

# 1

# TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

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



**les ateliers**

maîtrise d'oeuvre urbaine

Synthèse de  
l'atelier francilien 2014

**LES ATELIERS  
INTERNATIONAUX  
DE MAITRISE D'OEUVRE  
URBAINE**

**CHRISTINE LEPOITTEVIN**

**Directrice**

**[christine.lepoittevin@ateliers.org](mailto:christine.lepoittevin@ateliers.org)**

**VERONIQUE VALENZUELA**

**Chef de projet**

**[veronique.valenzuela@ateliers.org](mailto:veronique.valenzuela@ateliers.org)**

**[www.ateliers.org](http://www.ateliers.org)**

# TERRITORIALISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, ÉCOLOGIQUE, URBAINE ET RURALE : LE SUD FRANCILIEN COMME LABORATOIRE

32ÈME SESSION DES ATELIERS INTERNATIONAUX  
DE MAÎTRISE D'OEUVRE URBAINE DE CERGY-PONTOISE, ÎLE DE FRANCE

DOSSIER D'ANALYSE DE L'ATELIER D'ÉTÉ  
1er SEPTEMBRE > 26 SEPTEMBRE 2014

## L'ATELIER 2014 C'EST :

### Le choix d'un thème : la transition

L'atelier 2014 a fait le pari de mettre en lumière le sujet complexe de la transition comme enjeu central de la prospective territoriale : pourquoi changer de modèle de développement, comment le faire, où le faire et par quoi commencer ?

### Le choix d'un territoire d'application : le Sud francilien

A cheval sur 3 départements, les Yvelines, l'Essonne, la Seine et Marne, englobant deux PNR (la vallée de Chevreuse et le Gâtinais), deux ville nouvelles, Evry et Sénart, à l'interface entre territoires ruraux et urbanisés, le Sud francilien participe au métabolisme métropolitain et possède néanmoins ses autonomies de bassins de vie et de représentations.

C'est sur le centre Essonne que les équipes ont fait converger leurs regards et en particulier le plateau Vert-le-Grand entre la vallée de l'Orge, la Seine et la vallée de l'Essonne, et des lieux singuliers comme la RN 20 ou la zone commerciale de la Croix Blanche (9 millions de visiteurs/an).

Il n'y a pas de hasard dans ces choix, mais plutôt le constat partagé par les équipes que sur ces sites se concentrent les problématiques et les contradictions de nos modèles de développement économique et que ces lieux portent en eux les germes d'autres manières de faire. Les signaux faibles sont là, il faut savoir les voir.

### Une méthode de travail

L'atelier 2014, ce n'est pas seulement 4 semaines intensives de rencontres, d'explorations et de production sanctionnées par un jury international.

L'atelier 2014 c'est un long travail de préparation avec les partenaires et les acteurs locaux. Le point d'orgue de ce travail préalable est un séminaire productif réunissant une cinquantaine de personnes autour de visites du territoire, de conférences, d'ateliers thématiques et de restitution.

L'atelier 2014 c'est aussi une suite : « la synthèse dynamique 2015 », celle qui prend au pied de la lettre les conclusions du jury : « *Transition écologique et énergétique : et si on commençait demain matin* ». C'est ce qu'ont décidé collégialement la CCI de l'Essonne, le CAUE de l'Essonne et la SNCF en réalisant des fiches actions, véritable outil de management de la transition : des projets ciblés, des porteurs identifiés et impliqués, des « impulseurs de transition ».

### Une contribution aux enjeux planétaires

A la veille de la prochaine conférence sur le climat, l'atelier transition tente d'apporter aux habitants comme aux élus locaux des idées pour prendre en main leur destin et celui des générations futures.



# PRÉAMBULE

La démarche des Ateliers consiste à créer, atelier après atelier, un espace de liberté de réflexion, le temps de son déroulement, sur un thème et un territoire. L'atelier « territorialiser la transition énergétique écologique, urbaine et rurale » a choisi pour territoire le sud francilien.

Pourquoi ? L'alimentation, les éco matériaux, les éco énergies poussent à la campagne et sont consommés en ville. Il y a matière à tisser du lien, à agir local, à changer le métabolisme de ce territoire urbain et rural : le Sud Francilien est potentiellement efficace pour agir.

Géographique au sens physique et humain, au sens de la transition écologique, énergétique, il est pour autant flou, au sens de l'administration d'un territoire. C'est l'intérêt de cet atelier : poser de bonnes questions aux bonnes échelles de territoire, proposer des idées pour agir autrement.

« 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 d'Inde et d'Australie, de Chine et des Etats- Unis, ont été accueillis et organisés en équipe avec des 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. Pour autant, nos émissions nationales restent obstinément bloquées sur 550 millions de TeCO2/an, 4 fois trop.

Peut-on faire mieux ? Tel est l'objet de cette session là : 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, éco-produire et vivre dans un cadre de vie durable, respectant la biodiversité, dans la diversité de situations du plus grand nombre.

Pour contribuer à faire notre part ; car à l'échelle internationale, ce n'est pas mieux : le cap des 400 ppm de CO2 est franchi, ce qui nous amène à l'irréversible dans les années 2030, et non pas 2050.

En partant du territoire comme il est, marqué par l'usage des énergies fossiles, le développement des infrastructures, de la métropole parisienne et du logement, la diversité de ses habitants, de ses actifs, aux modes de vie rythmés par la semaine œuvrée et le weekend.

En mettant l'accent sur les habitants, les entreprises et les initiatives qu'ils portent sur ce territoire, en articulant modes de vie, initiatives citoyennes et politiques publiques.

Avec des idées à l'impact quantifié, pour agir à bon escient et réduire drastiquement nos émissions de CO2, mettre en mouvement sur le chemin de la transition, dans le plaisir de vivre.

Les contributions des équipes internationales, complémentaires, se résument ainsi :

*L'échelle humaine pour faire émerger des projets qui soient des solutions,*

*Une approche territoriale par les espaces ouverts, qui donne envie,*

*Des initiatives citoyennes pour commencer demain matin avec les intercommunalités et les conseils consultatifs du développement durable créés par elles,*

*Un manifeste et une stratégie mesurée, partagée, pour être efficace : assemblée des porteurs/ habitants-entreprises-élus.*

Les pilotes de l'atelier :

Baptiste Durand  
Benôit Vernière  
Jean-Michel Vincent





# SOMMAIRE



9

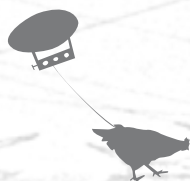
**LE TERRITOIRE ET SES ENJEUX**



23

**LA DIMENSION HUMAINE**

**AGIR POUR ET AVEC  
LES HABITANTS**



39

**LES LEVIERS D'ACTION**



53

**AGIR DÈS DEMAIN MATIN**

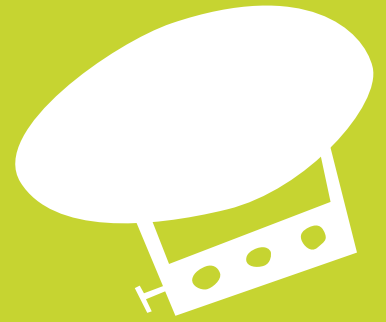
**L'URBANISME TACTIQUE,  
STRATÉGIE ET ARTICULATION DES ACTIONS,  
METTRE EN MOUVEMENT**

**CONCLUSION**









# LE TERRITOIRE ET SES ENJEUX

En une vie d'homme, l'humanité est passée de 2 à 7 milliards d'individus. La consommation d'énergie fossile a augmenté en conséquence. C'est à cette ressource que devons notre niveau de vie actuel.

L'augmentation du nombre d'habitant sur notre planète conjugué au développement du niveau de vie entraîne une forte croissance des rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Si nous continuons à voir la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère augmenter d'un peu plus de 2 ppm par an (produite à 70% par la consommation d'énergie fossile), nous franchirons le seuil de 450 parties par million dans les années 2030.

La question climatique devient, à l'échelle mondiale, liée à la question énergétique, tant à l'évolution de la demande que la disponibilité des énergies fossiles.

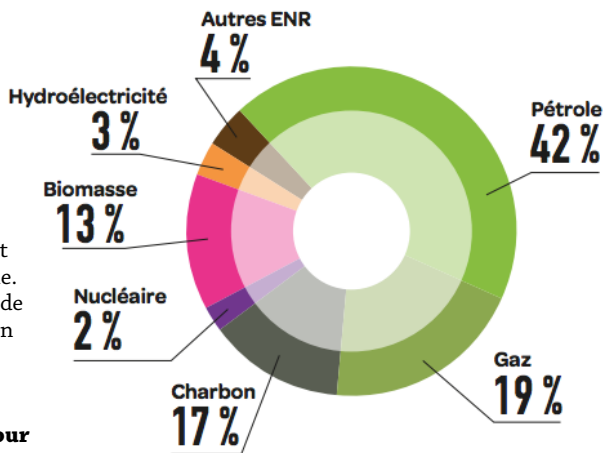
## LES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES DE LA TRANSITION

Consommation finale d'énergie mondiale par source d'énergie en 2010, source d'après AIE 2012

Les énergies fossiles représentent actuellement 80% de la consommation énergétique mondiale. La diversification des sources et l'abaissement de la part des énergies fossiles deviennent donc un enjeu majeur.

La consommation se répartit pour **28% dans l'industrie, 27% dans les transports, et pour 36% dans le résidentiel**, l'activité tertiaire et l'agriculture. Les 9% restants concernent les usages non énergétiques de ressources énergétiques.<sup>1</sup>

Il est important de noter que la consommation de pétrole est liée à 90% aux transports.



## LES ENJEUX CLIMATIQUES

L'effet de serre est un phénomène naturel qui permet à la terre d'avoir une température moyenne de 15°C au lieu de -18°C si celui-ci n'opérait pas. Cependant, la concentration dans l'air des Gaz à Effet de Serre (GES) connaît depuis plusieurs décennies une **augmentation rapide et sans précédent** selon le Groupe Intergouvernemental d'Experts sur le Climat (GIEC)<sup>2</sup>.

La communauté scientifique s'accorde aujourd'hui sur le lien entre augmentation de la concentration de GES et réchauffement climatique de notre planète (environ 0,5°C en plus durant la seconde moitié du vingtième siècle).

Cet accroissement de la température génère des risques tels que : la perte de biodiversité, la fréquence des événements météorologiques extrêmes, la montée du niveau des océans et l'accroissement des risques sanitaires.

Le GIEC estime le risque de « élevés » à « très élevés » en cas d'une hausse moyenne des températures de 4° C par rapport à la période préindustrielle (« extinction substantielle d'espèces », « risques importants pour la sécurité alimentaire ») et considère **ce risque « considérable » en cas de réchauffement de 1 à 2 °C.**

L'Observatoire National des Effets du Réchauffement Climatique<sup>3</sup> a évalué les coûts du changement climatique pour la France par plusieurs centaines de millions d'euros par an si des mesures ne sont pas mises en œuvre dès à présent.



Les impacts du changement climatique à l'échelle de la planète, Ministère du développement durable

**UNE AUGMENTATION D'ENVIRON 2 °C PAR RAPPORT À LA PÉRIODE PRÉINDUSTRIELLE POURRAIT ENTRAÎNER UNE PERTE ENTRE 0,2 ET 2% DES REVENUS ANNUELS MONDIAUX.**

1 Données provenant du dossier du débat national sur la transition énergétique : <http://www.transition-energetique.gouv.fr/sites/default/files/dnte-socle-de-connaissances.pdf>

2 Portail français : [http://www.ipcc.ch/home\\_languages\\_main\\_french.shtml](http://www.ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml)

3 Rapport consultable sous le lien suivant : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipwwwmedad/pdf/rapport\\_onerc\\_le098a8d-1.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipwwwmedad/pdf/rapport_onerc_le098a8d-1.pdf)



## LES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE / LES PISTES POUR LA TRANSITION

Depuis les années 70 (avec la crise pétrolière et la remise en cause du développement industriel), de nombreuses initiatives ont été développées en vue d'abaisser la dépendance aux énergies fossiles, et d'organiser le passage vers la transition.

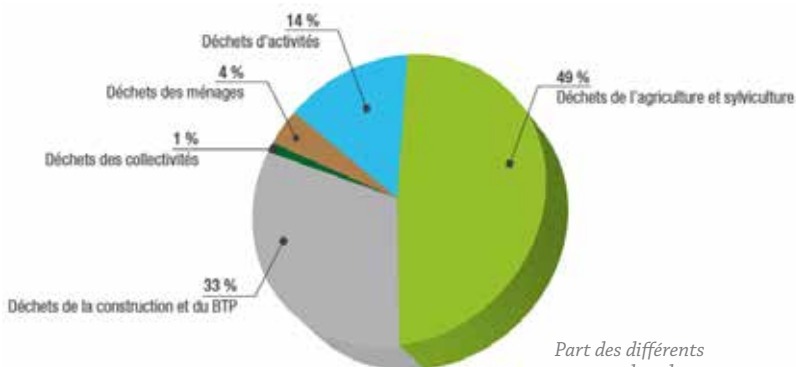
Le concept le plus global consiste à passer de **l'économie linéaire**, issue de la révolution industrielle et basée sur une utilisation extensive des énergies fossiles et des ressources naturelles, à une **économie circulaire**.

**Celle-ci s'inspire du fonctionnement des écosystèmes naturels** et cherche à mettre en place des boucles de valeurs positives lors de la production, de l'utilisation ou de la réutilisation d'un produit. Ainsi, par exemple, ce qui « peut être considéré comme un déchet dans l'économie linéaire dont la seule issue est d'être enfoui ou incinéré peut – dans l'économie circulaire – avoir encore plusieurs vies »<sup>4</sup>

Les matériaux qui représentent le plus fort potentiel de valorisation énergétique sont le bois et les déchets secs<sup>5</sup>. De nombreux débouchés se créent ainsi, que ce soit par la récupération (le

bois récupéré en décharge pour de l'éco-mobilier par exemple) ou bien par la valorisation énergétique.

**4 à 5 millions de tonnes de déchets sont acheminés vers des centre de stockage alors qu'ils pourraient produire de l'énergie. C'est un levier important qui pourrait être optimisé.**



Part des différents secteurs dans la production des déchets en France. ADEME Déchets 2012

Plus généralement, le développement des énergies renouvelables déjà engagé, constitue également un des enjeux forts de la transition.

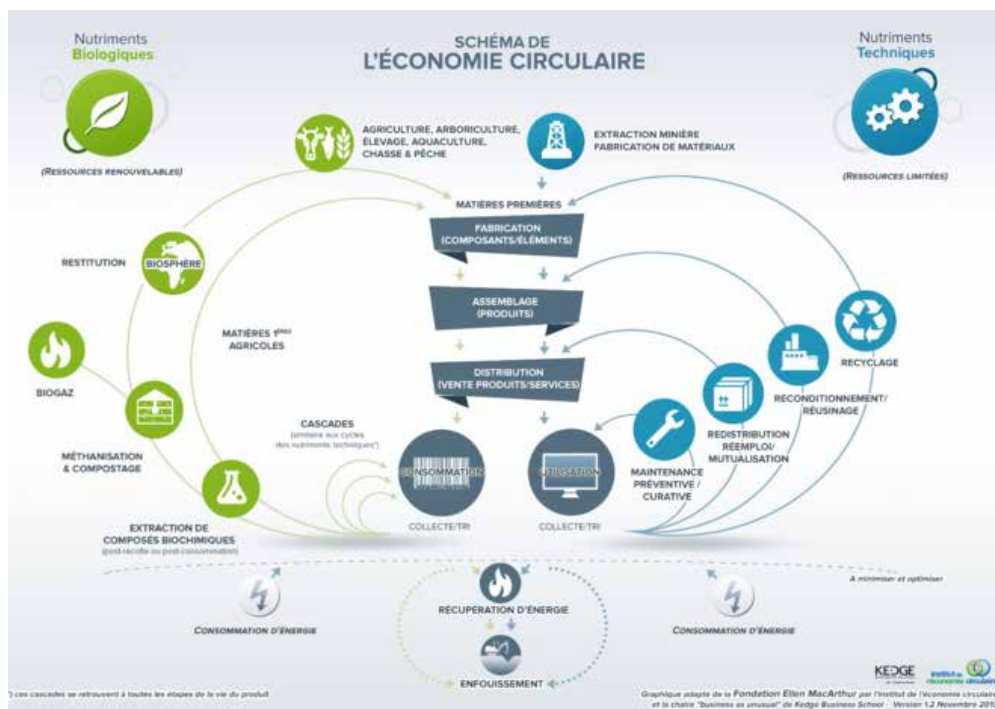


Schéma de l'économie circulaire, Institut de l'Économie Circulaire

4 Définition issue du site de l'Institut de l'Économie Circulaire <http://www.institut-economie-circulaire.fr/>

5 Entretien avec Eric Chevallier, directeur de la communication, SEMARDEL

## LA FRANCE UTILISE 4 GRANDES SOURCES D'ÉNERGIE RENOUVELABLES QUI REPRÉSENTENT 9% DU « MIX ÉNERGÉTIQUE »

- les pompes à chaleur aérothermiques et géothermiques sur les bâtiments pour des usages de chaleur et climatisation dans le tertiaire,
- la biomasse utilisée en maisons individuelles (les chaufferies collectives ne représentent qu'une part marginale du bilan),
- la récupération de chaleur à partir des unités d'incinération,
- la production de chaleur sur réseau par géothermie.

Les énergies renouvelables peuvent cependant représenter une plus grande part du mix, comme au Danemark où elles représentent 40% et ont permis au pays de devenir exportateur d'énergie.

Plus localement, le développement de chauffage urbain aux énergies renouvelables contribue à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre et de stabiliser les charges de chauffage en les désindexant des énergies fossiles.

