

CAHIER DE SESSION ATELIER FRANCILIEN 2014

ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE
1^{ER} SEPTEMBRE - 26 SEPTEMBRE 2014



Territorialiser la
transition énergétique,
écologique, urbaine et
rurale : le sud francilien
comme laboratoire

LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAITRISE D'OEUVRE URBAINE

Le Verger, rue de la Gare
BP 90047
95020 Cergy-Pontoise Cedex

contact@ateliers.org
www.ateliers.org

CLAIRE VIGÉ HÉLIE
directrice
claire.vigehelie@ateliers.org

LÉA MORFOISSE
directrice adjointe
lea.morfoisse@ateliers.org

Les Ateliers, association à but non lucratif créée en 1982 par les urbanistes de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, organise en France et à l'international des ateliers de production collective au service du projet territorial, permettant de porter un regard nouveau, varier les échelles, oublier les frontières administratives, revisiter les territoires.

Ces ateliers réunissent des étudiants ou professionnels de toutes nationalités sélectionnés avec une grande exigence, qui prennent part pendant plusieurs semaines à une réflexion en équipe au croisement de la planification et de l'architecture, en intégrant d'autres disciplines : géographie, économie, paysage, sociologie, art, ingénierie, environnement...

Au fil des ans, un réseau international s'est constitué autour des deux mille personnes qui ont déjà participé à l'un de nos ateliers :

professionnels, universitaires et décideurs en matière d'aménagement urbain.

La valeur ajoutée de ces ateliers réside d'une part dans la production d'analyses et d'idées originales, que la pression du quotidien et les rôles institutionnels ne permettent pas toujours de faire émerger, et d'autre part dans les rencontres et échanges informels des décideurs, acteurs et professionnels de l'urbain qui jalonnent le déroulement des ateliers.

NOS CONVICTIONS

La fabrique de la ville est par nature collective. Autant l'architecture ou un ouvrage d'art sont des objets qui font appel à une conception individualisée et personnelle, autant le travail sur la ville ne peut pas être attribué à une personnalité qui dominerait tous les aspects d'une

fabrique urbaine : celle-ci est par nature collective. La maîtrise d'oeuvre urbaine intègre dans une logique de laboratoire les différents métiers qui interviennent sur la ville et ses interfaces. Ainsi chaque atelier est un lieu de proposition libre, où l'émulation d'un travail collectif et bénévole permet de faire émerger des conceptions, des représentations et des projets innovants pour le devenir des espaces urbains en transition permanente.

Les Ateliers remercient l'ensemble des partenaires les ayant accompagné dans la réalisation de cette session.



CAHIER DE SESSION

ATELIER FRANCILIEN 2014

ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE
1^{ER} SEPTEMBRE - 26 SEPTEMBRE 2014

« Bienvenue dans un pays qui produit 4 fois trop de gaz à effet de serre. Et qui en parle beaucoup. » C'est par ces mots que 22 jeunes professionnels venant notamment d'Inde et d'Australie, de Chine et des Etats-Unis, ont été accueillis et organisés en équipe avec des participants français.

C'est vrai, nous avons déjà deux expressions pour parler du CO₂ : le « développement durable » et la « transition » ; ainsi que deux lois, bientôt trois et 250 décrets d'application. Nos écoles produisent des masters en développement durable, les entreprises les plus grandes communiquent sur leur responsabilité sociale et environnementale, les centres commerciaux regorgent de produits « peints en vert », les publicités automobiles vantent les grammes de CO₂ par km et les journaux débordent d'articles

sur la banquise. Pour autant, nos émissions nationales restent obstinément bloquées sur 550 millions de tonnes-équivalent CO₂ produites chaque année, 4 fois trop.

Peut-on faire mieux ? Tel est l'objet de cette session : s'emparer, le temps de l'atelier, de la transition à une échelle territoriale à la fois proche des décideurs de terrain, habitants, entreprises, élus et leurs services et suffisamment grande pour réduire nos émissions, mais aussi éco-produire et vivre dans un cadre de vie durable, respectant la biodiversité, dans la diversité de situations du plus grand nombre.

Et faire notre part ; car à l'échelle internationale, ce n'est pas mieux : nous avons franchi le cap des 400 ppm de CO₂, ce qui nous amène à l'irréversible au début 2030, et non pas 2050.

Territorialiser la transition énergétique, écologique, urbaine et rurale : le sud francilien comme laboratoire

Le choix s'est porté sur le Sud Francilien. Pourquoi ce territoire ? Parce qu'il est urbain et rural, à une échelle potentiellement efficace pour agir. Quel est-il ?

Ce territoire dit de « deuxième couronne », a été d'abord agricole avant de connaître une histoire urbaine intense au XX^{ème} siècle. Le développement des infrastructures, l'usage des énergies fossiles, tout autant que le développement de la métropole parisienne et la question du logement, expliquent cette croissance urbaine spectaculaire et protéiforme.

Aujourd'hui il est marqué par sa diversité des formes urbaines : des maisons en meulières des années 20 aux pavillons en passant par les grands ensembles... sans oublier les grandes zones d'activités ; le traverser, c'est voir l'histoire de

l'expansion parisienne tout autant que celle de l'architecture du XX^{ème} siècle. Il est aujourd'hui perçu comme une frontière, un espace de transition entre la zone urbaine de l'agglomération parisienne et les grands espaces agricoles, Plateau de la Beauce, du Gâtinais, qui le bordent.

Il est également marqué par la diversité de ses habitants, qui partagent cependant un certain nombre de caractéristiques communes quant à leur mode de vie.

De fait, ce territoire apparaît donc comme un exemple typique de ce qu'a été la croissance des grandes agglomérations urbaines au XX^{ème} siècle, cette « ville légère » décrite par Fin Geippel : marquée tout autant par une forte dépendance aux énergies fossiles que par des atouts forts pour organiser la transition : articulation entre des tissus urbains et des espaces

agricoles, densité des espaces naturels... L'alimentation, les éco matériaux, les éco énergies poussent à la campagne et sont consommés en ville.

Peut-on considérer, sous le prisme de la transition, que ce territoire est en attente de transformations ? Territoire métropolitain, caractéristique de la croissance urbaine du siècle dernier, la transition correspondra à un changement de son métabolisme.

Voilà le décor posé. Quant à l'intrigue de la pièce, il nous semble nécessaire de souligner plusieurs postulats qui nous ont guidé dans la préparation de cet atelier.

Premier point, bien qu'il s'agisse de dessiner l'avenir d'un territoire, nous avons voulu éviter tout approche prospective : il s'agit de se fonder sur les techniques, les modes de vie, les conditions d'aujourd'hui pour proposer un avenir autre. Nous avons privilégié, et fait privilégier, l'existant. Pour aller d'un point A à un point B, mieux vaut savoir d'où l'on part.

Deuxième point, l'un des objectifs à atteindre est d'accroître l'autonomie de ce territoire. L'une des difficultés auxquelles sont confrontées les équipes, et l'ensemble des citoyens, est d'articuler les différentes échelles territoriales : celle de la vie

quotidienne, trop réduite pour engager des politiques et des actions pouvant réellement peser dans la métropole, celle du sud francilien, l'équivalent d'une grande agglomération française, avec de la ville, de la forêt, des champs... et celle de l'agglomération parisienne, trop vaste pour impliquer les habitants ; proximité et capacité à évoluer vers un territoire de la courte distance apparaissent incontournables.

Troisième point, il s'agit d'un atelier de maîtrise d'œuvre urbaine, voué à émettre des propositions spatialisées, d'aménagement. Cependant, il ne s'agit pas d'élaborer un master plan censé résoudre tous les problèmes. D'où l'accent sur les habitants, les entreprises et les initiatives qu'ils portent sur ce territoire et qui peuvent changer son métabolisme. La transition est l'affaire de chacun et de l'action collective : l'articulation entre modes de vie, initiatives citoyennes et politiques publiques, ont été placées au centre de la réflexion.

Dernier point, a contrario de propositions évanescents, l'atelier a pour objet de faire surgir des propositions argumentées et dont l'impact puisse être quantifié. Point de passage obligé, car il s'agit comme

dans la vraie vie, de mesurer pour agir, quantifier pour agir à bon escient et réduire drastiquement nos émissions de CO2, dans le plaisir de vivre.

Enfin il est essentiel de rappeler l'immensité tant du territoire que des thématiques à aborder.

Dés lors, il serait vain d'essayer de tout traiter et, en quatre semaines, prétendre trouver une solution à tous les enjeux de ce territoire confronté à la transition. « Qui trop étreint mal embrasse ».

En suivant cet adage, les équipes ont été poussées à faire des choix, à prendre un angle d'attaque spécifique, à adopter des positions tranchées pour in fine pouvoir proposer des actions, une mise en mouvement. Plutôt que de crouler sous un diagnostic, complet mais tétanisant, nous leur avons demandé de privilégier la recherche de pistes, de chemins pouvant être parcourus : pour agir et mettre en mouvement ce territoire sur le chemin de la transition.

Et qui sait ? Semer aussi des graines à l'international.

Les pilotes
Baptiste DURAND
Benoit VERNIERE
Jean Michel VINCENT

SOMMAIRE

DÉROULEMENT DE L'ATELIER	7
LES PROPOSITIONS DES ÉQUIPES	25
Équipe A	27
Équipe B	41
Équipe C	55
Équipe D	69
TROMBINOSCOPE	84
MEMBRES DU JURY	92
L'ATELIER EN IMAGES	94

DÉROULEMENT DE L'ATELIER

LUNDI 1^{ER} SEPTEMBRE

GRANDS PROJETS ET ESPACES AGRICOLES

Pour cette première journée à la découverte du sud francilien, les participants ont été accueillis au CAUE 91. Après la présentation de l'équipe d'organisation, Claire Vigé Hélié, directrice des Ateliers, s'est attachée à décrire l'objectif de cette session, à savoir que « les Ateliers sont un catalyseur permettant, de créer un dialogue entre les acteurs locaux et de confronter différents points de vues sur les enjeux actuels du territoire. »

Ensuite, les pilotes, Baptiste Durand, architecte-urbaniste à l'AFTRP, Benoît Vernière ingénieur-urbaniste à SETEC et Jean-Michel Vincent ingénieur-urbaniste à la SNCF nous ont présenté les différentes thématiques de l'atelier.

Jean-Michel Vincent a interpellé les participants à travers la question suivante : « Dans un pays où les écoles, les universités, les villes, les administrations et la société dans son ensemble sont préoccupées d'être « vertes », pourquoi est-il nécessaire de réfléchir sur la transition? La réponse est simple, parler « vert » est facile. Ce que cet atelier vise à atteindre, c'est une vision réaliste mettant en œuvre des idées novatrices « vertes » sur un territoire. »

Benoît Vernière a présenté les 7 questions formulées lors du séminaire productif qui guideront les participants tout au long de leur travail.

Baptiste Durand a explicité les différents outils d'étude mis à disposition des participants, pouvant leur permettre d'effectuer un travail détaillé sur le site.

Puis, Valérie Kauffmann, directrice adjointe du CAUE 91, a énuméré les enjeux territoriaux présents en Essonne. Pour cela elle utilise l'image de la mosaïque,

dont les différents fragments peuvent être complémentaires. Ainsi, sur ce territoire, certains centres urbains denses cohabitent avec des centres villageois à seulement quelques rues d'écart.

Dans ce sens, Béatrice Julien-Labruyère, paysagiste au CAUE 91, s'est attachée à décrire le diagnostic établi par Le Guide du Paysage de l'Essonne. Ce dernier a été établi sur le constat que le département a longtemps été un lieu de passage et de flux, isolé de toutes préoccupations statistiques. Aujourd'hui, il s'agit d'un territoire porteur de projets innovants dans le domaine de l'emploi comme dans celui de la recherche.

Le groupe a ensuite entamé la visite urbaine de certains lieux clefs de la Communauté d'Agglomération des Lacs de l'Essonne (CALE). Le parcours a consisté à relier le quartier d'habitat social de la Grande Borne aux lacs de l'Essonne, avec des interventions de Valérie Kauffmann, Anne-Sophie Carnuccini, directrice de l'espace public à la CALE, Sophie Dubois (CALE), Sébastien Farandeu (CG91) et Luc Moneger (CO-BE Architecture et Paysage). Cette marche a permis d'illustrer la notion de mosaïque. A la Grande Borne, le groupe a arpenté un quartier d'habitat social faisant l'objet d'une lourde opération de « résidentialisation ». Puis en traversant l'autoroute le groupe a aperçu le tracé d'un aqueduc et a rejoint 15 minutes plus tard le centre historique du village de Grigny. La visite s'est terminée par la découverte d'un parc offrant une vue panoramique sur les lacs de l'Essonne.

De retour au domaine de Chamarande, lieu de résidence des participants pour une semaine, les participants ont visité l'exposition « Vivre(s) », développant

un regard critique et poétique sur le développement durable. Michel Blazy, un des deux artistes associé aux Ateliers pour cette session, a clôturé la visite par la présentation d'une de ses œuvres in situ. La journée s'est donc terminée par une réflexion ouverte sur le consumérisme et le processus de dégradation alimentaire.



MARDI 2 SEPTEMBRE

OUVERTURE OFFICIELLE DE L'ATELIER

La deuxième journée a débuté par une séance de présentation des projets personnels et professionnels des participants en présence de Maria Basile, membre du comité scientifique des Ateliers. Les sujets étaient très variés, traitant aussi bien, de l'agriculture rurale et urbaine, de la gestion de l'environnement, de la mobilité, des énergies, ou encore de la construction écologique. Empreints de plusieurs regards culturels, ces différents points de vue ont permis d'ouvrir le débat et de rentrer dans le vif du sujet portant sur la transition.

L'après-midi a débuté au Conseil Général de l'Essonne à Evry avec un discours de bienvenue, animé par Bertrand Warnier, fondateur et vice président de l'association des Ateliers. Guy Bonneau, vice président du Conseil Général de l'Essonne, Gilles Bouvelot, directeur de l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France, et Corinne Lamarque Directrice de l'aménagement à l'AFTRP, ont exprimé leur soutien et leur engagement dans la réflexion sur la transition énergétique et écologique du sud francilien.

Puis Anne Chobert, Laurence Caille et Véronique Perret, chargées de mission au conseil général du 91 nous a donné un aperçu général des chiffres clefs et des actions en cours sur le département. Ce territoire possède une biodiversité riche mais subit une forte pression sur ses espaces ouverts (espaces non urbanisés). Il est également éclaté et structuré par de « grandes plaques ». Se pose alors la question de l'autonomie des bassins de vie, permettant la mise en place d'une mobilité de proximité et l'émergence de circuits courts.

Par la suite Alain Bourdin, sociologue urbaniste, a explicité la question des modes de vie. Il met en évidence l'approche qualitative pour en comprendre les logiques, en développant l'idée que les modes de vie résistent aux changements (perceptible sur 30ans). Il faut ainsi les considérer comme un système de pratiques et de significations. Un mode de vie est un récit biographique. Son analyse fait également ressortir l'absence de données en Île de France sur les pratiques hors travail, alors que les modes de vie se déploient à plusieurs échelles : proximité, banal et extraordinaire.

Enfin Léna Bouzemberg, directrice des études à Attitudes Urbaines, a présenté un projet urbain tourné autour d'un nouveau périmètre regroupant les agglomérations d'Evry et de Sénart. Au centre des préoccupations, on trouve la notion de compétitivité du territoire du sud francilien par rapport au Grand Paris.



MERCREDI 3 SEPTEMBRE

DÉCOUVERTE DU CENTRE ESSONNE SEINE ORGE

Le troisième jour, les présentations des projets personnels des participants se sont poursuivies. Les débats ont encore une fois été riches d'échanges et de réflexions autour des thèmes de l'urbanisme durable, de la mobilité ou encore de la participation citoyenne.

Ensuite, les participants ont rejoint l'écosite de Vert Le Grand, afin de visiter l'usine de traitement et de recyclage des déchets de la SEMARDEL. Denis Mazodier, chargé de mission, nous a présenté son fonctionnement puis nous a guidé à la découverte du lieu. Cette visite, riche d'enseignement sur la seconde vie des nos produits quotidiens, n'a pas manqué d'éveiller les questions et les remarques des participants. Les problématiques de la sensibilisation au tri et la mise en place de circuits de recyclage plus efficaces ont été largement abordées.

Après le déjeuner, le groupe a été chaleureusement accueilli dans les locaux de l'Agence d'Urbanisme du Centre Essonne Seine Orge (AUDESO). Anne-Véronique Vernardet, sa directrice, nous a présenté le territoire d'intervention et les actions menées par l'agence. Cette rencontre a permis d'aborder le sud francilien sous le prisme des nombreux projets en cours et à venir.

L'équipe de l'Audeso a ensuite invité le groupe à une visite du centre ville d'Evry et a expliqué plus en détail le concept des « villes nouvelles ». Après avoir échangé sur le projet Génopole d'Evry, le groupe a visité l'éco-quartier des Docks de Ris inséré dans le tissu pavillonnaire de la vallée de l'Orge ; une opportunité pour replacer la question du logement au cœur des problématiques de la transition. Cette excursion a

été commentée par Anne-Véronique Vernardet, Elise Lopez, chef de projet de développement de la Communauté Urbaine d'Evry Centre Essonne, Nicolas Boursier, chef de projet Docks de Ris à AFTRP et Sophie Lao, Directrice générale adjointe en charge du développement urbain dans la ville de Ris.

De retour à Chamarande, les Artistes associés aux Ateliers, Anita Molinero et Michel Blazy, ont présenté leurs travaux aux participants. Dans une ambiance détendue et originale, les participants ont pu prendre du recul sur leurs premiers jours de conférence.



JEUDI 4 SEPTEMBRE

RENCONTRE AVEC LES ACTEURS LOCAUX

Cette journée était tournée autour de la question de l'agriculture et de l'évolution de ses pratiques dans le sud francilien. La première rencontre avec les acteurs locaux s'est déroulée à la Communauté d'Agglomération du Val d'Orge (CAVO). Les participants ont été accueillis par Olivier Quittard, en charge de la planification à la CAVO. Ce dernier nous a présenté le projet « Val Vert », qui consiste en la création d'un quartier multifonctionnel tournée autour de l'éco construction et des mobilités douces.

Puis Arnaud Trécour, directeur adjoint de la planification au CAVO, s'est attaché à décrire le projet urbain mis en place autour de l'aérodrome de Brétigny : « Base 217 ». Cette intervention (750ha) qui mêle urbanisation et développement agricole associée au projet « Val Vert », place le lieu dans une nouvelle dynamique écologique à l'échelle métropolitaine.

Marc Barra, écologiste à Natureparis, a ensuite présenté un aperçu critique d'une série de projets tournés autour de l'éco-matériau et de l'éco-construction. Il a également exposé l'effet positif des écosystèmes urbains, utilisés dans de bonnes conditions.

Après avoir quitté la CAVO, le groupe a parcouru en bus les sites de projets précédemment évoqués, « Val Vert » et « Base 217 ». Bertrand Liennard, représentant de la SAFER, a accompagné cette visite pour informer les participants des enjeux liés à l'agriculture. Puis le groupe a été reçu dans la ferme de Pierre Marcille, président de la SAFER et agriculteur. Ce dernier a décrit le fonctionnement de son exploitation céréalière et a mis en exergue les difficultés

rencontrées par les agriculteurs pour changer leurs techniques soumises aux flux d'une économie globalisée.

Le groupe a ensuite rencontré Michel Valois, représentant du Syndicat de l'Orge (SIVOA). Les participants ont ensuite rejoint la RN20, réseau majeur dans l'articulation du territoire et source de nombreux débats. Un arrêt a été marqué le long de la nationale afin de rencontrer Anne-Sophie Avezou, directrice du Syndicat mixte RN20. Les participants ont été sensibilisés aux procédures utilisées pour faire évoluer le statut de cette voie. Le but est de rendre la route plus praticable pour les piétons et d'organiser une desserte de proximité.

L'excursion s'est poursuivie à la découverte du Triangle vert, un périmètre d'expérimentation rassemblant plusieurs communes autour d'un équilibre entre agriculture et développement urbain. Le groupe a rencontré différents acteurs engagés dans le processus : Thierry Laverne, ancien président Triangle Vert; Patrick Prigent - Président de Potagers de Marcoussis, Sébastien Bouet - Directeur de la conserverie de Marcoussis, Marco Mascetti, agriculteur, François Ochs - brasseur à la brasserie de Marcoussis et Christel Stacchetti, chargée de mission au Triangle Vert. Les discussions avec les parties prenantes ont tourné autour de l'écologie et de la production, où les participants ont montré un grand intérêt dans les techniques de production et les décisions économiques prises par les interlocuteurs. La journée s'est close sur une "Eco-discussion" sur les bières produites localement à la brasserie de Marcoussis.



VENDREDI 5 SEPTEMBRE

PRINCIPAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES SUR LE TERRITOIRE

La journée du 5 a commencé par une série de conférences à l'EPA Sénart. Le directeur général de l'EPA Sénart Bruno Desprele et le secrétaire général Julien Custot ont présenté la Ville nouvelle, son fonctionnement institutionnel et économique ainsi que ses ambitions en termes de transition énergétique. Il s'agit d'un territoire qui regroupe 12 communes et qui a fondé son développement économique sur des grandes zones d'activité dédiées principalement à la logistique et au commerce. L'ambition de l'EPA Sénart est de proposer une offre de services importante et de densifier dans l'existant afin de minimiser l'impact du développement urbain.

Par la suite, Valentin Vrain, chef de projet à la CCI de l'Essonne nous détaillé les particularités économiques de l'Essonne. Ce qui s'en dégage, c'est un territoire marqué par le nombre de ses intercommunalités et par trois pôles de développement important : deux au nord et un au sud.

40 000 entreprises sont présentes en Essonne, dont beaucoup de grandes tailles (SAFRA, ACCORDS, DANONE...). On peut constater aussi la présence d'industries de pointe sur le Plateau de Saclay ainsi que la présence de grande école (Polytechnique, Supelec, télécom sud Paris tech).

Frédéric Cavan, directeur du développement économique et des activités de l'EPA Sénart, a explicité la question des zones logistiques dans le sud francilien, et en particulier autour de Sénart. C'est une activité fortement présente sur le territoire pour des raisons stratégiques et fonctionnelles (grande emprise foncière proche des réseaux), ni trop près, ni

trop loin du centre de Paris. Il se pose aujourd'hui la question de leur évolution dans la mesure où internet bouleverse nos rapports à la consommation. Les besoins actuels tendent vers la création de zones encore plus grandes (90 000m²) et automatisées. C'est un secteur qui tente de maintenir ses emplois et qui est fortement dépendant de l'économie globale.

Alice Sarrazin, chargée de mission économie circulaire chez Orée, nous a présenté le grand principe d'une économie raisonnée en accord avec les ressources du territoire. La grande idée est de rapprocher les écosystèmes industriels du fonctionnement quasi cyclique des écosystèmes naturels. A sa suite, Caroline Alazard, fondatrice d'Yway service, « les nouveaux modes de la consommation », nous a expliqué les grands principes de la mise en œuvre des nouveaux modes de consommation - une pratique qui privilégie de plus en plus l'usage plutôt que le produit et se tourne vers des enjeux collaboratifs.

La matinée s'est clôturée par une table ronde tournée autour de la thématique de l'éco-construction, regroupant Julien Custot, secrétaire général de l'EPA Sénart, Louise Vaisman, chef de projet prospective et transition à l'Arene Île-de-France et Christian Cardonnel, président de Cardonnel Ingénierie. Ce dernier nous a présenté un projet de logement « éco-construit » à Montreuil basé sur une méthode en 8 points. A sa suite Louise Vaisman a explicité les ressources en termes de matériaux de construction dont dispose l'Île-de-France, à savoir, le bois, la paille, le chanvre, le lin, la ouate de cellulose et le miscanthus. Le débat s'est ensuite axé sur la difficulté de mettre en place des

circuits de matériaux et le changement des pratiques de construction.

L'après midi s'est poursuivie par une visite en bus passant par la zone commerciale du Carré Sénart, puis avec un arrêt au Port d'Evry où nous avons rencontré Eric Fuchs, directeur de l'agence Seine Amont et Hervé Courte, co-gérant de la LFP Agro. Ces derniers nous ont présenté le fonctionnement du port et de la coopérative agricole qui exporte le blé d'Essonne partout dans le monde. La balade s'est terminée en passant près des Grands Moulins de Corbeil Essonne.



SAMEDI 6 SEPTEMBRE

EXCURSION AU PNR CHEVREUSE ET INITIATIVES CITOYENNES

Le groupe a rencontré deux urbanistes du PNR Chevreuse, dont le périmètre d'intervention représente 110 000 habitants. Cet outil constitue ainsi une force de frappe, dont l'outil principal est sa charte, qui contraint les PLU à s'aligner sur ses prescriptions. L'institution défend la notion que la nature peut fixer les limites du développement urbain.

Par la suite, le groupe s'est rendu à Magny-les-Hameaux, commune comprise dans l'agglomération de la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines. Les participants ont effectué un tour en vélo avec des habitants, membres actifs(ves) d'association : Laurence Renard, membre de SQYeT (Saint-Quentin en Yvelines en Transition), Charles Renard, co-président de SQYeT, Leigh Barret, animatrice transitionneuse de SQYeT, Christine Henriët, trésorière de SQYeT, Elodie Ripart, étudiante en urbanisme M2 (Lille), Alain Levot, maire honoraire de Magny-les-Hameaux et Raymond Besco, élu de Magny-les-Hameaux. Plusieurs initiatives citoyennes ont été présentées sur le territoire : Incroyable Comestible, reprise des entre-deux routiers par des plantations utiles et visite d'un potager associatif faisant partie de l'association des jardins de Cocagne.



FORMATION ET TRAVAIL EN EQUIPE

Après une semaine de conférences, de présentations et d'excursions, les participants avaient en main les outils et les informations leur permettant de « creuser » le sujet de la session. Le lundi, après une synthèse des visites de la semaine, les trois pilotes de l'atelier ont annoncé la formation des équipes, composées avec soin afin de former quatre groupes aux compétences également réparties.

Ensuite, l'assistante-pilote Lorraine Peynichou a présenté aux participants l'ensemble des cartes et études mises à leur disposition. Puis Jean-Michel Vincent, pilote de l'atelier, a exposé plusieurs de ses travaux sur la transition énergétique ainsi que l'outil d'aménagement durable @d. Ce logiciel permet d'établir un portrait du territoire à partir d'indicateurs chiffrés et comparables.

S'organisant en quatre équipes hétéroclites en termes de nationalités et de disciplines les 22 participants se sont réunis, désireux de créer leur propre vision du sud francilien et de contribuer aux réflexions sur son avenir.

Au cours des quinze jours qui ont suivis, les équipes ont développé quatre visions distinctes en mettant l'accent sur plusieurs aspects tels que l'eau, le patrimoine, l'agriculture, la fragmentation, etc... Après deux semaines de travail, deux forums d'échange, des rencontres avec les pilotes et des visites d'experts, les projets ont rapidement évolué

FORUM D'ÉCHANGE

Le forum d'échange est au cœur de la méthode de production collective des Ateliers. Partenaires locaux, aménageurs, membres des Ateliers, professeurs et invités sont tous réunis pour suivre les progrès des équipes et commenter leurs propositions. Les présentations de chaque équipe sont suivies d'échanges et de recommandations qui contribuent à enrichir les projets.

PREMIER FORUM D'ÉCHANGE

Le premier forum d'échanges a permis de découvrir des projets variés aux postures intellectuelles différentes.

L'équipe A a choisi de s'attaquer à la question de la fragmentation afin d'amorcer la transition énergétique du territoire. L'idée principale consiste en la création immédiate d'un réseau, reliant les initiatives existantes, suivi par la mise en place d'une méthodologie déconstruisant les manières actuelles de penser la transition.

L'équipe B a abordé la transition grâce à l'amélioration des modes de vie. Le projet se construit d'abord à l'échelle humaine pour se répercuter sur la structure générale du territoire. Les premières pistes de réflexion s'axent autour du commerce local, de l'optimisation et de la connexion des parcours doux, de la réduction de la précarité énergétique et de l'intégration de l'environnement urbain dans les écosystèmes naturels.

L'équipe C a pris le parti de questionner la transition du sud francilien par le biais

de ses « espaces ouverts ». C'est à dire considérer la métropole par le négatif de ses pleins pour penser son développement futur. Soit aller à l'encontre du mitage actuel des terres agricole pour promouvoir les atouts, paysagers, économiques et sociales de l'interface rurale-urbain. Pour ce faire, un nouveau réseau de mode doux est proposé assimilable à un nouveau type d'espace public.

L'équipe D a travaillé sur l'organisation du système urbain en place, grâce à un « manifeste », à la fois critique et idéologique. En réponse, l'équipe propose un moyen de rééquilibrer le modèle fonctionnel existant, ce qui passe par l'arrêt de la construction de zones commerciales et la réinjection nouvelle fonction dans le tissu urbain. Ce nouveau modèle caractérise le passage de la compétitivité à la complémentarité des territoires.

SECOND FORUM D'ÉCHANGE

Au cours du deuxième forum d'échange, les équipes ont présenté leurs travaux en cours, afin de prendre l'opinion d'une assemblée de professionnels enthousiaste. Les conseils et discussions ont permis aux participants d'approfondir et parfois réorienter leurs approches.





LA CONTRIBUTION DES ARTISTES

LEUR RÔLE

L'atelier reçoit chaque année le soutien de la Direction Régionale des Affaires Culturelles pour permettre l'implication dans l'atelier de deux artistes. Les Ateliers et la DRAC partagent en effet la conviction qu'aux côtés des architectes, urbanistes, géographes, planificateurs et économistes, l'artiste a à jouer un rôle nécessaire par son aptitude à réinterroger, à l'aide d'outils conceptuels et technologiques les plus divers, les conditions urbaines – sociales,

historiques – de l'usage d'un territoire donné, tenant sa spécificité de l'impérative indépendance qui le caractérise, liberté qu'il exprime dans le choix de son mode d'intervention. Ainsi chaque année, grâce à ce partenariat avec la DRAC Ile de France, les Ateliers, sollicitent la contribution de deux artistes à la dynamique d'échanges et de propositions autour de la problématique étudiée. Pour cette année 2014, les deux artistes choisis sont Molinero Anitta et Blazy Michel.

