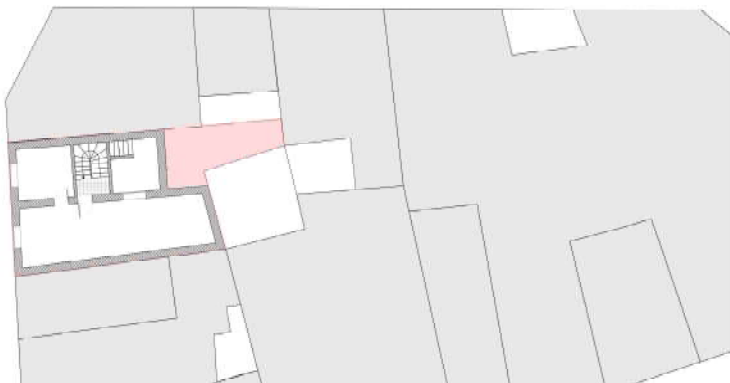
ETAGES	Surfaces de planchers construits	Circulation	Appartement 1	Appartement 2	Parcelle	Cour
RDC	53,6 m ²	11,9 m ²	40,2 m ²		74,63 m ²	11,7 m ²
R+1	44,9 m ²	4,8 m ²	51 m ²			
R+2	44,9 m ²	4,8 m ²	51 m ²			
Total	143,4 m ²				74,63 m ²	11,7 m ²



Plan RDC



Plan R+1



Plan R+2



LOCATION

Rue de Beauvais 954210 MAGNY EN VEXIN,
proche de l'Hôtel de la Gare



DESCRIPTION

Prix	795,00 €
Surface	43 m ²
Type de logements	Apartement T3
Nombre de pièces	3pièces / 2 Chambres
Etage	1er étage

VENTE

6, Rue Notre Dame, MAGNY EN VEXIN



DESCRIPTION

Prix		109 000,00 €
Surface	50 m ²	
Type de logements	T2	
Nombre de pièces	2 pièces / 1 Chambre	
Etage	RDC	

VENTE

22, Rue de Rouen, MAGNY EN VEXIN

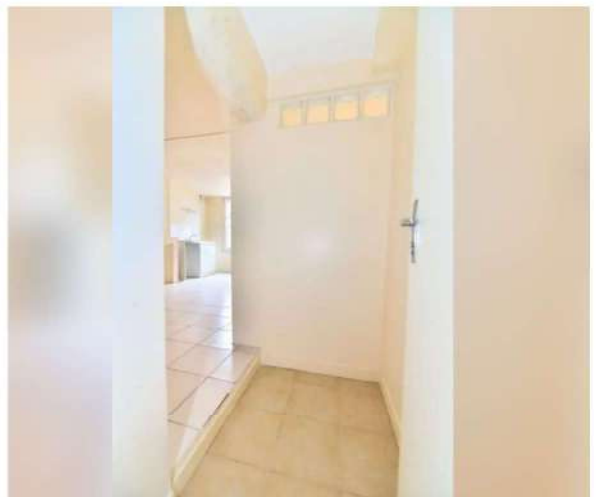
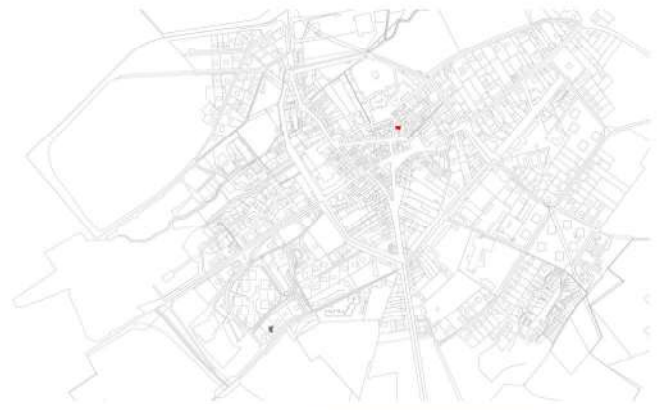


DESCRIPTION

Prix	124 900,00 €
Surface	35 m ²
Type de logements	Appartement T2
Nombre de pièces	2 pièces / 1Chambre
Etage	R+2