En France, le secteur du bâtiment est à l'origine de 18 % des émissions de GES françaises et est le premier consommateur d'énergie (43,4%)<sup>6</sup>. La consommation moyenne annuelle d'un bâtiment est d'environ 240 kWh d'énergie primaire par m<sup>2</sup> chauffé<sup>7</sup>. Il faudrait réduire cette consommation à une centaine de kWh/m<sup>2</sup>/an.

Dans ce contexte, et sachant que 20% des 40 millions d'équivalents logements sont raccordables sur un chauffage urbain aux énergies renouvelables, l'exploitation de ce potentiel permettrait de faire passer 5 milliards d'euros par an de la colonne importation d'énergies fossiles et déficit du commerce extérieur (69 milliards d'euros en 2012) vers la colonne produit intérieur brut.

Les déplacements des individus représentent également un des principaux postes d'émission des gaz à effet de serre.

6 Source du Centre de Ressources pour les Plans Climat-Energie Territoriaux de l'ADEME <http://www.pcet-ademe.fr/>

7 Ce qui s'explique par l'âge du parc : plus de 50% des bâtiments ayant été construit avant 1975

Les déplacements des individus représentent également un des principaux postes d'émission de gaz à effet de serre. Le report de nos déplacements sur des véhicules bas carbone ainsi que sur les transports en commun, constitue l'une des sources d'économies en euros et de diminution de CO<sub>2</sub>.

Le développement de l'usage du vélo participe également à diminuer significativement les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements.

De même que le covoiturage, s'il est soutenu par les politiques locales et nationales.

Enfin, des solutions d'aménagement urbain peuvent également diminuer les besoins en déplacement : des tiers lieux localisés à certaines gares permettraient aux actifs du territoire, une, deux fois par semaine, de travailler près de chez eux, plutôt que dans un pôle d'emploi lointain. On entend par tiers-lieux, des bureaux dédiés qui ne sont ni les domicile, ni les bureaux d'affectation. Les actifs économiseraient en moyenne deux fois 70 minutes par jour d'utilisation d'un tiers lieu, soit l'équivalent de 1 à 2 jours de travail par mois.

Enfin, un tiers des émissions de gaz à effet de serre proviennent du cycle de l'alimentation, depuis la production agricole jusqu'aux déchets ménagers, en passant par la transformation, le transport, la distribution, la cuisine et le repas.

Dans ce cadre, la valorisation des circuits courts peut permettre d'abaisser cette dépendance. Par exemple, le réseau AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne)<sup>8</sup>, réunit des consommateurs qui préfinancent à l'année les investissements d'un agriculteur local.

De même, le développement de matériaux biosourcés, issus de la biomasse végétale ou animale a pour effet de réduire les circuits de distribution mais également la dépendance aux énergies fossiles.

Par exemple, le bois énergie et le bois construction représentent chacun environ 50% du volume de bois qui pousse chaque année. La répartition en valeur est de l'ordre de 10-90%. Le bois construction se développe pour la construction neuve jusqu'aux bâtiments de 4 étages et en réhabilitation pour l'isolation thermique et représente donc un enjeu important pour la filière construction.

8 Site internet du réseau AMAP en Ile-de-France : <http://www.amap-idf.org/>





De même, le chanvre, qui demande peu d'entrants, diminue donc les émissions de gaz à effet de serre par rapport à d'autres productions agricoles. Il permet de disposer de matériaux de construction intéressants : la laine de chanvre est un excellent isolant, l'écorce de la canne, la chènevotte, mélangée à de la chaux fait un excellent béton de chanvre, isolant et porteur.

connaît pas de développement industriel global (on note quelques développements épisodiques avec, par exemple, l'aviation à Viry-Châtillon). De façon générale, les dynamiques y sont moins fortes qu'à proximité immédiate de Paris; l'Essonne reste un territoire à dominante rurale. Les conséquences principales de la croissance urbaine se caractérisent par :

## LE SUD FRANCILIEN

### LA VILLE DU XXÈME SIÈCLE

Jusqu'au XIXe siècle, le sud francilien fut un territoire agricole structuré autour des villes historiques d'Arpajon et Corbeil-Essonnes, et de grands axes routiers (la RN 20 ou la RN 7) et la Seine.

Il fait partie de «l'hinterland» mais dispose d'un fonctionnement propre même s'il «porte déjà la marque de l'influence de Paris»<sup>9</sup>(grands domaines de rapport ou de plaisance d'origine nobiliaire ou bourgeoise).

Le sud francilien voit se développer quelques bourgs : Gentilly, Ivry, Choisy-le-Roi et Longjumeau, et s'urbanise progressivement sous l'impulsion de l'industrie et du développement du réseau ferré. Le phénomène qui connaît un épanouissement considérable au début du XXe siècle et va déclencher un grand mouvement d'appel de main d'œuvre issue des autres régions françaises.

A partir des années 1930, si la ville de Paris continue de croître (atteignant 2 891 000habitants), la progression de la banlieue prend rapidement bien plus d'ampleur. Le contraste entre Paris et la banlieue se creuse, avec une diminution de la population au centre et le développement des espaces limitrophes. La ligne de chemin de fer « Paris Orléans » notamment va entraîner un renforcement des relations entre le sud francilien et l'agglomération parisienne, comme lieu de villégiature dans un premier temps, puis comme lieu d'habitat avec la marée pavillonnaire des années 20 et comme lieu de production agricole ou industrielle (le maraîchage autour d'Arpajon par exemple).

Cependant rappeler que le sud francilien, et notamment, le département de l'Essonne ne

9 BASTIÉ Jean, *La croissance de la banlieue parisienne*, Revue française de sociologie, 1966

● UNE CRISE DU LOGEMENT, LES POPULATIONS LES PLUS PAUVRES SE DIRIGENT VERS LA PÉRIPHÉRIE OÙ LES LOGEMENTS SONT MOINS CHERS

● UN DESSERREMENT DES INDUSTRIES, LES ENTREPRISES QUI SONT EN PLEINE EXPANSION CHERCHENT DE NOUVEAUX ESPACES OÙ S'ÉTABLIR

La morphologie urbaine des périphéries situées au-delà des banlieues limitrophes de Paris est alors marquée par le développement du pavillonnaire. L'urbanisation se fait en tâches d'huiles avec la construction de zones d'habitat autour des gares.

Les fortes poussées démographiques et les vagues de constructions sans réelle cohérence générale, créent un paysage urbain d'une grande hétérogénéité et d'importants dysfonctionnements tels que constructions sur des espaces peu ou pas viabilisés, maisons qui se dégradent vite, éloignement des commerces, services et équipements).

Cela donne naissance à la colère des « mal lotis », mouvement composé d'individus issus des classes moyennes et populaires très attaché à l'habitat pavillonnaire et proche des revendications de gauche et d'extrême gauche.

Dans les années 1950, l'Etat commence à intervenir dans le domaine du logement et de la construction par l'établissement de textes législatifs et par la création d'organes chargés de leur mise en œuvre. On ne retiendra ici que deux grands projets majeurs issus de ces décennies, impulsés par les pouvoirs publics **les ZUP** (1959-1967) ainsi que **les villes nouvelles**.

Prenant la forme des grands ensembles, les **Zones à Urbaniser en Priorité** permettent la viabilisation et l'équipement rapide de terrains pour les constructions de nouvelles opérations d'urbanisme (via un établissement public ou une Société d'Economie Mixte).

Elles seront remplacées en 1967 par des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) au vu des problèmes engendrés et notamment la concentration de l'habitat social et la monotonie architecturale des grands ensembles. Ces ZAC doivent faciliter la concertation entre les collectivités locales et les promoteurs privés réticents à l'égard des ZUP.

Imaginées dans le courant des années 1960, les villes nouvelles commencent à voir le jour au cours de la décennie suivante, à une trentaine de km de Paris. Elles sont issues de la volonté des pouvoirs publics d'équilibrer la croissance démographique de l'Île-de-France.

En créant ces Villes Nouvelles, l'objectif était de développer des agglomérations de 400 000 à 1 000 000 d'habitants, dotées d'une certaine autonomie.

Cela entraîne une intensification des déplacements. Les différents réseaux de transports collectifs ou individuels présentent d'importantes lacunes ou arrivent à saturation.

La construction de lignes de RER sera sensée pallier. Ainsi, Saint Quentin en Yvelines et Evry sont reliées à la capitale via le RER B dès les années 1970.

En ce qui concerne les infrastructures routières, l'autoroute du Sud dont les travaux ont commencé en 1953 sera ouverte à la circulation au printemps 1960 entre Paris et le Plessis-Piquet au-delà de Corbeil. Le prolongement de cette autoroute jusqu'à la RN7, au nord de Nemours, est déclaré d'utilité publique par le décret du 3 octobre 1958.

La création des Villes Nouvelles avec une production importante de logements et une politique (d'État) de déconcentration de l'emploi, a profité notamment à Évry avec l'implantation du Centre National des Etudes Spatiales mais également de la SNECMA (fabrication de moteurs pour l'industrie aéronautique) puis du siège de carrefour.

*La ville nouvelle d'Evry en 1978, aménagement de la RN7, L'Essonne Traversée*

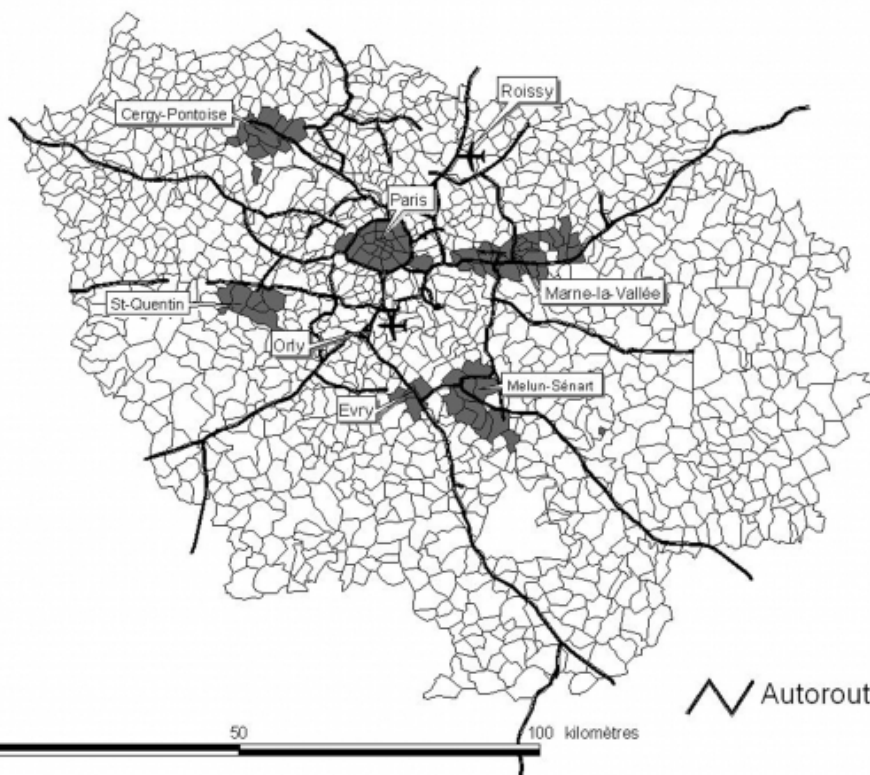




Photo 1 : ZUP de l'Almont (Melun, Seine et Marne), vue sur les jardins ouvriers avec les tours des Mézereaux dans le fond, source : Région Ile-de-France - Inventaire général du patrimoine culturel



Photo 2 : ZUP des Ulis, (Les Ulis, Essonne), les grands ensembles à proximité de la zone d'activité de Courtaboeuf

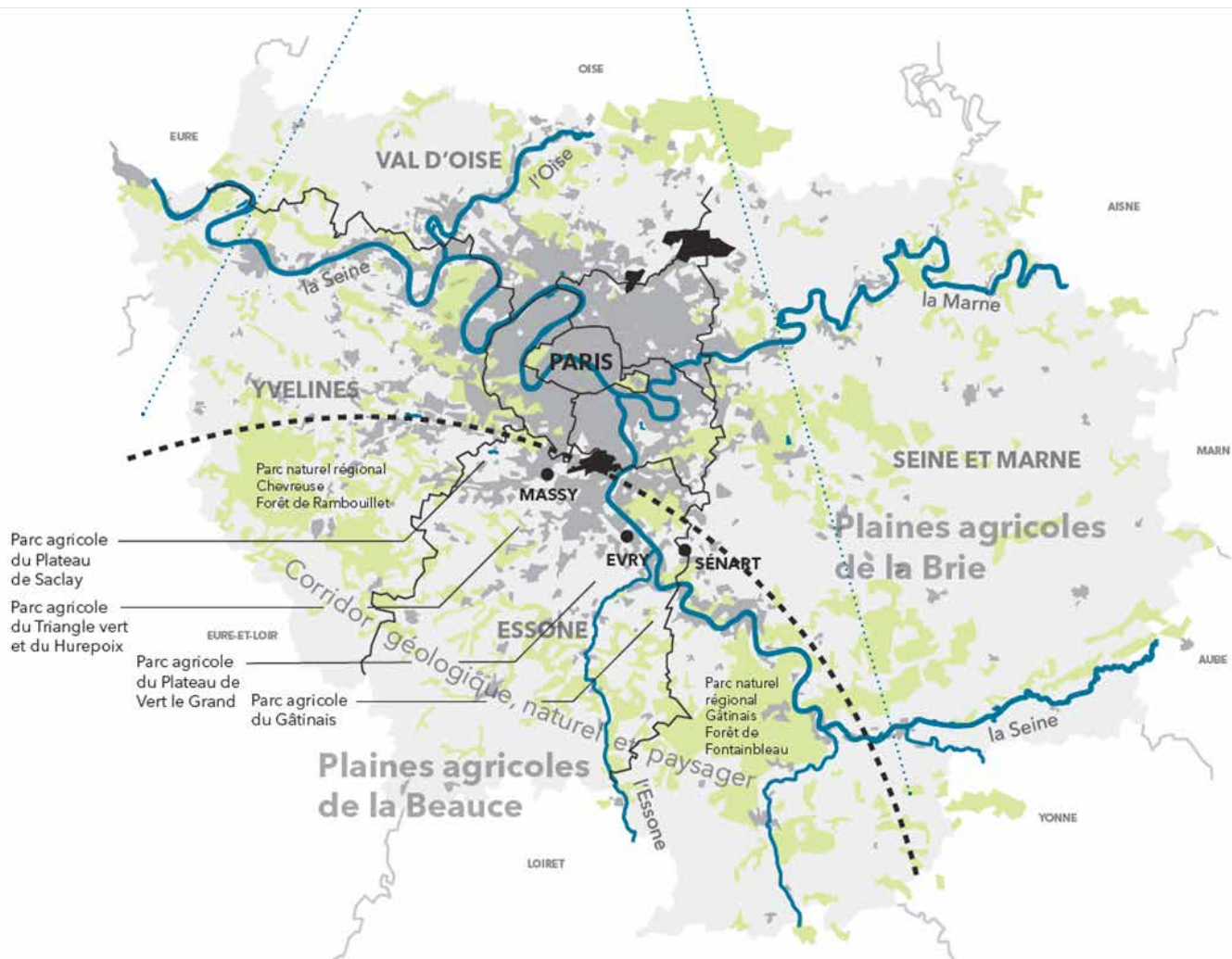


Les 5 villes nouvelles françaises : Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart, Saint-Quentin et Evry

Les pyramides à Evry, un événement architectural, lors de leur construction en 1974 et de nos jours (photo 1 : Dominique Planquette ; photo 2 : Ville d'Evry)







Le sud francilien se développe schématiquement depuis le pôle d'Orly (Aéroport international, Marché d'Intérêt National) et Massy (gare TGV, opéra). Il se décompose :

- › En une partie à dominante urbaine centrée sur le tripôle Orly, Massy, Evry (ville nouvelle) et qui traverse et longe la vallée de la Seine jusque Sénart et Melun.
- › À l'Est de ce territoire, sur le département de la Seine et Marne, s'ouvrent les grandes plaines agricoles de la Brie.
- › Au Sud Ouest de ce territoire, au-delà de l'axe stampien, s'ouvrent les grandes plaines agricoles de la Beauce (Essonne, Eure et Loir, Loiret).
- › L'axe stampien est un axe géologique mais aussi un corridor écologique qui fait la richesse paysagère du département de l'Essonne depuis la forêt de Fontainebleau (Seine et Marne) jusqu'à la forêt de Rambouillet (Yvelines).
- › Entre cet axe patrimonial et le territoire à dominante urbaine se dégagent des espaces ouverts à dominante agricole (des parcs agricoles) interrompus par des vallées urbanisées et des infrastructures.

**légende**

- ■ ■ le sud de l'Île-de-France
- espace urbanisé
- espace boisé
- espace agricole
- aéroport

10km N





## QUELLES RELATIONS AVEC L'AGGLOMÉRATION ?

Le SDAU (1964) a cherché à structurer le développement de l'agglomération autour de pôles urbains forts et couvrant de larges territoires.

Le SDRIF 1994 continue cette politique de polycentrisme, autour de pôles économiques d'envergure métropolitaine. Il s'appuie sur :

- LE RENOUVELLEMENT DE LARGES TERRITOIRES DE PROCHE BANLIEUE, TOUCHÉS PAR LA DÉSINDUSTRIALISATION
- LA POURSUITE DE L'ÉQUIPEMENT DU TERRITOIRE PAR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
- UNE VOLONTÉ DE LIMITER LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS ET LA POLARISATION DES DÉVELOPPEMENTS URBAINS ATTENDUS.