Au sein de l'atelier, l'Artiste apporte son regard singulier et son approche personnelle du sujet traité. Il est un élément extérieur essentiel pour faire prendre conscience aux participants de différentes origines disciplinaires et culturelles, qu'un créateur peut prendre à bras le corps un sujet qui n'est pas nécessairement dans son domaine de compétence.



ANITA MOLINERO

France - Artiste

« Anita Molinero emploie de manière déguisé le « junk » comme la matière première de ses sculptures, les exposant dangereusement au fait qu'ils passent inaperçus en tant qu'œuvre d'art tant leur statut de déchets est difficile oublier. Anita Molinero, nous présente sans compromis, des objets fait de plastique et de mousse de polystyrène, des récipients abandonnés et des sacs poubelles. Ce sont littéralement des sculptures abandonnées, prises dans un état de faiblesse, comme les personnages d'une pièce de Beckett rongé en permanence désolation et solitude et pourtant profondément humaines dans leur posture figée, conscientes de leur abandon. » Extrait de Yves Michaud - 1998



MICHEL BLAZY

France - Artiste

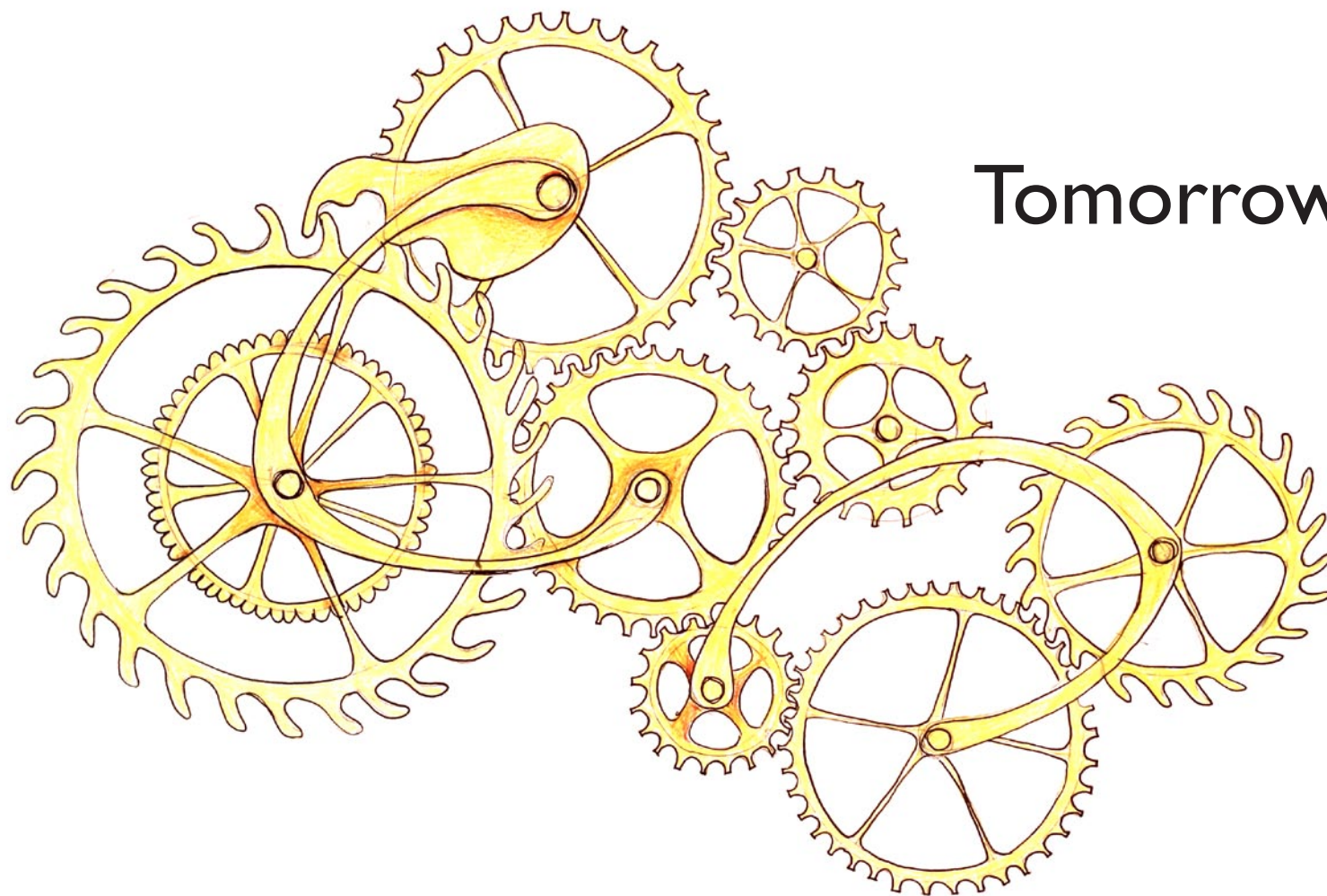
Michel Blazy travaille uniquement avec des objets de la vie quotidienne pour explorer les aspects physiques et banals de notre existence – le temps, l'espace et le corps. Il s'attache à créer des espaces multi-sensoriels et évolutifs ainsi que des sculptures témoignant de l'incertitude notre condition : les insectes qui créent des conglomérats sur ses pièces, sont comme les visiteurs qui se déplacent sur et dans ses œuvres créant accidentellement des histoires et posant des questions. Il confronte son public à la fragilité de la conservation de la vie, afin de le forcer à voir, les processus naturels qui nous entourent, le passage du temps.



LES PROPOSITIONS DES ÉQUIPES



ANNA ZETKULIC - MARION LOUBIERE - B.K SWASTIK - OLESYA SYOMINA - LÉA SCHAFFROTH TAO - JULIEN DE LEIRIS

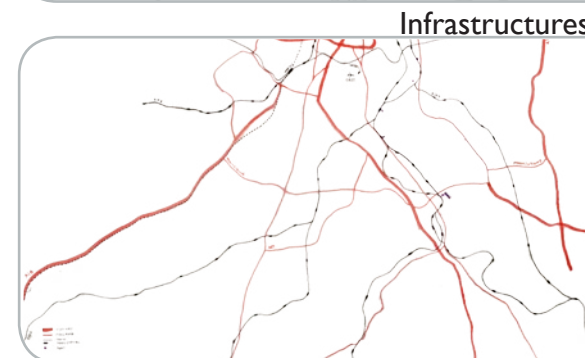
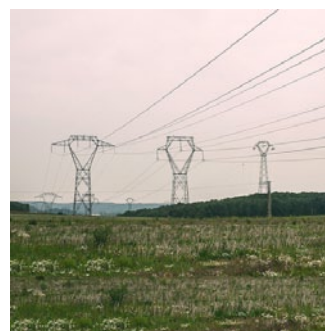
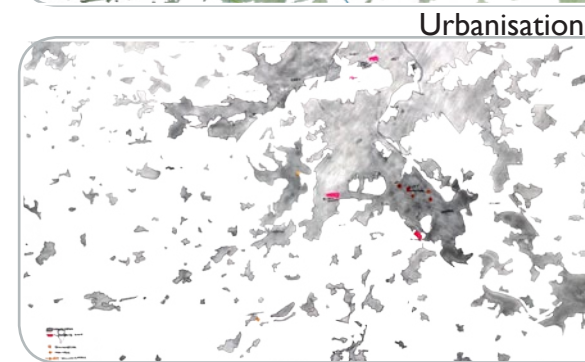
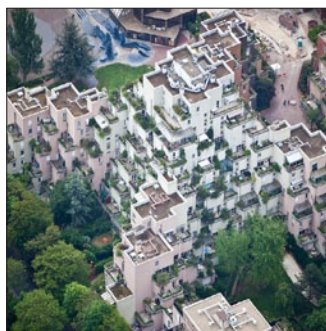
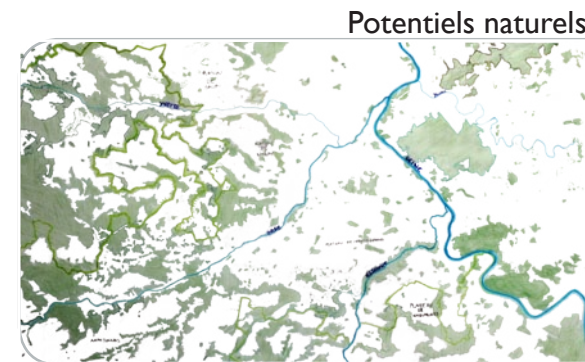
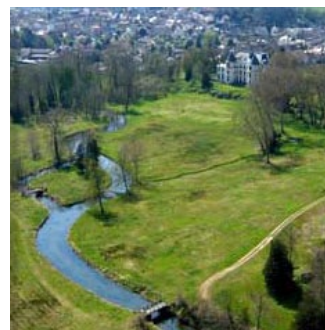


Tomorrow Morning

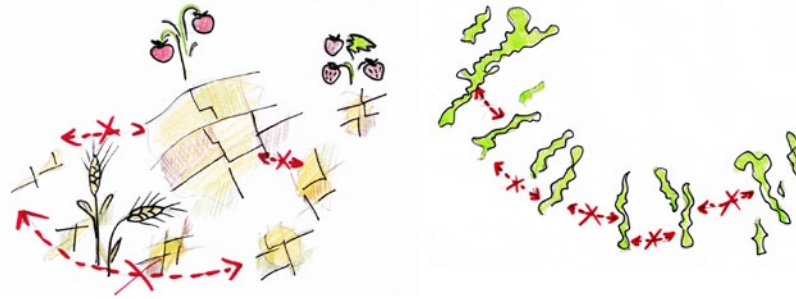
CONTEXTE

UN TERRITOIRE RICHE DE NOMBREUX POTENTIELS

Le sud-francilien est un territoire riche, au patrimoine agricole, naturel, architectural et culturel de qualité. Durant les visites réalisées lors de la première semaine de l'atelier, nous avons été frappés par les potentiels présents et peu mis en valeur. Toutefois le dynamisme de cette région transparait à travers les nombreux projets locaux qui s'y développent. Dès lors, quels sont les problèmes auxquels ce territoire est confronté? Avec tous ces potentiels, pourquoi la transition n'opère-t-elle pas plus rapidement?



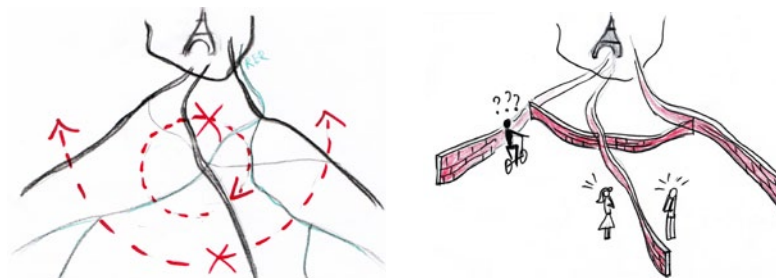
Les potentiels du Sud francilien sont isolés, sur un territoire fragmenté. Espaces urbanisés, forêts et zones agricoles apparaissent comme des poches peu connectées les unes aux autres. Le patrimoine culturel et naturel, ainsi que certaines initiatives et projets innovants sont trop enclavés et peu visibles sur le territoire.



L'étalement de la ville s'effectue du nord vers les territoires agricoles et naturels du sud. Ces espaces précieux mais fragiles font face à cette urbanisation consommatrice d'espace.



Les infrastructures de transport convergent pour la plupart vers Paris avec peu de connexions transversales. En outre, elles sont souvent difficiles à franchir, divisant d'autant plus ce territoire.



Cette fragmentation entraîne une consommation excessive des ressources. Elle impacte la qualité de vie de ses habitants en augmentant les temps de déplacements, ou en accentuant la ségrégation sociale et les inégalités spatiales.



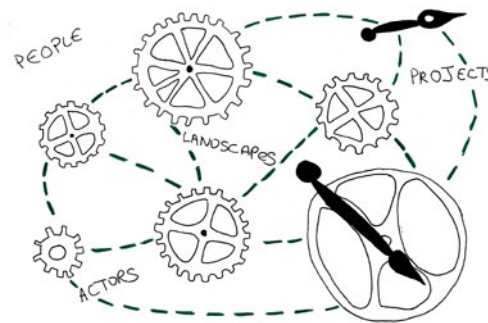
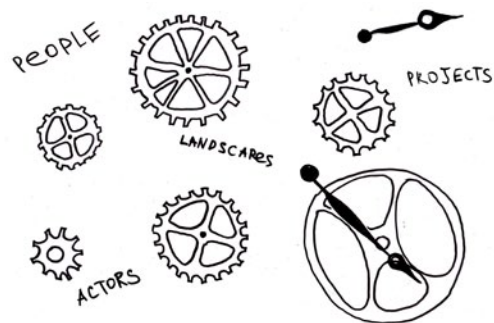
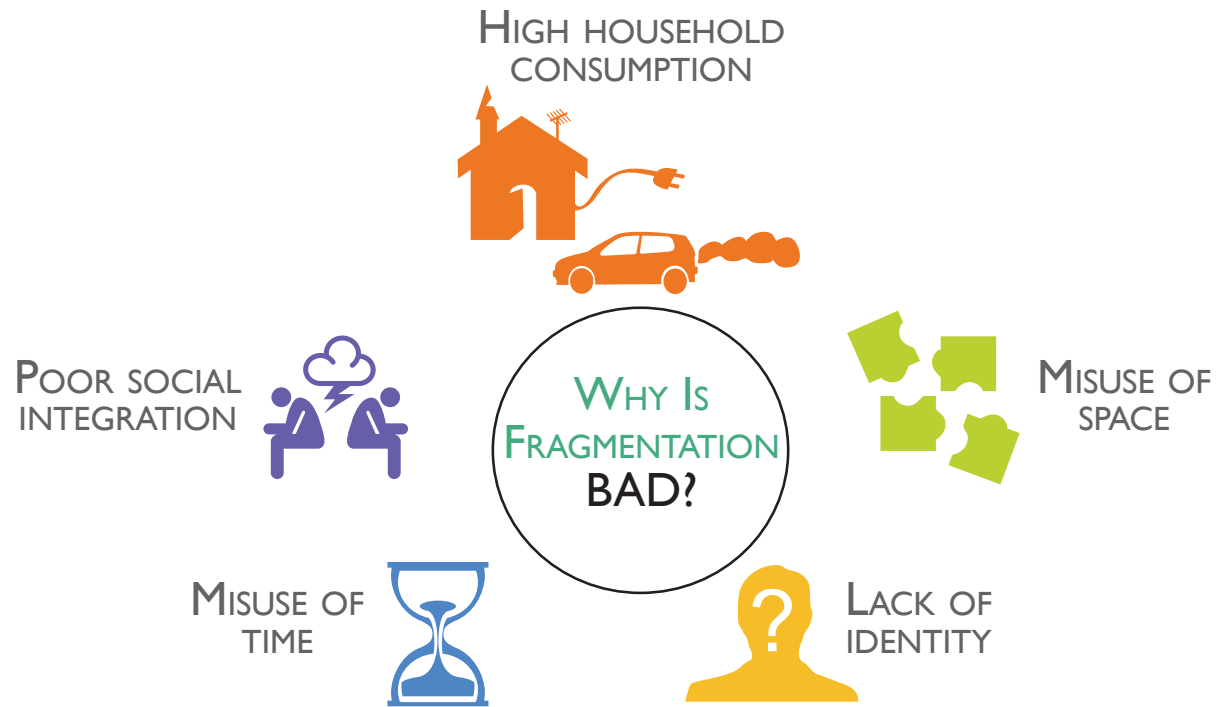
Les initiatives locales existent sur ce territoire, mais elles semblent isolées.

STRATÉGIE

COMMENT S'ATTAQUER À LA FRAGMENTATION?

Les aménagements des dernières décennies ont montré leurs limites. De plus, l'aménagement du territoire à l'échelle du sud francilien s'avère actuellement complexe vu le contexte de réforme territoriale et de crise économique. Pour agir dès demain, nous choisissons de connecter les initiatives d'habitants et d'associations locales existantes pour valoriser et révéler les potentiels du Sud francilien, et catalyser ainsi la transition écologique et énergétique du territoire. Notre stratégie ne cherche donc pas à créer de nouveaux projets mais bien à relier ceux existants.

Pour guider notre démarche, nous avons choisi le symbole de l'horloge. Petits et grands rouages sont en effet indispensables et complémentaires au fonctionnement de son mécanisme. Il en est de même sur le Sud francilien: projets, acteurs et territoires doivent être connectés puis assemblés pour interagir efficacement. De plus, la transition étant un processus qui prend du temps, le symbole de la montre semble pertinent.



How to Begin?

PARTIR DES POTENTIELS EXISTANTS



La transition n'attend pas : nous proposons donc une démarche qui peut être initiée dès demain, avec peu de moyens.

Ce phasage représente la mise en place de notre stratégie. Cette chronologie commence à heure 0 par l'identification d'initiatives existantes. Ensuite, communiquer sur ces initiatives permettra d'attirer et de fédérer des acteurs locaux. Ces derniers seront ainsi moteurs pour entreprendre des actions collectives, support de la mise en place de projets innovants sur le territoire. A minuit, un nouveau tour de cadran commence avec un réseau d'acteurs et de projets qui s'agrandit et s'intensifie.



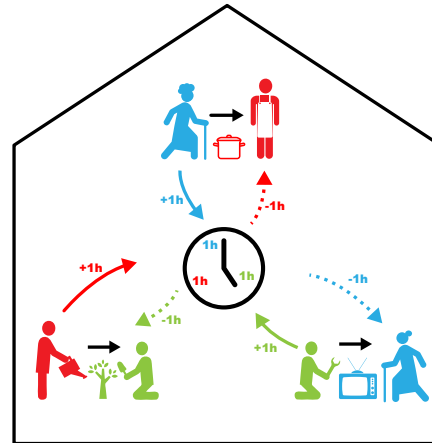
INITIATIVES

COMMENT UTILISER LE COLLABORATIF?

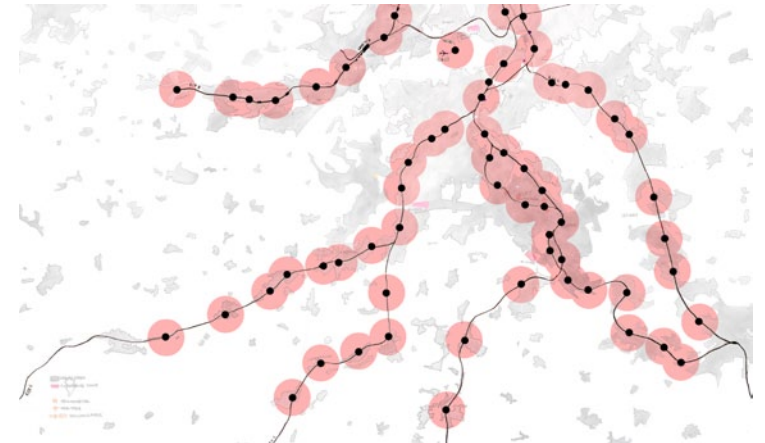
Sur le territoire du Sud francilien, de fortes initiatives sont portées par des groupes d'acteurs. Ces initiatives fonctionnent grâce à des échanges de biens et de services entre habitants ou grâce à la création de collectifs locaux et d'associations.

De plus, de nombreux projets fondés sur le partage et l'entraide permettent de mutualiser ou d'échanger des biens, des services, de partager des expériences. Toutes ces actions mettent en valeur et en relation le territoire et ses habitants. Ces liens doivent engendrer des économies et réduire les émissions de CO2. Il s'agit par exemple de l'habitat groupé pour le logement, des tiers lieux pour le travail, des échanges de services...

Nous avons décidé de développer l'une de ces initiatives expérimentée à Madrid : il s'agit de la Banque du Temps. Ce projet est facilement applicable sur le territoire.



Concept

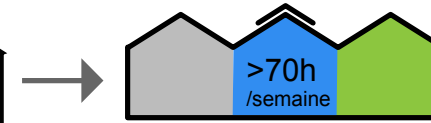
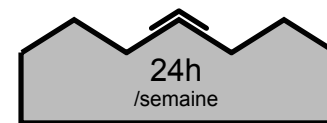
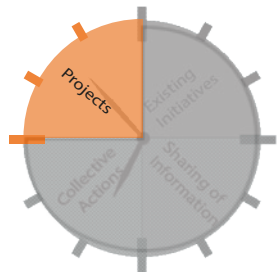


Lieux d'implantation sur le territoire : gares



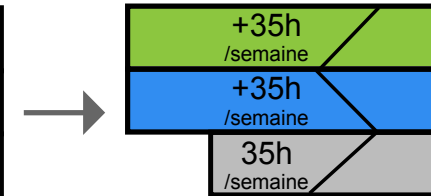
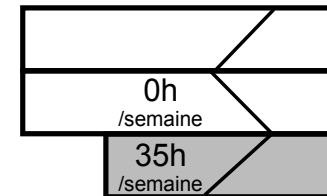
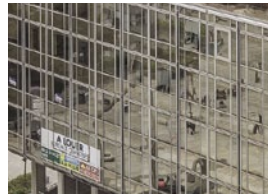
Habitat groupé

Tiers lieu



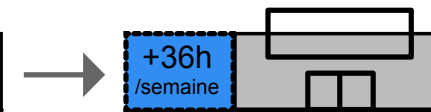
occupation x3

EX: Marché de St Genevieve des Bois



occupation x3

EX: Immeuble bureau Evry

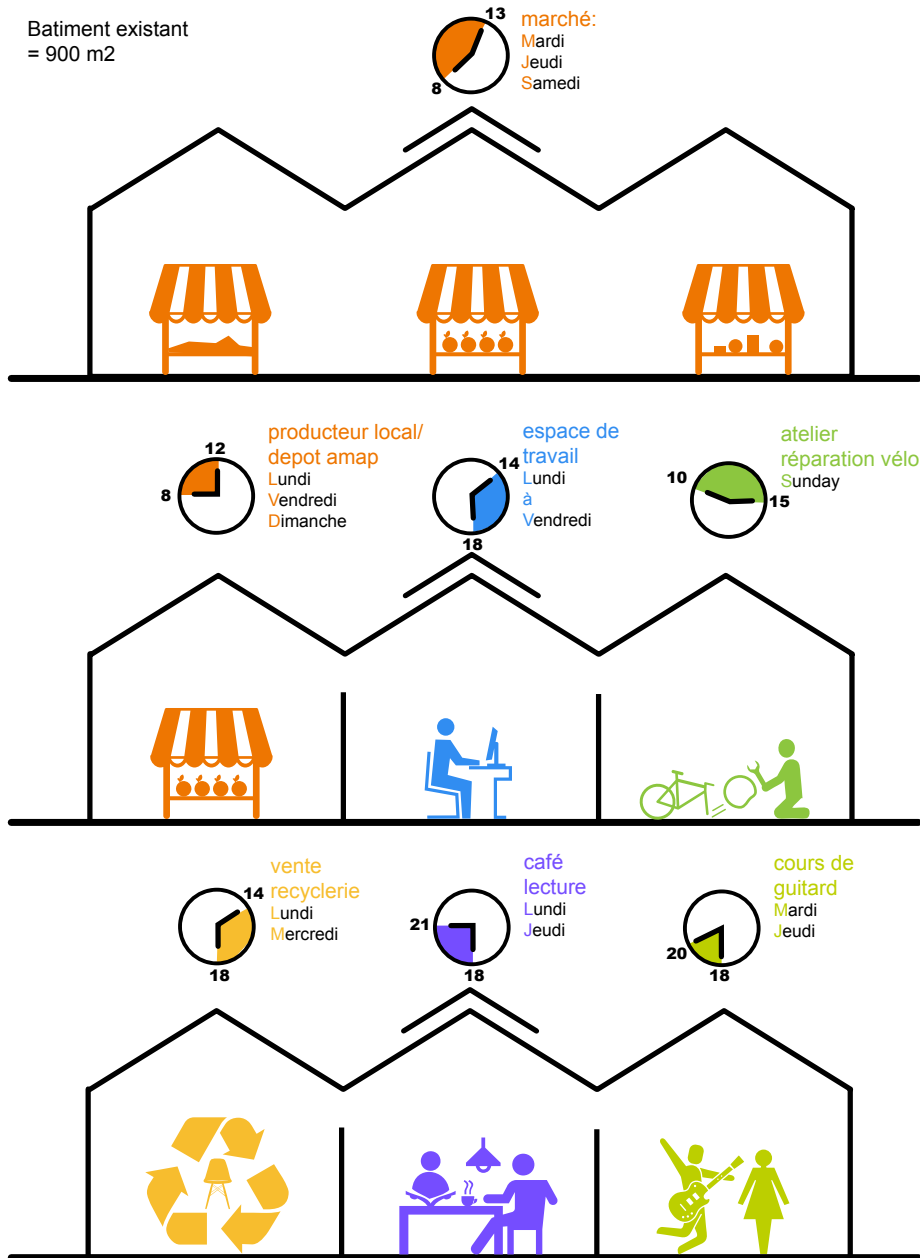


occupation x2

EX: Gare de Chamarande

Densification d'espaces sous-exploités

Batiment existant
= 900 m2



Fonctionnement de la banque du temps

Une banque du temps repose sur un système d'échange de services et compétences non monétarisés entre personnes. La valeur d'échange est le temps. Par exemple, une personne X réparant l'ordinateur de l'individu Y, gratuitement, pendant deux heures pourra en échange profiter d'un autre service pendant deux heures. Ce service pourra être prodigué par un autre membre ou groupe de la Banque du Temps.

Pour limiter les dépenses, nous suggérons de mobiliser des espaces existants sous exploités : par exemple une halle de marché ou une école durant les heures creuses. Les activités de la Banque du Temps s'adaptent aux disponibilités des membres et de l'espace mobilisé.

De plus nous proposons d'installer les banques du temps dans des espaces à proximité de nœuds de transports pour optimiser les déplacements quotidiens.

Ces projets valorisent le bâti existant et les compétences des habitants tout en diminuant les émissions de CO2 (exemples : réparation et recyclage d'objets, point de vente AMAP, garderie, cours de langues, de cuisine, courses, espace de travail et accès internet...). Les exemples choisis se distinguent par le type de centre urbain et de bâtiments investis.



Demain: le marché de St-Genevieve

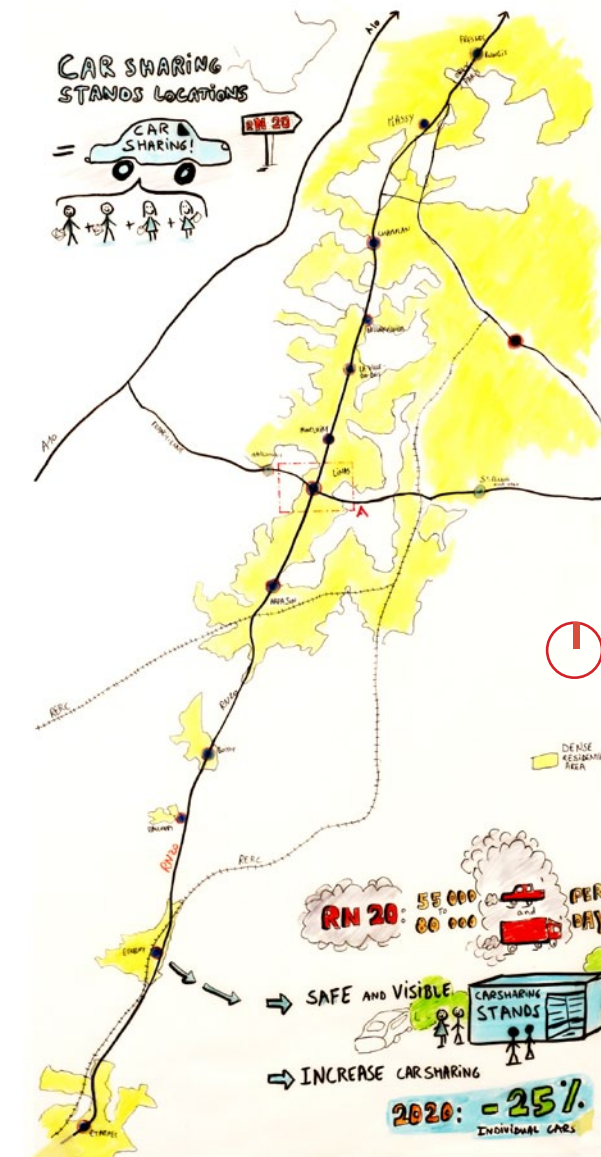
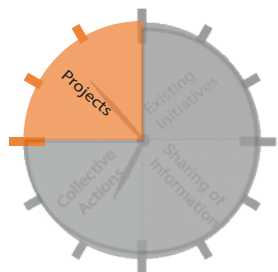
INITIATIVES

COMMENT REVALORISER LA MOBILITE?

Le Sud francilien est particulièrement bien équipé en infrastructures de transport : routes, autoroutes, et chemins de fer marquent fortement le paysage et les usages du territoire. Certaines voies, à l'instar de la RN20 ou de la francilienne sont parmi les plus fréquentées du pays et constituent aujourd'hui des «égouts à voitures». Ces voies bien que nécessaires à la vie du territoire et de ses habitants, sont sources de pollutions (CO2, nuisances sonores, nuisances visuelles), de danger (vitesse excessive) et de fragmentation. Le trafic excessif provoquant de nouveaux bouchons, les temps de déplacements sont donc également impactés.

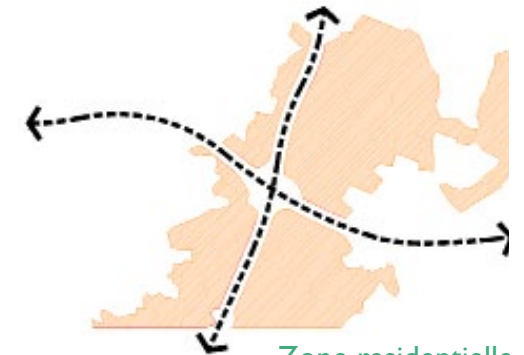
Face à ces multiples effets négatifs, il faut améliorer les connexions existantes : piétonnes, cyclables et routières. Des projets et des événements tels que «Journée sans voiture», «Tous à vélo», des animations ludiques et pédagogiques peuvent être imaginés pour raisonner et diminuer l'utilisation de la voiture. Il s'agit d'une part de favoriser les déplacements à pieds et à vélo pour les courtes distances. D'autre part, l'utilisation des transports en commun ou le covoiturage pour les longs trajets doit être encouragée.