VENTE

5, Rue de la Paix, MAGNY EN VEXIN

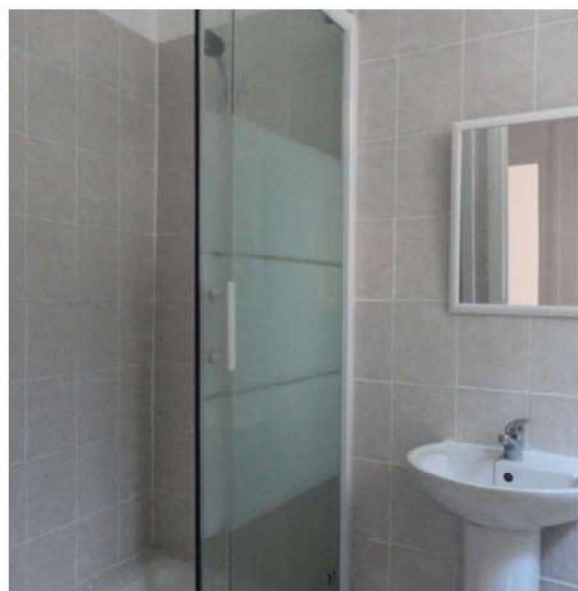
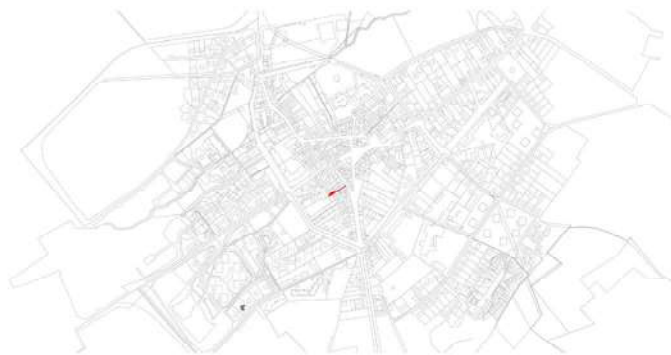


DESCRIPTION

Prix	79 000,00 €
Surface	35 m ²
Type de logements	Appartement T2
Nombre de pièces	2 pièces / 1 Chambre
Etage	1er étage

LOCATION

Cour des Mouffle, MAGNY EN VEXIN



DESCRIPTION

Prix	620,00 €
Surface	46 m ²
Type de logements	Appartement T2
Nombre de pièces	2 pièces / 1 Chambre
Etage	1er étage

LOCATION

Rue Carnot, MAGNY EN VEXIN

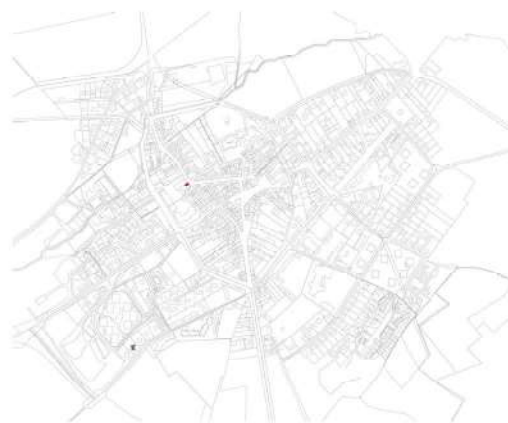


DESCRIPTION

Prix	550,00 €
Surface	37 m ²
Type de logements	Appartement T2
Nombre de pièces	2 pièces / 1 Chambre
Etage	Duplex RDC / R+1

LOCATION

Croisement de la rue de Rouen et la rue de L'Hotél de ville



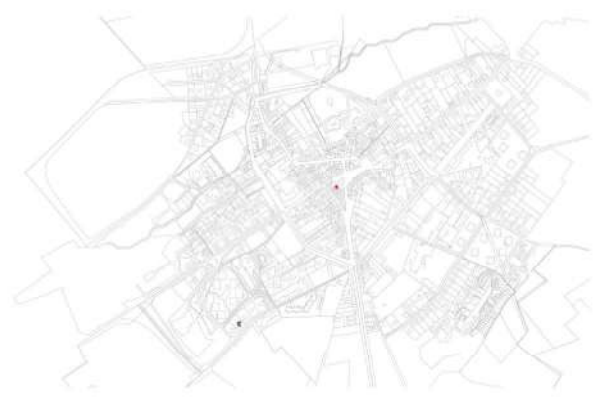
F2 neuf + dépendance studio aménagée

DESCRIPTION	
Prix	715,00 €
Surface	51 m ²
Type de logements	Appartement T3
Nombre de pièces	3 pièces / 2 Chambres
Etage	2ème étage



LOCATION

Rue Carnot, MAGNY EN VEXIN



DESCRIPTION

Prix		700,00 €
Surface	65 m ²	
Type de logements	Duplex T3	
Nombre de pièces	3 pièces / 2 Chambres	
Etage	RDC	