L'Essonne est structurée autour de 3 pôles (Orly, Massy Saclay et Évry) et par des villes dans sa partie la plus rurale (Dourdan). Le SDRIF

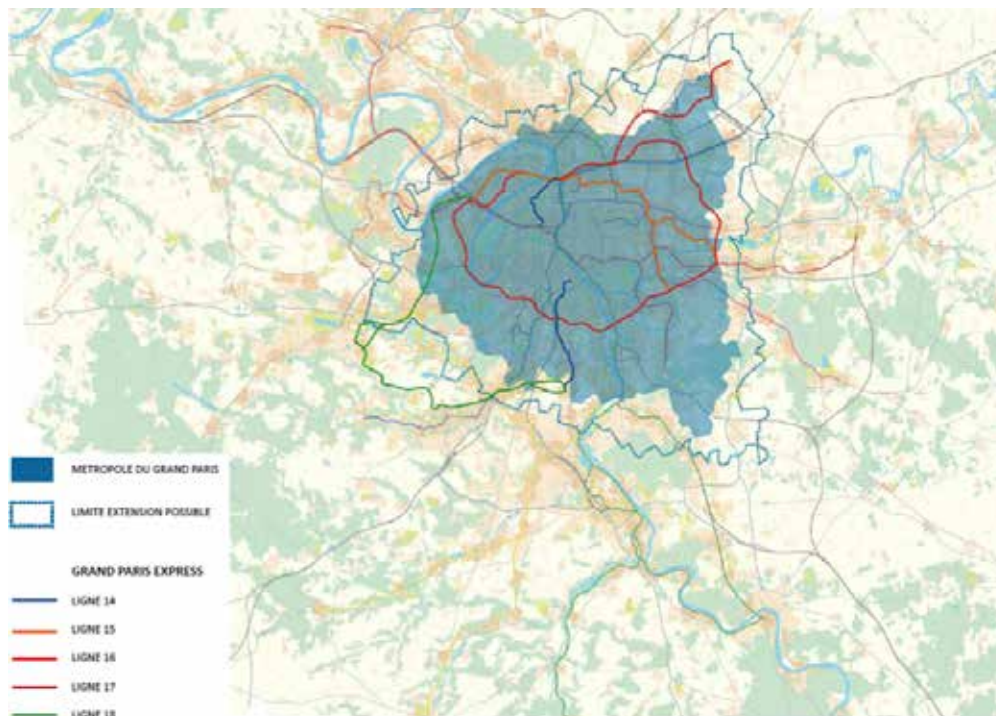
prévoit un développement important dans les secteurs bien desservis par les infrastructures, en complément des politiques de développement menées notamment sur Massy-Saclay.

Ainsi, il envisage pour l'Ouest des activités de conception (recherche, laboratoire) et pour l'Est des activités de production. Le sud francilien se retrouve à l'interface de ces deux ensembles et se voit doté d'un maillage routier très important.

Depuis 2008, la vision polycentrique de l'aménagement régional a évolué, en donnant une importance beaucoup plus grande au cœur de l'agglomération, limité approximativement par l'A86.

Le projet du Grand Paris, souhaitant valoriser la capitale et la positionner dans une compétition internationale, prend avant tout en compte les enjeux de la 1ère couronne. La réorganisation des réseaux de transport du Grand Paris se concentre sur la zone dense de la région. Pour les territoires de grande couronne, deux solutions se présentent alors : essayer d'intégrer le grand Paris ou chercher à organiser son autonomie (relative) et sa relation avec le grand Paris.

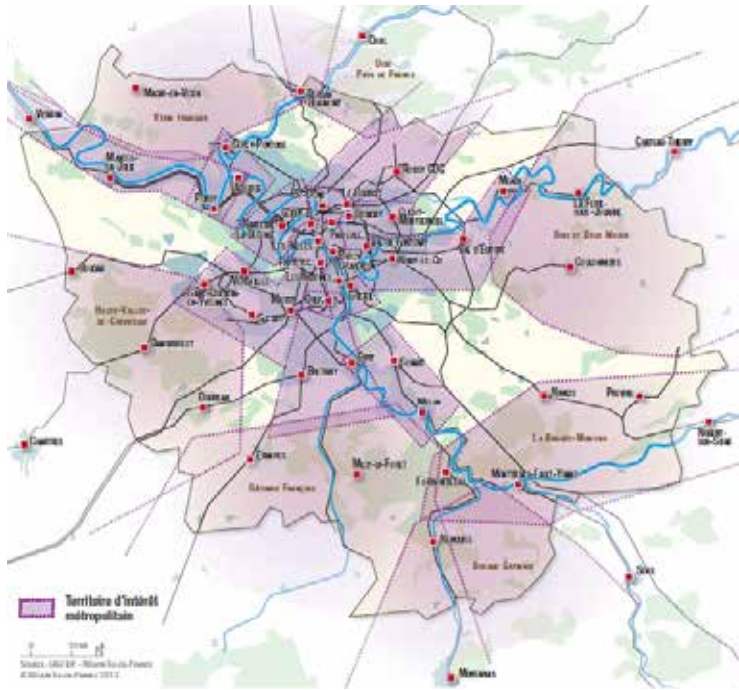
## PARIS MÉTROPOLÉ ET GRAND PARIS EXPRESS



## LE SUD FRANCILIEN AUJOURD'HUI

Le territoire est fortement polarisé par des centralités fortement spécialisées et aux multiples potentialités, à l'échelle nationale et internationale. Il présente une concentration exceptionnelle d'acteurs de la recherche publique et privée et de l'enseignement supérieur ainsi que de grandes entreprises.

*Pôles d'intérêt métropolitain, extrait du SDRIF 2013*



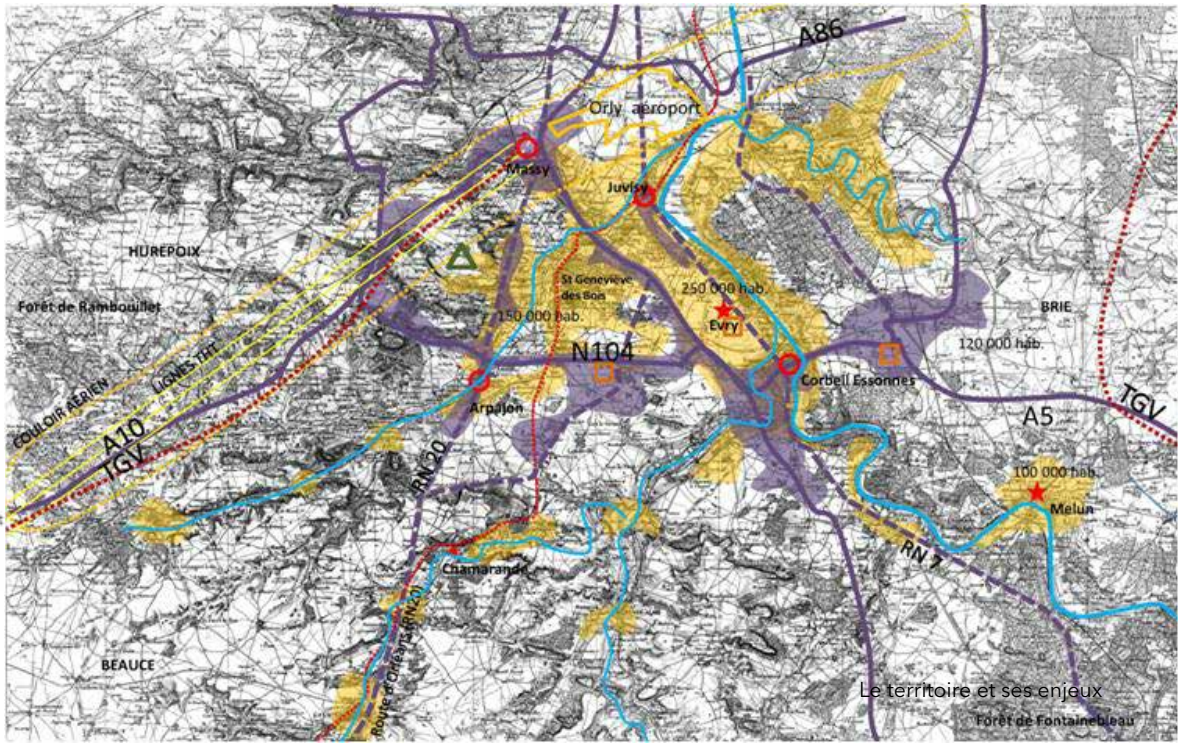
Le pôle de recherche et d'innovation de Saclay est le plus connu mais il y a aussi le pôle scientifique d'Evry qui est un maillon prépondérant. Les regroupements, les développements en cours et à venir sur les sciences du vivant à partir du Génopôle sont une carte majeure pour l'agglomération. La dimension « laboratoire in situ » avec le nouvel hôpital permettra une montée en puissance qui pourrait s'apparenter à celle de l'Institut de la Vision à Paris.

Le territoire est aussi fortement polarisé (en termes d'emploi, de flux et d'infrastructures de transport) par la zone aéroportuaire d'Orly, le pôle logistique de Rungis, le centre d'envergure européenne de Massy, Palaiseau et Les Ulis, le secteur d'Evry-Corbeil et la zone d'activités du Val d'Orge

Il est également structuré par de grands centres urbains que sont les villes nouvelles (Evry, Saint-Quentin en Yvelines) ainsi que les villes de Massy, Corbeil-Essonnes et Melun.

Le sud francilien est un territoire contrasté qui rassemble, entre autres, des zones densément peuplées de la petite couronne, des espaces à dominante rurale de la grande couronne, des clusters de recherche et d'innovation et des espaces naturels remarquables.

C'est aussi un territoire traversé et parfois défiguré par de grandes infrastructures routières (N7, N20 et A10) et électriques (lignes à très haute tension en aérien). Ces infrastructures







■ Habitat individuel  
■ Habitat collectif  
■ Ateliers  
■ Autres types de bât., dont les zones d'activités

de transport routier sont très présentes sur le territoire et connaissent aujourd'hui des enjeux forts de requalification.

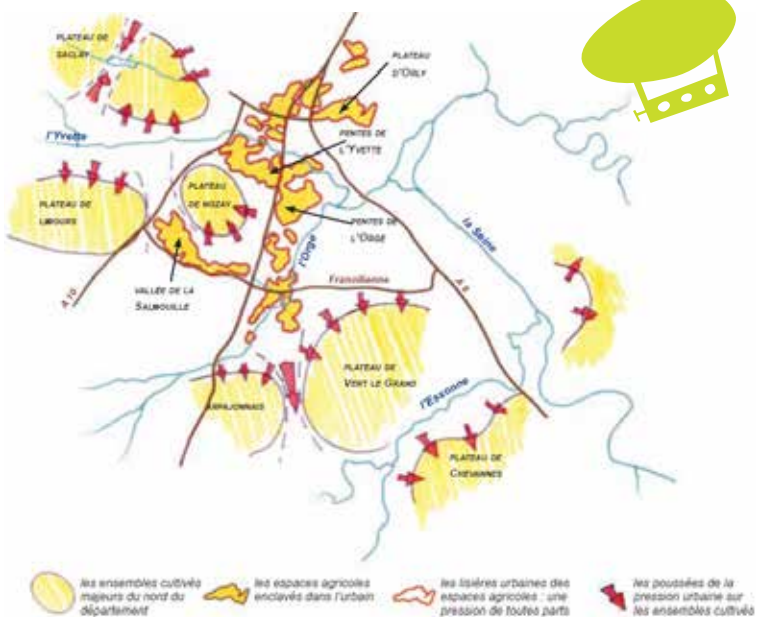
Elles ont constitué les supports du développement de l'urbanisation, tout en contribuant à fragmenter l'espace. Le développement urbain s'est fait, au XX<sup>ème</sup> siècle, au travers de grandes zones, le plus souvent monofonctionnelles. Ainsi, lorsque l'on passe d'une activité à l'autre (du travail aux achats par exemple), il est nécessaire de se déplacer, souvent au travers de véhicules mécanisés.

Comme on peut le voir, l'usage de la voiture est prépondérant par rapport aux autres modes, mais il varie d'un secteur géographique à l'autre. Ainsi, pour le secteur d'Evry il est de 41% alors qu'il atteint 71% pour le secteur de Bretigny-sur-Orge.

Le véhicule individuel et la diminution de son utilisation ou bien le partage représente le principal enjeu en termes d'émissions de gaz à effet de serre, comme en termes d'efficacité. Par exemple, l'engorgement des infrastructures entraîne la baisse, ces dernières années, des vitesses moyennes de déplacements.

Les espaces agricoles subissent tous des fortes pressions de l'urbanisation et sont inégalement aptes à y résister. Schématiquement, ils se répartissent en trois grands ensembles :

- LES VASTES PLATEAUX AGRICOLES DE LA BEUCE ET DU GÂTINAIS,
- LES « CLAIRIÈRES » AGRICOLES DES PLATEAUX DU HUREPOIX (SACLAY, LIMOURS, NOZAY) ET LES ÉTENDUES AGRICOLES DES PLATEAUX DE L'ARPAJONNAIS, DE VERT-LE-GRAND ET DE CHEVANNES



○ les ensembles cultivés majeurs du nord du département  
○ les espaces agricoles enclavés dans l'urban  
○ les limites urbaines des espaces agricoles : une pression de toutes parts  
➔ les poussées de la pression urbaine sur les ensembles cultivés

● LES ESPACES AGRICOLES ENCLAVÉS DANS L'ESPACE URBAIN, LE PLUS SOUVENT EN FOND DE VALLÉE (ORGE, SALMOUILLE, YVETTE), MORCELÉS ET DE FAIBLE SUPERFICIE.

*Guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne*

Face à la pression de l'urbanisation, des initiatives fortes (Triangle Vert, AMAP, Potagers de Marcoussis), ainsi que des cadres réglementaires comme les Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière <sup>10</sup> (de nombreux PRIF ont été mis en place dans le sud francilien) viennent soutenir la production agricole.

L'Essonne comptait 505145 logements en 2010, dont 93,3% de résidences principales. Près de deux tiers des logements ont été construits après 1967, le parc de logements est donc relativement récent.

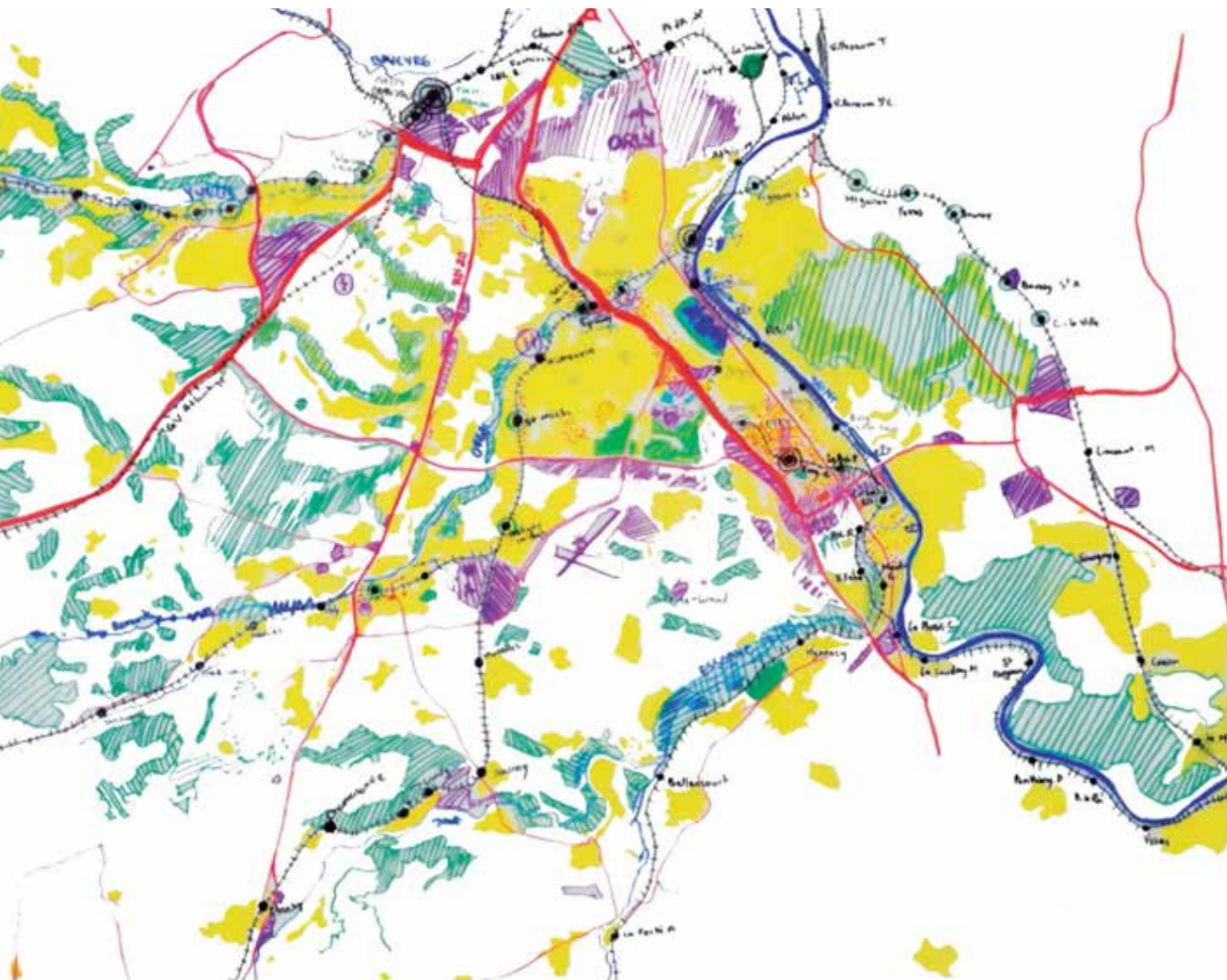
Plus que dans la production de nouveaux logements moins énergétivores, c'est donc dans la réhabilitation énergétique des logements existants que réside l'enjeu de la transition énergétique.