Les transports en commun exigent de forts investissements et des délais importants. Nous proposons de soutenir le covoiturage. Cette pratique peu coûteuse et applicable dès demain, est un levier pertinent pour fluidifier le trafic et réduire les émissions de CO2. De plus, le covoiturage a un intérêt social et économique évident pour les usagers. C'est pourquoi, nous avons décidé de développer cette initiative plus en détails sur la RN20, axe saturé, emprunté par plus de 55000 véhicules par jour.

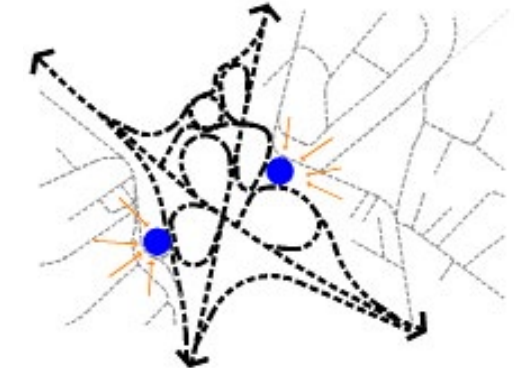


Strategie

L'intérêt de ce projet est clair : diviser le nombre de voitures et les émissions de CO2 par trois facilement et rapidement, diminuer le temps de parcours des usagers et améliorer la sécurité. Ces objectifs sont réalisables avec peu de dépenses et en utilisant les espaces non utilisés à proximité de la RN20.



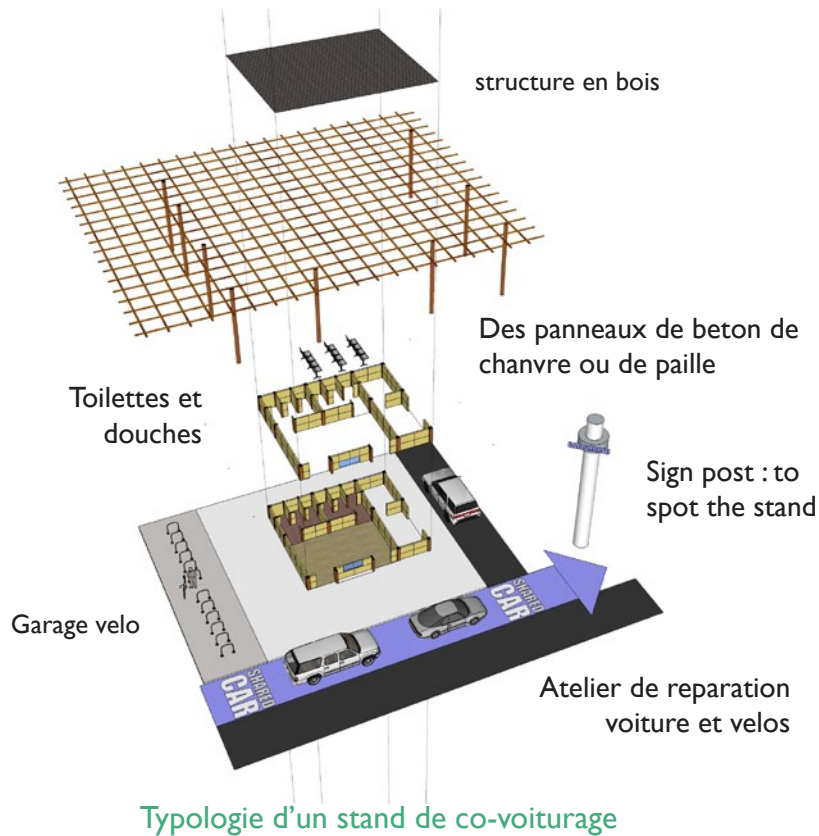
Zone résidentielle



Connecter routes secondaires et RN20



Localisations des stands



RN20 AUJOURD'HUI
CO₂ emission / an : 420 000 T^{eqco2}/an

RN20 DEMAIN
Grace au co-voiturage réduction de $(420000/3) = 140\ 000$ T^{eqco2}/an

Et sa mise en place sur 3 autres axes majeurs : A10, A6 & Francilienne permettrait d'économiser 400 000 T^{eqco2}/an (approx)



Voies prioritaires

Des voies prioritaires pour les covoitureurs sont installées sur la RN20, encourageant cette pratique. Ainsi, il n'est pas nécessaire de créer des 2x3 voies onéreuses.

Stands de covoiturage

Des stands de covoiturage, facilement identifiables, sont installés à des croisements très fréquentés de la RN20. Proches de zones résidentielles denses, ils sont accessibles aux riverains à pied et à vélo. Ces stands seront ainsi des espaces de sociabilité entre usagers. Rapidement, ils deviendront des équipements publics connus de tous.

Événements

Des événements de sensibilisation seront proposés à l'emplacement des différents stands de covoiturage. Des animations permettent aux futurs covoitureurs de se rencontrer, d'échanger plannings et coordonnées.

Cette initiative, illustrée dans le cadre de notre projet sur la RN20, est transposable sur les axes routiers du Sud francilien comme l'A6, l'A10 ou la francilienne.



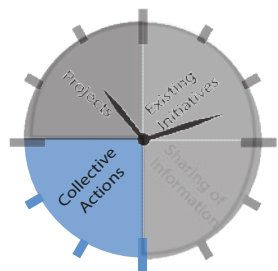
INITIATIVES

COMMENT SUCCITER L'INTERET COLLECTIF?

Les animations et événements, prenant place dans l'espace public, nous paraissent comme un levier essentiel pour communiquer sur les initiatives existantes et les projets afin de :

- Donner de la visibilité aux projets
- Interpeler et sensibiliser les habitants et acteurs locaux
- Rassembler dans une atmosphère conviviale
- Initier des échanges et des débats

Nous pensons que ces événements sont réalisables pour chaque type de projet évoqué (Banque du Temps, covoiturage, festivals, etc.), à chaque étape des projets (contacter et rassembler des porteurs de projets, communiquer sur le projet et ses résultats) et à toutes les échelles (quartiers, villes, départements).





Come enjoy the transition
with food, ideas, music and activities

Sept 27-28th
BA217 Brétigny

for more info: www.tomorrowmorning.org



Dans cette logique, nous proposons d'organiser un événement majeur et festif ayant lieu chaque année au cœur du territoire, par exemple sur la base aérienne BA217 (où un projet événementiel et d'aménagement est actuellement à l'étude). Cet événement est l'occasion pour les acteurs de la transition de se rencontrer : habitants, associations, entrepreneurs, élus locaux, professionnels, etc ... De plus, les habitants, petits et grands, sont conviés à ce rendez-vous : à travers des activités pédagogiques et ludiques, ils pourront en apprendre plus sur la transition tout en s'amusant. Bien entendu, les productions locales seront à l'honneur.

LA BOITE A OUTILS

QUELS SUPPORTS POUR ECHANGER INFORMATIONS ET EXPERIENCES?

Notre démarche consiste à mettre en valeur les projets existants et à faciliter l'émergence d'initiatives locales et collectives nouvelles. Pour cela, nous proposons un panel d'outils dont pourront s'emparer les acteurs de la transition. Ces outils permettent non seulement d'informer, mais aussi d'échanger des connaissances et compétences, et apparaissent comme des "lieux" d'émergence de projets. De plus, ils créent ou améliorent les connections entre les projets dispersés sur le territoire.

Parmi ces outils, certains sont virtuels: site internet, applications smart phones, fascicules, médias locaux, cartes interactives, festivals, etc.

D'autres sont physiques comme des cafés rencontre, des forums, des ateliers participatifs urbains, etc.

La réalisation d'animations ou d'actions telles que des journées de sensibilisation et de mutualisation de biens et de services permettra de sensibiliser et d'impliquer les habitants dans une démarche de transition.

Tous ces outils d'échelles et de portées différentes, doivent être combinés judicieusement selon le mécanisme de la montre pour être efficaces.

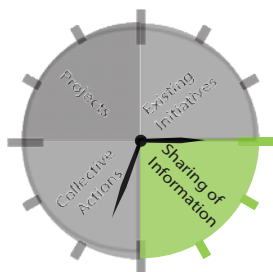
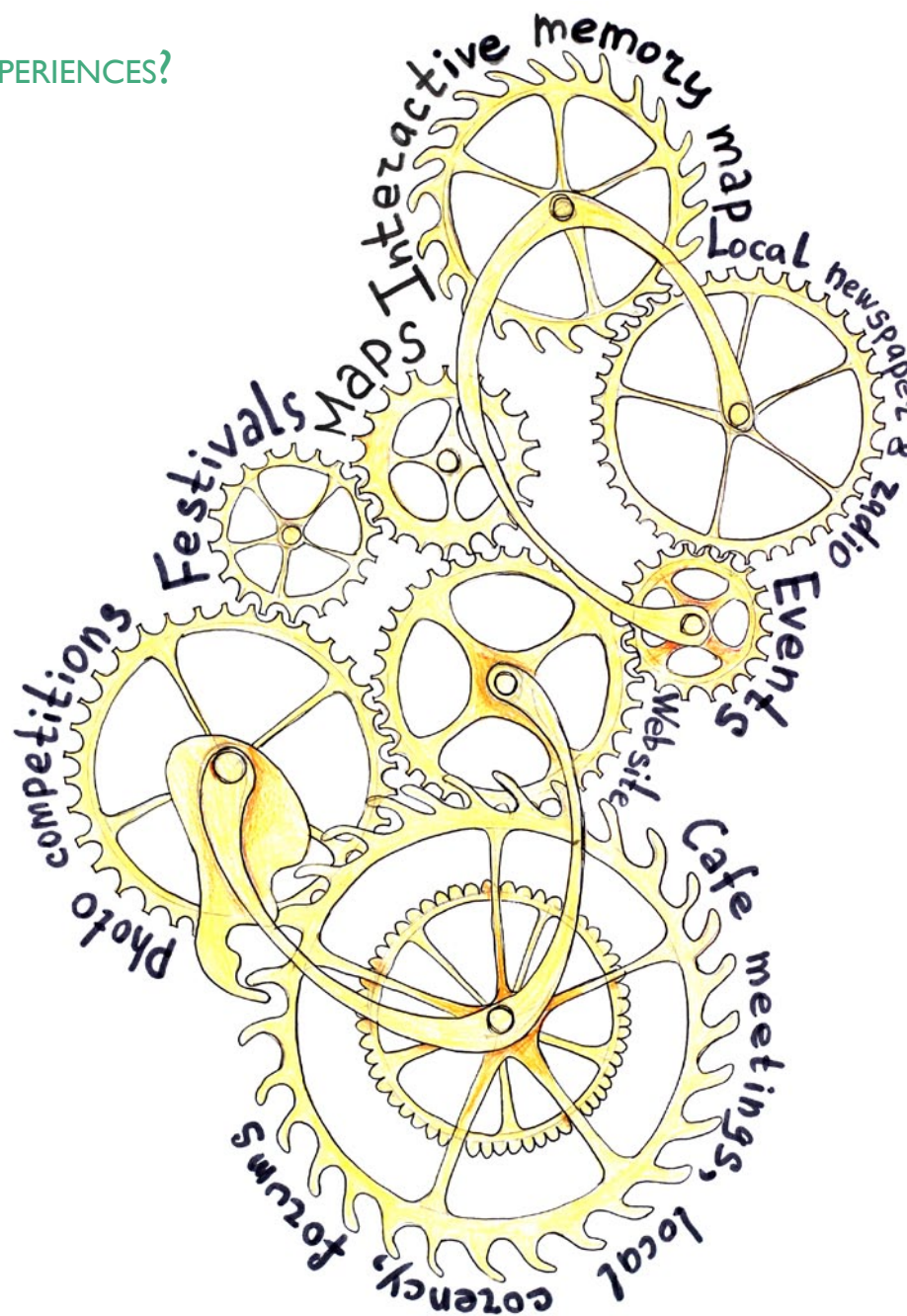


Schéma du système d'acteurs

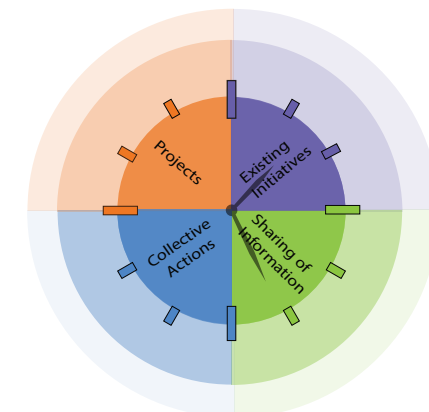
Ex: co-voiturage



Bien que notre démarche semble essentiellement bottom up, il nous semble important que les pouvoirs publics soutiennent la mise en place de ces initiatives. Les bonnes pratiques pourront ainsi être encouragées et éventuellement reproduites dans d'autres territoires (transferts de politiques publiques). L'avancée de la démarche repose sur un échange entre petits et grands rouages.

La transition est trop souvent abordée sous un angle et échelle déshumanisés, ce qui la rend inaccessible. Les chiffres et les statistiques ont tendance à décourager, à masquer le sens de la période que nous vivons : une période où les idées et les efforts de tous doivent s'unir pour changer nos modes de vie, et ce dans le plaisir de vivre. C'est pourquoi, alors que les politiques environnementales peinent à fonctionner, il nous a semblé crucial de redonner à cette transition une échelle humaine et locale, à la mesure de nos capacités. Si les injonctions gouvernementales et scientifiques ne touchent pas les individus, évoquer aux habitants d'un territoire leur quotidien, leurs difficultés et leurs plaisirs est à notre sens le meilleur moyen de les toucher et de les impliquer.

Ainsi que l'écrit Yona Friedman, « les mouvements marginaux d'aujourd'hui représentent peut-être les solutions du futur » (Utopies réalisables, 1974). La transition, utopique pour beaucoup, devient alors réalisable dès demain matin.

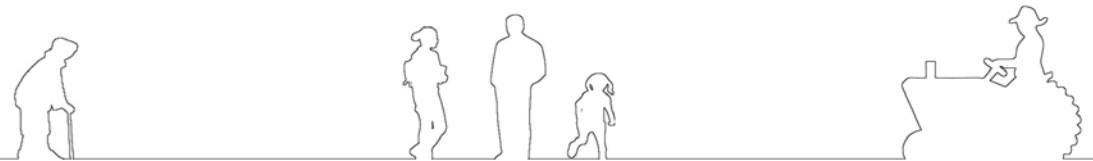




VINCENT MORACCHINI - LOUISE FRANÇOIS - CÉLINE CHARREL - GARGY ROY - LAURA KWIATKOWSKI - TESSA SARE

THE HUMAN SCALE TRANSITION

LA TRANSITION COMME VECTEUR D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE



LE SUD FRANCILIEN, DÉCONNECTÉ DE SON TERRITOIRE

INTRODUCTION

Le Sud Francilien, de l'A86 aux grands espaces des parcs naturels, fait office d'interface entre la métropole dense fortement influencée par la capitale et les grands espaces paysagers et agricoles ouverts.

Trois grands enjeux ressortent sur ce territoire :

Comment réduire la fragmentation du territoire ?

Comment réintégrer les cours d'eau et les espaces naturels aujourd'hui cachés ?

Comment réinclure les habitants dans la société afin d'éviter la ségrégation ?



Un territoire morcellé par les infrastructures.

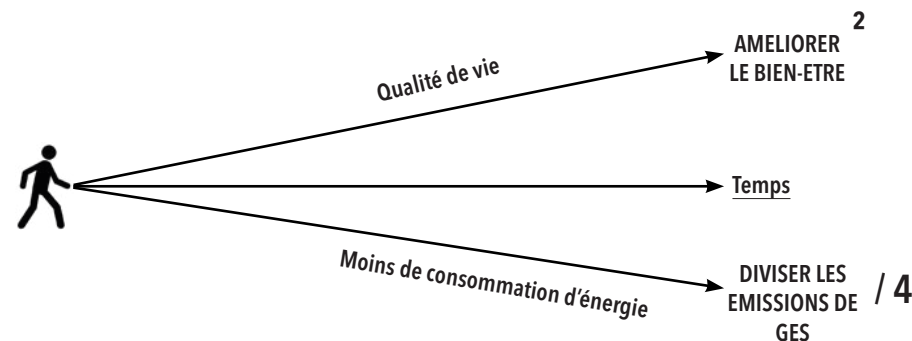


Déconnexion entre la nature et l'urbanisation.

LA TRANSITION, UNE OPPORTUNITÉ POUR AUGMENTER LA QUALITÉ DE VIE

La transition est aujourd'hui perçue par un grand nombre comme une régression du confort actuel. Notre philosophie est de montrer qu'il est justement possible d'augmenter la qualité de vie tout en consommant moins d'énergies et de ressources, tout en répondant aux enjeux de ce vaste territoire.

"**L'échelle humaine**" est l'entrée par laquelle on pourra répondre aux enjeux de la transition tout en augmentant la qualité de vie dans le sud francilien.



"Les habitants ne doivent plus se conformer aux solutions des aménageurs, mais c'est à ceux-ci de s'adapter aux échelles humaines."

LES ÉCHELLES HUMAINES, COMME APPROCHE DU TERRITOIRE.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE

La qualité de vie des habitants du sud francilien est menacée par l'augmentation du coût des énergies, le manque d'interactions sociales, la détérioration de la qualité de l'air et de l'eau, l'augmentation du niveau sonore des villes, la perte de temps dans les transports, le manque d'espaces naturels... En effet, aujourd'hui les villes sont construites autour de la voiture, la végétation est éliminée ou contrôlée et les infrastructures routières segmentent le territoire.

Face à ce constat nous avons choisi de remettre la qualité de vie comme condition principale à la "transition".

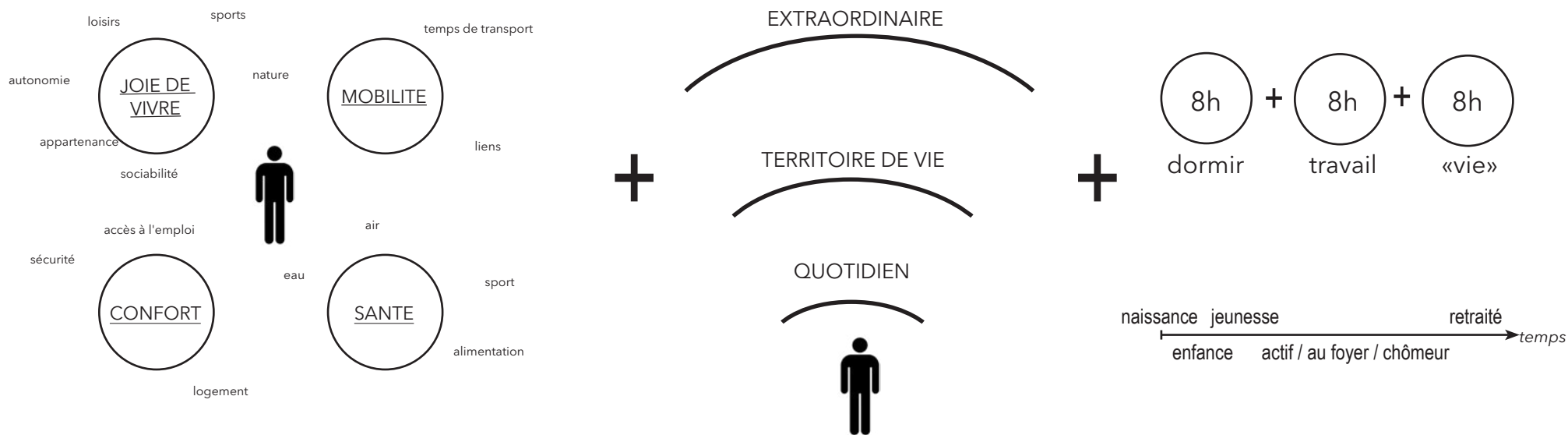
L'ÉCHELLE SPATIALE

Les échelles spatiales des modes de vies des habitants du Sud Francilien dépassent les simples échelles administratives, elles sont diffuses. Trois échelles spatiales liées au temps sont à prendre en compte :

- ▶ Lieux de la **proximité** pour des déplacements quotidiens, telles que la boulangerie, la pharmacie,...
- ▶ Lieux du **territoire de vie** pour des déplacements hebdomadaires, telle que la zone commerciale de la Croix Blanche.
- ▶ Lieux d'**attractivités**, pour des déplacements extraordinaires, telle que la forêt de Sénart.

L'ÉCHELLE GÉNÉRATIONNELLE

L'échelle générationnelle doit être prise en compte pour adapter le territoire à tous. Les enfants, les jeunes, les adultes et les retraités ont des besoins différents. L'aménagement du territoire doit répondre aux contraintes et aux besoins de tous. La ville, généralement conçue pour les "actifs", doit être repensée afin de ralentir son rythme de vie. Le territoire doit être accessible, sécurisé, attractif et permettre des connexions entre les générations.




3 RÉCITS POUR ILLUSTRER LES MODES DE VIES

Nous souhaitons montrer qu'il est possible d'activer la transition énergétique, écologique, urbaine et rurale tout en améliorant la qualité de vie des individus.

Non la transition n'est pas une fatalité mais une opportunité !

Pour ce faire nous proposons la prise en compte de l'échelle humaine à travers trois exemples de ménages vivant dans des milieux différents : urbain, rural et péri-urbain. Nous avons également sélectionné trois catégories différentes de ménages à des échelles générationnelles différentes: une personne âgée, une famille et un agriculteur.

Les trois récits ne permettent pas de prendre en compte toutes les problématiques liées aux différents modes de vies présents sur le territoire, ni à tout les enjeux de la transition mais présentent des exemples concrets et des réponses à des problèmes rencontrés dans la vie de tous les jours.




UNE FAMILLE

Vivant à Evry dans un quartier HLM.

- ▶ En Essonne la durée quotidienne moyenne de déplacement est de 1h30***. Quels alternatives pour réduire et optimiser les déplacements ?

*** Département Essonne, enquête globale transport




UN EXPLOITANT CÉRÉALIER

Habitant à Vert-le-Grand, se situant juste après la zone urbaine continu.

- ▶ En Essonne 47% de la surface est occupée par le secteur agricole**. Comment réduire les émissions de GES liées l'agriculture ?
- ▶ Aujourd'hui un aliment parcourt en moyenne 3 000 km avant de finir dans nos assiettes. Quels moyens pour relocaliser la production agricole ?

**CCI Essonne








UNE PERSONNE ÂGÉE

Vivant seule dans sa maison d'un quartier pavillonnaire au bord de la RN20.

- ▶ Un francilien sur quatre aura plus de 60 ans en 2030*. Comment prendre en compte les besoins et contraintes de cette génération ?

*INSEE

-  Lieu de travail
-  Université
-  Hôpital
-  Ecole maternelle
-  Lieu de vie



Localisation de vie des trois personnages



UNE FAMILLE

Thomas et ses enfants, Laurie 18 ans et Marion, 5 ans, vivent dans un logement social rue des Pyramides, à Evry.

Aujourd'hui, Thomas passe 20 heures par mois dans sa voiture, ce qui lui coûte 300 euros mensuellement. Travaillant tôt, rentrant tard et élevant seul ses enfants, il a bien du mal à combiner sa vie professionnel et sa vie familiale. Avant de partir au travail, il dépose Marion à l'école. Elle attendra le retour de son père à l'étude jusqu'à 18h. Laurie, la fille aînée, commence ses études à Paris. Thomas ne pouvant lui offrir un logement au centre de Paris, elle effectue l'aller-retour en transport en commun chaque jour, ce qui lui prend 2.5h/jours, soit 50h/mois et lui coûte 712€/an d'abonnement RER. La ville d'Evry n'a pas assez d'espaces de loisirs, ni de lieux de rencontres pour tous.

SIMPLIFIER LES DÉPLACEMENTS DES FAMILLES

Rapprocher le travail de l'habitat

▸ Centre de co-working

Un centre de co-working a ouvert au centre d'Evry où Thomas y travaille 2 jours/semaine, ce qui diminue de 40% son temps passé dans les transports.

▸ "Study-hub" café

Laurie suit désormais une partie de ses cours en ligne 2 jours/semaine. Elle profite du « study-hub » où les étudiants se retrouvent pour travailler autour d'un café.



Espace de co-working pour Thomas



L'école de Marion aujourd'hui

Partager les déplacements

▸ Co-voiturage

Sensibilisé par une importante campagne de communication et la mise en place d'une aire de covoiturage aux abords de l'école, Thomas se déplace maintenant en co-voiturage. En tant que passager, Thomas paie 1€ l'aller soit 24€/mois. (soit une diminution de 94% !).

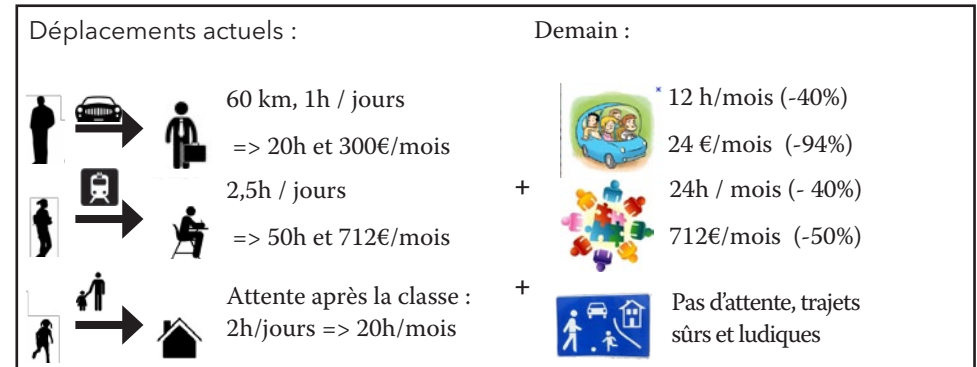
De même, Laurie fait du covoiturage 3 jours/semaine jusqu'à la porte d'Orléans puis prend un vélib' jusqu'à son école. Entre le covoiturage (4€ AR) et l'abonnement

vélib', son budget transport a été divisé par 2, et le temps passé dans les transports a diminué de 40%.

Partager la voirie

▸ Départs ludiques et groupés

Thomas s'organise avec deux autres parents rencontrés au co-working pour emmener Marion à l'école. Avec l'association Bambini, la rue piétonne menant à l'école a même été transformée en terrain de jeu continu. Aujourd'hui le groupe d'enfants va à l'école avec le sourire, courant d'un jeu à l'autre.



Aménagement des abords de l'école de Marion en créant un espace de vie partagé.

REDONNER LA VILLE AUX HABITANTS

Covoiturage

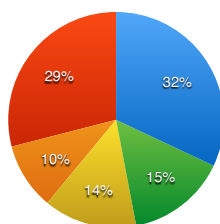
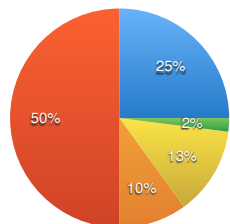
Objectif territorial : Impulser le développement du covoiturage pour diminuer l'impact de la voiture.

Frein actuel : Manque de visibilité et d'espaces réservés, réseau peu organisé.

► Populariser le covoiturage

1 co-conducteur peut partager sa voiture avec 3 co-passagers. Donc 10 % de conducteurs covoitureur = - 30 % de voiture sur le territoire.

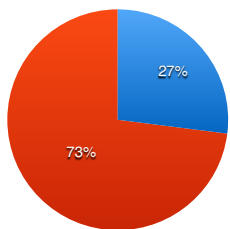
Réserver 100 000 places de parking au covoiturage tout en engageant une importante campagne de marketing en faveur du covoiturage. Mettre en ligne ces aires sur un site commun de covoiturage.



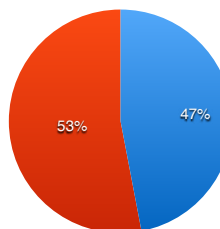
■ Marche à pied ■ Vélo ■ Transport en commun ■ Passagers (covoiturage) ■ Conducteurs

Répartition des modes de déplacement

2014



2030



■ Modes doux (vélo, marche à pied)

■ Transports motorisés

Part des déplacements en modes doux

Espaces piétons

Objectif territorial : Passer de 27 % de modes doux à 47 %, grâce :

► Au partage de la voirie équitablement entre piéton, vélo+bus et voitures.

► A l'amélioration de la sécurité des rues (réduire la vitesse des véhicules, design donnant la priorité aux piétons).

► A l'amélioration de l'ambiance et de l'attractivité des espaces publics (lumière, végétation, diversité des espaces...).

► A l'augmentation des aménités de l'espace public (arbres à fruits, exposition de rue éphémère...).

Rénovation de Evry 2

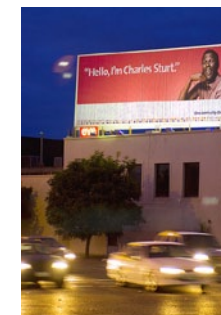
Rendre le centre ville, aujourd'hui développé autour du centre commercial, plus attrayant, pourvoyeur d'espaces publics accueillant, où les habitants peuvent se retrouver et passer du bon temps.



Eskilstuna, Suède



San Francisco, US



Campagne de promotion de la ville par la personnalisation du territoire.

► Développer une identité territoriale (exemple de la ville de Charles Sturt en Australie ci-dessus).

Des initiatives citoyennes

► Développer une politique municipale et régionale qui permette aux habitants de concrétiser leurs projets. Les projets doivent permettre l'amélioration des espaces publics et de la biodiversité, encourager le lien social. Ils doivent être impulsés et gérés par les habitants tout en étant soutenu financièrement par la municipalité.



Jardins partagés, Copenhague, DK

UNE NOUVELLE VIE POUR LES ESPACES ABANDONNÉS

Objectif territorial :

Impulser le développement du co-working par la valorisation des bureaux vacants.

Freins actuels au co-working :

- méconnaissance des entreprises
- mauvaise organisation des centres
- manque de foncier ; coût d'investissement important

Levier :

Présence de nombreux espaces vacants.

▶ L'association "Renew Adelaide"

Cette association met en contact des propriétaires de locaux vacants et des créateurs d'espaces pour les transformer en espaces insolites et attractifs.

Cette initiative permet de créer des lieux temporaires de fortes intensités, encourageant les rencontres et l'impulsion de nouvelles activités.

▶ Les "study-hub"

Flexibles et bons marchés ces cafés à destination des étudiants comme Laurie peuvent facilement s'installer dans des espaces abandonnés.

▶ Co-working

Objectifs:

+ 10 % de co-workeur sur le territoire

= 55 000 co-workeur

= 22 000 places de bureaux partagées à répartir sur le territoire.

Le projet de rénovation des espaces abandonnés peut être appliqué à une plus large échelle aux espaces publics. Certains espaces peuvent être loués pour une mutation temporaire au bénéfice de la communauté.

Exemple:

1. Locaux vacants transformés en espaces de créations temporaires
2. Parkings transformés en marchés ouverts
3. Zone d'activité transformée en studio d'artiste, galerie ou lieu d'événement
4. Zone industrielle transformée en ateliers ou jardins
5. Espaces publics transformés en lieux de divertissement



Sous un pont, aménagement d'un lieu de divertissement in Trädgården, Stockholm SE

"15% de bureaux vides à Evry2"

"70 ha inutilisés dans les zones d'activités de l'AUDES0"

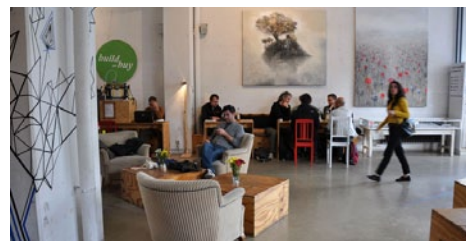


Renouvellement urbain

- ▶ Nouvelle utilisation d'espaces existants
- ▶ Création d'emplois locaux
- ▶ Opportunité d'innovation
- ▶ Nouveaux lieux d'activités
- ▶ Lieux attractifs
- ▶ Valeur sociale et culturelle



Des locaux vacants délaissés...



... transformés en lieux attractifs et plaisants



Zone industrielle transformé en jardins et ateliers coopératifs à Godsbanen, Aarhus DK.



UN EXPLOITANT CÉRÉALIER

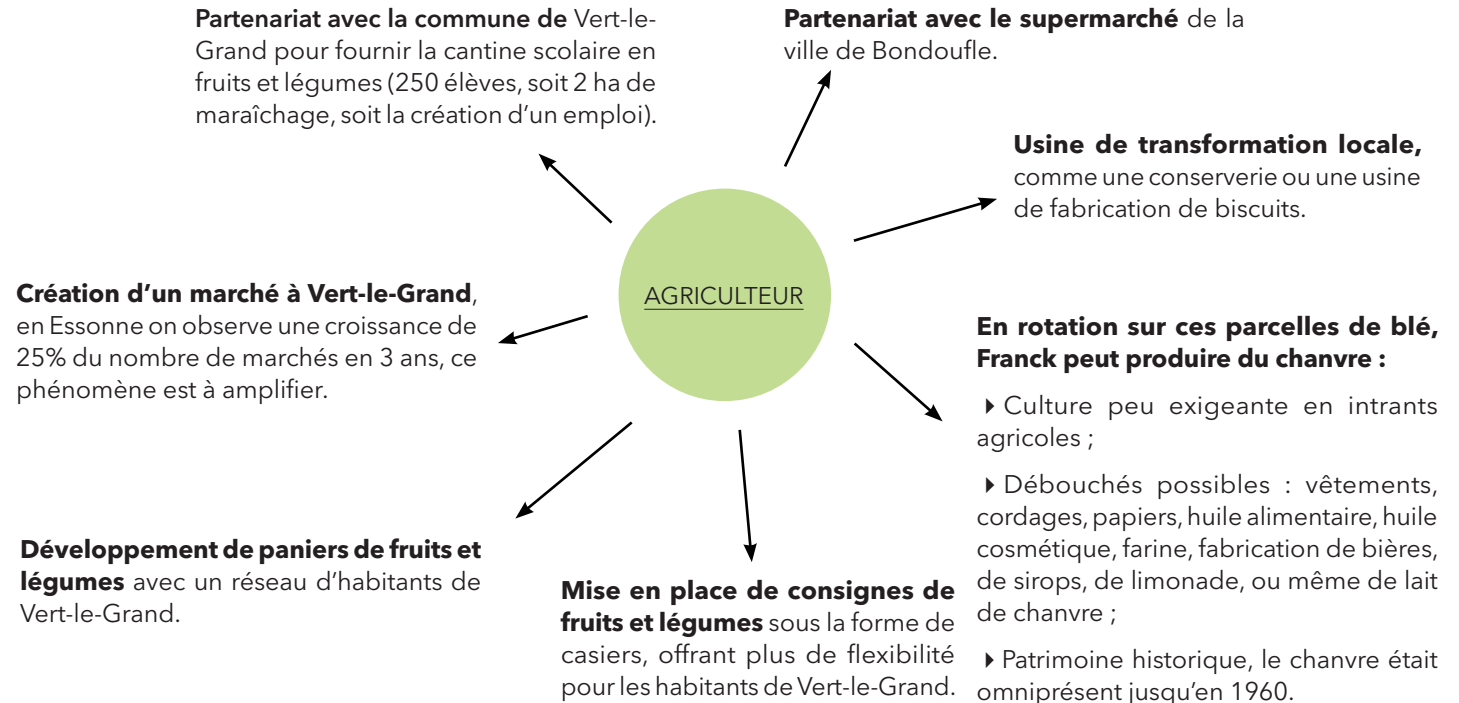
Franck pratique la céréaliculture intensive de blé et vend sa production à un organisme stockeur qui l'exporte à l'international. Sa forte dépendance aux subventions de l'Union Européenne via la PAC (Politique Agricole Commune) l'inquiète, celles-ci représentant 70% de ses revenus*. Franck aimerait pouvoir vivre de son travail, en être fier et participer à la vie de Vert-le-Grand. Ses terres sont de plus en plus dégradées, ce qui l'oblige à utiliser de grandes quantités d'intrants et augmente donc ses coûts de productions, il se demande alors si son modèle d'exploitation est viable. Hier, son petit-fils lui a demandé à quoi ressemblait un poireau (un enfant sur trois ne connaît ni le poireau, ni la courgette, ni l'artichaut**). Franck sent qu'il faut changer....mais comment ?

*AgraPress.2006.Une dépendance excessive des céréaliers aux aide de la PAC.

**Barra, Hutinet et al. 2014. Economie et biodiversité. Paris, Victoires éditions.

***Cabinet Natural Marketing Institute

DÉBOUCHÉS POTENTIELS POUR PERMETTRE LA DIVERSIFICATION AGRICOLE



Les stocks-cubes de Thierry Payet, des consignes pour des distributions hebdomadaires de paniers de légumes. Nouvelles assises, à géométrie variable.



La laine de chanvre, l'un des nombreux débouchés de la filière.

COMMENT AUGMENTER LA QUALITÉ DE VIE PAR L'ACCÈS A UNE PRODUCTION LOCALE ?

Le modèle agricole actuel est à bout de souffle, dépendant des subventions européennes via la PAC, dépendant des fluctuations du marché mondial, soumis aux aléas climatiques, dégradant les terres et l'écosystème naturel, il est aujourd'hui nécessaire de repenser ce modèle différemment. L'enjeu est d'autant plus essentiel au vu de la part de l'agriculture dans les émissions de GES (20%)*.

Une production locale pour une consommation locale est le premier enjeu à relever. La conversion de 12% des terres agricoles en maraîchage permettrait de subvenir aux besoins des Essoniens**.

Le changement vers une agriculture plus durable, n'est possible que par le développement de débouchés.

► **Création de partenariats avec les cantines scolaires**, facilités par les communes. Le travail de l'agriculteur sera ainsi valorisé, l'écoulement de sa production sera assuré, ainsi qu'un revenu régulier. Les cantines scolaires, souvent mal vues par ses utilisateurs, pourront être revalorisées et participer à l'éducation alimentaire des jeunes enfants. Ce type de partenariats pourra être étendu aux **restaurants universitaires et restaurants d'entreprises**. Le potentiel est énorme avec 350 000 élèves en Essonne.

► **Implantation de nouveaux marchés dans les centres, gares et lieux d'aménités**. Le potentiel dans le Sud Francilien est d'une trentaine de nouveaux marchés.

► **Financement des projets d'unités de transformations**, telles que des usines de défibrage du chanvre afin de valoriser les filières locales et inciter à la production.

De plus, la filière alimentaire est la plus émettrice en gaz à effet de serres (GES) : la production et les déplacements représentent la part la plus importante**.

► La **diminution des apports de fertilisants minéraux azotés** permettrait une **diminution de 7,5 MTe CO2** par an en France (soit 7% des émissions totales). La mise en place de légumineuses en rotation assurerait la fixation de l'azote au sol.

► Par tonne de légumes transportés le coût énergétique le plus important est dû aux déplacements domicile-supermarché. La livraison de paniers dans des **stock-box** ou encore la promotion de **vélos adaptés** avec des paniers permettraient de réduire les émissions de GES.

► **Création de magasins partagés** entre plusieurs producteurs (maraîchers, éleveurs, meuniers...). Ces coopératives apporteront une alternatives aux supermarchés tout en apportant aux consommateurs la flexibilité des horaires et l'avantage de regrouper plusieurs produits.

* **Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. 2013. Consommer local, les avantages ne sont pas toujours ceux que l'on croit.**

** **Agreste.2010. Recensement agricole**

IMPACTS LIÉS A UNE DIVERSIFICATION AGRICOLE A L'ECHELLE DU SUD FRANCILIEN



+ 350 000 élèves bien nourris avec des produits locaux dans les établissements scolaires en Essonne.

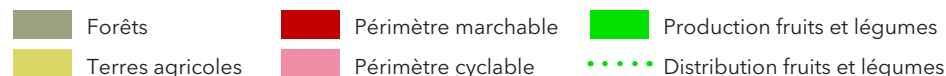
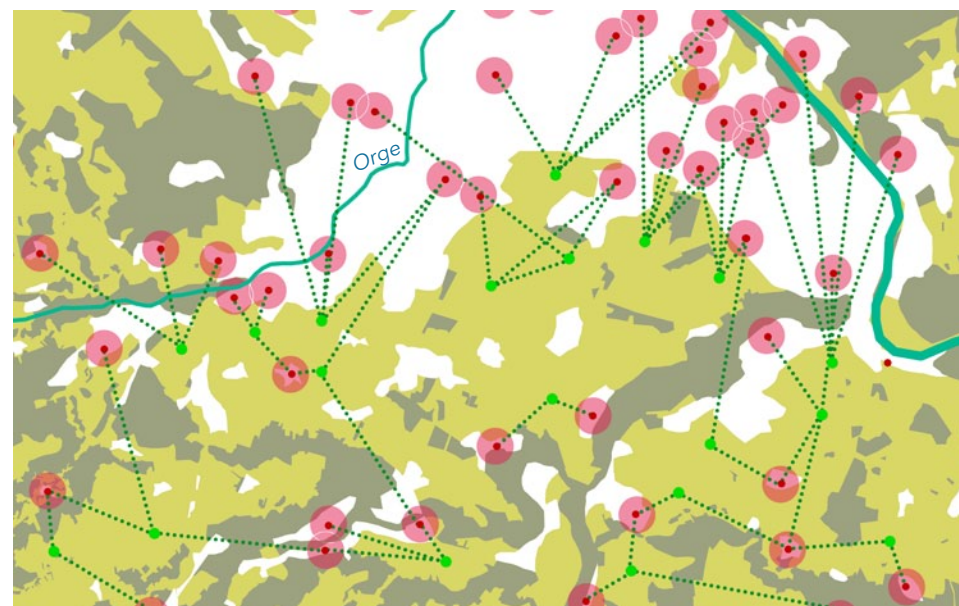


+ 4000 emplois potentiel, avec 12% de maraîchage bio (10 000ha)



Atteinte du **bon état écologique** de l'Essonne, Orge et Seine.

UNE PRODUCTION LOCALE, DISTRIBUÉE AUX PLUS PROCHES DES HABITANTS





UNE PERSONNE ÂGÉE

Monique est une vieille dame de 80 ans, habitant dans une maison construite dans les années 60, sa facture énergétique est élevée (12% de ses dépenses*). Monique est consciente que l'isolation de sa maison serait une bonne chose pour son porte-monnaie et pour la planète, mais elle n'en a malheureusement pas les moyens. Quelles possibilités s'offrent à Monique ?

Monique a la chance d'habiter dans une ville où quelques commerces de proximité sont encore ouverts, cependant la RN20 l'empêche d'atteindre aisément le centre ville. De plus, la RN20 est empruntée par 55 000 véhicules par jour et cause un bruit insupportable pour Monique qui loge en bordure de route, l'interdiction de circulation par les poids lourds n'est pas respectée (3 000 poids lourds par jour **). Comment diminuer l'impact de la RN20 sur la vie de Monique ?

Monthléry est conçue pour les voitures. On y compte plus de 750 places de parking et le centre-ville est agencé autour d'un grand parking. La ville est déconnectée de l'écosystème naturel ce qui entraîne de fortes répercussions sur la qualité de l'eau et sur la biodiversité. Comment rendre le centre-ville de Monthléry attractif pour ses habitants ?

RECRÉER DES VILLES À L'ÉCHELLE HUMAINE

Comment éviter la fragmentation des villes par le passage de grandes infrastructures routières ?

Afin de réduire les nuisances des routes, sur les villes qu'elles coupent, il est nécessaire de développer les transports en commun et de donner la priorité aux piétons.

- ▶ Permettre aux piétons de traverser aisément.
- ▶ Créer un terre-plein central où les vélos et les piétons ont leur place ainsi que la végétation.
- ▶ Créer un espace partagé entre les voitures et les bus et limiter la vitesse autorisée.
- ▶ Agrandir les trottoirs.

Quelles alternatives à la précarité énergétique ?

La rénovation thermique peut être financée par les propriétaires de différentes manières :

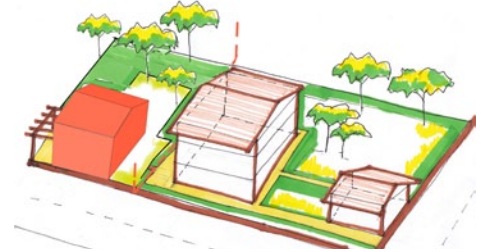
- ▶ Louer une chambre, par exemple à un étudiant.



- ▶ Louer une partie de son logement (ex : rez-de-chaussée).



- ▶ Vendre une partie de son terrain pour la construction d'une maison.



- 125 000Te/Co2/an si rénovation par l'extérieur des 70 000 pavillons où vivent les + de 60 ans en Essonne.



Donner la priorité aux piétons et aux cyclistes sur la RN 20, mais aussi au co-voiturage et aux transports en communs.

COMMENT REDONNER LA PRIORITÉ AUX HABITANTS DANS LES VILLES ?

Il est nécessaire aujourd'hui de repenser les villes en donnant plus de place aux habitants et à la nature afin de réintégrer la ville dans son écosystème et ainsi la rendre plus durable et agréable à vivre. Nous devons pour ce faire, réintégrer le sol en enlevant le béton, permettre le développement naturel de la végétation, attirer les espèces animales (oiseaux, pollinisateurs, invertébrés), créer des espaces de loisirs et de détente, favoriser les échanges entre habitants.

► Transformer le centre-ville aujourd'hui occupé par un parking en un espace accueillant : de nombreux bancs, des jeux pour enfants, réduire l'espace réservé aux voitures, réduire la limite de vitesse à 20km/h.

► Réintégrer la nature en ville en enlevant le béton et en intégrant des espèces végétales diversifiées et adaptées à la région. Permettre la recharge des nappes grâce à l'infiltration des eaux dans le sol.

► Sensibiliser la population à l'aide de panneaux informatifs, organiser des ateliers de sciences participatives, inciter à la production locale par la distribution de semences (plantes aromatiques, médicinales), distribuer des fiches-actions.

« Comment faire pousser la camomille dans son jardin et comment la consommer ? »

Le cas de Montlhéry est un exemple de projet qui peut être reproduit et adapté dans n'importe quelle ville.

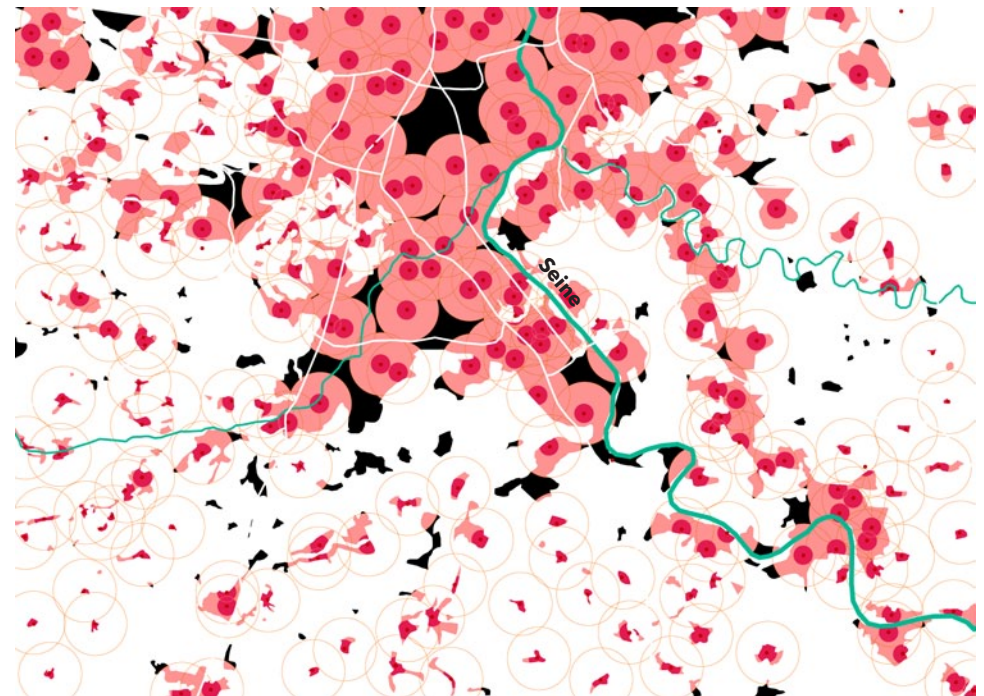


AVANT : un centre-ville envahi par les places de parking



APRES : renaturaliser l'espace central pour créer un espace public fédérateur

AUGMENTER L'ACCÈS AUX CENTRES LOCAUX ET LES REVITALISER.

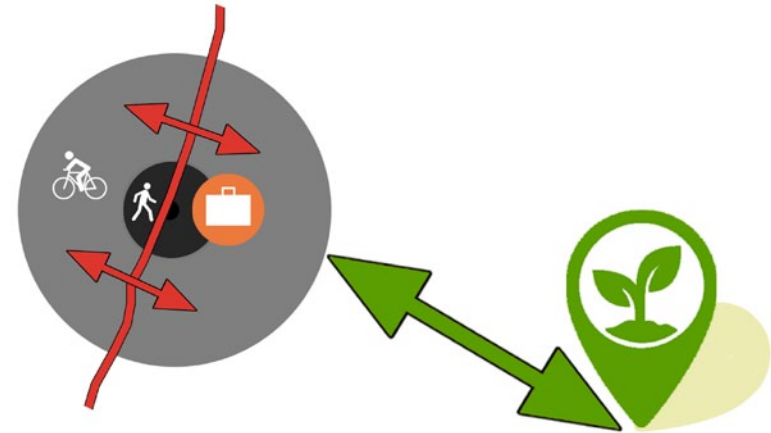


■ Tissu urbain
■ Périmètre marchable
■ Périmètre cyclable

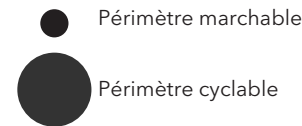
UNE VISION GLOBALE DU TERRITOIRE...

A travers ces trois récits, nous avons essayé d'illustrer qu'il est possible d'améliorer le bien être tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre. Cela est possible en augmentant des proximités entre les habitants et :

- ▶ les services et commerces locaux, en aménageant les villes pour le piéton et le vélo et en diminuant la place de la voiture.
- ▶ la nature, en créant de nouveaux espaces naturels en zone urbaine.
- ▶ le travail, en proposant des tiers lieux.
- ▶ la production agricole, avec le développement de nouveaux réseaux de distribution.

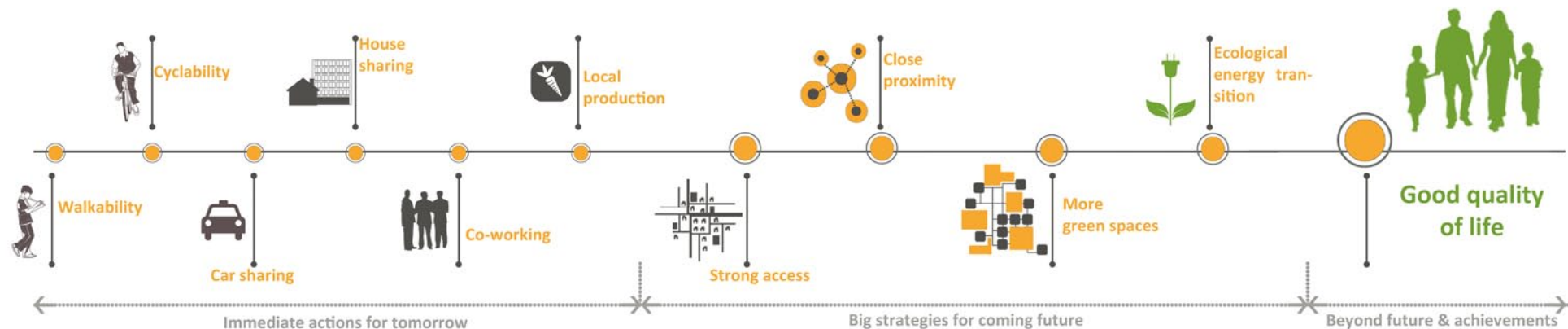


POUR UN NOUVEAU MODELE DE PROXIMITE HUMAINE



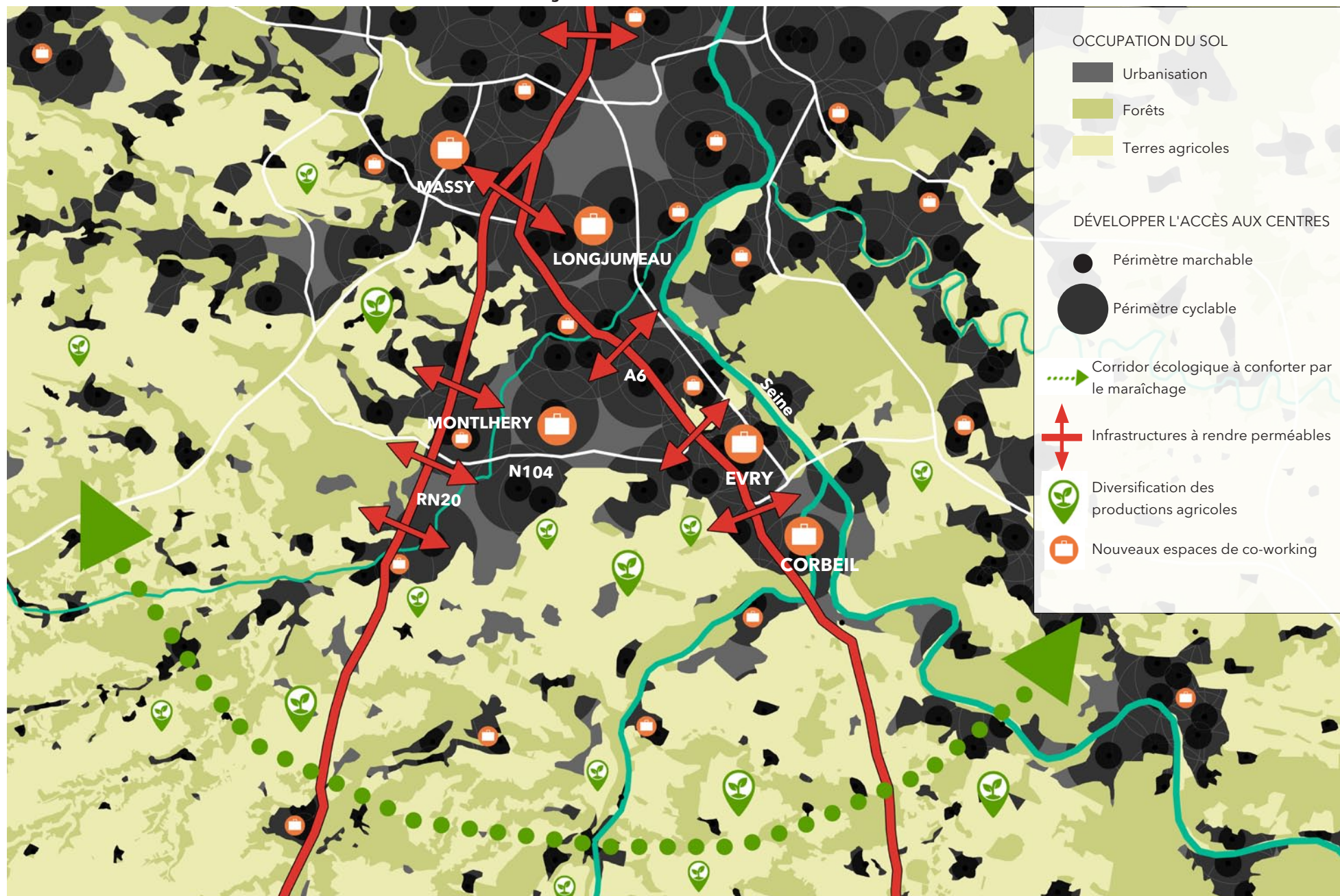
- Corridor écologique à conforter par le maraîchage
- Infrastructures à rendre perméables
- Diversification des productions agricoles
- Nouveaux espaces de co-working

TIME - LINE FOR THE PROJECT



Interventions et stratégies dans le temps

... VERS DE NOUVELLES PROXIMITÉS REPLAÇANT L'HUMAIN AU COEUR DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL





TAPAN SHAH - ALEJANDRO ZAPATA - JOSEPHINE PINATEL - THOMAS VIGUIER - ÉDITH CHEZEL

TRANSITER PAR LES ESPACES OUVERTS DANS LE SUD FRANCILIEN

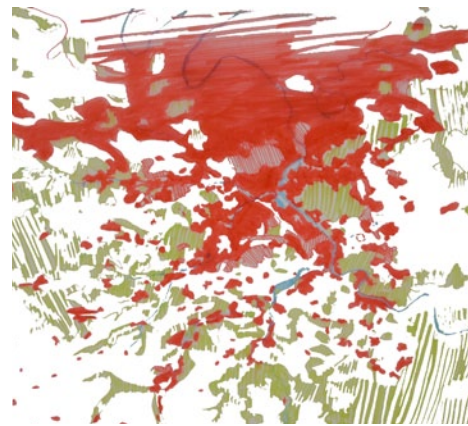
TRANSITER PAR LES ESPACES OUVERTS DANS LE SUD FRANCILIEN

I-LECTURES DU SUD FRANCILIEN

L'extension de Paris sur les grands réseaux de transport, les rives de la Seine et de ses affluents fait que la ville se répand comme un corps aux bras tentaculaires, informes. Elle étouffe petit à petit le paysage de la Seine et ses plaines agricoles, dont seules quelques poches subsistent. Le territoire du Sud francilien est brouillé, illisible pour ses habitants et ignoré par ses voisins.

Le territoire est fragmenté à plusieurs échelles en trois grandes entités du Nord au Sud, une zone urbaine, une plaine agricole et un corridor forestier, qui sont elles-mêmes morcelées. La fragmentation se lit aussi entre les habitants et leur territoire, ils semblent évoluer hors-sol. L'échelle du piéton est peu perceptible et les grandes infrastructures omniprésentes, les interactions avec les richesses du territoire (eau, nature...) sont très difficiles. Enfin, la fragmentation est aussi sociale puisque les différents niveaux et types de vie sont très localisés (urbain/rural ; pavillons/grands ensembles).

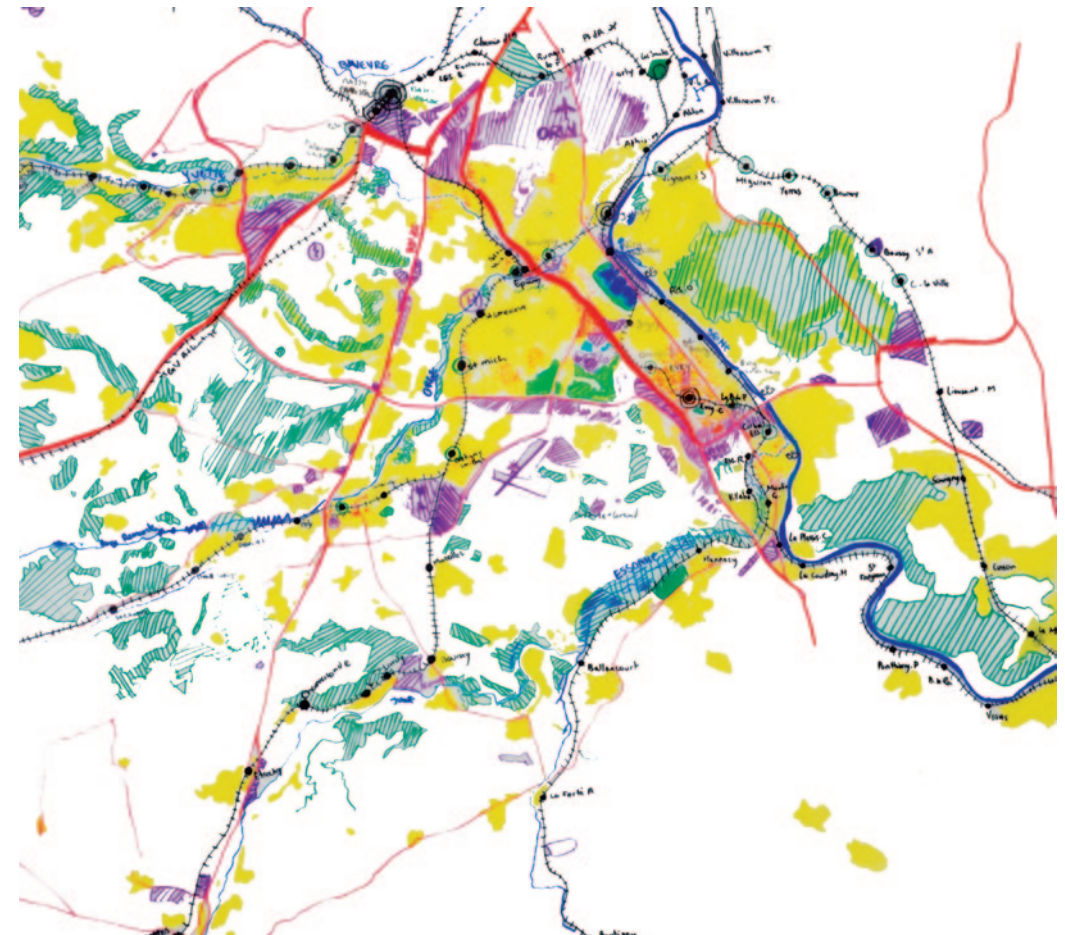
Cependant, des initiatives locales émergent un peu partout sur le territoire et nous indiquent qu'une transition est en marche. Il faut se saisir de ces dynamiques existantes pour réaliser une transition avant tout sociale, humaine et locale.