Dans ce cadre, le territoire présente une problématique spécifique relative aux copropriétés dégradées et aux grands ensembles.

Concernant l'approvisionnement en énergie, en 2010, 31,2% des logements essonnieniens sont équipés d'un chauffage central collectif (en baisse depuis 1999), 40,2% d'un chauffage central individuel et 24,5% d'un chauffage individuel « tout électrique » (en hausse depuis 1999).

<sup>10</sup> Les PRIF, créés par l'Agence des Espaces Verts, en partenariat avec les collectivités territoriales définissent des secteurs naturels ou agricoles à préserver, aménager ou valoriser

3 extraits des  
propositions de l'équipe  
C « Transiter par les  
espaces ouverts du sud  
francilien »



Caractérisation des  
espaces ouverts





## STRATÉGIE, PROJETS ET ACTIONS POUR LA TRANSITION

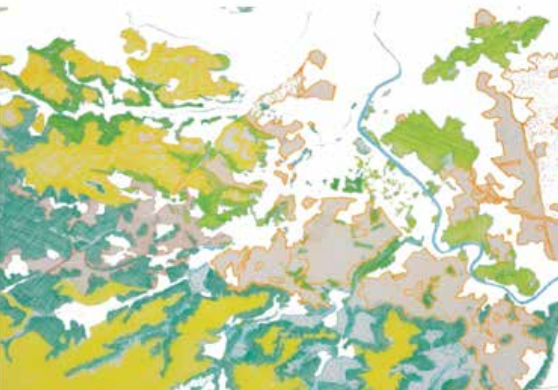
Un territoire dont l'aménagement a été fortement marqué par les énergies fossiles et qui, dans le même temps, recèle de nombreux ingrédients pour permettre un nouveau fonctionnement, plus respectueux de son identité et de la qualité de vie de ses habitants.

Les équipes ont proposé des perspectives assez complémentaires les unes des autres pour le Sud Francilien. Toutes ont mené une réflexion qui s'appuie avant tout sur l'existant, que ce soient les habitudes de vie des habitants ou l'identité du territoire, pour proposer des évolutions rapides et importantes.

De même, leurs réflexions ne se sont pas centrées sur les politiques publiques et les investissements lourds mais plutôt sur une plus grande articulation entre démarches citoyennes et actions des différentes collectivités.

Pourtant, les solutions proposées ne sont ni timorées, ni minimalistes ; elles indiquent une nouvelle façon d'appréhender un territoire et son développement s'appuyant principalement sur ses caractéristiques propres et ses forces vives.

Plutôt que de présenter chaque proposition, la synthèse de l'atelier revient sur ces trois grands axes de réflexion.







# LA DIMENSION HUMAINE

Parmi les innombrables pistes de travail en faveur de la transition, les équipes ont rapidement identifié qu'il fallait agir au coeur des problématiques quotidiennes des habitants et prendre en compte les conditionnants territoriaux de leur mode de vie pour agir efficacement.

Une première idée ressort avec vigueur : celle de s'appuyer sur des cas type, humains, pour faire ressortir les besoins et tracer des projets en conséquence.

A la réflexion, tout y passe : la fragmentation du territoire en tête et des moyens d'y remédier quelques peu détonants sous des vocables somme toutes très ordinaires : marche à pied, vélo, relais, partages, proximités,...

mais qui changent le territoire et la vie qu'on y mène, si l'on veut bien s'y prêter :

de quoi simplifier la vie !



## S'APPUYER SUR LA DIMENSION HUMAINE

Les enjeux environnementaux, énergétiques imposent d'évoluer rapidement. La transition doit pouvoir être engagée dans les meilleurs délais : les réponses ne peuvent donc exclusivement se fonder sur le développement de nouvelles infrastructures ou des actions qui ne peuvent se déployer que dans le moyen et le long terme.

A l'inverse, le seul changement des comportements individuels ne saurait être la panacée. L'un des enjeux soulignés par les propositions des équipes est bien dans les différentes modalités pour corrélérer ces deux éléments : il est nécessaire de concevoir des aménagements et des politiques publiques à partir de la vie quotidienne, pour la simplifier tout en permettant de diminuer les ponctions opérées sur les ressources naturelles.

Cet objectif n'est pas basé sur une posture morale et une critique des modes de vie actuels. Il s'agit d'appréhender, pratiquement, comment les habitants vivent pour ensuite définir des évolutions acceptables. Le « bien vivre » doit ainsi présider aux stratégies d'aménagement territorial, ce qui a des conséquences importantes sur la façon d'appréhender la ville et le territoire.

### VISION - BETTER WITH LESS



### OUTCOMES OF HUMAN-SCALE TRANSITION

Extraits de l'Equipe B  
«The Human scale transition»

### LA STRATÉGIE POPIACO

AGIR SIMULTANÉMENT SUR 5 LEVIERS POUR PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DURABLE

- **PO** comme **PO**larité

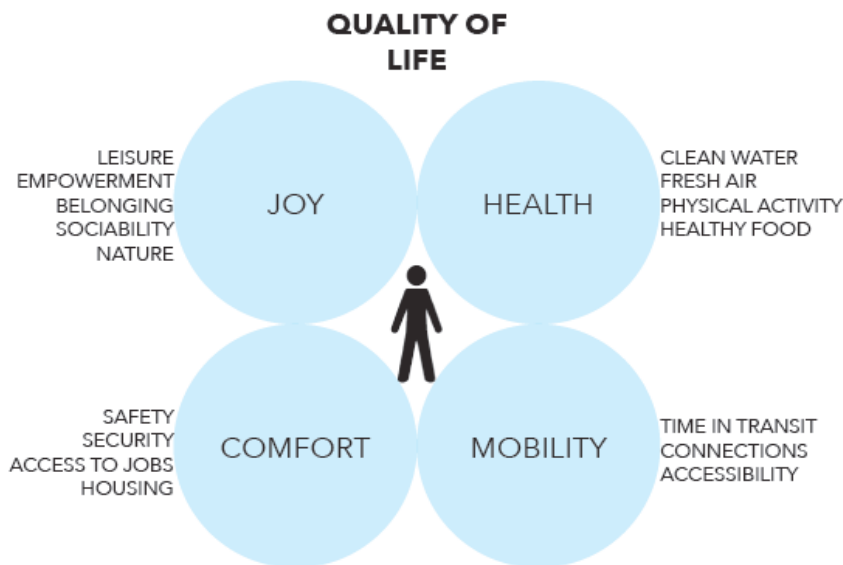
- **P** comme **Proximité**

- **I** comme **Interpolarité, intermodalité**

- **A** comme **Autrement la voiture, la voirie**

- **CO** comme **CO**munication, **co**-production, **co**ordination, **co**ncertation, **co**mportement, **co**voiturage,...

Yan LE GAL, circam



## UNE VILLE MARCHABLE A WALKABLE CITY

« Une ville où l'on aime se déplacer à pied, et qui donne la priorité aux piétons: c'est imaginable et possible. On assiste depuis une dizaine d'années à une redécouverte de la marche, en Europe. Longtemps resté le grand oublié des politiques de déplacements, le piéton suscite aujourd'hui un regain d'intérêt manifeste.»

Marcher est la solution. L'élément crucial est que nous devons agir vite - agir maintenant. Pour créer une ville marchable, mieux vaut avoir des visions audacieuses. Il est à la fois imaginable et

possible de parvenir à un partage modal où la marche ait une part importante et où la voiture n'ait plus qu'une part de 5%. Une fois la vision bien précisée, les étapes doivent être définies pour parvenir à cet objectif.

**Les piétons ont besoins des rues, des rues attractives, où ils peuvent s'attarder, jouer, interagir et profiter de ce qui les entoure.**

Reconquérir les rues, Nicolas SOULIER



## PENSER LA VILLE AUTOUR DE LA VIE QUOTIDIENNE ET DE L'ÉCOLOGIE : SIMPLIFIER LA VIE

Les équipes n'ont pas seulement réalisé un diagnostic « classique » et géographique. Elles ont souvent essayé d'appréhender comment le territoire était vécu.

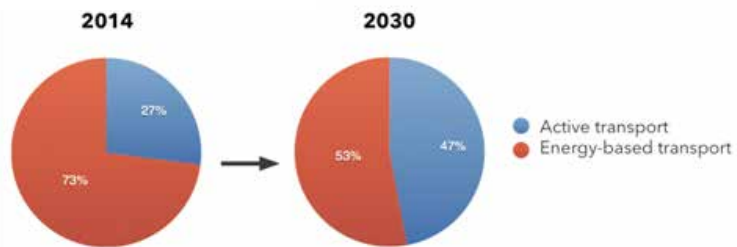
Les conditions de déplacements offertes par le territoire déterminent fortement les modes de vie. Revenir à la dimension humaine du territoire, simplifier la vie des habitants, c'est offrir à l'ensemble des usagers de choisir son mode de déplacement.

Restaurer la marchabilité et la cyclabilité du territoire réclame d'agir simultanément sur plusieurs leviers :

- POLARISER
- RELAYER
- CONNECTER
- ADAPTER LA VOIRIE À LA COHABITATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS.

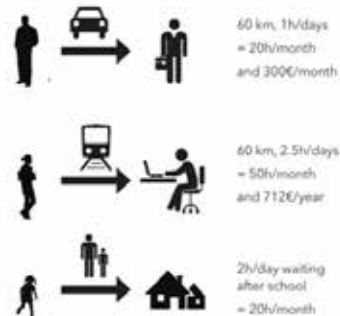
Ce sont les leitmotifs des transformations schématisées et spatialisées par les équipes.

### WALKABILITY



Extraits de l'Equipe B «The Human scale transition»

### MOBILITY



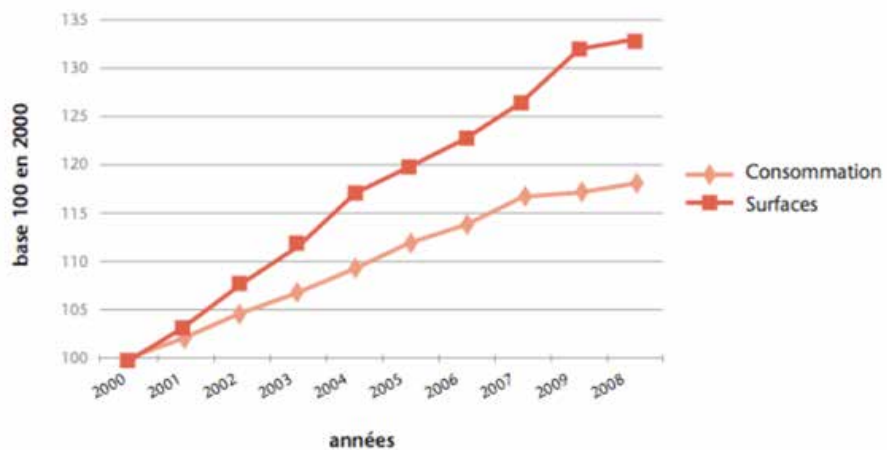
# REMÉDIER À LA FRAGMENTATION

Évolution des autorisations de surfaces commerciales en CDUC, CDEC, CDAC depuis 1974



## POLARISER

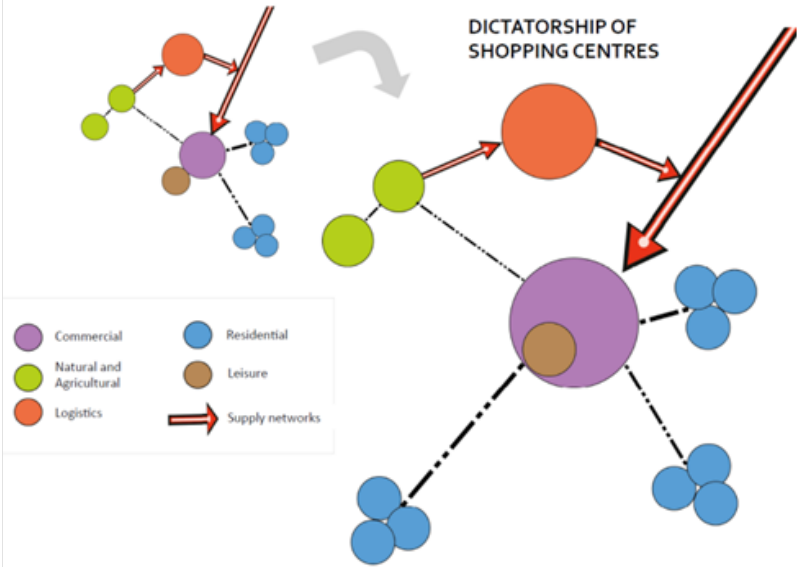
DÉVELOPPER DES PÔLES DE PROXIMITÉ ACCESSIBLES À L'ÉCHELLE DU TEMPS DE DÉPLACEMENT DES MODES DOUX



Extraits de l'Equipe D  
«Manifeste pour un territoire rééquilibré»

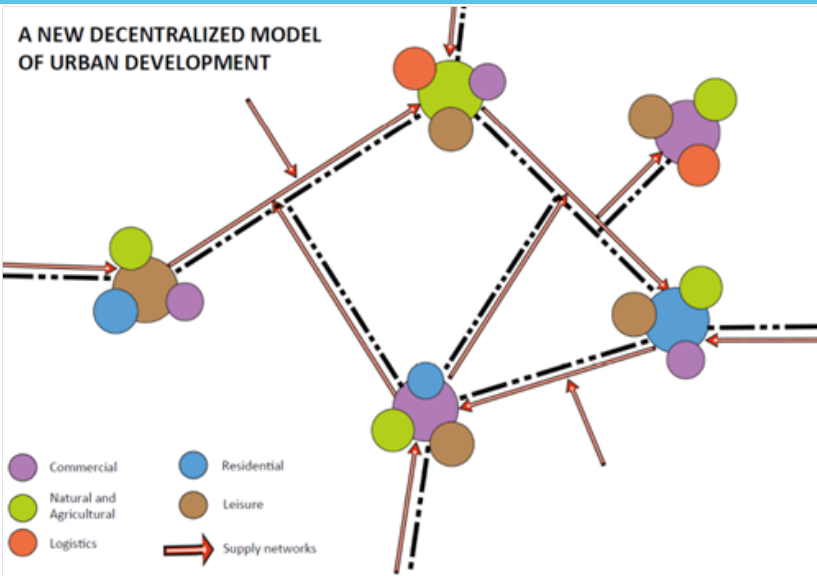


# AUJOUR'HUI



Extraits de l'Equipe D  
«Manifeste pour un territoire rééquilibré»

# DEMAIN

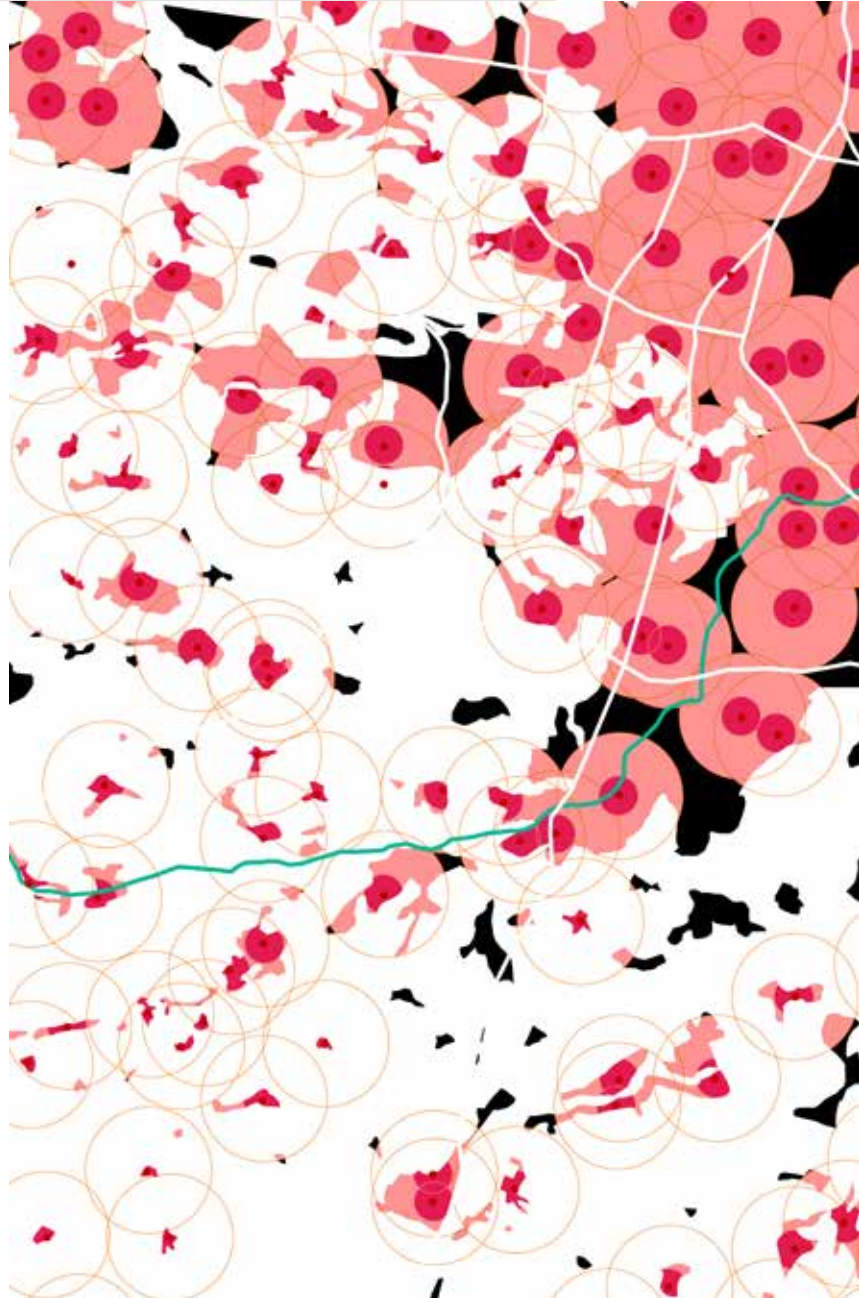




## TOWNS AT THE HUMAN SCALE

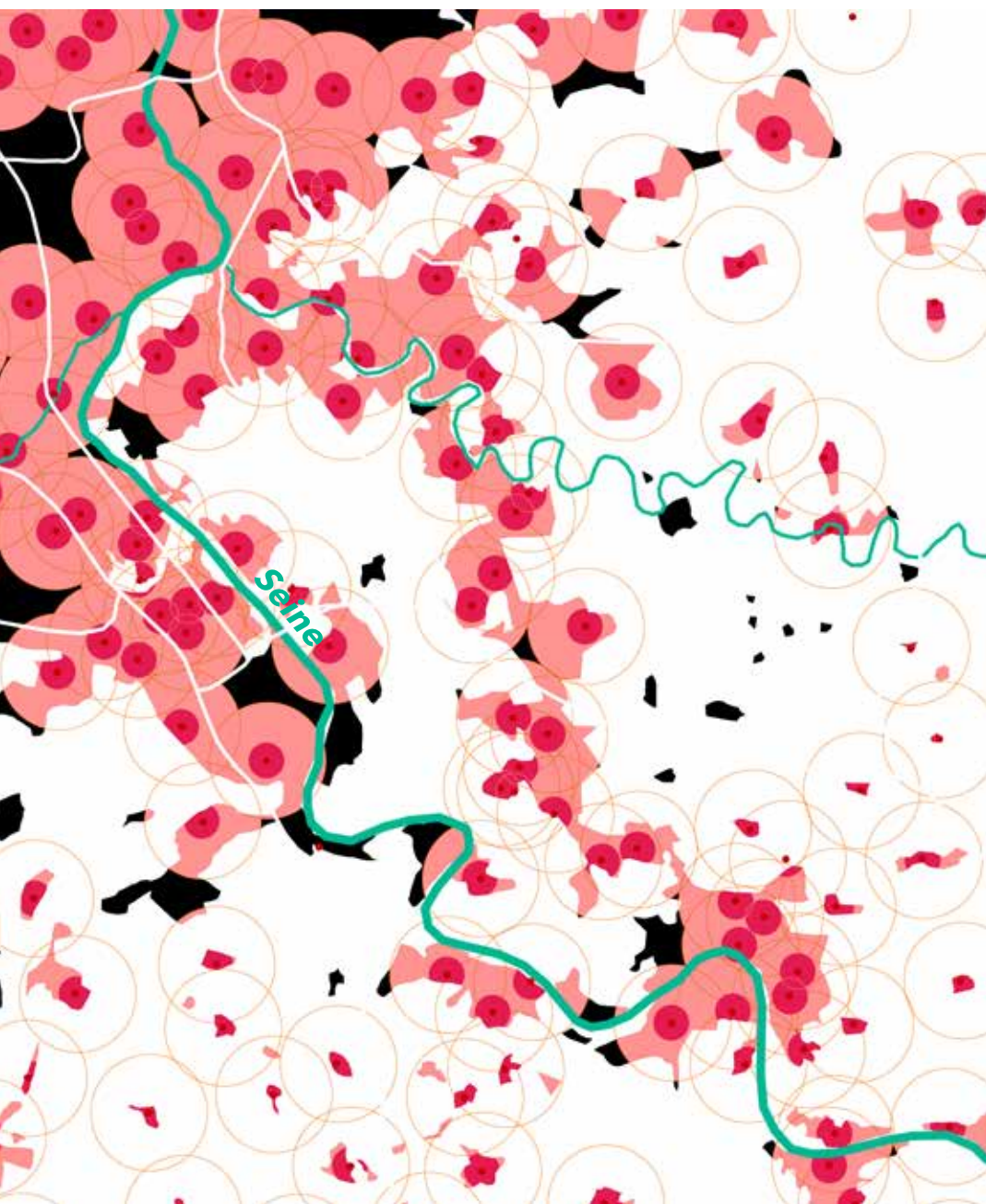
Increase the accessibility to and revitalise local centres

*Extrait de l'Equipe B  
«The Human scale  
transition»*



**PROXIMITÉ  
CYCLABILITÉ  
MARCHABILITÉ**

AUGMENTER L'ACCESSIBILITÉ  
(ACTIONS CIBLÉES DANS UN  
RAYON DE 3KMAUTOUR DES  
GARES)







- existant ———
- sur les routes - - - - -
- à travers champs ·····
- intersection à franchir ●



**CONNECTER**

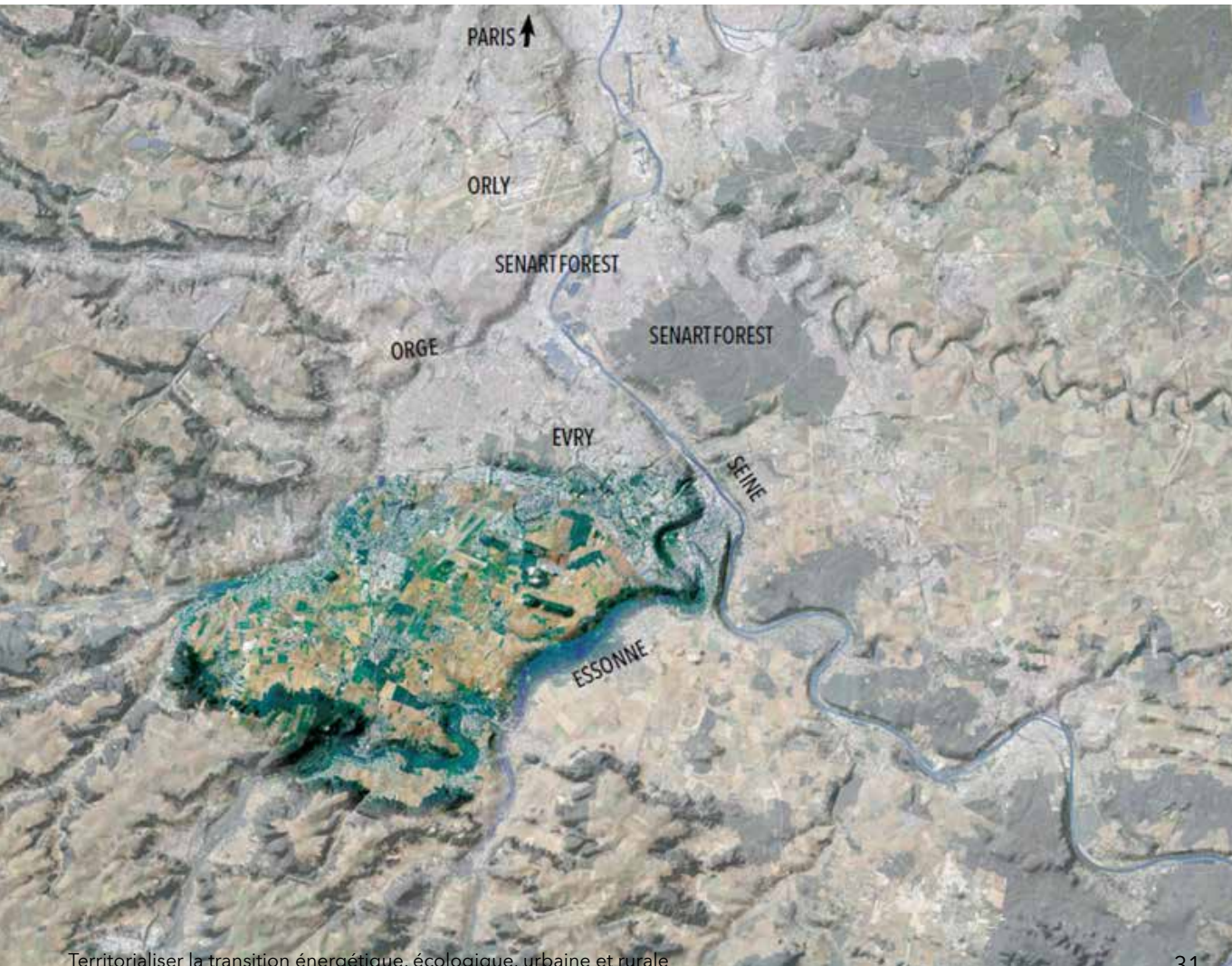


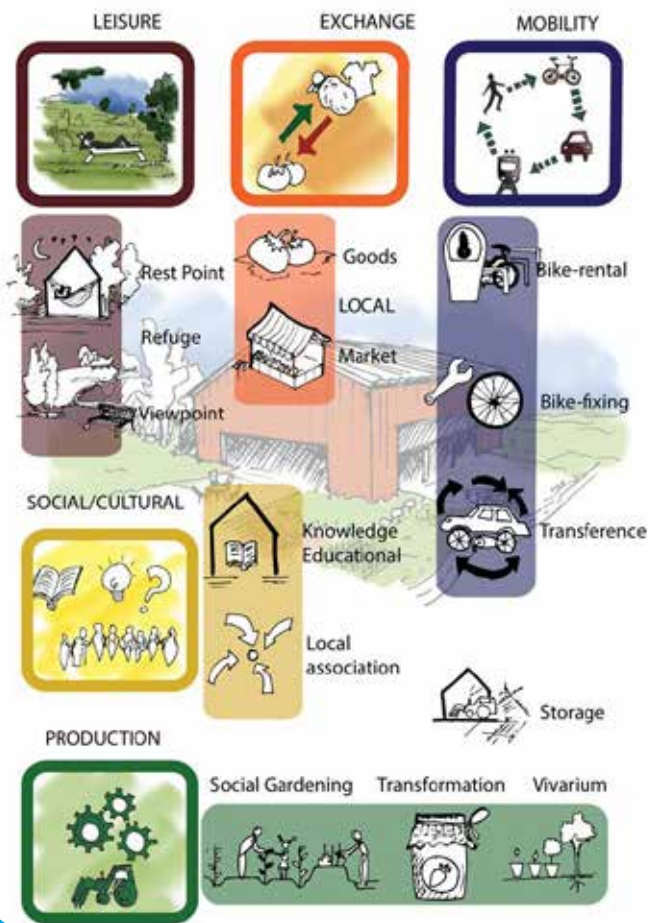
La dimension humaine





Extraits de l'Equipe C  
«Transiter par les espaces  
ouverts du sud francilien»





Extraits de l'Equipe C  
«Transiter par les espaces  
ouverts du sud francilien»



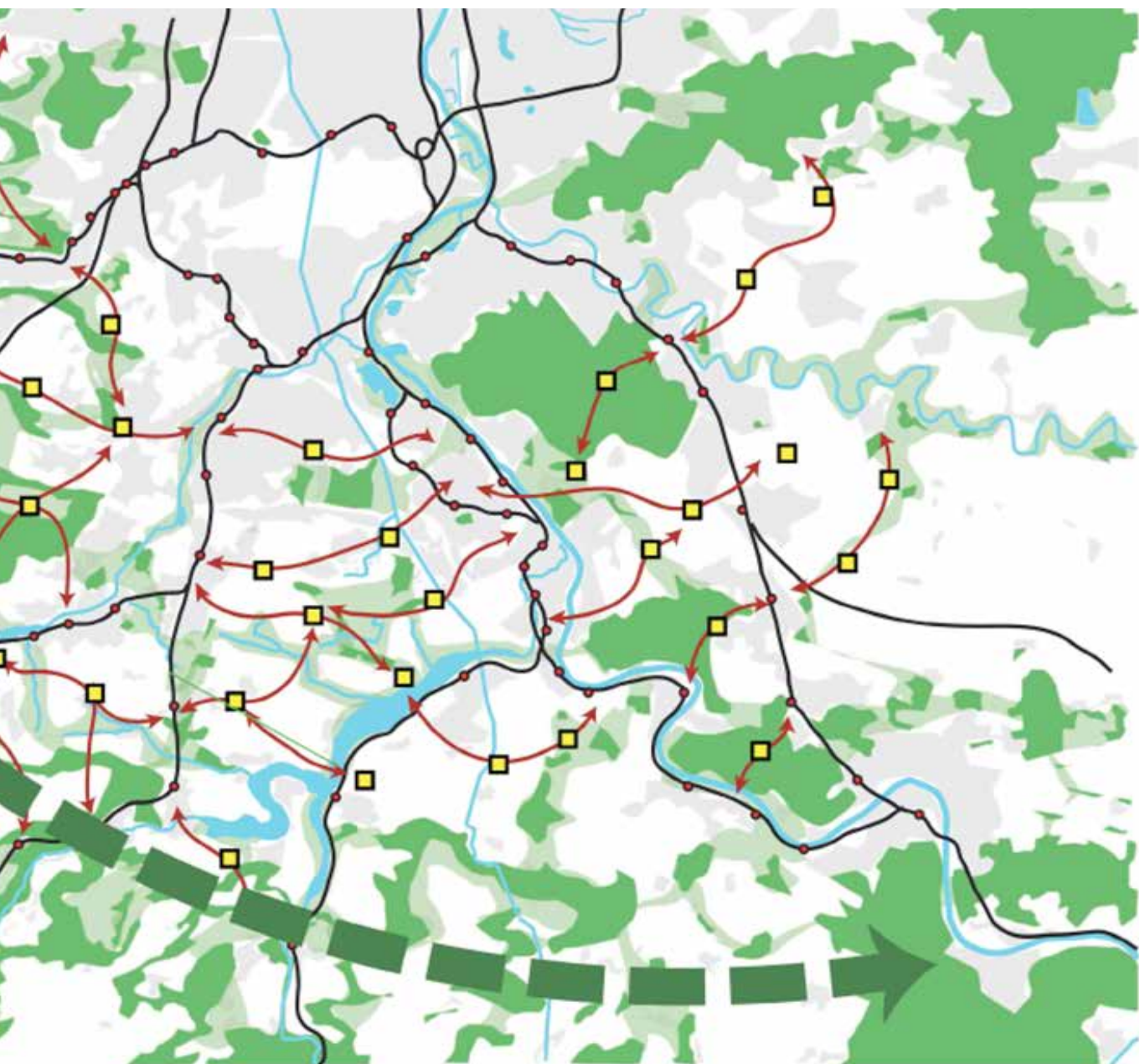
## CONNECTER RELAYER

DÉVELOPPER UN RÉSEAU ET  
DES RELAIS MODES DOUX



La dimension humaine





**OPENING OF LOCAL STORES**

*Extraits de l'Equipe D  
«Manifeste pour un  
territoire rééquilibré»*



**A MULTIFUNCTIONAL RESIDENTIAL  
NEIGHBOURHOOD**

**CONNECTER  
RELAYER**







PLANTING FRUIT TREES



COMMUNITY GARDENS



LOCAL FARMERS' MARKETS





Il est difficile de répondre aux besoins de mobilité de chacun sans imposer le règne d'un mode de déplacement sur les autres.

Le partage de la voirie pour tous, l'adaptation des vitesses de circulation, la possibilité de s'arrêter, la traversabilité piétonne, la cyclabilité, l'adressage urbain, l'ambiance des lieux sont les sujets fondamentaux d'une refondation de l'espace public.

Tout en offrant de nouvelles possibilités de se déplacer et de s'affranchir de l'automobile, la restauration des voiries urbaines permet une réappropriation sociale des espaces communs.

Les espaces publics réanimés sont le socle de l'identité territoriale.

## **COMMENT ACTIVER CE PROCESSUS VERTUEUX ?**

### **COHABITER**

REQUALIFIER LA VOIRIE ET  
RESTAURER L'ESPACE PUBLIC

*Extraits de l'Equipe B  
«The Human Scale  
Transition»*



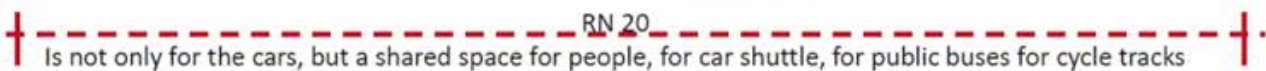
# RN20 NOW...



How to decrease the impact of the highway on people's lives ?



# ...RN20 IN THE FUTURE





### Ecart de consommations quotidiens

pour un mois / 2012-2013







# DES LEVIERS POUR AGIR

**Deuxième idée forte, des leviers pour agir sur le territoire, et le premier d'entre eux, les habitants, les entreprises, les élus qui vivent sur ce territoire, en ont chacun une vision partielle, en l'état.**

**D'où l'événementiel sur des terrains à d'autres usages, en semaine, en week end, dans des temps déjà là et sous utilisés, en des lieux qui ont connu d'autres usages et sont en devenir.**

**Mais aussi une carte des initiatives locales, pour se rencontrer, se renforcer. Et encore des lieux sous utilisés pour partager, échanger, coproduire.**

**Et pourquoi pas créer de nouveaux services comme le multiworking près des gares ou le covoiturage sur la N20.**

**Pour finir par réinventer le circuit court agricole, le marché quoi, en version XXIème siècle, avec des consignes à légume, tient ; et même de la diversification sur les écomatériaux, les écoénergies, qui aille jusqu'à inventer d'autres filières, déployer l'utilisation des énergies renouvelables avec le chauffage urbain, créer des emplois non délocalisables et jusqu'à des zones commerciales multifonctionnelles où il fasse bon vivre.**





## INTÉRÊT DE CARTE OUVERTE

Un même objectif pour toutes les cartes vertes : contribuer concrètement à un développement de leur territoire plus durable. Le consommateur, à qui s'adresse cette carte, est à la fois l'utilisateur et l'initiateur. En effet, en se rendant sur le site Internet de la carte, il repère les initiatives « durables » près de chez lui et/ou de son travail, mais il peut aussi proposer le recensement de nouvelles initiatives. L'inscription au réseau GMS (Green Map System) permet d'utiliser les icônes communes à toutes les cartes vertes et d'être intégré au réseau mondial qui compte à ce jour 500 projets.