CARTE DES "PLEINS"






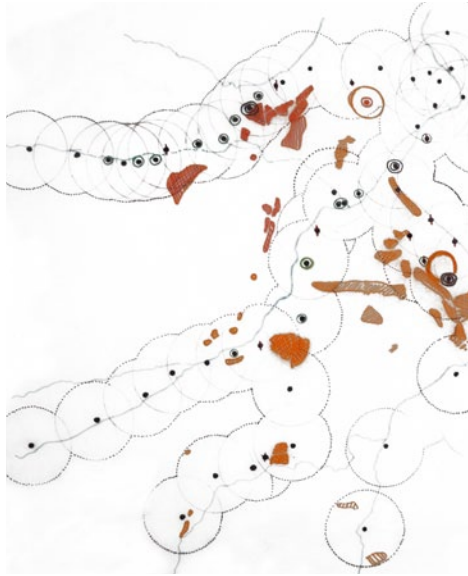
CARTE DES "VIDES"



CARACTÉRISATION DES ESPACES BÂTIS

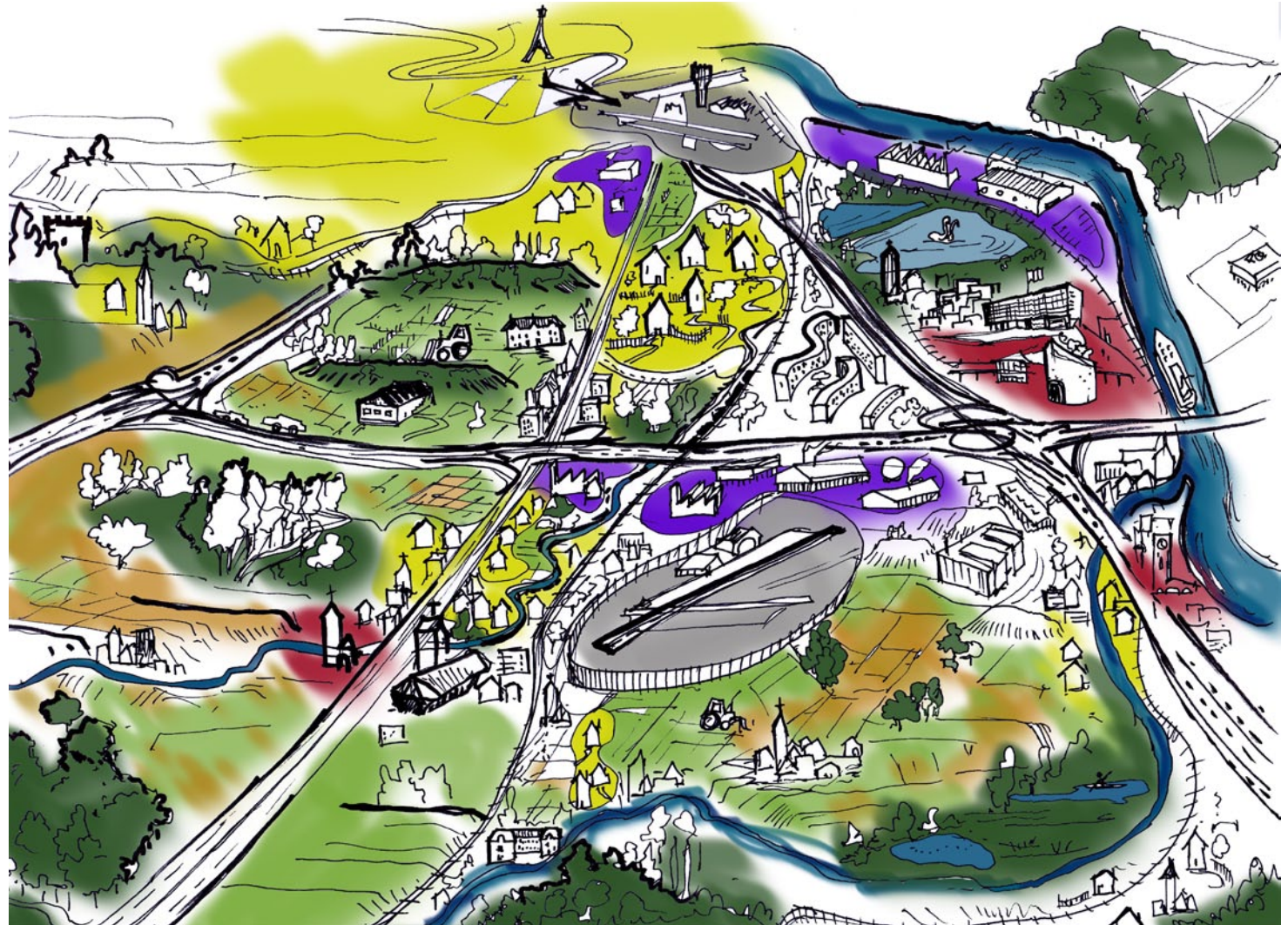
-  zone pavillonnaire
-  zone d'activité
-  Grands ensembles
-  Bois et forêt

-  Station + de 15 000 voyageurs / jours
-  Station : 3/4 accès vélo, piétons, bus
-  Autre station



3KM AUTOUR DES STATIONS

Nous avons étudié à partir des centralités existantes (station de RER, zones d'activités...) les zones se trouvant à une distance de 3km, parcourables en 10min de vélo, selon topographie. A partir de cette représentation nous constatons que des vides énormes subsistent au sein desquels plus d'une demi-heure de vélo serait nécessaire pour atteindre une station de transport en commun. A l'heure actuelle, seul le déplacement en voiture semble envisageable dans ces 'vides'.

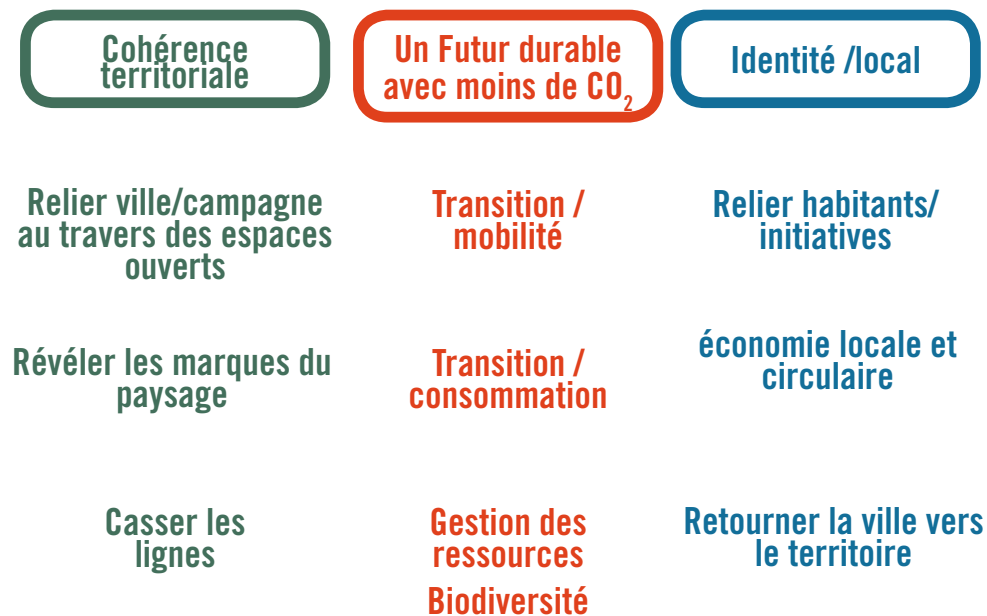


PREMIÈRES IMPRESSIONS DU TERRITOIRE

La lecture du territoire par les 'vides', ou 'poches' ou les espaces ouverts nous a permis de penser la transition par la question de la cohérence territoriale et du rattachement au territoire. **La transition écologique consiste à diversifier les modes de vie d'un système en optimisant l'utilisation des ressources locales et en maximisant la réutilisation et le traitement des déchets du système.**

Comment changer la perception du territoire pour réaliser la transition ?

Nous nous sommes fixés les trois objectifs suivants déclinés en chacun en trois axes de projets :

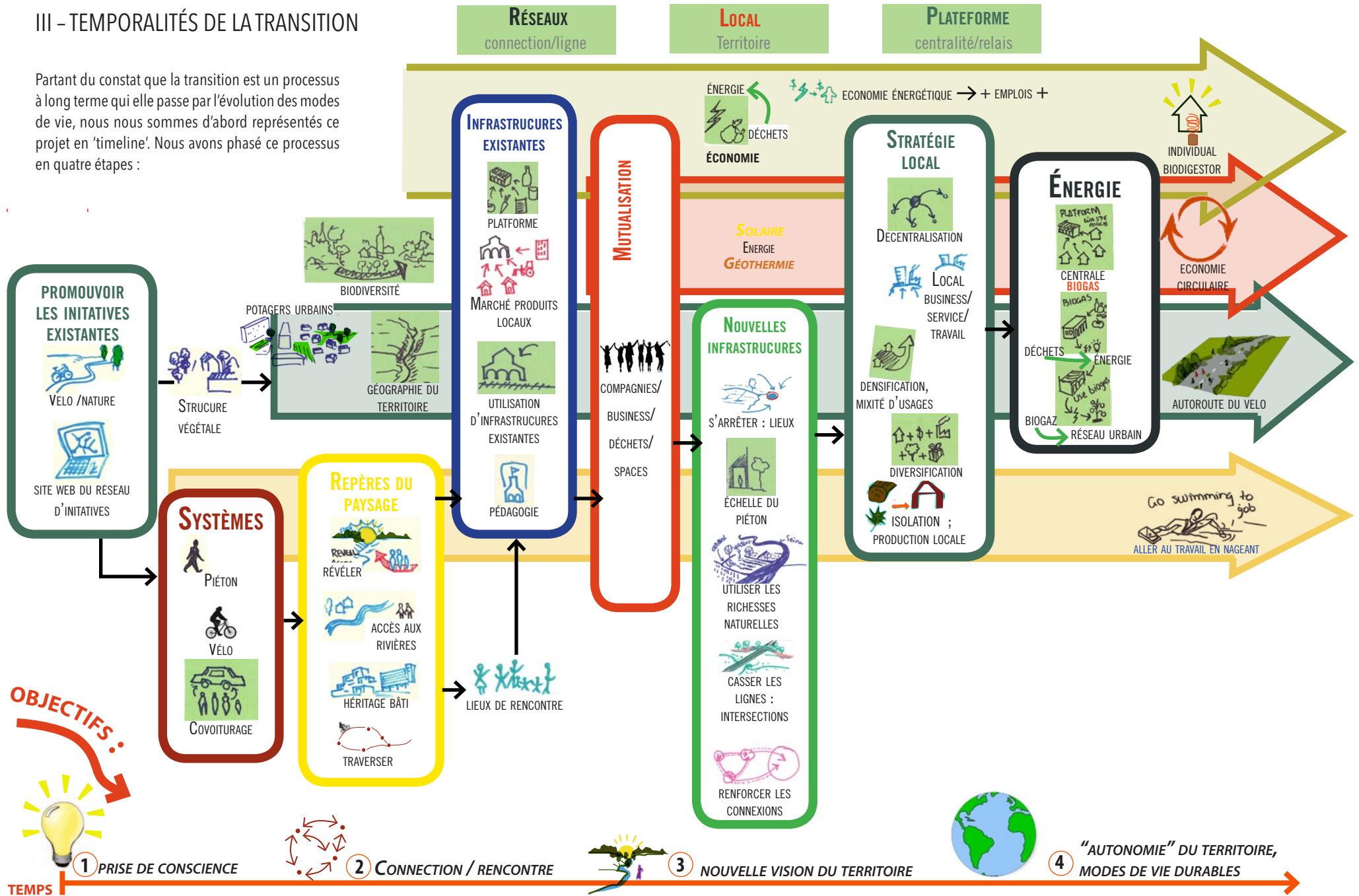


Hypothèses :

- - **CHANGER LA MOBILITÉ** en laissant la voiture pour retrouver l'échelle du corps, à pieds et à vélo : redéfinir les échelles entre circuits de proximité (vélo) et longues distances (transport en commun) et varier les trajectoires pour une meilleure appréhension du territoire.
- - **VALORISER LES ESPACES OUVERTS** pour les (re)découvrir, mieux définir leurs usages et leurs fonctions par rapport à la ville et leur assurer une protection infaillible enréglementant la pression foncière
- - **PENSER CHAQUE PROJET PAR ET POUR LA POPULATION** pour une appropriation sans faille de chaque étape de la transition.

III – TEMPORALITÉS DE LA TRANSITION

Partant du constat que la transition est un processus à long terme qui elle passe par l'évolution des modes de vie, nous nous sommes d'abord représentés ce projet en 'timeline'. Nous avons phasé ce processus en quatre étapes :



IV - DES PROJETS POUR AMORCER LA TRANSITION

Après cette approche dans le temps nous avons développé une approche dans l'espace reprenant les caractéristiques du territoire du Sud francilien. D'abord en regardant l'importance centrale que prennent les espaces ouverts, puis les contrastes entre espaces ouverts et espaces urbains et enfin, les possibilités de les relier. Nous voulons approcher ce projet à travers le temps et le territoire, c'est-à-dire **spatialiser les étapes du développement de la transition**.

Nous avons choisi de nous consacrer à une plus petite portion du territoire pour pouvoir mieux entrer dans les détails. Nous avons choisi une zone 'espace ouvert' qui contienne à la fois

- des initiatives existantes amorçant la transition (mis en place par des habitants ou des collectivités)
- des éléments paradigmatiques : lisière ville/espace ouvert, des lignes de RER, des éléments naturels forts (rivières, forêt) et des centralités existantes (ville d'Evry)
- des éléments particuliers : la base aérienne de Bretigny et la Sémardel.

Nous croyons que cette zone, également située au centre du territoire, pourrait être à la fois représentative de la mise en place de projets caractéristiques, qu'attractive, pour devenir à terme, une nouvelle centralité ou voire un modèle.



ZONE DE PROJET

Nous voyons ce grand plateau agricole un peu comme un grand jardin*, que l'on peut traverser, où l'on peut se promener, où divers activités se rencontrent. Les repères spatiaux, les "folies" de ce jardin, sont les châteaux d'eau pour avoir des points de vue, les bâtiments agricoles pour partager et distribuer les productions aux "portes du jardin". A ces endroits, les activités sont concentrées dans la ville : ce sont des portes vers la plaine agricole, mais aussi les portes vers la ville, vers d'autres échelles de territoire : ce sont des stations de transport en commun existantes, particulièrement les gares. Les chemins agricoles sont réutilisés pour des circuits de randonnées, pour des traversées en bicyclette : ce sont des sentiers qui peuvent être d'agréables raccourcis, nous permettre de changer chaque jour de chemin si on le souhaite.

* "Le mot jardin vient du germanique « Garten », qui signifie enclos. Historiquement le jardin est le lieu de l'accumulation du « meilleur » : meilleurs fruits, fleurs, légumes, arbres, meilleur art de vivre, meilleures pensées ... Le Jardin Planétaire est le lieu de l'accumulation de toute une diversité soumise à l'évolution, aujourd'hui orientée par l'activité humaine et jugée en péril."

Gilles Cléments "Le jardin Planétaire"

A - CONNECTER

Nous avons choisi comme point de départ les initiatives existantes et leur mise en valeur pour entrer dans une phase de prise de conscience généralisée. Celle-ci doit, à notre sens, passer également par une (re) découverte du territoire et une appropriation des paysages existants. Ainsi nous souhaitons :

- **co-organiser un événement de grande ampleur** en invitant en priorité les acteurs (institutionnels et privés) des initiatives existantes et en banalisant cette journée sans voiture, proposer d'incroyables itinéraires à vélo sur les grands axes et à travers champs, et des animations spéciales tout au long de cette journée (ateliers de réparation de vélo, initiation permaculture, forum d'échanges sur les initiatives en cours...). Tout ceci pour faire retentir, partout dans la région, que la transition est en marche et que le Sud francilien se lance dans les étapes de sa mise en place. Nous avons pour cela penser à la Base aérienne qui permettrait également de mettre en débat les projets d'avenir pour cette immense espace 'vide' au milieu de notre zone 'ouverte' de projet.

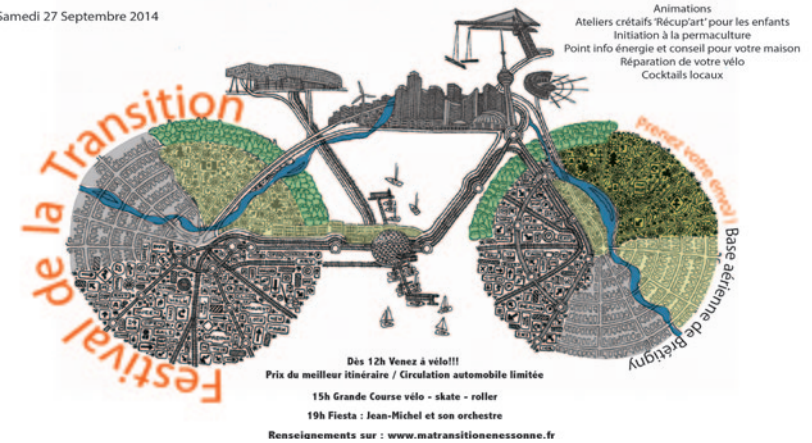
- **lancer un site internet sur la transition** en Essonne avec un employé (au conseil général ou au CAUE ?) à plein temps, pour animer le site sur les actualités des initiatives existantes et l'émergence de nouveaux

mouvements : pourquoi pas aussi, annonces de covoiturage régulier, une plateforme d'échange, des informations sur l'énergie, les projets BIMBY, ... Ce site internet doit être vu et compris par tous comme le premier point relais sur la route de la transition.

Puisque cette journée aura donné envie à tout le monde de faire du vélo pour ses loisirs comme pour se rendre au travail,

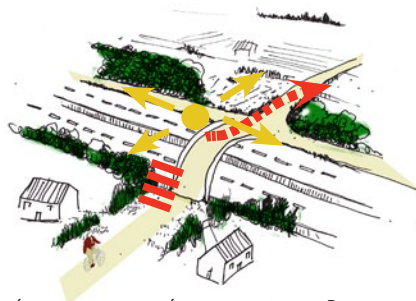
- il faut dès demain indiquer quels sont les chemins de traverse praticables et sécuriser l'accès des vélos aux routes départementales, d'abord par une simple signalétique au sol, puis par des aménagements concrets sur les bords de routes (couloirs réservés). Il faudra également travailler dans le sens de traversée Est<->Ouest du territoire, actuellement inexistant, et envisager tous les moyens possible pour les vélos de traverser les routes Nord-Sud en commençant par la D19 pour relier Bretigny au cœur de l'espace ouvert, et bien sûr l'A6 entre Lisse et Evry. Le Plan de développement Urbain de la Région Île de France doit trouver toute son application dans le Sud francilien, il faut donc s'attacher à comprendre quels sont les freins à sa mise en place et y remédier en aidant financièrement les communes si nécessaires.

Samedi 27 Septembre 2014

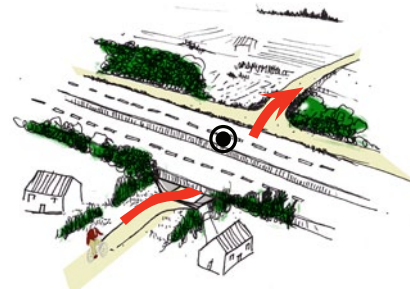


CONNEXIONS ET ACCÈS VÉLO

- existant
- - - sur les routes
- - - à travers champs
- intersection à franchir
- Relais des champs
- Relais des villes



DIFFÉRENTES POSSIBILITÉS DE TRAVERSER LA D 19



B - RELAYER

On distingue **les relais des villes**, pour rapprocher le territoire des centralités, des **relais des champs**, qui permettent de s'arrêter dans les grands espaces ouverts (le temps d'un regonflage de vélo, d'un pique-nique, ou encore le temps d'une nuit au calme des champs).

Les relais sont des bâtiments spécifiques ou des équipements stratégiquement positionnés selon les potentiels d'usages, et configurés comme une halte. Ces nouvelles petites polarités réinventent les manières de s'arrêter, en permettant d'accueillir les habitants et leurs initiatives, pour aller vers une nouvelle perception des espaces ouverts.

Les critères de sélection de lieu pouvant être pensés comme relais sont :

- Activités et dynamiques existantes autour du bâtiment : activités commerciales et industrielles ou agricoles, et proximité des habitations.
- Mémoire, histoire ou culture : ferme, château, scènes paysagères...
- Relation à l'environnement : proximité des rivières, des gares, des chemins...

Chacun des relais peut héberger plusieurs usages :

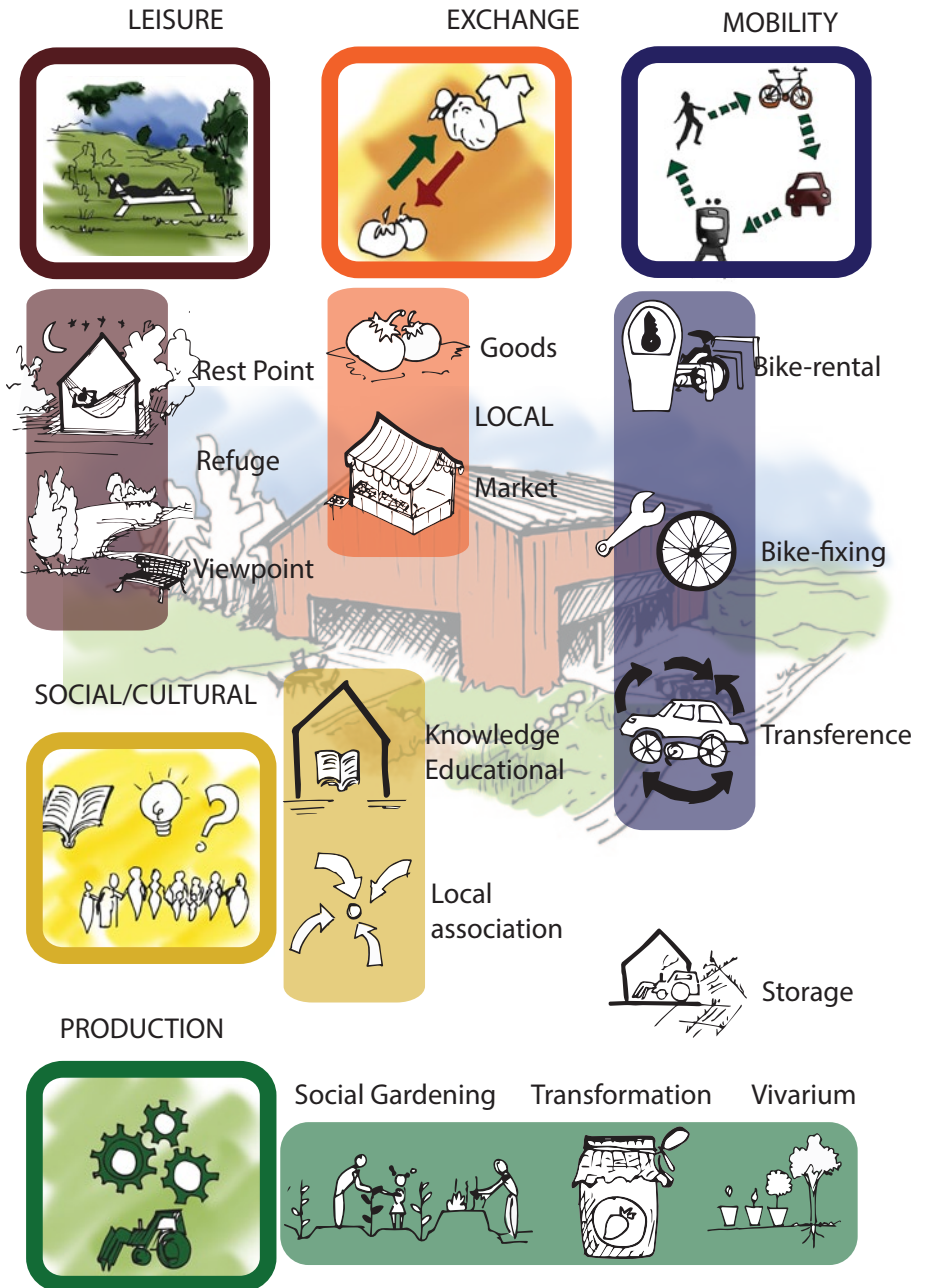
- **Mobilité** : le relais comme point de transfert entre deux modes de transport (train-voiture-vélo-bus), avec des services complémentaires de réparation, de location et de parking.

- **Loisir** : sélectionné pour sa relation avec le paysage, le relais doit aussi être pensé comme un point de vue, une aire de repos ou encore un refuge.

- **Production** : le relais peut également accueillir des activités de production ou de stockage agricole, de jardins collectifs ou tout autre activité de production alimentaire à faible impact environnemental, en restant concentré sur l'interaction et la participation de la communauté pour construire la transition.

- **échange** : le relais peut aussi être envisagé comme un marché ou un lieu d'échange de biens entre agriculteurs, habitants et producteurs locaux.

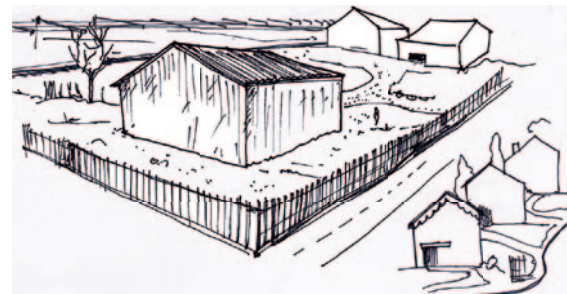
- **Culture** : des activités plus orientées vers la culture, la connaissance, et l'intégration sociale doivent aussi trouver leur place dans le relais.



Les relais doivent être appropriés par la communauté et les entreprises concernées, afin que les décideurs puissent réguler les activités et l'identité de chacun dans le temps. Un des premiers usages sera par exemple de pouvoir emprunter un vélo au relais, ou bien d'y entreposer le sien, pour continuer sa promenade à pieds. On doit également pouvoir réparer son vélo, se reposer et profiter du paysage.

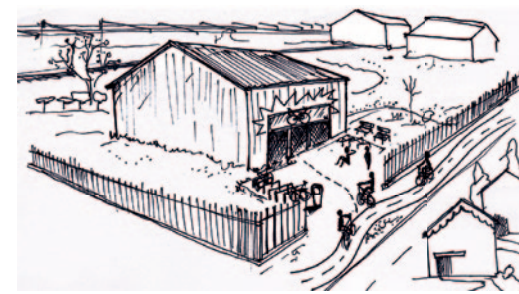
Nous avons choisis de montrer deux exemples : à un à proximité d'une petite ville (Marolles en Hurepoix) et un autre au cœur d'un espace ouvert (Base aérienne 217). Le premier est doté d'une **station de vélo reliée au RER**, d'un marché local et constitue un lieu de rencontre pour les initiatives existantes. Il pourra par exemple évoluer vers un lieu de jardinage et à terme **devenir un lieu de travail collectif pour agir sur les mobilités contraintes**. Le deuxième sera d'abord un **refuge** à proximité du bois des Bordes (où l'on peut s'arrêter et dormir), puis un centre d'expérimentation en agriculture biologique, **les anciens hangars de la base pourront servir de nouveau centre de transformation des produits agricoles** comme à Marcoussis (confiture, sauces...).

L'exemple de MAROLLES-EN-HUREPOIX.



ACTUAL SITUATION

Un bâtiment inutilisé à proximité d'une station RER et d'une zone urbaine.



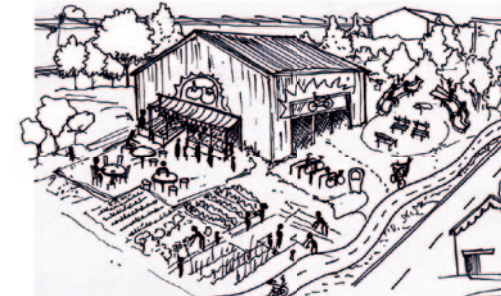
OPEN TO BICYCLES

Installation d'une station de vélo reliée au RER, et d'un marché local. Ce lieu constitue un espace de rencontre pour les initiatives existantes



START LOCAL MARKET

Il pourra par exemple évoluer vers un lieu de jardinage et à terme **devenir un lieu de travail collectif pour agir sur les mobilités contraintes**.



SOCIAL GARDENING

Cet espace est ainsi un relais pour le développement d'une **économie locale**.

C - ACCÉDER

Pour préserver les espaces ouverts, nous devons également **renforcer les centralités des zones urbaines**, c'est-à-dire faire évoluer les tissus existants plutôt qu'urbaniser de nouveaux espaces.

Afin d'illustrer notre propos, nous nous sommes concentrés sur les possibilités d'évolution d'une agglomération centrée sur une station de RER, celle de la Norville - Saint-Germain-lès-Arpaçon. Nous avons choisi le RER comme symbole d'une infrastructure lourde de transport, sur laquelle nous souhaitons greffer une vision plus territoriale et locale pour les activités, les emplois et la mixité des fonctions.