C'est l'occasion d'échanger avec une communauté présente dans plus de 50 pays et de promouvoir des valeurs communes un peu partout dans le monde sur un territoire local.

*Extraits de l'Equipe C  
«Transiter par les espaces  
ouverts du sud francilien»*



## OBJECTIF SPÉCIFIQUES

- PERMETTRE AUX CONSOMMATEURS QUI SOUHAITENT « VIVRE ET CONSOMMER AUTREMENT » SUR L'AGGLOMÉRATION DE SITUER À PROXIMITÉ DE CHEZ EUX OU DE LEUR TRAVAIL LES STRUCTURES CORRESPONDANT À LEURS BESOINS,
- FAIRE CONNAÎTRE AU GRAND PUBLIC LES INITIATIVES FAVORISANT LES DÉMARCHES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET METTRE EN AVANT LES ACTEURS DE CES INITIATIVES,
- INCITER LES HABITANTS À PARTICIPER ET À SIGNALER SUR LA CARTE DES INITIATIVES, VOIRE À EN CRÉER DE NOUVELLES,
- CARTOGRAPHIER TRÈS PRÉCISÉMENT LE TERRITOIRE SUR UN FOND DE CARTE LIBRE (OPENSTREETMAP) ET PROMOUVOIR, PLUS GÉNÉRALEMENT, L'UTILISATION DES LOGICIELS LIBRES.





PROJET

# LA BANQUE DU TEMPS

## FACILITER L'ÉCHANGE DE SERVICES

La banque du temps repose sur un principe simple et original : proposer aux habitants d'un même quartier de se regrouper pour échanger entre eux des services, gratuitement, sur la base de leurs compétences respectives

Depuis les années 90 avec la succession des crises pétrolières, le système de banque du temps a fait son chemin. Il a rapidement été mis en place en Europe (Portugal, Espagne, Italie, Angleterre...), mais aussi dans de nombreux pays d'Amérique Latine. Au total, se sont près de 300 villes dans le monde qui ont adopté ce système d'échange solidaire. A l'origine, les banques du temps souhaitaient aussi créer des réseaux d'appartenance et des communautés solidaires pour donner la possibilité à ceux qui ont un faible pouvoir d'achat (étudiants, chômeurs, immigrants) d'avoir accès à certains services.

Les Banques du temps sont une nouvelle institution sociale ouverte à tous ceux qui souhaitent améliorer la qualité de vie quotidienne.

Ils permettant de donner, de recevoir et de partager son temps avec respect envers les autres et la réciprocité.

Les Banques du temps favorisent la cohésion sociale, la confiance, l'amitié, la solidarité et le bon traitement des personnes qui sont des partenaires et associés.

Les Banques du temps permettent à ses membres avoir accès à une large gamme de services et de fonctionnalités.

Ainsi, les membres peuvent échanger des connaissances et des loisirs, aider à des tâches quotidiennes, s'occuper des animaux et des plantes, tenir compagnie aux gens et peuvent également partager toutes sortes d'activités de groupe.



**Au-delà du simple gain financier, la banque du temps permet ainsi également un vrai échange social : des liens se tissent entre ses membres.**

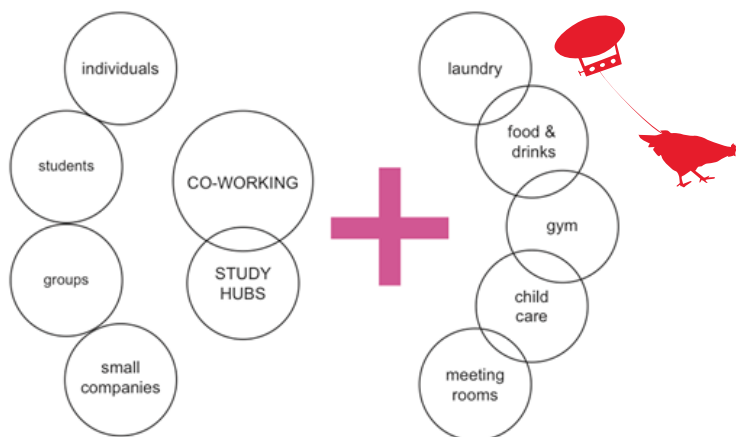
Une banque du temps vise à lutter contre la pauvreté et l'exclusion en renforçant les solidarités entre des personnes d'âges, de classes sociales, de nationalités et de sexes différents. Concrètement, une personne qui effectue, par exemple, une heure de dépannage informatique, se voit attribuer un crédit de temps. Il peut ensuite l'utiliser comme il le souhaite pour obtenir l'un des services proposés par d'autres personnes de son quartier. Une façon de prouver que le monde peut fonctionner autrement, en ne laissant personne de côté.

La monnaie d'échange c'est le temps et non l'euro. Le seul moment où l'argent entre en ligne de compte, c'est pour rembourser les dépenses liées à un service rendu. Par exemple, la personne qui demande de l'aide pour peindre son logement doit fournir la peinture.

Dans la banque de temps, chaque personne dispose d'un compte temps où sont inscrites les heures données et reçues.



Extraits de l'Equipe A  
«Tomorrow Morning»



PROJET

## LE MULTIWORKING OU TÉLÉCENTRE

### DÉVELOPPER UNE NOUVELLE OFFRE D'ESPACES DE TRAVAIL

En moyenne, en Île-de-France, le temps moyen des trajets domicile-travail est de deux heures, et il peut atteindre trois heures en grande couronne. Le fait de donner la possibilité aux salariés de travailler près de chez eux, dans des télé-centres adaptés, doit notamment se traduire par une baisse des émissions de CO2. On estime que si une personne, qui réside à 25 km du siège de son entreprise, passe deux jours par semaine en télétravail, elle économise 512 litres d'essence par an, soit deux tonnes équivalent carbone en moins dans l'atmosphère. À l'échelle d'un territoire de 12 millions d'habitants comme l'Île-de-France, cela représente des enjeux colossaux. Il suffirait que 5 ou 10% des actifs franciliens pratiquent le télétravail pour fluidifier sensiblement le trafic aux heures de pointe.

Le taux d'occupation moyen des bureaux dans l'agglomération parisienne est de 65% avec une consommation par salarié de 2,5 kWh par an en moyenne. Dans un télé-centre ouvert 12 heures par jour, le taux de remplissage atteint 95% et la consommation d'énergie se limite alors à 0,3 kWh par an et par utilisateur. Preuve en est que la rationalisation des espaces est un levier considérable d'économie d'énergie.

Pour que le travail à distance se développe, il faut étendre l'offre à tout le territoire francilien

et qu'elle fonctionne en réseau. Ce n'est qu'à ces conditions que les entreprises franchiront le pas. Une étude effectuée en 2011 par LBMG Workklabs auprès d'une trentaine de grandes entreprises franciliennes et de 160 TPE et indépendants seine-et-marnais a montré que 89% d'entre eux étaient prêts à recourir au télétravail à moyen terme.

Les télé-centres sont des lieux censés pouvoir offrir tout le confort des immeubles de bureaux classiques : salles de réunion, bureaux fermés, «open space», espaces de restauration, connexions haut débit et sécurisées, etc. Ils doivent également être facilement accessibles, ce qui implique qu'ils soient situés à proximité de nœuds de transports. Enfin, ils doivent être flexibles, afin d'accueillir aussi bien le travailleur indépendant, que le salarié d'une grande entreprise. Cette mixité représente d'ailleurs un moyen de faire émerger des collaborations qui n'auraient sans doute pas vu le jour autrement.

En zone rurale, les télé-centres représentent un levier de dynamisation des territoires. Ils sont susceptibles de remplir différentes fonctions comme par exemple permettre l'exercice de la télé-médecine ou la mise en œuvre de formation à distance pour les étudiants. Néanmoins, le modèle du télé-centre « à la française » est à inventer. 2013 sera une année de transition, marquée par l'ouverture des premiers vrais télé-centres en Seine-et-Marne, tels que Fontainebleau et Val d'Europe. Le département compte 16 projets dont six devraient voir le jour dans les prochains mois..



### TRAVAILLER PRÈS DE CHEZ SOI

- CENTRES DE CO-WORKING + STUDY HUB CAFE
- PEUT RÉDUIRE DE 40% LE TEMPS DES TRAJETS
- OFFRE DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS EN MATIÈRE D'INTÉRACTIONS SOCIALES ET PROFESSIONNELLES



Extraits de l'Equipe A  
«Tomorrow Mornings»







# A6 madrilène : gains de temps

Comparaison des temps de trajet entre voies classiques et voies de covoiturage

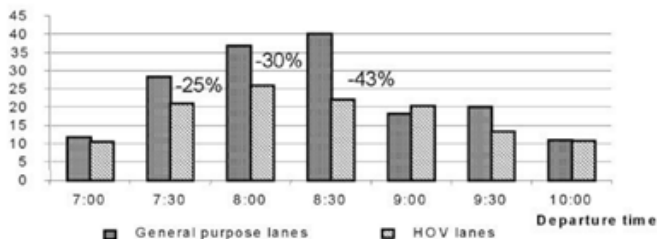


Table 1: Travel time bus Las Rozas – Moncloa, average working day (Pozueta Echavari 1997)

Deux années après l'ouverture, les gains de temps restent appréciables, sur le pic de l'heure de pointe.

PROJET : CAR SHARING ON THE RN20

## LE COVOITURAGE

### DONNER LA PRIORITÉ

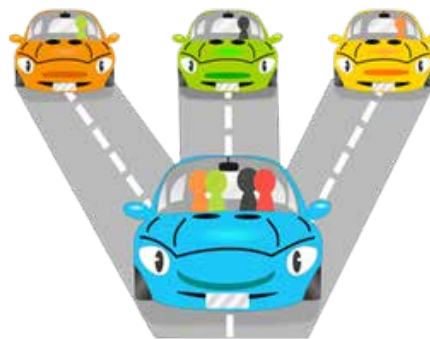
### AU TRANSPORT EN PARTAGE

La RN20 est confrontée à une saturation automobile qui handicape la vitesse commerciale des transports en commun et une densité résidentielle trop faible pour justifier les investissements nécessaires à la réalisation d'un TCSP.

Une voie dédiée au bus et au covoiturage pourrait être expérimentée afin de décongestionner cet axe. Cela suppose notamment la réalisation d'aires de covoiturage et un dispositif de rabattement vers des modes doux.

La décongestion de cet axe permettrait de rendre acceptables des travaux de réhabilitation urbaine de la voirie : maillage urbain, traversées piétonnes régulières.

Le covoiturage est une amorce efficace et peu coûteuse pour enclencher un processus de réhabilitation urbaine.



### LES VOIES PRIORITAIRES INDIQUENT DES VOIES D'AUTOPARTAGE

- INTERVENTION PEU COÛTEUSE
- RAPIDE ET FACILE À METTRE EN PLACE

### L'AUTOPARTAGE

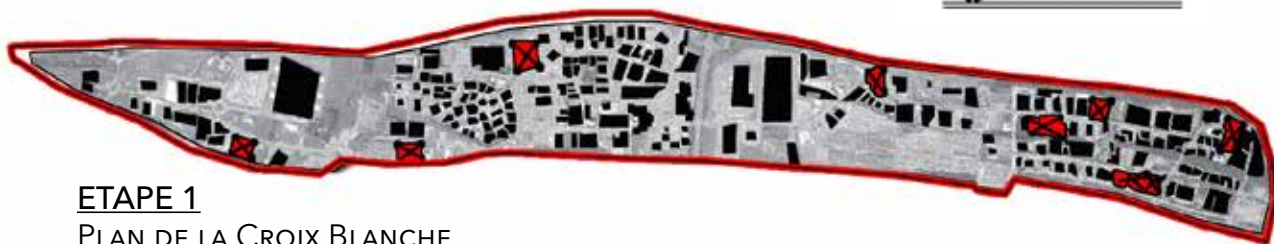
- AVEC % DES CONDUCTEURS QUI PARTAGERAIENT LEURS VOITURES, LE NOMBRE DE VÉHICULES À USAGE EXCLUSIVEMENT INDIVIDUEL SERAIT RÉDUIT DE 30%

## RÉINTERROGER LE MODÈLE DE LA ZONE COMMERCIALE

Le centre commercial contribue par une multiplicité d'aspects à la dissolution radicale de la ville :

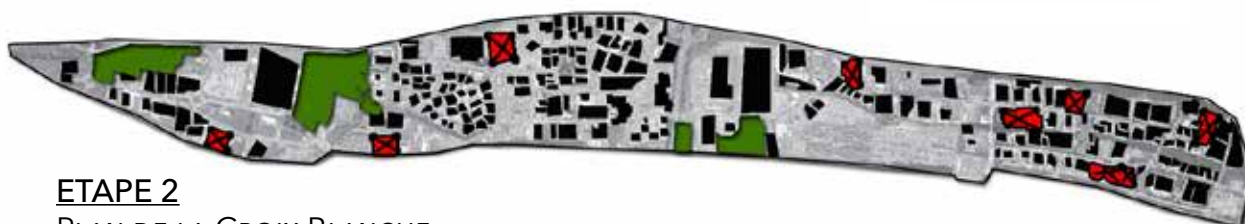
- Du point de vue urbanistique, l'accomplissement de la division monofonctionnelle de l'espace est introduit par la zone commerciale. Conçu comme support de la production et du marché, il se substitue à la diversité structurelle du tissu urbain.
- Du point de vue paysager, la zone commerciale uniformise les paysages urbain et rural.
- Du point de vue économique, la grande distribution déterritorialise l'économie en uniformisant les marchandises du marché mondial et en niant le rythme des saisons et la signification des lieux.
- Du point de vue environnemental, l'hypermarché engendre une forte pollution en intensifiant la circulation automobile, en imperméabilisant de vastes surfaces, en accroissant démesurément la production de déchets et des emballages et pèsent lourdement sur les pratiques agricoles et la standardisation des produits, générant un gaspillage énorme, des pollutions et leurs conséquences sanitaires.
- Du point de vue social, les centres commerciaux captent le temps libre et subordonnent l'échange social au temps de la consommation.

*Extraits de l'Equipe D  
«Manifeste pour un  
territoire rééquilibré»*



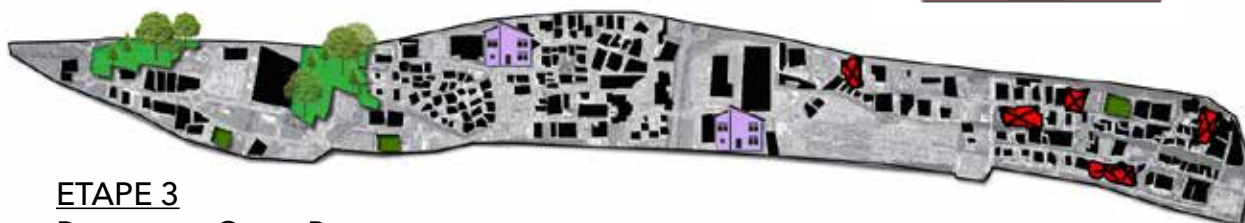
### ETAPE 1

PLAN DE LA CROIX BLANCHE  
ARRÊT DE L'EXPANSION



### ETAPE 2

PLAN DE LA CROIX BLANCHE  
FERMETURE DES PREMIERS MAGASINS, DÉVELOPPEMENT DE FRICHES



### ETAPE 3

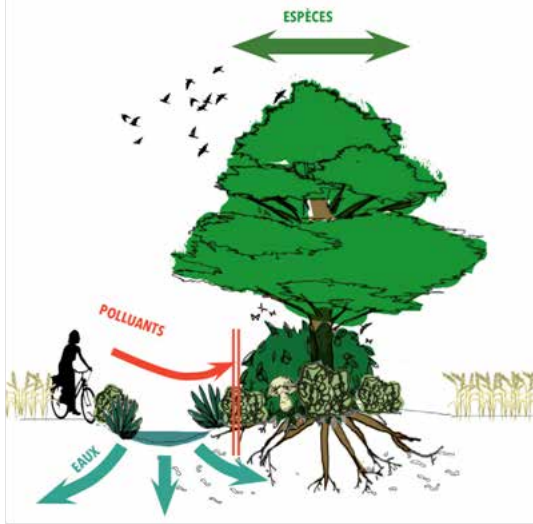
PLAN DE LA CROIX BLANCHE  
FERMETURE DE NOUVEAUX MAGASINS, IMPLANTATION DE LOGEMENTS



### ETAPE 4

PLAN DE LA CROIX BLANCHE  
UN NOUVEAU QUARTIER MIXTE



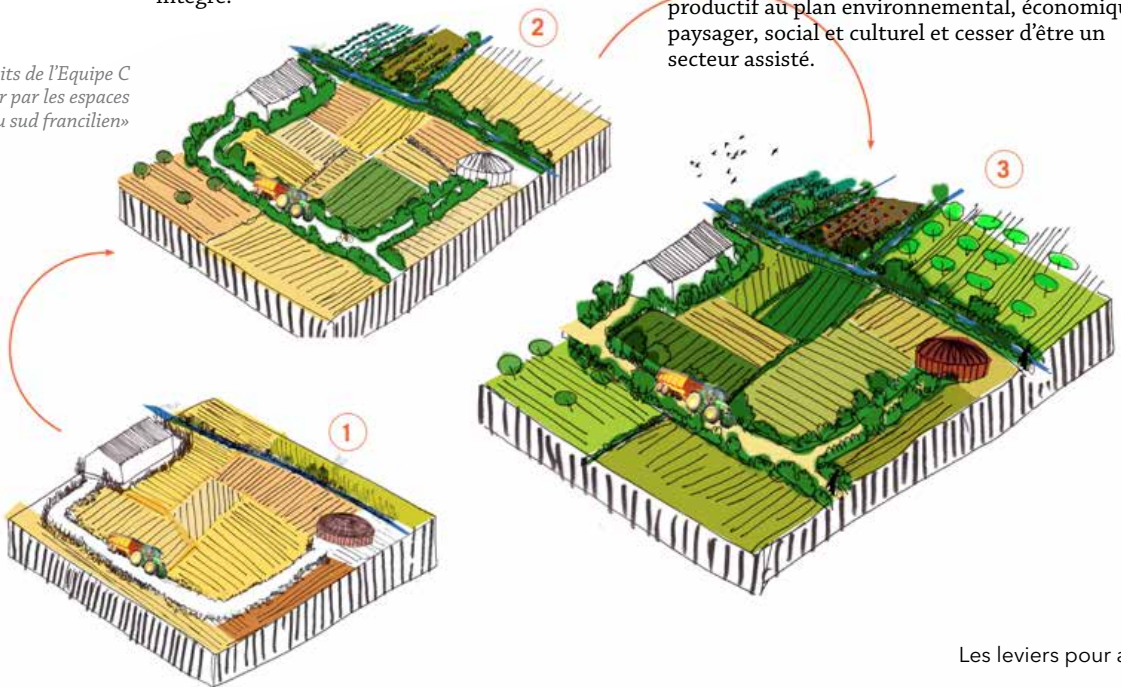


## VERS UN NOUVEL «ÉCOSYSTÈME» AGRICOLE

Il existe deux modèles d'agriculture: le premier alimente la vie, l'autre la détruit. Le premier se donne pour objectif la préservation des conditions de renouvellement des ressources, le second repose sur l'optimisation maximale du profit au détriment du renouvellement des ressources et de la préservation sanitaires écologique des milieux.