Nous avons analysé les mobilités existantes, et notamment les quelques cheminements piétons qui existent déjà. Nous nous sommes ensuite intéressés aux nombreux espaces sous-densifiés présents sur le site, qu'il s'agisse des vastes parkings aériens, des fonds de parcelles et des terrains n'accueillant qu'une très faible densité de bâti, ou des délaissés urbains. Pour finir ce panorama, nous avons étudié les autres espaces ouverts existants, à savoir les parcs, zones boisées et terrains agricoles. Cette étude fine des environs de la station nous a ainsi permis de repérer les potentiels de projet et les zones susceptibles de pouvoir **renforcer la centralité**.

Le premier axe de notre travail se concentre sur les **mobilités au sein même du tissu urbain**, afin de le rendre plus accessible aux modes doux, spécialement aux cycles, et dans les environs de la gare. Il s'agit notamment de prolonger les impasses voitures par des cheminements, permettant ainsi de redonner à la ville une nouvelle échelle de déplacement. Ces nouvelles traversées devront bien sûr être établies en cohérence avec les ouvertures en direction des espaces ouverts du territoire. Il nous paraît aussi judicieux de réfléchir à de nouveaux franchissements du chemin de fer pour ces mobilités, pour que les équipements et les espaces ouverts soient largement accessibles.



RENFORCEMENT D'UNE CENTRALITÉ, AUTOUR D'UNE STATION DE RER



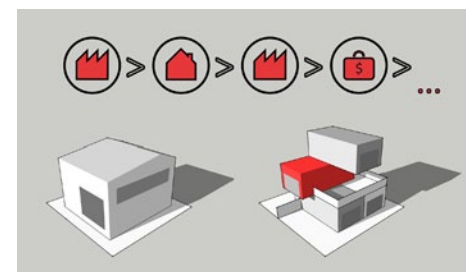
A une échelle plus large, un nouveau réseau de mobilités douces accompagne la voie ferrée le long de son tracé, établissant des **mobilités douces longues distances**. Nous envisageons également la création d'une station d'auto-partage, qui devra être établie dans une optique de complémentarité entre tous les modes de déplacement alternatifs à la voiture et qui pourra correspondre à notre idée de 'relais'.

Le deuxième axe de notre projet concerne les **lisières** de l'urbanisation, qui devront être repensées à la fois en tant que limites ultimes, mais également comme interfaces entre les zones construites et les espaces ouverts du reste du territoire.

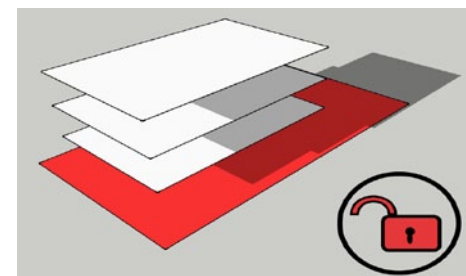
En nous appuyant sur les éléments présents autour de la gare de la Norville, nous proposons des exemples de la façon dont les lisières peuvent être traitées : une zone d'activités accueillant **des bâtiments agricoles mutualisés**, des bois entre champs et habitations individuelles, une **infiltration de parcelles agricoles dans le tissu urbain** sous forme de maraîchages ou de vergers, un parc public, un groupement d'habitations au cœur d'un espace vert, ou encore une limite assumée et franche établie par une voie de circulation.

Toutes ces façons de mettre un terme à l'urbanisation travaillent donc dans l'épaisseur de l'interface entre ville et agriculture.

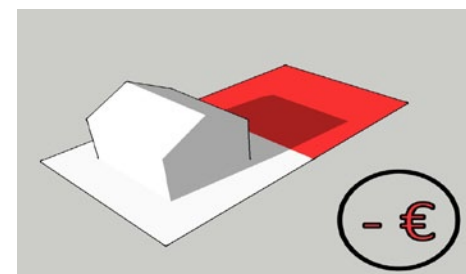
Le dernier axe de l'évolution des environs de la centralité consiste à faire évoluer le tissu urbain à proprement parler, en **associant les fonctions au sein même des îlots**. Les espaces verts structurants ou reliant différentes parties de la ville sont confortés. Les fonds des grandes parcelles et les espaces libres inoccupés en contact direct avec les logements peuvent devenir le support d'une agriculture urbaine pour les habitants. Enfin, les espaces les plus contraints, et ceux en contact avec les voies de circulation importantes, sont amenés à accueillir des activités essentiellement économiques, sans négliger nécessairement les mixités fonctionnelles. Ils devront en tout cas être des points de densité. La question foncière et celle de la propriété seront sans doute amenées à évoluer pour permettre une meilleure adaptabilité du tissu urbain. De même, les bâtiments devront être pensés dès leur conception pour être capable d'accueillir des fonctions diverses, ou pour pouvoir facilement évoluer dans le temps, ou être démolis.



Penser l'évolution et la mixité des usages



Vente de surface de plancher (sol = propriété publique)



Taxer la "sous densité"

D - VERS UN NOUVEL ECOSYSTEME AGRICOLE

Enfin, nous tendons à structurer un nouvel "écosystème" agricole, car nous pensons que le modèle agricole actuel va à sa perte. Conçu dans un contexte énergétique très bon marché, il dépend trop fortement des intrants chimiques, avec comme conséquences principales la pollution des eaux, une tendance à la monoculture, et une faible biodiversité; **Nous voulons diriger le paysage agricole actuel vers un écosystème pérenne, en nous appuyant sur les richesses naturelles présentes.**

- Nous parviendrons à cet écosystème agricole par deux biais : les corridors écologiques et la diversification des cultures.

1- les corridors écologique :

Ils constituent des filtres pour les pollutions, permettent la circulation des espèces, et aident l'infiltration de l'eau dans le sol. Les "noyaux" sur lesquelles nous pouvons nous appuyer sont :

La rivière de l'Essonne et la réserve de biodiversité qu'elle constitue, le **corridor de forêt** qui marque la limite avec le plateau de la Beauce au sud, et les grandes forêts communales. comme relais sur le plateau nous avons divers petits boisements, et un **important réseau hydrique.**

Ainsi, une continuité apparaît à travers le massif forestier à la limite sud du plateau : Celui-ci atteint une superficie assez importante pour remplir de multiples fonctions, productive et écologique. Cela permet le développement d'une **filière bois**, de circulations douces, de circuits touristiques -tout en favorisant la biodiversité.

La forêt s'étend également dans la plaine agricole, formant des haies d'espèces variées le long de cours d'eau et des chemins. Ces haies ont plusieurs fonctions :

elles retiennent l'eau, permettant une meilleure infiltration de celle-ci ; elles limitent le transfert des polluants dans les cours d'eaux, et une partie des nitrates et autres polluants est absorbé par les racines des arbres. Cette haie est aussi un brise-vent qui protège les cultures, et un corridor pour la circulation de la faune. De plus, ces haies nous invitent à la promenade.

2- diversification des cultures

Celle ci est essentielle à la pérennisation des sols. Actuellement, céréales et oléagineux occupent 75% de la Surface Agricole Utile du département de l'Essonne. Les parcelles vacantes devraient être donner en priorité à des installations en maraichage, ou pour la valorisation de système de culture varié comme l'agroforesterie, mêlant plantation d'arbres et culture saisonnière.

Pour limiter la dépendance des grandes cultures aux intrants chimiques, nous avons développé un exemple lié à la **méthanisation** qui permet aussi une

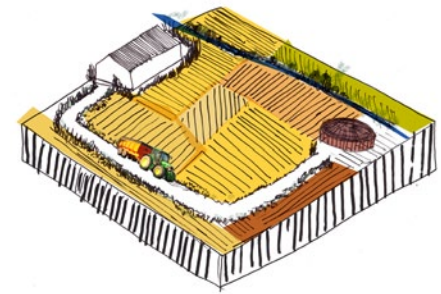
diversification.

-le biogaz issu du procédé de méthanisation produit une **énergie stockable**, transformable en électricité, en chauffage, ...

- Dans un système de rotation de culture, les légumineuses permettent de fixer l'azote de l'air dans le sol pour les plantations suivantes. Ce système de culture réduit donc considérablement les intrants chimiques.

Il se trouve que les légumineuses, comme la luzerne, sont très efficaces en terme de production de méthane.

Le système de rotation de cultures basé sur les légumineuses permet d'alimenter les méthaniseurs, assurant un revenu à l'agriculteur, et d'atteindre une certaine autonomie par rapport aux intrants chimiques, sans menacer la sécurité alimentaire. En revanche, la mise en place de ce système nécessite un accompagnement législatif qui irait dans son sens.



ÉTAT ACTUEL



PREMIÈRES ÉTAPE DE DIVERSIFICATION



ÉCOSYSTÈME AGRICOLE EN MARCHÉ !

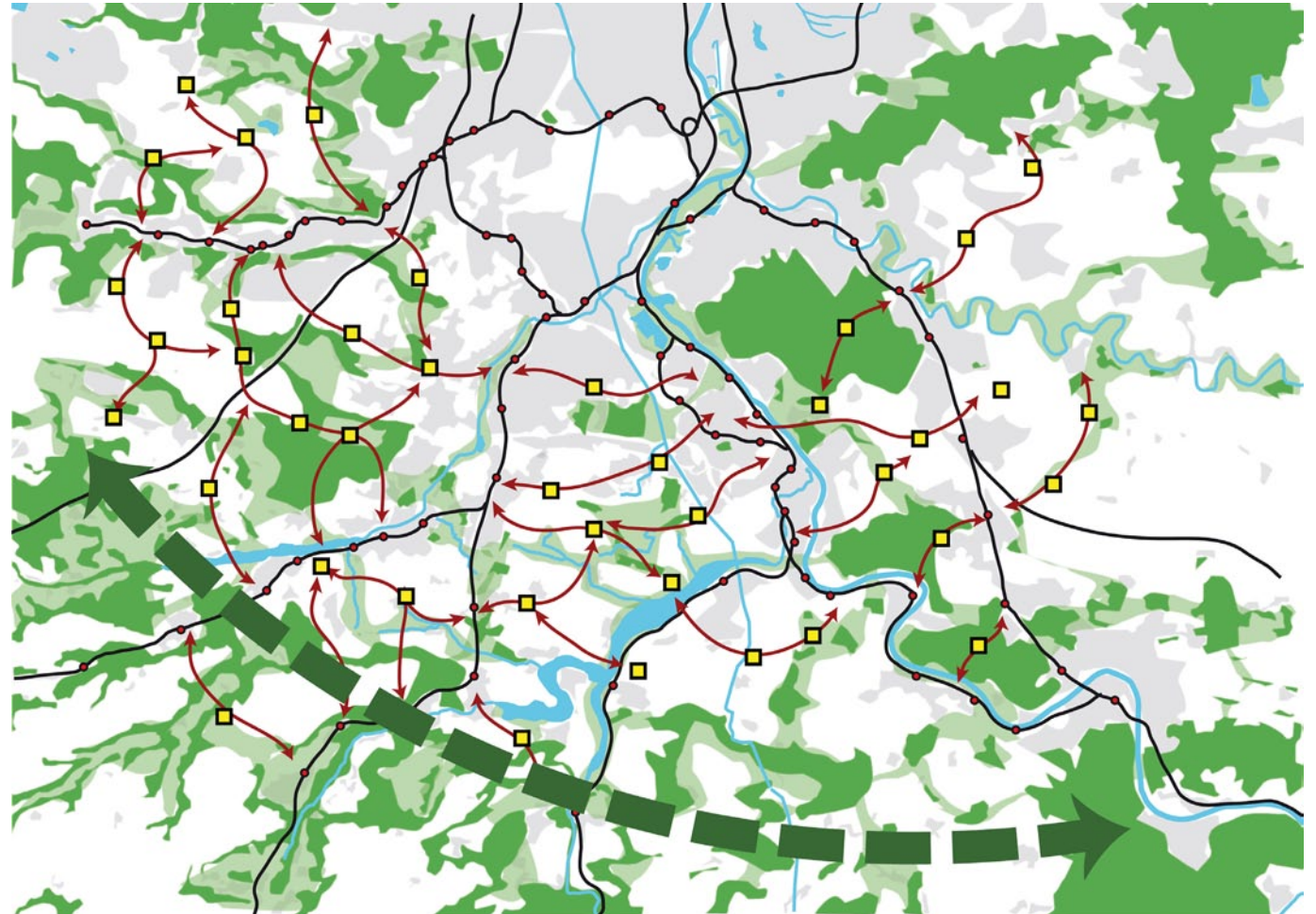
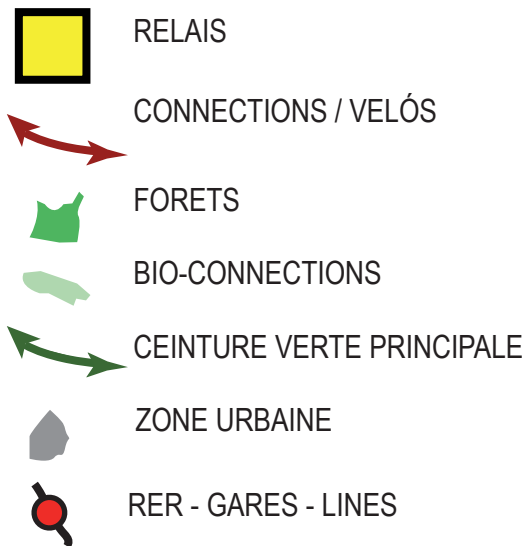


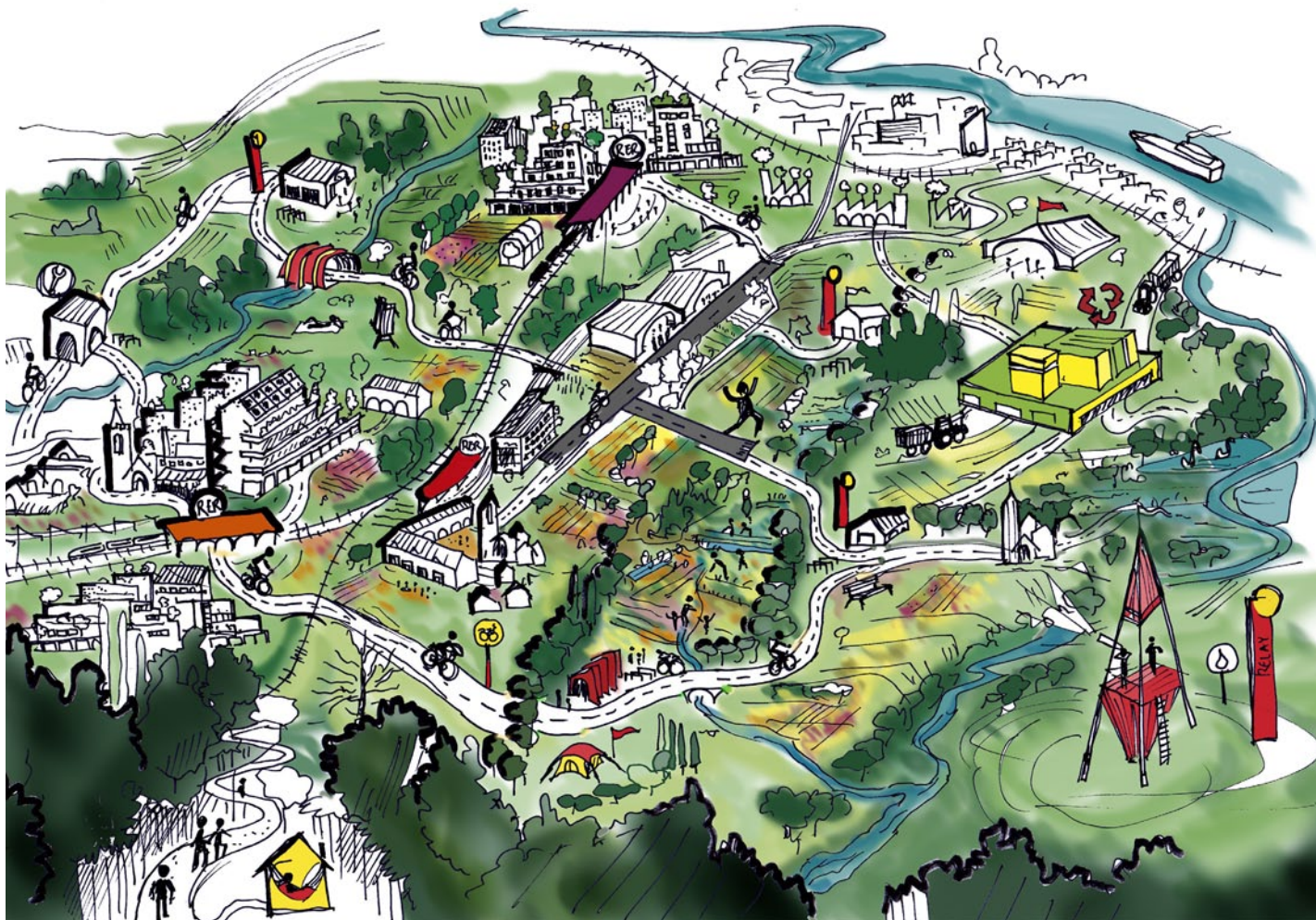
DU BON USAGE DE LA HAIE

V- CONCLUSION CARTOGRAPHIQUE



Parc de la Deûle (Lille)







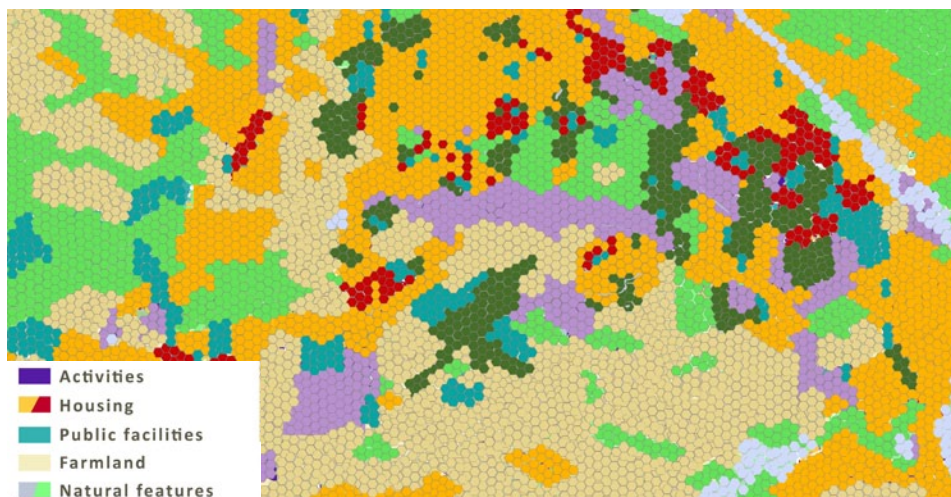
LAURIE LOISON - HORCEL SOKENG FEUYEM - SNEHA RAJE - ROMAIN MAROLLEAU - LUCY HUANG

MANIFESTE POUR UN TERRITOIRE RÉÉQUILIBRÉ

MANIFESTE POUR UN TERRITOIRE RÉÉQUILIBRÉ

INTRODUCTION

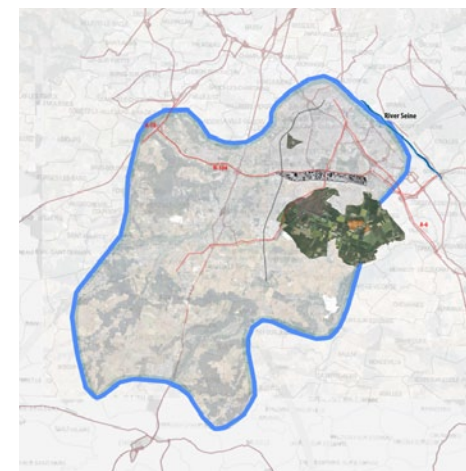
Le sud francilien est un territoire fortement marqué par l'étalement urbain, qui résulte aujourd'hui dans la juxtaposition de larges ensembles monofonctionnels: zones pavillonnaires, grands ensembles, centres commerciaux, etc. Ce mode d'organisation spatiale impose aux résidents une forte dépendance à la voiture et de nombreux déplacements, et génère ainsi des modes de vie très consommateurs en énergie fossile. Par ailleurs, le développement urbain en tâche d'huile crée une compétition entre les différentes fonctions du territoire et une forte pression foncière qui menace particulièrement les espaces agricoles et naturels du territoire.



Carte du centre Essonne, par type d'occupation des sols

ANALYSE

Nous constatons que les espaces de consommation jouent un rôle prépondérant dans l'organisation des modes de vie et du fonctionnement du sud francilien. Dans ce territoire marqué par l'étalement urbain, les grandes zones commerciales comme le Carré Sénart constituent de véritables polarités pour les habitants de la région, au point qu'elles servent également d'espaces de loisirs et de sociabilité le week-end.



Zone de chalandise de La Croix Blanche

La concentration excessive de la fonction commerce dans ces grandes zones commerciales génère de nombreuses nuisances : de longs déplacements pour les résidents, du temps et de l'énergie gaspillés dans les embouteillages, de fortes émissions de CO2... Or, ce modèle n'est pas durable ni dans ses principes économiques, ni dans son organisation spatiale.

En termes de modèle économique, les grands centres commerciaux sont la traduction physique des stratégies de développement à l'échelle nationale des grands groupes de distribution. Ces grands groupes réalisent de larges bénéfices en achetant les produits en masse auprès de grands producteurs du monde entier. Ce modèle économique impacte donc l'ensemble de la chaîne de production et est en partie responsable du développement de l'agriculture intensive à grande échelle et des difficultés croissantes des petits exploitants locaux à rester compétitifs. Le commerce se trouve donc coupé de la base productive locale du territoire. De plus, la grande distribution crée une compétition déloyale pour toutes les autres formes de commerce, notamment le petit commerce de centre-ville, dont la rentabilité repose sur de plus fortes marges sur les produits:

aujourd'hui, le commerce indépendant ne représente plus que 16% du chiffre d'affaires de la vente au détail en France.

Bien que les grandes zones commerciales soient souvent perçues comme des centres d'emplois, elles sont donc aussi responsables de la destruction d'emplois locaux : directement par la compétition avec les petits commerçants, et indirectement par la faillite des petits producteurs agricoles dont elles ne distribuent pas les produits, jugés peu intéressants car produits en trop faible quantité.

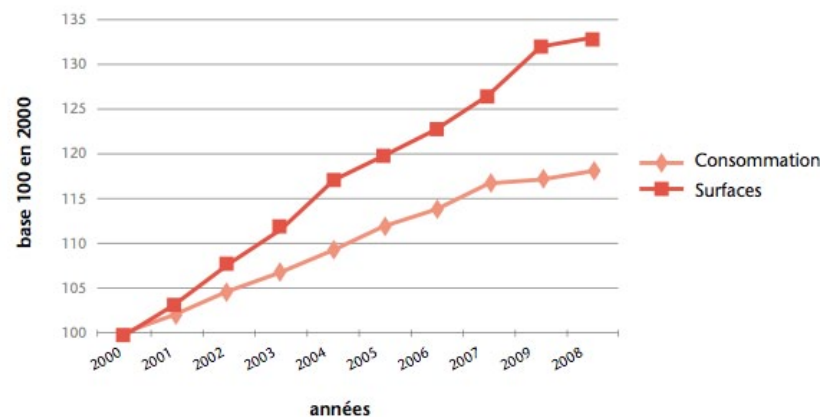
Par ailleurs, ce modèle de développement commercial repose sur des besoins d'extension constants : les distributeurs cherchent en permanence à étendre leur parc de magasins pour gagner en pouvoir de négociation auprès de leurs fournisseurs et réaliser toujours plus d'économies d'échelles, accélérant la pression foncière sur les espaces agricoles et menant à la création de grandes zones de "boîtes" commerciales en entrée de ville. Au cours des dix dernières années, le nombre de m² de surfaces commerciales développées par an n'a ainsi cessé de croître, poussé par la fuite en avant de la grande distribution et de la compétition toujours plus sévère sur les prix.

L'insuffisance d'encadrement de l'urbanisme commercial porte également une part de responsabilité dans ce phénomène, puisque les CDAC (Commissions d'Aménagement Commercial) approuvent quasi-systématiquement les projets de création ou d'extension de surfaces commerciales de plus de 1000 m² (95% d'approbation des demandes en 2011 selon Procos). Les collectivités se livrent également une importante compétition pour attirer les grandes enseignes sur leur territoire, au dépens d'une cohérence globale de l'aménagement commercial. Cela mène souvent à de fortes concessions sur la qualité des projets et un nivellement des taxes foncières commerciales par le bas. Ce phénomène est particulièrement vrai en Essonne, où les taux de la CFE (cotisation foncière des entreprises) sont largement inférieurs à la moyenne française.

Depuis 2000, on observe enfin un décrochage entre l'expansion des zones commerciales et le pouvoir d'achat des ménages.

Au rythme actuel de développement, c'est donc une véritable bulle immobilière

Évolution du parc de surfaces commerciales et de la dépense de consommation des ménages en volume



Sources : Enquête annuelle entreprise (EAE), Enquête points de vente, Extrapolation Procos

qui est en train de se former autour de l'urbanisme commercial. Ce phénomène est particulièrement inquiétant puisque les zones commerciales de périphérie semblent de moins en moins compétitives face aux nouvelles formes d'organisation du commerce (e-commerce, retails centers, économie de la fonctionnalité), et ce même pour les distributeurs qui voient leur rentabilité au m² chuter depuis plusieurs années.

Le sud francilien est aujourd'hui prisonnier de la dictature des zones commerciales qui empêche toute transition réelle vers des modes de vie, de production et de consommation durables. C'est pourquoi nous avons choisi de mettre les modes et les espaces de consommation au coeur de notre approche. Anticiper dès aujourd'hui la mort du centre commercial, dont le modèle économique est attaqué sur tous les fronts, nous semble critique pour éviter que l'économie locale et le territoire ne se retrouvent demain déstructurés par la multiplication des friches commerciales. Notre projet vise donc à proposer un nouveau système de développement urbain plus équilibré, afin de renforcer la résilience du territoire et de développer une économie locale pérenne.

MANIFESTE

Pour nous, la transition signifie mettre les personnes au centre de notre réflexion. Nous sommes persuadés que la transition ne doit pas devenir une nouvelle contrainte pour les individus, mais plutôt une opportunité pour améliorer leur vie quotidienne. Nous voulons donc mettre en oeuvre la transition dans le sud francilien à travers un nouveau modèle de développement urbain fondé sur une meilleure qualité de vie, et proposer une alternative à la tendance actuelle à la fragmentation des fonctions et à l'hégémonie des grandes zones commerciales, qui contraignent fortement les modes de vie des habitants du territoire. En effet, nous voyons la concentration du commerce comme un générateur de plus grandes distances à parcourir, d'étalement urbain, d'inconfort pour les usagers et de modes de vie non durables.

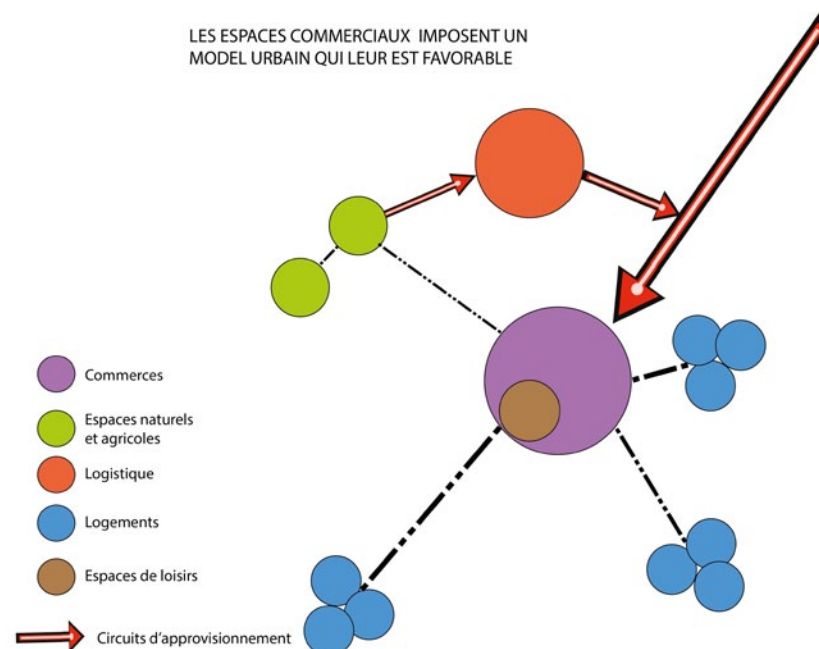
La transition est une opportunité sans pareil de sortir de la compétition territoriale et humaine dans le sud francilien et de développer à la place un modèle fondé sur la complémentarité entre les différents espaces et reposant sur deux grands principes : la déconcentration et la multifonctionnalité. Nous proposons donc d'utiliser le sud francilien comme laboratoire pour mettre en oeuvre un modèle déconcentré de développement urbain afin de retisser les liens entre les hommes et leurs lieux de vie.

Notre fil conducteur est celui de la réorganisation des fonctions dans le territoire afin de mettre fin à la domination des espaces de consommation. Nous proposons ainsi un modèle de développement plus équilibré pour le sud francilien, en utilisant la meilleure répartition des fonctions et la mobilité comme deux leviers majeurs du changement.

En intervenant sur la réorganisation des espaces de consommation, nous pensons pouvoir faire levier sur l'ensemble de la chaîne de distribution et de production pour proposer un nouveau modèle d'organisation territoriale plus durable et bénéficiant à tous. Ce mode de développement urbain plus équilibré permettra de réduire notre consommation d'énergie et notre empreinte écologique.

NOTRE DÉMARCHE

Sur la base de notre analyse, qui met en lumière le déséquilibre dans l'organisation du sud francilien et la polarisation des modes de vie autour des espaces commerciaux, notre démarche propose de rééquilibrer les fonctions dans le territoire en agissant sur les deux aspects de la balance territoriale : diminuer l'importance des zones commerciales dans le territoire, rééquilibrer les autres zones du territoire en réintroduisant des espaces commerciaux de proximité et en renforçant l'économie sud francilienne notamment par la consommation de produits locaux.