L'observation de ces pratiques contradictoires et l'étendue des dégâts locaux et territoriaux entraînés par l'industrialisation de monocultures ont fini par provoquer une prise de conscience, encore limitée, mais qui conçoit l'agriculture comme un secteur stratégique diversifié et intégré.

Extraits de l'Equipe C  
«Transiter par les espaces  
ouverts du sud francilien»

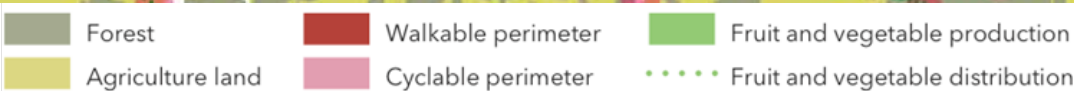


## RESTAURER LES SOLS, LES PAYSAGES / PRÉSERVER LES RESSOURCES ET LA SANTÉ

Les avantages d'une telle orientation apparaissent nombreux même si la plupart d'entre eux ne son pas quantifiable :

- LA RENATURALISATION DES SYSTÈMES ENVIRONNEMENTAUX DÉGRADÉS, GRÂCE AU REBOISEMENT ET À L'UTILISATION PRIVILÉGIÉE DE CERTAINES ESPÈCES ;
- LA CONSTRUCTION DE ZONES TAMPONS ET DE COULOIRS BIOTIQUES ;
- L'UTILISATION DES FORÊTS ET DE L'AMÉNAGEMENT TRADITIONNEL DES SOLS COMME INSTRUMENT DE DÉFENSE HYDROLOGIQUE ;
- LA CRÉATION DE POTAGERS URBAINS, DE CHAMPS D'EXPÉRIMENTATION DE L'AGRICULTURE BIOLOGIQUE, DE VIVIERS COLLECTIFS, ETC.
- LA CONCEPTION D'ÉCOSYSTÈMES-FILTRES, POUR LE TRAITEMENT BIOLOGIQUE DES EAUX, L'IRRIGATION ET LA CRÉATION DE ZONES HUMIDES.

Cette multiplicité de fonctions intégrées permet au secteur agricole non seulement de produire des biens pour le marché, mais aussi de constituer un capital social fixe et des biens d'utilité publique. Autrement dit, l'agriculture peut devenir un service public hautement productif au plan environnemental, économique, paysager, social et culturel et cesser d'être un secteur assisté.



Extrait de l'Equipe B  
«The Human Scale  
Transition»

## PRODUCTION AGRICOLE ET CIRCUITS COURTS

Les activités productives locales concernent avant tout le processus d'auto-reproduction : entretien urbain, services de base et de secours réciproque, potagers urbains et marchés locaux, entretien du milieu, activités culturelles et ludiques, activités d'auto-construction, artisanat local. Ces activités de proximité favorisent des échanges non mercantiles, des relations de réciprocité et de confiance : en d'autres termes, elles permettent la création d'un espace public fondé sur la reconnaissance et la valorisation d'un patrimoine commun, et l'émergence de nouvelles relations.

Le commerce de produits locaux alimente l'économie locale, favorise la diversification des produits. Il constitue le terminal du réseau dense et ténu des économies urbaines et rurales. (L'hypermarché brise ce réseau, détruisent le territoire de la production locale).

### RESTAURER LES INTERACTIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES ENTRE AGRICULTEURS ET CONSOMMATEURS

La revitalisation des réseaux de distribution locale relève de stratégies mises en œuvre par les gouvernements locaux au service d'un développement auto-soutenable : il s'agit,

en premier lieu, de marquer la différence entre, d'une part, les biens de consommation industrialisés et standardisés qui ne peuvent être produits localement, et d'autre part, les produits qui valorisent la spécificité du développement local avec ses caractéristiques agricoles, artisanales, etc.

**SI 12 % DES TERRES AGRICOLES ÉTAIENT Tournées VERS UNE AGRICULTURE MARAÎCHÈRE ET DESTINÉES À L'ENSEMBLE DE LA POPULATION DU DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE, CELA PERMETTRAIT :**

- DE CRÉER 4000 EMPLOIS
- D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'EAU DES COURS D'EAU
- DE RÉDUIRE DE MOITIÉ LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE



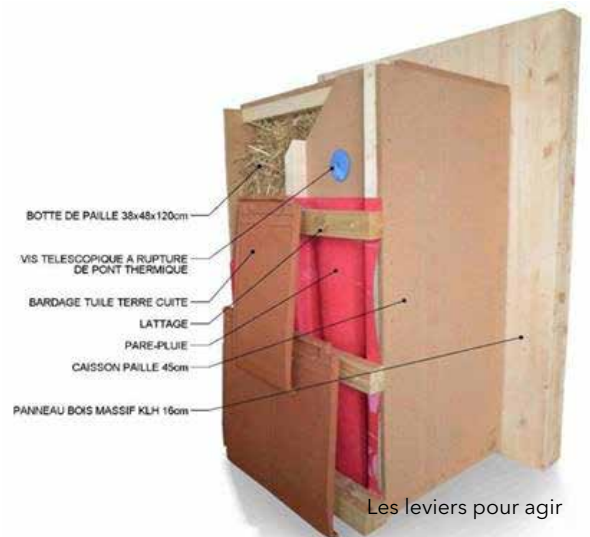
## PARTNERSHIPS WITH SUPERMARKETS & FOOD PROCESSING FACTORIES



### CROP ROTATION



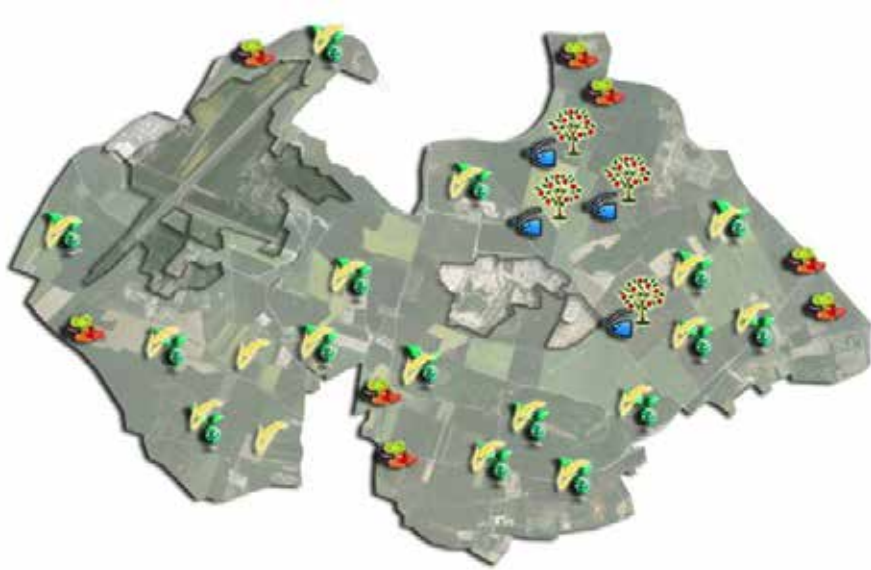
### DIRECT SELL AND PARTNERSHIPS WITH MUNICIPALITIES



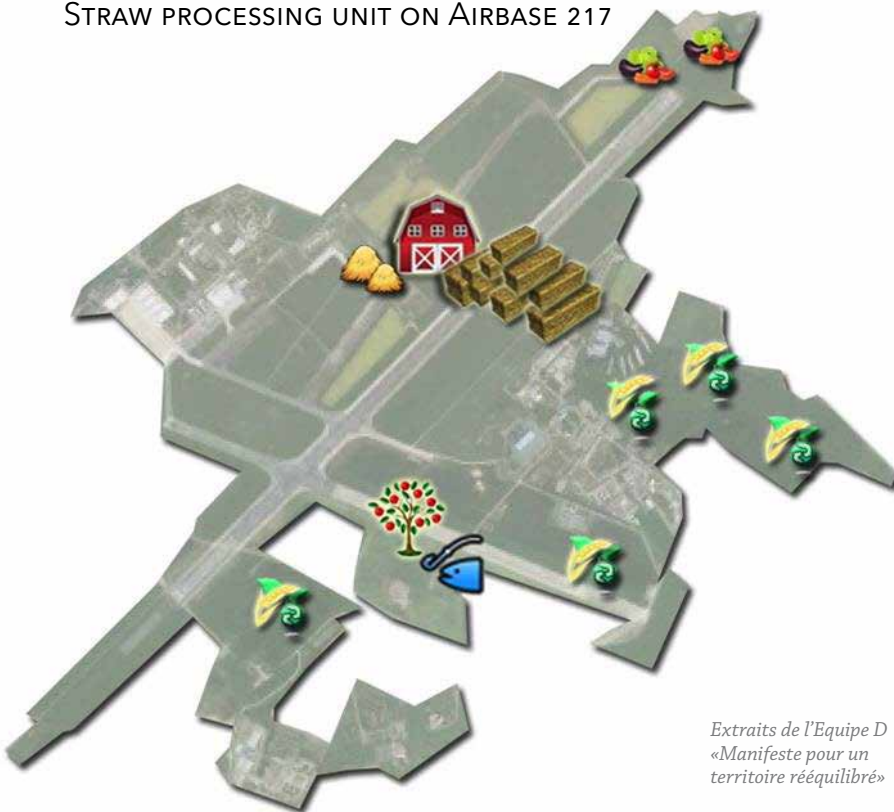




## DIVERSIFICATION OF CROPS



## STRAW PROCESSING UNIT ON AIRBASE 217



*Extraits de l'Equipe D  
«Manifeste pour un  
territoire rééquilibré»*







# AGIR DÈS DEMAIN MATIN

Troisième idée forte : expérimenter, agir tout de suite, modestement certes, mais avec une solide logique de développement centrée sur la dimension humaine, les bons leviers pour agir, et le désir de bien vivre, ensemble.

Ce qui commence par de l'événementiel, pour rassembler, donner envie, espoir, faire connaître et se reconnaître ; avec l'espace public pour bien commun, revisité ; et une démarche qui concilie top down et bottom up comme disent les anglosaxons.

Pas vraiment ce que l'on fait dans notre France empêtrée dans les plans, hyper plans rantanplan, à mettre en conformité les uns avec les autres, plus tard.

Ce qui n'empêche pas d'avoir une vision partagée, un plan d'action global et de quoi mesurer :

- pour agir à bon escient (à construire dans l'action)
- pour réduire d'abord nos émissions de CO2 (celles qui nous mettent en danger)
- pour changer le métabolisme de nos territoires (celui qui peut créer ressources et emplois locaux)
- pour permettre à chacun de faire sa place au soleil.





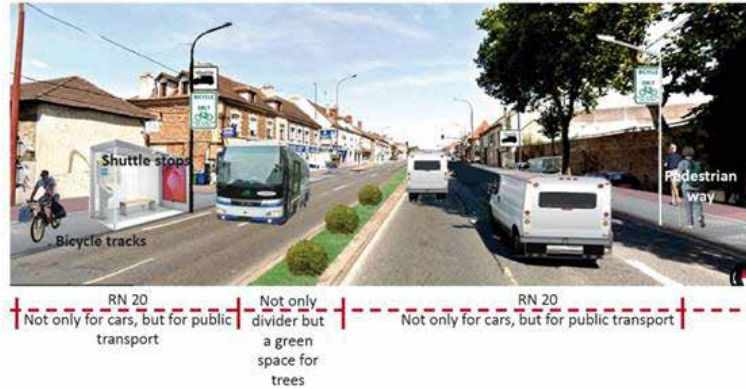
## RN20 NOW...

I can't cross the road it's dangerous, and the noise is terrible...

How to decrease the impact of the highway on people's lives ?



## ...RN20 SOON...



## ...RN20 IN THE FUTURE



# TRANSFORMER LE RÉEL AUTOUR DE PROBLÉMATIQUES PARTAGÉES : L'ESPACE PUBLIC COMME OBJET ET OBJECTIF

## COMMENT TRANSFORMER LE RÉEL ?

Il s'agit de penser l'aménagement non plus en fonction de la voiture et de l'hypermarché mais autour de la vie sociale et urbaine. L'espace public est au cœur des préoccupations.

L'urbanisme tactique est un moyen efficace de combiner les préoccupations d'aménagement physique et fonctionnel de l'espace avec la mobilisation de la population dès l'amont du projet.

La mise en scène d'une « expérience » permet de souligner la transformation active d'un espace, de changer le point de vue des habitants sur celui-ci en invitant à l'imagination présente d'un futur plus ou moins lointain.

Avec l'urbanisme tactique, les habitants ont le pouvoir de s'impliquer dans l'évolution de leur ville.

Extrait de l'Equipe B «The Human Scale Transition»

# CONCILIER APPROCHE BOTTOM UP ET TOP DOWN : URBANISME TACTIQUE ET STRATÉGIQUE



## UN SYSTÈME D'ACTEURS

Il ne s'agit plus de subir un projet mais d'y contribuer activement, voire d'en être à l'origine. L'urbanisme tactique revendique une approche bottom-up qui permet d'identifier à la base les problématiques rencontrées par l'expérience et le vécu de la population. *L'engagement des habitants dans la résolution de problèmes qu'ils ont eux-mêmes identifiés permet de mettre en œuvre une méthode d'aménagement plus sensible que ne l'est la planification urbaine traditionnelle (Benner).* Cette notion tactique implique la flexibilité des interventions qui permet de se concentrer sur le processus de création collective et le réalisme dans l'évolution du projet, plutôt que sur l'immobilité d'une production finale idéalisée.

Pour optimiser ces choix, il convient d'articuler planification urbaine, démarche rigide et rigoureuse, pour assurer le développement d'un territoire, et les interventions d'urbanisme tactique qui réclament une souplesse et une flexibilité propice à une multitude de propositions.

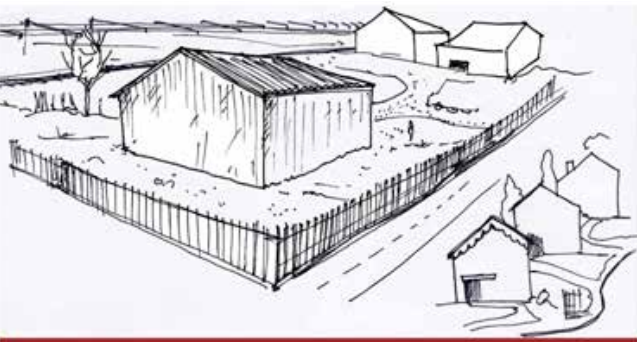
Des révisions modestes ou temporaires de l'espace urbain permettent de faire émerger des transformations structurelles de l'environnement. Alors que la planification joue sa partition dans la gestion des problématiques à l'échelle large, l'urbanisme tactique semble être adapté à résoudre des problèmes à l'échelle de l'espace public. Il s'agit d'intégrer et d'articuler les interventions tactiques aux politiques d'aménagement urbain globales.



Extraits de l'Equipe A «Tomorrow Morning»







## MARIER ACTIONS À COURT TERME ET PROJET DE LONG TERME

L'urbanisme tactique est un mouvement qui prône l'intervention rapide, réalisable à court terme, dont les effets sont visibles immédiatement. Il s'attaque à des problèmes concrets de la vie quotidienne qui peuvent être résolus avec peu de moyens. Le changement de perception génère un effet d'amorçage qui permet l'enchaînement des actions sur un temps plus long.

L'impact de court terme réside dans le faible coût et la rapidité de mise en œuvre. L'impact positif du projet implique la mise en valeur d'un usage à échelle humaine, car c'est l'usage que l'on fait d'un espace qui constitue l'impact le plus facilement perceptible et mesurable.