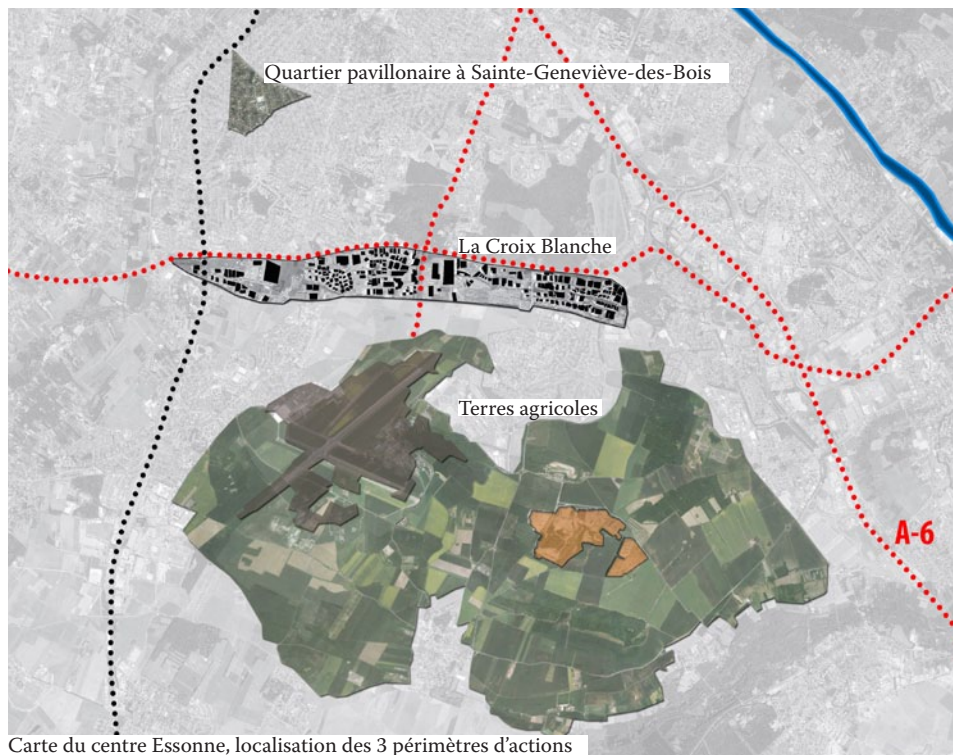


Nous envisageons la répartition des différentes fonctions dans le sud francilien comme un écosystème dont l'équilibre, actuellement en danger, doit être restauré. En effet, la polarisation du territoire autour des zones commerciales et la dépendance à la voiture comme unique mode de transport capable d'efficacement

relier les différentes zones monofonctionnelles entre elles, génère une situation de déséquilibre dangereuse pour le sud francilien : dans le scénario probable d'une fin du modèle actuel de l'urbanisme commercial, c'est le fondement de l'organisation spatiale locale et des modes de vie des habitants du sud francilien qui se trouve remise en cause.

Réintroduire de la multifonctionnalité dans les différents quartiers est donc un enjeu critique pour renforcer la résilience du territoire aux catastrophes naturelles, humaines et économiques. Dans cette optique de rééquilibrage entre les différents espaces du sud francilien, notre vision à long terme pour le sud francilien est celle d'un territoire plus durable, capable de réduire sa dépendance aux fluctuations de l'économie mondiale et de s'adapter aux évolutions futures de la société.

Notre stratégie s'organise autour de trois grands axes d'intervention qui visent ainsi



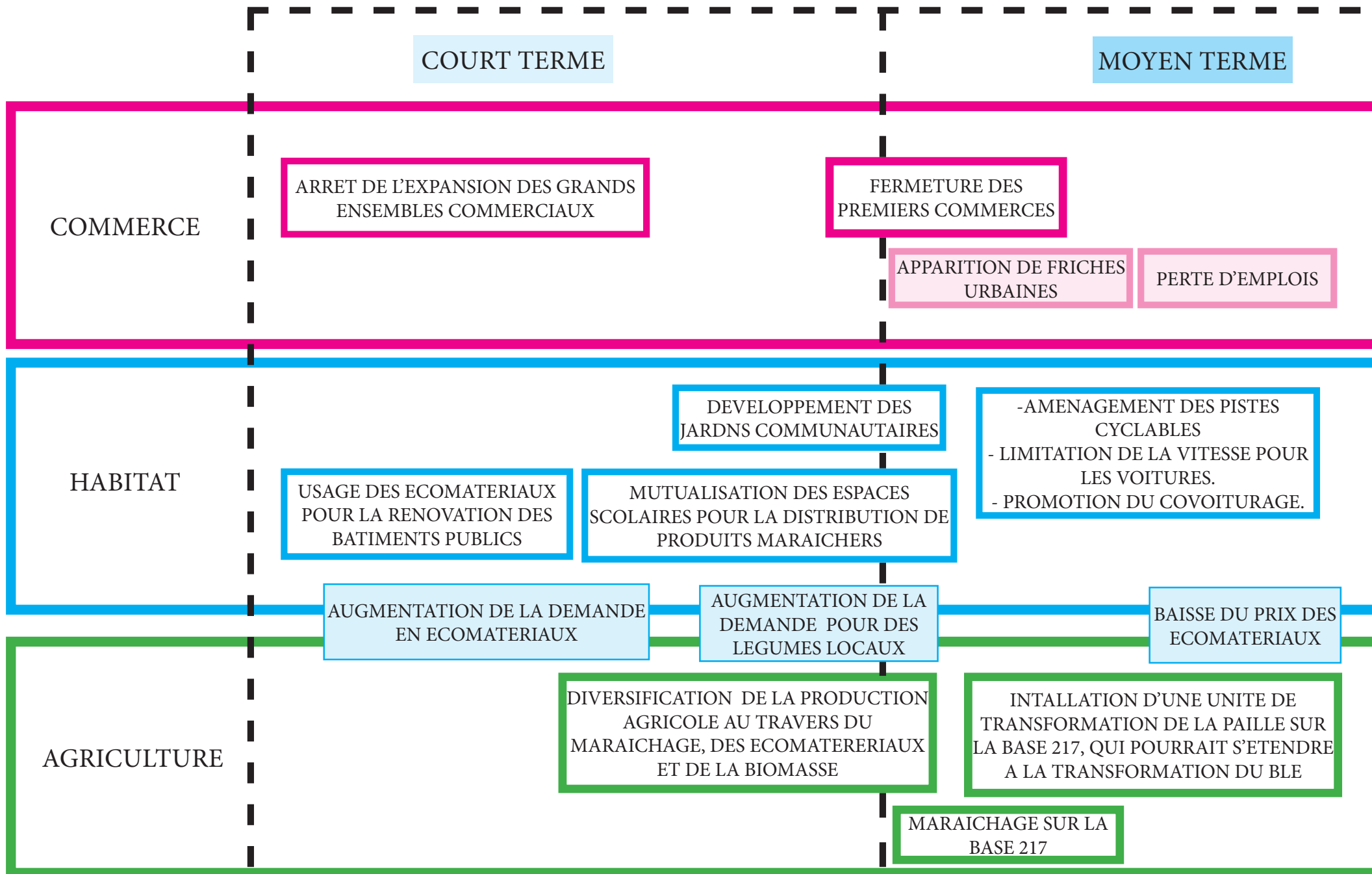
Carte du centre Essonne, localisation des 3 périmètres d'actions

à rééquilibrer l'organisation des espaces de production et de consommation dans le sud francilien par un ensemble d'actions à court, moyen et long terme : mettre fin aux dérives de l'urbanisme commercial et enrayer la domination des centres commerciaux et des grandes zones commerciales de périphérie sur le reste du territoire, réintroduire des espaces de consommation de proximité, diversifier les fonctions dans les zones pavillonnaires et mettre en place un système de boucles locales alimentaires, structurer et renforcer l'économie locale en s'appuyant sur le secteur agricole pour développer les filières des éco-matériaux et de l'énergie.

Afin d'illustrer très concrètement la mise en oeuvre de cette stratégie dans le sud francilien, nous avons identifié trois sites de projets qui reflètent chacun l'un de nos axes d'intervention.

Notre objectif principal étant de rompre avec le modèle actuel des grandes zones commerciales hégémoniques, nous avons sélectionné le site de la Croix Blanche, premier parc commercial d'Ile-de-France, qui constitue à nos yeux l'archétype des dérives de l'urbanisme commercial contemporain. A partir de cet exemple, nous avons sélectionné deux autres prototypes situés dans la zone de chalandise de la Croix Blanche : un quartier résidentiel de Sainte-Geneviève-des-Bois, exemple-type de la banlieue pavillonnaire monofonctionnelle du sud francilien, et les grands espaces agricoles en lisière de la Croix Blanche. Ces derniers nous permettent en effet d'illustrer les mutations de l'économie sud francilienne à partir d'une diversification de la production agricole et du développement de la filière des éco-matériaux afin de pérenniser les emplois locaux. Cette zone agricole nous intéresse particulièrement par la présence de deux sites à fort potentiel : la Sémardel, usine de traitement et de valorisation des déchets, et la base aéroportuaire en friche BA217.

Chacun de ces projets est envisagé pour illustrer la territorialisation de nos propositions qui visent, in fine, à engager la transition énergétique et économique du sud francilien. Ces projets sont donc les prototypes d'une stratégie plus globale permettant de repenser la relation entre les zones pavillonnaires, commerciales et agricoles du territoire et de développer des propositions généralisables et répliquables ailleurs sur le territoire.



LONG TERME

FERMETURE DE PLUS D'ENSEMBLES COMMERCIAUX

CONSTRUCTIONS NEUVES AVEC LES ECOMATERIAUX

OUVERTURE DES EQUIPEMENTS PULICS

DEVELOPPEMENT DES PISTES CYCLABLES, DES ESPACES VERTS ET DES ESPACES PUBLICS OUVERTS

-BAISSE DE LA COMPETITIVITE DES GRANDS CENTRES COMMERCIAUX.
- DEVELOPPEMENT DU COMMERCE DE PROXIMITE.

DIMINUTION DES DEPLACEMENTS EN VOITURE, AUGMENTATION DES DEPLACEMENT LOCAUX

CONVERSION DE QUELQUES LOGEMENTS EN BUREAUX

DENSIFICATION DE L'HABITAT

RE-OUVERTURE DES COMMERCES DANS LES ZONES RESIDENTIELLES.

EXTENSION DES RESEAUX DE CHAUFFAGES URBAINS

UTILISATION DES ECOMATERIAUX POUR LA RENOVATION DES LOGEMENTS.

PLUS D'EMPLOIS DANS LE SECTEUR DES ECOMATERIAUX

FORT DEVELOPPEMENT DU MARCHÉ DES ECOMATERIAUX

UTILISATION DES DECHETS ORGANIQUES ET DE LA BIOMASSE POUR LA PRODUCTION D'ENERGIE.

MISE EN PLACE DE COGENERATION À LA SEMARDEL POUR APPROVISIONNER LES RESEAUX DE CHAUFFAGES URBAINS

DEVELOPPEMENT DES FILIERES DE FORMATION POUR LA PRODUCTION ET LA MISE EN OEUVRE DES ECOMATERIAUX

RESULTATS

MULTIFONCTIONNALITE DES ESPACES COMMERCIAUX

MULTIFONCTIONNALITE DES GRANDS ENSEMBLES RESIDENTIELS

AUGMENTATION DES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE

BOUCLE LOCALE ALIMENTAIRE

DIVERSIFICATION DE LA PRODUCTION AGRICOLE, DEVELOPPEMENT DE LA TRANSFORMATION LOCALE, CREATION D'EMPLOIS

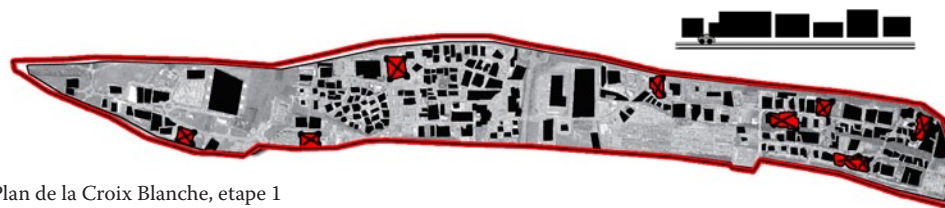
DEVELOPPEMENT D'UNE ECONOMIE DE PARTAGE

REDUCTION DE L'EMPREINTE ENERGETIQUE

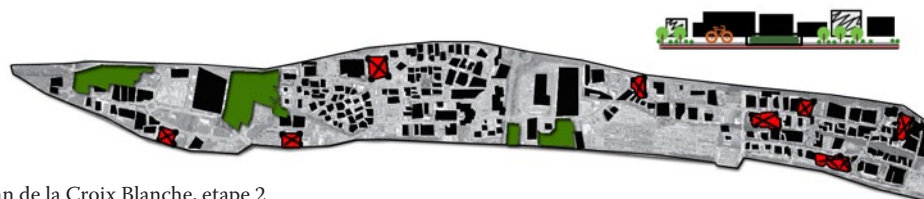
LES ZONES COMMERCIALES

Notre premier levier d'action est de mettre fin à l'expansion de la Croix Blanche en refusant l'implantation de nouvelles surfaces commerciales. Une hausse des taxes (CFE) vient marquer la volonté publique de faire muter la zone. Ces mesures fortes permettent d'entraver les stratégies d'expansion à outrance de la grande distribution et d'impulser la transformation du modèle de l'urbanisme commercial en amont de sa fin annoncée.

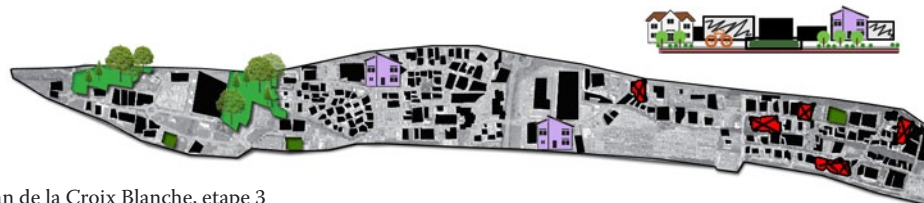
A moyen terme, la fermeture de certains magasins sous l'effet du détournement des consommateurs du modèle de la « boîte commerciale » permet de réinjecter de la mixité fonctionnelle dans le quartier. En préemptant ces terrains à bas prix, les collectivités créent des logements, des espaces verts et, à long terme, des équipements publics pour servir les nouveaux résidents du quartier de la Croix Blanche.



Plan de la Croix Blanche, étape 1
Arrêt de l'expansion



Plan de la Croix Blanche, étape 2
Fermeture des premiers magasins, développement de friches



Plan de la Croix Blanche, étape 3
Fermeture de nouveaux magasins, implantation de logements



Plan de la Croix Blanche, étape 4
Un nouveau quartier mixte

Dans la phase de « déclin orchestré » de la Croix Blanche, la collectivité investit dans les espaces ouverts pour préparer la mutation de la zone : la dépollution des premières friches commerciales est initiée par la phytoremédiation des sols ; tandis que certains espaces verts deviennent le support de pépinière locales pour faire pousser les arbres qui seront plus tard plantés dans les nouveaux espaces verts du quartier.

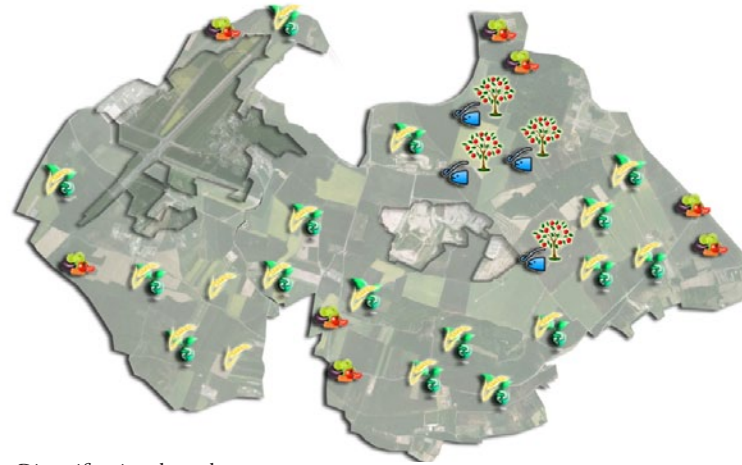


Phytoremédiation à Mermoz

La création de pistes cyclables est un élément-clé pour favoriser les déplacements doux dans le futur quartier mixte. Des parkings verts sont également construits pour faciliter la gestion des eaux pluviales.

LES TERRES AGRICOLES

L'augmentation des taxes sur les zones commerciales permet aux pouvoirs publics de rénover thermiquement leurs bâtiments en utilisant des écomatériaux, notamment la paille, produit dérivé de la culture céréalière. L'augmentation de la demande en écomatériaux mène à une diversification des cultures dans la région : chanvre, biomasse, mais aussi maraîchage et pisciculture. Pour soutenir le développement du secteur des écomatériaux, une usine de transformation est construite sur le site de l'ancienne base aérienne BA217, créant de l'emploi et faisant baisser le prix des écomatériaux. Ces écomatériaux produits localement sont utilisés dans la rénovation thermique des logements et les nouvelles constructions. A long terme, la Sémardel met en place la cogénération de chaleur à partir des déchets, et peut fournir les quartiers pavillonnaires environnants par le biais de nouveaux réseaux de chaleur urbains.



Diversification des cultures



Implantation de l'unité de production sur la base 217

La production d'écomatériaux se structure en plusieurs étapes : tout d'abord en valorisant la paille, produit dérivé des cultures céréalières actuelles, puis en introduisant la biomasse et le chanvre par la rotation des cultures.

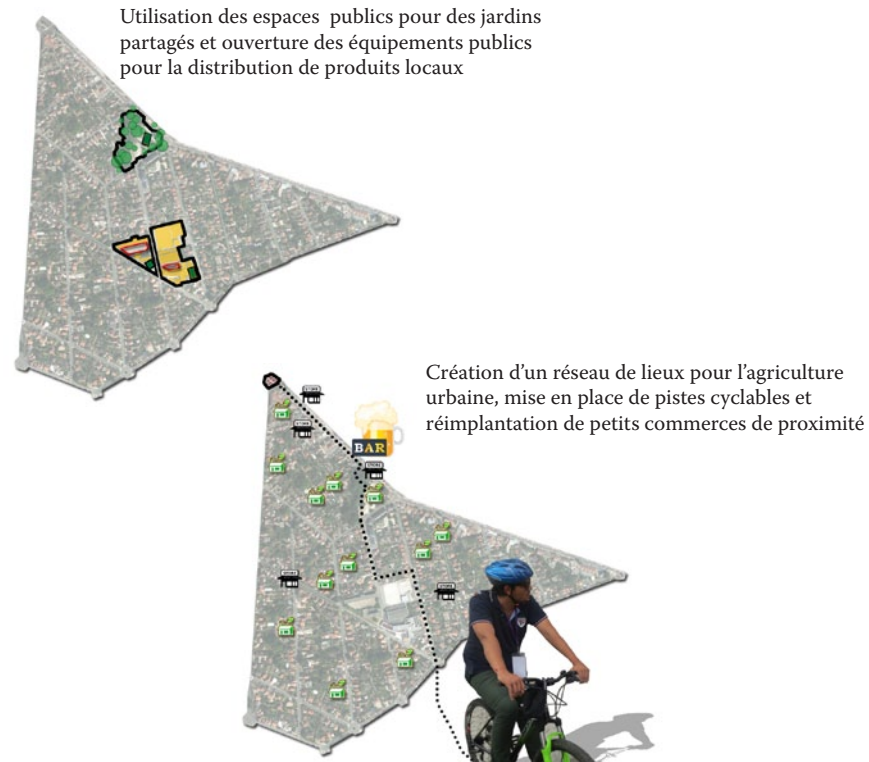


Exemple de culture de chanvre en Seine et Marne

La diversification des cultures vient renforcer l'écosystème productif local en réintroduisant de la biodiversité dans les exploitations agricoles. Elle permet aussi de mettre en place des boucles locales alimentaires à partir du maraîchage sur de petites exploitations.

LES QUARTIERS PAVILLONNAIRES

Dans les quartiers pavillonnaires, la mutualisation des espaces publics pour l'agriculture urbaine et l'ouverture des bâtiments publics (cours d'écoles,) comme site de distribution éphémère pour les AMAP et producteurs locaux sont deux leviers clés pour soutenir le développement de boucles locales alimentaires. Le déclin des zones commerciales combiné à la hausse de la demande en nourriture locale permet la réimplantation de petits commerces de proximité dans les quartiers. A terme, la diversification des fonctions mène également à l'implantation de petits locaux d'activités dans les quartiers. Le nombre de déplacements d'achats locaux par les modes actifs (vélo, marche) augmente ainsi. De plus, la consolidation du secteur des écomatériaux et de l'énergie dans le territoire permet la rénovation thermique des logements et la mise en place de réseaux de chaleur urbain dans le tissu pavillonnaire.



Etude de faisabilité d'un réseau de chaleur à l'échelle d'une rue à Saintes Genevièves des bois

La mise à disposition des bâtiments et espaces publics est un levier clé pour soutenir les initiatives locales (AMAP, jardins partagés) des résidents à faible coût pour la collectivité



Utilisation de la cour de l'école à Magny les Hameaux pour l'AMAP

Nous avons testé la faisabilité économique d'un réseau de chaleur urbain pour une rue-type d'un quartier pavillonnaire. La consommation énergétique des logements rapportée au linéaire de réseau rend économiquement viable la mise en place d'un tel système dans le quartier.

IMPACT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Impact de la rénovation thermique des bâtiments

12% des constructions en Essonne (source INSEE) ont été réalisées avant 1946. Une isolation thermique sur ces bâtiments est à écarter pour des raisons patrimoniales. En revanche, sur les 88% restants, construits après 1946, les deux tiers peuvent être isolés par l'extérieur, soit 58% du parc. La consommation moyenne des bâtiments sur le territoire est de 315 kWh ep /m²/an (@D). En effectuant une rénovation énergétique globale, on peut ainsi diviser par 4 la consommation énergétique de ces constructions, soit 80 kWh ep/m²/an. La consommation moyenne du parc atteint alors 178 kWh ep /m²/an. Le bâtiment émet 1 330 000 t ≈ CO₂ par an sur notre territoire d'étude. La rénovation énergétique permet de réduire les émissions de GES, ce n'est plus que 750 000 t eq CO₂ qui sont émises annuellement, soit une baisse de 43%. Sur l'ensemble des émissions de GES du territoire d'étude, c'est 13% qui sont économisés.

Impact du réseau de chauffage urbain aux ENR

En Essonne, 29% des logements sont chauffés par un chauffage central collectif, 37% par du chauffage central individuel individuel, et 33% par du chauffage décentralisé électrique. Le contenu CO₂ d'un kWh ep pour le chauffage électrique est de 0,075 kg eq CO₂. Pour le chauffage centralisé (individuel et collectif) le contenu CO₂ du kWh est de 0,22 kg eq CO₂ (calcul réalisé selon les données @D pour notre territoire d'étude). Le déploiement d'un réseau de chaleur urbain utilisant des énergies renouvelables permet de diminuer très fortement le contenu CO₂ du kWh ep, on passe ainsi à 0,01 kg eq CO₂ par kWh ep (source ADEME) soit une division par 20. La moitié des logements ayant un chauffage centralisé individuel et les trois quarts des logements ayant un chauffage centralisé collectif peuvent être

raccordés à un réseau de chaleur urbain. On peut ainsi diviser par 20 les émissions de GES pour 40% des logements du territoire. On économise ainsi 500 000 t eq CO₂ par an, soit une baisse de 38% des émissions de gaz à effet de serre pour le secteur du bâtiment. Sur l'ensemble des GES du territoire d'étude, c'est 11% qui sont économisés.

Impact de la diversification de l'agriculture

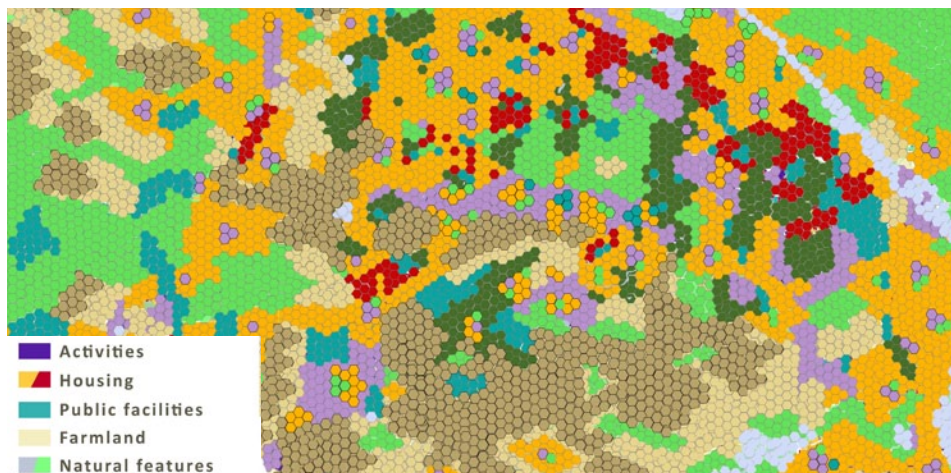
En passant d'une production agricole principalement tournée vers le blé à une rotation des cultures intégrant 15% de maraichages et 33% de production de chanvre on peut diviser par 2 les émissions de gaz à effet de serre. Les émissions moyennes pour un champ de blé sont de 2800 kg eq CO₂ par ha (ADEME). La diversification permet d'arriver à une valeur de 1400 kg eq CO₂ par ha. Sur le territoire d'étude la surface agricole dédiée à la culture céréalière est estimée à 10 000 ha. C'est ainsi, 14 000 t eq CO₂ économisé annuellement, soit 0,3% des émissions du territoire. Si l'économie est faible, cette action permet d'en déclencher d'autres qui auront un effet plus important, telles que l'isolation thermique des bâtiments avec des écomatériaux ou la consommation de produits locaux.

Impact du commerce de proximité

60% des déplacements domicile-achats sont liés à la grande distribution, et s'effectuent par conséquent en voiture (Enquête global transport). Ils représentent 0,3 déplacements par personne et par jour sur une distance moyenne de 4,9km. En recréant une offre de proximité, les deux tiers de ces déplacements peuvent alors être effectués par des modes actifs (vélo, marche). Les émissions moyennes d'une voiture sont de 300 g eq CO₂ par km parcouru. On économise ainsi 441 g eq CO₂ par personne et par jour. Sur notre territoire c'est donc 80 000 t eq CO₂ économisées annuellement soit 2% des GES.

CONCLUSION

La transition énergétique dans le sud francilien passe d'abord par un rééquilibrage des différents espaces fonctionnels. La prépondérance des espaces commerciaux empêche l'émergence de nouveaux modèles économiques, de nouveaux modes de production et de nouveaux modes de vies. En prenant les devants par rapport à ce modèle de consommation voué à disparaître, notre stratégie permet de trouver un nouvel équilibre territorial dans lequel les grandes zones commerciales ne jouent plus un rôle dominant ni destructeur. Par ailleurs, ce rééquilibrage constitue une excellente opportunité pour développer de l'emploi local pérenne en structurant la filière des écomatériaux et en renforçant l'ancrage de l'agriculture locale, mais également pour réinsuffler de la vie locale et des services dans les quartiers de banlieue pavillonnaire.

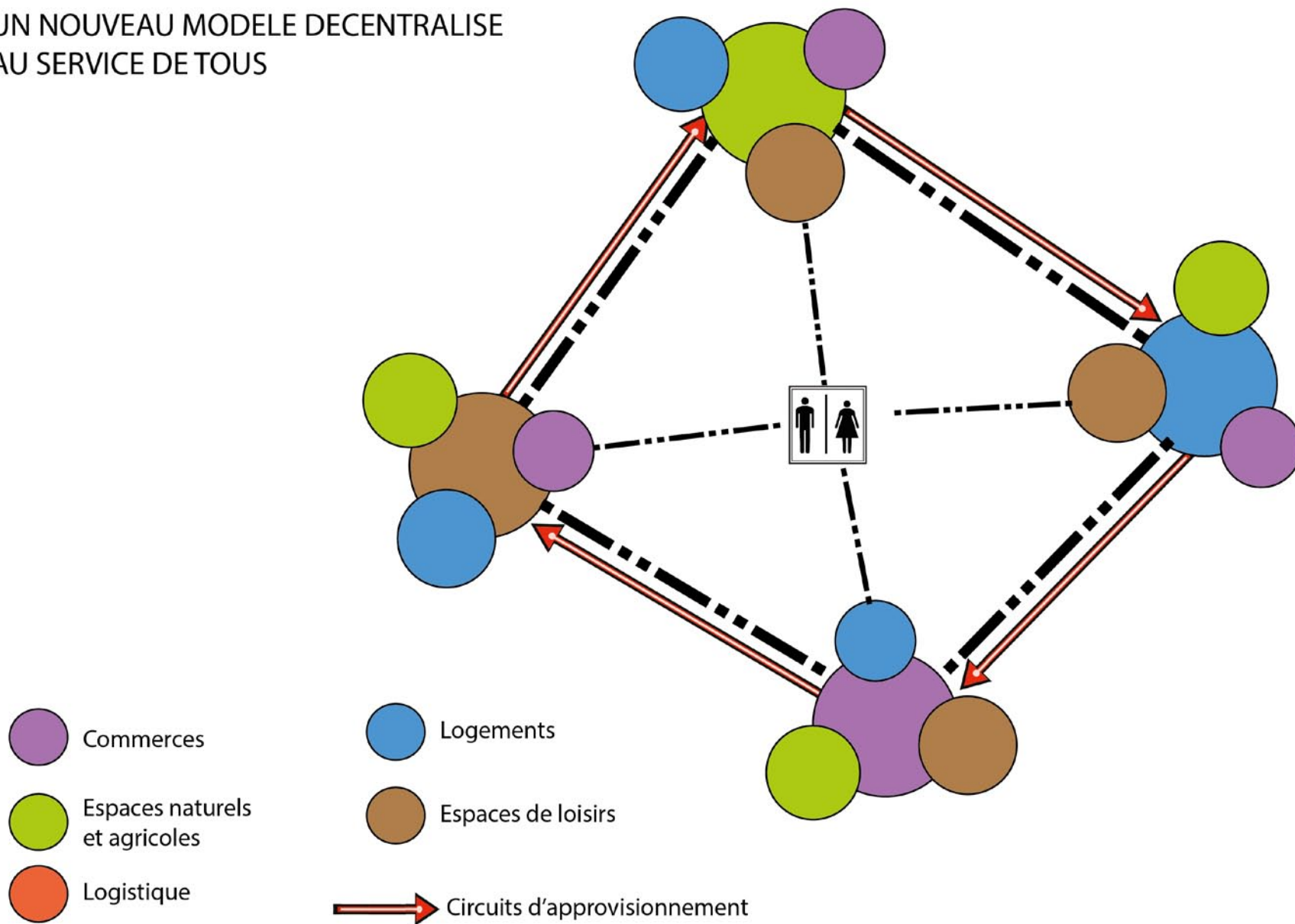


Recomposition de la mosaïque territoriale

Nos propositions fonctionnent donc comme un système cohérent qui vient, par un jeu d'interactions et de réciprocité entre chaque action, rééquilibrer au long terme la répartition des fonctions dans le sud francilien. Chaque quartier, chaque espace devient donc une pièce multifonctionnelle d'un puzzle territorial plus large caractérisé par la complémentarité à toutes les échelles. En plus de mettre fin à une compétition néfaste entre les territoires, ce nouveau modèle de développement renforce la résilience du sud francilien, qui, à l'image d'un écosystème naturel, voit sa biodiversité humaine et territoriale restaurée et protégée.

In fine, le rééquilibrage du territoire offre donc à chacun de ses habitants un cadre de vie plus confortable et une amélioration de la qualité de vie, tout en réduisant de manière significative les émissions de gaz à effet de serre du sud francilien.

UN NOUVEAU MODELE DECENTRALISE AU SERVICE DE TOUS



TROMBINOSCOPE

MEMBRES DU JURY

L'ATELIER EN IMAGES

ÉQUIPE A



ANNA ZETKULIC

24 * USA * RESEARCHER , AFRICAN CENTER FOR CITIES AND DEVELOPMENT * ANNA.ZETKULIC.13@UCL.AC.UK

Après avoir travaillé pour National Geographic, j'ai repris mes études pour poursuivre une thèse sur la mise en œuvre urbaine des conditions d'accès au logement dans les habitations informels de Buenos Aires. Après une formation d'artiste céramiste, j'ai étudié les sciences politiques et l'anthropologie aux Etats-Unis et en Angleterre, en axant principalement mes travaux sur le renouvellement urbain et le développement durable. Cet été, j'irais à la rencontre, d'entreprise, d'institutions publiques et d'acteurs associatifs, engagés dans la transformation urbaine de Cape Town afin de recueillir des informations sur des projets de développement pour l'habitat informel.



OLESYA SYOMINA

23 * RUSSIA * ARCHITECTURE * ALISE_CH@MAIL.RU

Je m'appelle Olesya et je travaille comme architecte au laboratoire urbain de Sibérie (Siberian Urban Lab). En Juin 2014, après six mois de travail intense et passionné, j'ai été diplômée de l'Ecole d'Architecture d'ISTU en Russie. L'un des moments les plus importants de mes études a été ma participation à l'atelier d'urbanisme pendant l'université d'hiver, que j'ai remporté avec l'équipe E et le projet « CITY NOMADS ». C'est un honneur pour moi de participer à la réflexion conceptuelle sur l'une des plus belles villes du monde.



MARION LOUBIERE

24 * FRANCE * ENGINEERING, ENVIRONNEMENT & SUSTAINABLE DEVELOPMENT * MARION.LOUBIERE@AGROPARISTECH.FR

Etudiante à AgroParisTech en master IDEA (Ingénierie Déchets Eau Aménagement durable des territoires), je suis passionnée par les problématiques liées à la gestion des ressources, l'environnement et à l'aménagement durable des territoires. Volontaire, positive et curieuse, j'apprécie rencontrer des gens, découvrir de nouvelles thématiques et cultures lors de voyages et lors d'expériences professionnelles. Autonome, j'aime également travailler en équipe pour valoriser les idées et expériences de chacun. Sportive, j'aime renouveler des défis.



LÉA SCHAFFROT TAO

28 * FRANCE * ARCHITECTURE * LEA.TAO.SCHAFFROTH@GMAIL.COM

Architecte diplômée à Paris-Malaquais, j'ai travaillé comme architecte-urbaniste dans la région parisienne durant deux années. J'exerce actuellement en Chine dans une agence d'architecture où l'anglais m'est indispensable. Durant mes études, j'ai eu l'occasion de participer à plusieurs workshops. Par ailleurs, mes intérêts personnels m'ont emmenés à contribuer à l'organisation de plusieurs événements (festivals, expositions), et à encadrer des groupes (BAFA). Ces expériences ont permis de confirmer mes capacités d'adaptation et de travail en groupe.



B.K. SWASTIK

25 * INDIA * ARCHITECTURE, URBAN PLANNING * BKSWASTIK@GMAIL.COM

J'ai travaillé pour plusieurs projets urbains comme BSUP (Basic Services for Urban Poor) une institution pour la réhabilitation des bidonvilles à Pune, Le « Rajiv Awas Yojana » à Rangamati et la société de transport rapide « Bus Rapid Transit System (BRTS) avec l'urbaniste Prasanna Desai. J'ai également travaillé chez Navkar Architects, où j'ai suivi plusieurs projets d'architecture commerciales et institutionnelles.



JULIEN DE LEIRIS

24 * FRANCE * M2 PUBLIC POLITICAL ANALYSIS * DELEIRISJULIEN@GMAIL.COM

Français, originaire de Grenoble (Isère) et âgé de 24 ans, j'effectue mes études à l'Institut d'études politiques de Lyon. Actuellement en fin de Master 2 d'Analyse des politiques publiques, je m'intéresse particulièrement à l'aménagement du territoire, avec une attention particulière aux politiques énergétiques et urbaines. J'ai pu aborder ces sujets via un angle international lors d'une année passée à l'Université de Colombie Britannique (UBC), à Vancouver. Enfin, un récent stage à l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), m'a permis d'aborder la question du développement économique de Paris et de sa métropole.

ÉQUIPE B



VINCENT MORACCHINI

24 * FRANCE * URBAN PLANNING *
VINCENT.MORACCHINI@GMAIL.COM

Je suis curieux, à la recherche de nouvelles situations en liens avec la production de la ville. En tant qu'urbaniste, je me vois comme quelqu'un qui permet la mise en relation d'acteurs variés (du politique à l'habitant, de l'ingénieur à l'associatif), faisant la synthèse pour donner le champ des possibles. Il me semble essentiel de faire du terrain, seul, en groupe, avec des acteurs du site, s'imprégner du site est indispensable. Je suis profondément un passionné de la ville sous toutes ses formes.



LOUISE FRANCOIS

24 * FRANCE * ENGINEERING, INTERNATIONAL AGRO-DEVELOPPEMENT * FRANCOISLOUIS76@GMAIL.COM

Etudiante ingénieure en agro-développement international je me suis spécialisée dans l'aménagement du territoire et la gestion de l'eau. Ma formation et mes stages m'ont permis d'acquérir des notions très diverses aussi bien en agronomie, en écologie, en hydrologie et en aménagement, qu'en économie ou en sociologie. Je souhaite à présent orienter mon parcours professionnel vers le milieu urbain afin de participer à la conception de projets de planification urbaine liée au développement durable. C'est pourquoi j'ai suivi la formation en ligne (MOOC) proposée par l'université de Montpellier 2 sur la ville durable.



CÉLINE CHARELL

24 * FRANCE * ARCHITECT, TRAINING HMONP *
CHARREL.C@HOTMAIL.FR

Très sensible aux questions environnementales et sociales, j'ai axé ma formation sur le thème du développement durable, de façon à œuvrer pour la transition des territoires par le biais de l'architecture. J'ai depuis eu à cœur d'explorer les horizons d'une architecture éco-responsable, en interrogeant les leviers humains et sociaux (habitat partagé), les leviers constructifs (éco-matériaux, performance énergétique des bâtiments) ou encore les leviers politiques et économiques (développement du pays ambertois).



ROY GARGY

25 * INDIA * URBAN DESIGN * ROY.GARG101@GMAIL.COM

Grandir dans un pays en développement comme l'Inde m'a éveillée aux solutions proposées dans les modèles de villes durables. Les villes actuelles voient leur structure sociale bouleversée entraînant ainsi le surpeuplement des aires urbaines. Je suis convaincu qu'il est temps de changer notre état d'esprit pour avancer vers des solutions plus écologiques et rendre les villes plus créatives. Pour ce faire, j'ai pour objectif de travailler dans la conception et la réhabilitation urbaine.



LAURA KWIATKOWSKI

24 * FRANCE * ARCHITECTURE, URBAN PLANNING *
KWIATKOWSKI.LAURA@YAHOO.FR

Etudiante en architecture pugnace, inventive et motivée, je travaille sur la transition énergétique depuis deux ans. Ce sujet est central dans mes travaux de fin d'étude. Le domaine de l'urbanisme m'a permis d'assimiler parfaitement la notion d'équipe : agir, écouter, débattre en sont les richesses. J'ai également beaucoup travaillé sur le devenir des territoires ruraux mais aussi sur la problématique des parcs d'activités économiques. La notion de résilience, constitue également pour moi l'un des grands enjeux des décennies à venir.



TESSA SARE

29 * AUSTRALIA * ARCHITECTURE, SUSTAINABLE & URBAN DEVELOPMENT * TESSA@MOONSTUDIODESIGN.COM

Je suis une exploratrice passionnée et curieuse des environnements urbains et des lieux marqués par des personnalités importantes. Durant ces sept dernières années, j'ai recherché activement plusieurs types de projets en Australie et à l'étranger qui ont forgé mon expérience et m'ont permis d'« apprendre en pratiquant et vivant » dans différents contextes. Epanoui dans des équipes dynamiques et interdisciplinaires, je suis prêt à relever des défis pour trouver des solutions urbaine et sociales soucieuses du développement durable.

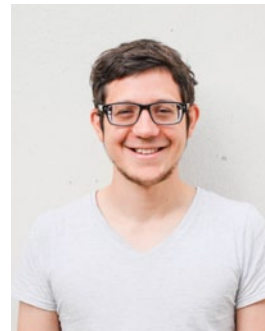
ÉQUIPE C



TAPAN SHAH

26 * INDIA * ARCHITECTURE * TAPANSHAH13@GMAIL.COM

Je suis Tapan Shah, Architecte/Urbaniste née en 1988. Je vis et travaille à Ahmedabad en Inde. J'ai obtenu mon diplôme d'architecte à l'université de Gujarat en 2005. Puis j'ai passé un diplôme complémentaire en urbanisme à la CEPT University (2011-2013), à Ahmedabad en Inde. Je travaille actuellement avec des organismes liés à l'architecture indiens comme le CRDF et l'université de Ahmedabad ainsi qu'avec des bureaux d'architecture comme ZZ Architects. En 2014, j'ai fondé mon agence d'architecture et d'urbanisme. J'interviens également comme professeur invité à l'Ecole d'Architecture de Gromore à Gujarat.



THOMAS VIGUIER

29 * FRANCE * ARCHITECTURE, URBAN PLANNING * GINKHOMA@HOTMAIL.FR

Titulaire du diplôme d'Etat d'architecte, j'ai complété cette formation par un Master en urbanisme. J'ai choisi mes stages en milieu professionnel avec la volonté de travailler comme architecte-urbaniste. Ils furent l'occasion de développer mes compétences : travail en équipe, recherche, analyse des sites, communication et décompositions des propositions. Je suis particulièrement engagé, curieux, ouvert et à l'écoute. Passionné par mon métier, je continue à développer ma double formation au travers de conférences et engagement dans des associations de développement local.



ALEJANDRO ZAPATA

21 * COLOMBIA * ARCHITECTURE * ALEJANDRO.ZAPATA01@GMAIL.COM

Jeune étudiant architecte, curieux, sociable, assidu et méthodique, j'aime le travail en équipe et le partage des idées. Je me passionne depuis peu pour l'urbanisme. Je suis en mesure d'exprimer mes projets par le biais du dessin ou de l'écriture. Conscient de l'impact provoqué par la globalisation, je questionne sans cesse le rôle de l'architecte dans sa capacité à éveiller les mentalités.



EDITH CHEZEL

30 * FRANCE - URBAN PLANNING * EDITH_CHEZEL@HOTMAIL.COM

« Think global, act local ! »

Une phrase qui pourrait bien me décrire et résumer mon parcours professionnel, comment je suis passée des relations internationales à l'aménagement du territoire. Tout ça pour habiter* vraiment. *habiter : de l'intérieur, participer au monde en train de se faire et en traçant un chemin de vie, contribuer à son tissage et à son maillage. (Tim Ingold). Penser, agir, habiter, mais aussi écouter, observer, marcher, chercher, rire, danser, rencontrer et créer. Créer avec d'autres, pour tout le monde, en jardinant, en cuisine, ou ailleurs.



JOSEPHINE PINATEL

28 * FRANCE * LANDSCAPE ENGINEERING * JOSEPHINEPINATEL@GMAIL.COM

Je suis une ingénieure paysagiste de 27 ans, et vie au Mexique depuis presque un an. Je travaille avec un ingénieur agronome spécialisé dans la «permaculture» et les chantiers participatifs (de fermes, maisons « autonomes », citernes...). Nous avons fondé un atelier de paysage à Valle de Bravo. Les projets qui nous occupent sont divers -des fermes pédagogiques, des jardins où nous n'utilisons spécifiquement que des essences locales ou des fruitières, ou encore -entre autres- les espaces communs de la UNAM de Morelia (Université Autonome de Mexico).

ÉQUIPE D



LAURIE LOISON

25 * FRANCE * TERRITORIAL STUDIES & URBAN PLANNING
* LAURIE.LOISON@GMAIL.COM

Urbaniste en devenir dans les sciences politiques et l'aménagement du territoire, j'aspire à travailler de manière transversale et collective. Au cours de mon parcours, Je me suis progressivement intéressée à la conception urbaine, à l'urbanisme participatif et à la notion de réutilisation. En lien direct avec mon expérience internationale, j'accorde une grande importance aux cultures locales et reste attentive au développement de pratique urbaines adaptées à leur contexte.



ROMAIN MAROLLEAU

28 * FRANCE * ARCHITECTURE, CONSTRUCTION AND SUSTAINABLE HABITAT * MAROLLEAU1@HOTMAIL.COM

Architecte de Formation, j'ai travaillé ces 4 dernières années au sein de l'agence d'architecture Semon Rapaport et associé (Seine et Marne). Intéressé par les enjeux environnementaux, j'ai commencé ma réflexion pendant mes études d'architecture, que ce soit sur les matériaux (chantier participatif sur la terre crue), l'intégration à l'environnement ou l'utilisation des ressources (projet de fin d'étude sur une île autonome). J'ai rejoins cette année le mastère spécialisé Construction et Habitat Durables (dispensé par l'ESTP et les Arts et Métiers) afin de compléter mes connaissances et de poursuivre ma démarche.



HORCEL SOKENG FEUYEM

25 * CAMEROON * ARCHITECTURE, URBAN PLANNING *
SOKENG2008@YMAIL.COM

Après six années d'études à la EAMAU (African School of Crafts Architecture and Urbanism), ma formation d'architecte urbaniste touche à sa fin. Avant d'entamer pleinement ma carrière professionnelle je souhaite revivre l'expérience que j'ai eue au workshop de Porto-Novo en 2012. Mon amour du défi et de l'aventure m'a ainsi amené à essayer plusieurs projets de ce type, dans lesquels j'ai toujours été guidé par l'ouverture d'esprit et la curiosité. Je crois sincèrement que le meilleur est à venir. Je me retrouve complètement dans la citation : «Seul je vais plus vite, ensemble nous allons plus loin».



LUCY HUANG

24 * CANADA * LANDSCAPE ARCHITECTURE *
LUCY-304@HOTMAIL.COM

Je suis née et j'ai grandi en Chine Jusqu'à mes quatorze ans, moment auquel mes parents m'ont envoyé vivre seule au Canada. Contrairement à beaucoup d'autres enfants chinois, j'ai été à l'école dès l'âge de six ans. Cette expérience a rapidement fait de moi une enfant indépendante. J'ai suivi les cours de l'université de la British Columbia au Canada où j'ai obtenu ma licence en science de la préservation des ressources naturelles. En 2013, un an après avoir été diplômé, j'ai décidé de changer d'orientation, pour me consacrer à des études d'architecte paysagiste. Je suis ainsi revenu en Chine pour commencer un master à l'école d'architecture et du paysage. Cela a entièrement changé ma vie et a fait naître en moi une passion pour le paysage et l'aménagement du territoire.



SNEHA RAJEE

28 * INDIA * ARCHITECTURE, LANDSCAPE DESIGN *
SNEHARAJE9386@GMAIL.COM

Je suis un amoureux de la nature qui adore voyager et explorer. «Se perdre» est mon mot d'ordre dans la vie, c'est pourquoi je me donne à 100% dans tous les projets que j'entreprends. Je suis passionné de plantes et d'art. J'apprécie dans ma pratique professionnelle de voir mes idées se matérialisées. Rencontré des personnes partageant ma sensibilité, échangé des idées et des expériences, voyagé dans lieux historiques, lutté pour la nourriture et les cultures locales, voici comment j'envisage mon future en tant qu'architecte paysagiste.

ÉQUIPE D'ORGANISATION



BAPTISTE DURAND

FRANCE * PILOT * B.DURAND@AFTRP.COM

Graduated with an architecture degree, a training during which I quickly caught interest in urban issues. I chose to do my job on the side of project management because it is what determines the conditions for practicing the planning procedure. However I could through the urban planning workshop AFTRP keep one foot in planning. Les Ateliers is an area of freedom and positive subversion, which may leave deep scars on people and their way of seeing the world.



CLAIRE VIGE HELIE

FRANCE * DIRECTRICE * CLAIRE.VIGEHHELIE@ATELIERS.ORG

J'ai étudié l'économie urbaine dans une école de commerce, l'ESSEC, et j'ai travaillé dans le secteur du transport et de la gestion d'infrastructures, puis au Mexique pendant deux ans à l'Agence Française de Développement sur des projets de développement urbain et d'infrastructures. J'ai fait la connaissance des Ateliers à Cergy en 2008, en participant à une session d'ateliers étudiants sur la traversée des villes par les grandes infrastructures, puis en étant assistante pour l'organisation d'un atelier en Mandchourie. J'ai retrouvé pour de bon les Ateliers en 2012 pour de nouvelles aventures, au Bénin, Mexique, Inde et Cameroun.



BENOIT VERNIERE

FRANCE * PILOT * BVERNIERE@HOTMAIL.COM

Ingénieur des Travaux Publics de l'état et titulaire d'un DEA en sciences politiques. Huit ans d'expérience en études, négociation et projets, principalement dans le domaine des transports et de l'aménagement. Mon expérience est également marquée par un intérêt fort pour l'innovation : développement de coopérations entre collectivités, création d'une agence d'urbanisme en Essonne, création et développement de l'Etablissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont (35 collaborateurs aujourd'hui)



LÉA MORFOISSE

FRANCE * DIRECTRICE ADJOINTE *
LEA.MORFOISSE@ATELIERS.ORG

Je me suis intéressée aux questions urbaines pour la première fois lorsque je vivais au Vietnam en 2009/2010. Après avoir terminé mon Master en Sciences Politiques en juin 2011, j'ai rejoint l'équipe des Ateliers pour participer à l'organisation du séminaire international et de l'atelier d'étudiants de Cergy sur le thème « Révéler et mettre en scène le paysage métropolitain ». J'ai participé en février 2012 à l'atelier d'étudiants à Irkutsk (Sibérie). J'aime habiter à l'étranger, apprendre de nouvelles langues étrangères, faire l'expérience de nouvelles situations de vie, et je suis toujours ouverte aux rencontres et aventures.



JEAN MICHEL VINCENT

FRANCE * PILOT * JEANMICHEL.VINCENT@WANADOO.FR

Ingenieur travaux publics et urbaniste. il a travaillé au sein de l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de cergy-pontoise, puis a été chargé du projet grad louvre. il a ensuite occupé différentes fonctions au sein du SNCF. Il a participé à plusieurs reprises à des ateliers, comme participant, et membre du jury, et a copiloté des ateliers étudiants à cergy. il travaille comme directeur du développement durable à la direction du développement durable DRIEA ile de france. il enseigne dans deux écoles d'ingénieur : l'ESTP et les Arts et Métiers.

ÉQUIPE D'ORGANISATION



HÉLÈNE TOUMANOFF

FRANCE * COORDINATOR *
HELENE.TOUMANOFF@ATELIERS.ORG

After studying 4 years product design at Esad Orleans and got a DNAP, I joined a the professional masters program in project management culture at the University Paris Sorbonne. After graduating in December 2013, I started working with Les Ateliers as responsible for coordinating the transition workshop 2014. I also continue to follow other cultural projects related to my specialization in the performing arts and will integrate for example during the festival, the team of Cirque du Village to be held in October 2014 in Paris.



LORRAINE PEYNICHOU

FRANCE * PILOT ASSISTANT *
LORRAINE.PEYNICHOU@GMAIL.COM

Doctoral student in urban planning thesis Lab'Urba, I am the assistant driver for the Paris workshop 2014 The subject of my thesis is self-management and urban services in France and Mexico. My role in the workshops is to participate in the design of scientific documents to guide the work of the selected participants. Along with my professional activities, I am invested in arts organizations in particular in connection with the theater and Latin American cultures.



SAMER HAYEK

LIBAN * ASSISTANT * ARCHITECT *
SAMER.C.HAYEK@GMAIL.COM

Je dirais que je suis une personne pluridisciplinaire. J'ai toujours aimé expérimenter de nouvelles choses et travailler dans autant de domaines possibles. De l'architecture, mon métier d'origine, au design de meubles passant par la scénographie, ainsi que la planification urbaine et l'aménagement paysager et bien d'autres à venir, j'ai aussi une passion pour la découverte de nouvelles cultures, et apprendre de nouvelles langues. J'ai l'esprit libre, j'étends et je laisse le vent m'emporter; preuve en est, j'ai commencé avec «Les Ateliers» comme participant à l'atelier d'Irkoutsk (Sibérie) en 2010 pour arriver à être assistant dans le même atelier en 2012.



SAMEH ARFAOUI

TUNISIE * STAGIAIRE *
SAMEH.ARF@GMAIL.COM

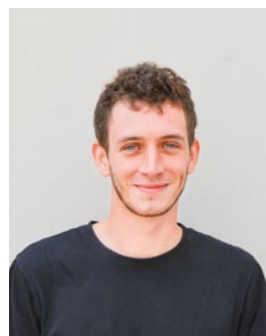
Née en 1987 à Tunis, Sameh a étudié l'Anglais Appliqué aux Relations Internationales, et obtenu une licence en architecture d'intérieur. Elle poursuit actuellement un mastère en patrimoine et muséographie, et ce à la faculté des lettres, arts et humanités de Manouba. Passionnée également de photographie, elle est active dans le milieu culturel et associatif. Sameh a participé à un grand nombre d'expositions et de festivals, ce en Tunisie et à travers le monde, dans des villes comme Perpignan, Madrid, Maribor, Sao Paulo, Montréal, etc.



KONSTANTIN ZDYSHEV

RUSSIA * TEAM ASSISTANT * ZDYSHEV.KL@GMAIL.COM

My passion for architecture appeared since my first studying course, when I took part in different contests and festivals in Irkutsk and Krasnoyarsk. The last semester of my architecture education was at the Technical University of Vienna. Now I finished my first year of my Master degree with urban planning at Irkutsk State technical university and also I have a three years experience of working with city planning. Last year I was a participant at Les Ateliers workshop and it was a great experience to share my skills with other participants, and got a new knowledge of others specialists. I'm pretty sure that teamwork and the exchange of skills between specialists is the engine of progress.



GUILLAUME FARBOS

FRANCE * TEAM ASSISTANT *
GUILLAUME.FARBOS@GMAIL.COM

Passionné d'urbanisme et d'architecture, je désire vivement participer, en tant qu'assistant, à l'atelier d'expérimentation sur la transition écologique, énergétique, urbaine et rurale du sud francilien. Dans mon travail, j'aime mettre en avant les réflexions transversales sur le territoire et réfléchir à plusieurs échelles, du dessin de la métropole jusqu'au détail architectural. Le partage des idées dans une équipe pluridisciplinaire et internationale est un cadre des plus stimulant tant d'un point de vue intellectuel qu'au niveau de la production graphique. C'est une expérience que j'ai eu la chance de mener dans plusieurs projets et qu'il me tient à cœur de renouveler.

ÉQUIPE D'ORGANISATION



MELISSA CAZEAU

FRANCE * ORGANISATIONAL TRAINEE *
MELISSA.CAZEAU@GMAIL.COM

Après avoir obtenu mon BTS Design graphique, j'ai décidé de poursuivre mes études dans le domaine de la communication événementiel culturel et artistique. Mes compétences m'ont permis d'avoir une vision globale du monde de la communication : la stratégie, la conceptualisation et la création. Pétillante et pleine d'envie, j'aime le travail en équipe. Les Ateliers est une expérience enrichissante pour moi car c'est le moyen idéal de lier partage et créativité.



MORGAN BOURGEOIS

FRANCE * ADMINISTRATIVE ASSISTANT *
MORGAN.BOURGEOIS@ATELIERS.ORG

Morgan was born in 1992 in Bordeaux, He currently resides in the Cergy-Pontoise. After completing a high school he began studies in Economic and Social Administration at the University Paris Ouest Nanterre La Défense. He worked temporarily for Les Ateliers in July 2012 and then in 2013 joined the permanent staff of the Les Ateliers administrative assistant since October 2013.

ARTISTES



ANITA MOLINERO

FRANCE * ARTIST

Anita Molinero, employs undisguised "junk" as the primal matter of her sculptures dangerously exposing them to the risk of their going unrecognised as works of art because their status as rejected rubbish is difficult to shake off. Anita Molinero uncompromisingly confronts us with plastic objects and polystyrene foam, discarded containers and rubbish bags. These are literally derelict sculptures, caught in a state of feebleness like characters in a play by Beckett, constantly gnawing away at their own desolation and solitude, yet profoundly human in their halting, inadequate expression and awareness of their abandonment. (Taken from Yves Michaud - 1998)



MICHEL BLAZY

FRANCE * ARTIST

Michel Blazy works solely with living things to explore the very basic physical aspects of our existence - time, space and body. He attempts to create multi-sensorial and changing spaces and sculptures to show the uncertainties of our condition: the insects that conglomerate on his pieces, like the visitors that walk on or into his works accidentally create a story and ask questions. Placing his audience face to face with the fragility of conserving the living, so as to force them to look at the natural processes that surround us, the passage of time and the disturbing beauty of our biggest fear: decay.

MEMBRES DU JURY

PRÉSIDENTE DU JURY

Guy Bonneau	Vice-président du Conseil général de l'Essonne en charge de l'insertion, de l'économie sociale et solidaire et des nouveaux emplois
Corinne Lamarque	Directrice de l'Aménagement et du Développement, Grand Paris Aménagement

ÉTAT ET COLLECTIVITÉS LOCALES

Laurent Bourdereaux	Directeur des domaines départementaux de Chamarande et Méréville
Anne Flamant	Responsable du service des publics au domaine départemental de Chamarande
Cristina Garcez	Chef du bureau des stratégies territoriales, sous-direction de l'aménagement durable, Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la ruralité
Francine Gibaud	Chef de la mission internationale de l'urbanisme et du logement, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Emmanuel Michaud	Chef du Service Arts Plastiques, Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France
Véronique Monsénégo	Responsable du département atelier territoires métropole, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
Claire Robillard	Vice-présidente du Conseil Général de l'Essonne en charge du développement durable et solidaire, de l'environnement, de l'agriculture
Sibylle Samoyault	Chef du Service Architecture, Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France

INSTITUTIONS FRANCILIENNES

Marc Amiot	Coordinateur territoires Sud-Essonne, Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne
Fouad Awada	Directeur du département Urbanisme et Aménagement des territoires de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France
Jean-Jacques Boussaingault	Président du Parc National du Gâtinais français

Gilles Bouvelot	Directeur Général de l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France
Julien Custot	Secrétaire Général de l'Établissement Public d'Aménagement de Sénart
Evelyne Lucas	Directrice du CAUE de l'Essonne

ACTEURS PRIVÉS

Franck Chauveau	Directeur Développement Territorial Essonne, EDF
Raphaël Ménard	Administrateur de la Fondation Egis
Lionelle Maschino Environnement	Directrice de la Mission Grand Paris de Veolia
Marc Rajade	Directeur général, Groupe SEMARDEL
Michel Dulimon	Directeur du développement et de la Promotion du Groupe ARCADE
Marc Boyer	Président de Sun BBF et de S2T

PROFESSIONNELS ET UNIVERSITÉS

Elizabeth Auclair	Maître de conférences en aménagement à l'Université de Cergy-Pontoise
Laurent Bécard	Architecte-urbaniste, Agence Bécard & Palay
Michel Blazy	Artiste plasticien
Lola Davidson	Secrétaire général adjointe de l'Association Internationale de Développement urbain
Anne Durand	Architecte, Atelier Anne Durand
Michel Hoessler	Paysagiste et urbaniste, associé à l'Agence TER
Thierry Laverne	Paysagiste-urbaniste, ancien président du Triangle Vert
Sylvain Lizon	Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure d'Arts de Paris-Cergy
Anita Molinero	Artiste plasticienne
Stefan Tischer	Architecte paysagiste, professeur à l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles
Frédérique Vincent	Directrice de l'Institut Supérieur d'Ingénierie et de Gestion de l'Environnement de MINES ParisTech
Bertrand Warnier	Architecte urbaniste – Fondateur des Ateliers de Cergy

MEMBRES INTERNATIONAUX

Mathewos Asfaw	Directeur Général du département de planification de la ville d'Addis-Abeba
Claudia Cassatella	Architecte, Professeur en paysage et aménagement régionale, Ecole Polytechnique de Turin, Italie
David Fanfani	Architecte-urbaniste, Professeur à l'Université de Florence, Italie
Alexandra Kozak	Directrice des Ateliers d'Irkutsk, Russie
Peter North	Professeur en économies alternatives, département de géographie et d'aménagement, université de Liverpool
Fabio Todeschini	Professeur Emérite à l'Université de Cape Town, Afrique-du-Sud