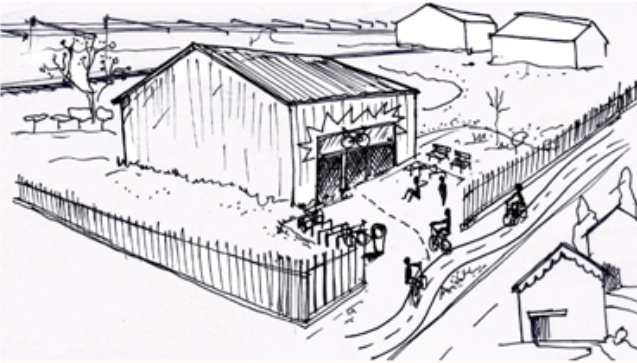
Les interventions tactiques, articulées aux actions de planifications stratégiques, peuvent servir de phase de test, de rampe de lancement pour des projets d'aménagement urbain à plus long terme.

### UN CARACTÈRE EXPÉRIMENTAL

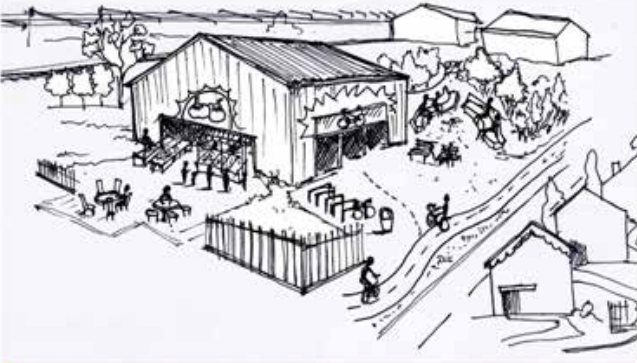
Les interventions tactiques donnent le temps de la réflexion et de l'appropriation pour construire un projet de long terme efficace par rapport aux caractéristiques locales.

Les petites actions ponctuelles peuvent être le catalyseur d'un changement positif à plus long terme en faisant la démonstration d'un potentiel d'attractivité des lieux. Impulsées ou du moins soutenues par des politiques de planification urbaine, ces tactiques peuvent donc servir l'objectif social et économique de l'attractivité urbaine.

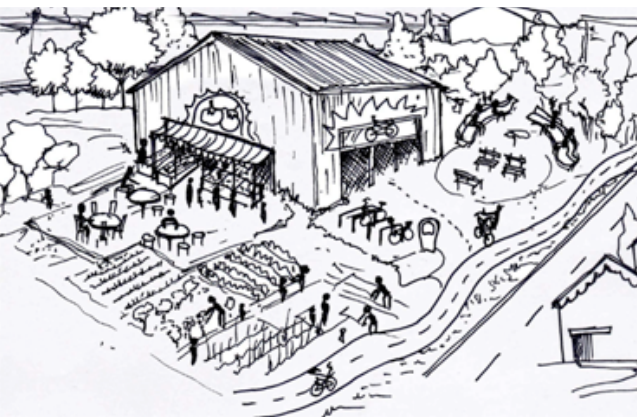
ACTUAL SITUATION / Situation actuelle



OPEN TO BICYCLES / Accès vélo



START LOCAL MARKET / Marché et échanges



COLLECTIVE GARDENING & WORKING / Télétravail et jardin

Extraits de l'Equipe C  
«Transiter par les espaces  
ouverts du sud francilien»





## DE PETITES ACTIONS POUR DE GRANDS CHANGEMENTS ?

« Améliorer la livability commence à l'échelle de la rue, de l'îlot urbain, de l'édifice. Des améliorations à petite échelle, incrémentielles, sont une manière de tester des démarches, et de n'engager des investissements plus substantiels que par la suite si elles sont validées. Caractéristiques de ces démarches :

- une approche prudente, par phase, en vue d'initier un changement

- une offre de solutions locales à des enjeux urbains locaux

- une action sur le court terme, avec des attentes réalistes

- peu de risques, pour éventuellement de grands retours

- un développement des interactions sociales entre citoyens, et d'une capacité organisationnelle entre les institutions tant publiques que privées, ou associative et à but non lucratif, etc.

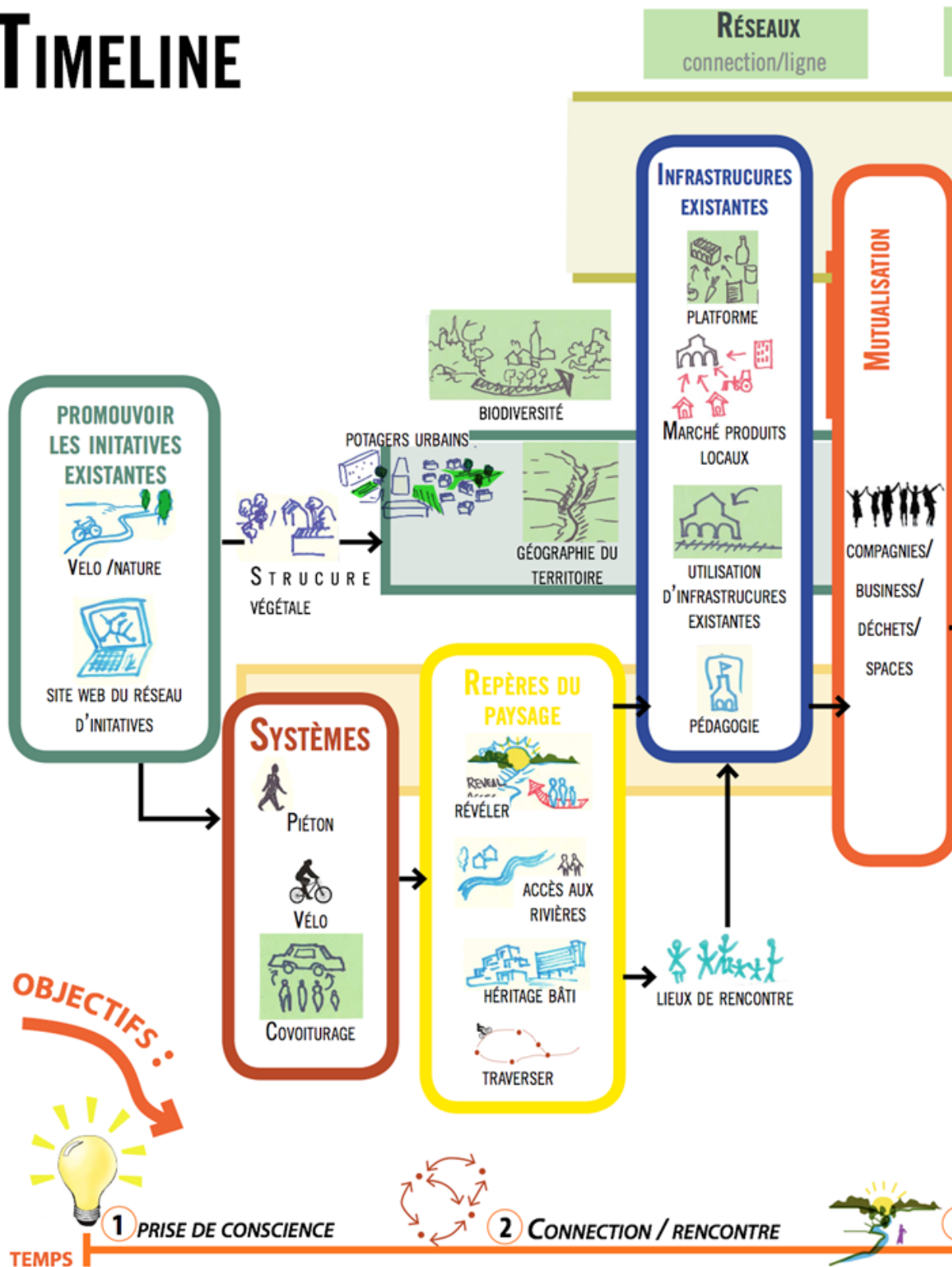
En bref, l'urbanisme tactique est un laboratoire pour l'expérimentation. Des évolutions à long terme commencent souvent par le fait d'essayer quelque chose en petit. En cas de réussite, ces changements à petite échelle peuvent être considérés comme de premiers pas pour des transformations plus durables. Ainsi l'urbanisme tactique

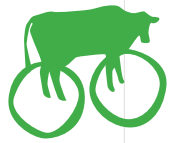
est plus fructueux quand il est articulé avec des projets d'urbanisme à plus long terme. Les gens sont mis en situation de participer physiquement à l'amélioration de leur ville, cela contribue à leur adhésion éventuelle à des changements à plus grande échelle par la suite, et contribue à mieux définir les projets dont ils ont réellement envie: un urbanisme vraiment participatif doit aller au-delà des chartes et des plans.

Des améliorations locales temporaires sont des démonstrations du fait qu'il est possible d'améliorer l'environnement construit. Que ce soit des mesures qui viennent du haut, d'en bas, ou des deux à la fois, l'urbanisme tactique est simplement une autre manière d'aider à rendre notre habitat humain plus plaisant, plus varié, et plus dynamique.»

*Extrait d'un rapport consacré à l'urbanisme tactique, élaboré et mis en libre accès sur Internet par un groupe d'urbanistes présente une revue de ces actions, et identifie ce qui les caractérise.*

# TIMELINE





**LOCAL**  
Territoire

**PLATEFORME**  
centralité/relais

ÉNERGIE ← ECONOMIE ÉNERGÉTIQUE → + EMPLOIS +  
DÉCHETS  
ÉCONOMIE

**SOLAIRE**  
ÉNERGIE  
**GÉOTHERMIE**

**NOUVELLES**  
**INFRASTRUCTURES**

S'ARRÊTER : LIEUX  
ÉCHELLE DU PIÉTON



UTILISER LES RICHESSES NATURELLES

CASSER LES LIGNES : INTERSECTIONS

RENFORCER LES CONNEXIONS

**STRATÉGIE LOCAL**

DECENTRALISATION

LOCAL BUSINESS/SERVICE/TRAVAIL

DENSIFICATION, MIXITÉ D'USAGES

DIVERSIFICATION

ISOLATION ; PRODUCTION LOCALE

**ÉNERGIE**

PLATEFORME  
CENTRALE  
BIOGAS

DÉCHETS → ÉNERGIE

BIOGAZ → RÉSEAU URBAIN



INDIVIDUAL BIODIGESTOR

ECONOMIE CIRCULAIRE



AUTOROUTE DU VELO

Go swimming to job  
ALLER AU TRAVAIL EN NAGEANT



**3** NOUVELLE VISION DU TERRITOIRE

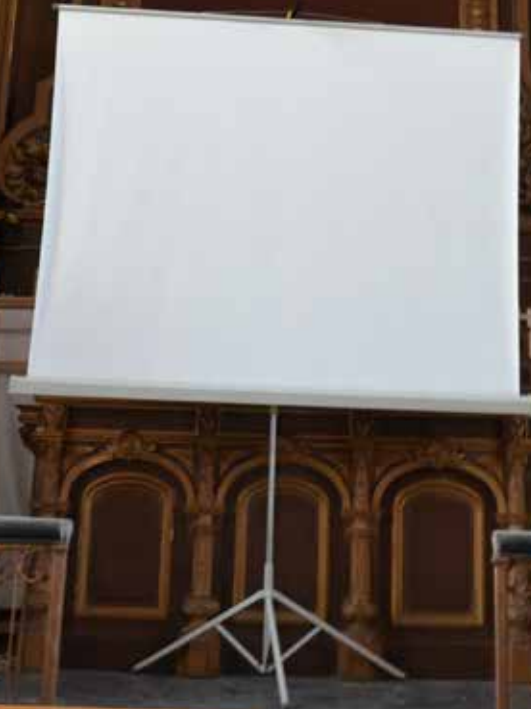
**4** "AUTONOMIE" DU TERRITOIRE, MODES DE VIE DURABLES

Extrait de l'Equipe C  
«Transiter par les espaces ouverts du sud francilien»





Tout peut arriver.



# CONCLUSION

Si les idées de cet atelier représentent une source de réflexion, elles méritent alors que les acteurs locaux s'en emparent. Devant la satisfaction du jury quant aux exposés de nos quatre équipes, une démarche post-atelier a été lancée.

Cette suite est une autre histoire. Elle a commencé dans la foulée de cet atelier inhabituel tant par la thématique que le territoire étudié. Financés par quelques entreprises et encadrés par des professionnels de l'aménagement, un groupe de participants est revenu travailler sur le territoire. Ceci afin d'approfondir les intentions exprimées et synthétisées dans ce premier document.

Le second document «*Et si on commençait demain matin ?*» prend la forme d'un récit et se compose de 17 projets formalisés en fiches prêtes à l'emploi.



Extrait de l'Equipe A  
«*Tomorrow Morning*»

## BIG issues affecting quality of life:

- Personal mobility
- Housing & comfort
- Time & space for leisure
- Food & health
- Connection to nature.

Extrait de l'Equipe B  
«*The Human Scale Transition*»



- less time in transit
- less spending on transport
- more time for leisure



- less time in transit
- less spending on transport
- more social activities



- more time with family
- new activities with friends
- more fun in the streets



- more opportunities to grow business
- more connection with eco-systems



- more comfort at home
- more accessibility for essential movement
- more connections to nature



# SESSION 2014

## EQUIPE D'ORGANISATION

Claire VIGE HELIE  
Directrice - France  
claire.vigehelie@ateliers.org

Léa MORFOISSE  
Directrice adjointe - France  
lea.morfoisse@ateliers.org

Morgan BOURGEOIS  
Assistant administratif - France  
morgan.bourgeois@ateliers.org

## EQUIPE DE PILOTAGE

Baptiste DURAND  
Pilote - France  
b.durand@aftrp.com

Benoit VERNIERE  
Pilote - France  
b.vernieri@hotmail.com

Jean-Michel VINCENT  
Pilote - France  
jeanmichel.vincent@wanadoo.fr

Lorraine PEYNICHOU  
Assistant-pilote - France  
lorraine.peynichou@gmail.com

## EQUIPE LOGISTIQUE

Hélène TOUMANOFF  
Coordinatrice - France  
helene.toumanoff@ateliers.org

Samer HAYEK  
Assistant / Architecte - Liban  
samer.c.hayek@gmail.com

Konstantin ZDYSHEV  
Assistant d'équipe - Russie  
zdyshev.kl@gmail.com

Guillaume FARBOS  
Assistant d'équipe - France  
guillaume.farbos@gmail.com

Mélissa CAZEAU  
Assistant logistique  
melissa.cazeau@gmail.com

Sameh ARFAOUI  
Stagiaire - Tunisie  
sameh.arf@gmail.com

## PARTICIPANTS PAR ÉQUIPE

### EQUIPE A : TOMORROW MORNING

Anna ZETKULIC  
Chercheuse - USA  
anna.zetkalic.13@ucl.ac.uk

Marion LOUBIERE  
Ingénieur environnement - France  
marion.loubiere@agroparistech.fr

B.K. SWASTIK  
Architecte / urbaniste - Inde  
bkswastik@gmail.com

Olesya SYOMINA  
Architecte - Russie  
alise\_ch@mail.ru

Léa SCHAFFROTTA  
Architecte - France  
lea.tao.schaffroth@gmail.com

Julien De LEIRIS  
Analyse politique - France  
deleirisjulien@gmail.com

### EQUIPE B : THE HUMAN SCALE TRANSITION

Vincent MORACCHINI  
Urbaniste - France  
vincent.moracchini@gmail.com

Louise FRANCOIS  
Ingénieur / Agronome - France  
francoilouis76@gmail.com

Céline CHARELL  
Architecte - France  
charrel.c@hotmail.fr

Roy GARGY  
Design urbain - Inde  
roy.gargy101@gmail.com

Laura KWIATKOWSKI  
Architecte / Urbaniste - France  
kwiatkowski.laura@yahoo.fr

Tessa SARE  
Architecte / Urbanisme durable - Australie  
tessa@moonstudiodesign.com

### EQUIPE C : TRANSITER PAR LES ESPACES OUVERTS

Tapán SHAH  
Architecte - Inde  
tapanshah13@gmail.com

Alejandro ZAPATA  
Architecte - Colombie  
alejandro.zapata01@gmail.com

Joséphine PINATEL  
Ingénieur / Paysage - France  
josephinepinatel@gmail.com

Thomas VIGUIER  
Architecte / Urbaniste - France  
ginkhoma@hotmail.fr

Edith CHEZEL  
Urbaniste - France  
edith\_chezel@hotmail.com

### EQUIPE D : MANIFESTE POUR UN TERRITOIRE RÉÉQUILIBRÉ

Laurie LOISON  
Aménagement / Urbaniste - France  
laurie.loison@gmail.com

Horcel SOKENG FEUYEM  
Architecte / Urbaniste - Cameroun  
sokeng2008@gmail.com

Sneha RAJE  
Architecte / Paysagiste - Inde  
sneharaje9386@gmail.com

Romain MAROLLEAU  
Architecte / Habitat durable - France  
marollean1@hotmail.com

Lucy HUANG  
Architecte du paysage - Canada  
lucy-304@hotmail.com

## LES ARTISTES

Anita MOLINERO  
Artiste - France

Michel BLAZY  
Artiste - France

## INTERPRÈTE

Iain WHYTE  
cabinetwhyte@iainwhyte.com

## GRAPHISME / MISE EN PAGE

Emmanuel KORMANN  
www.emmanuelkormann.com

Bastien VERNIER  
bastien.vernier@ateliers.org



Les Ateliers remercient très chaleureusement nos partenaires et les intervenants ainsi que les membres du jury, représentants de l'Etat, des collectivités locales, des structures privées, les professionnels et universitaires nationaux et internationaux pour leurs participations et leurs contributions :

*Guy Bonneau, Corinne Lamarque, Laurent Bourdereaux, Anne Flamant, Cristina Garcez, Francine Gibaud, Emmanuel Michaud, Véronique Monsénégo, Claire Robillard, Sibylle Samoyault, Marc Amiot, Fouad Awada, Jean-Jacques Boussaingault, Gilles Bouvelot, Julien Custot, Evelyne Lucas, Franck Chauveau, Raphaël Ménard, Lionelle Maschino, Marc Rajade, Michel Dulimon, Marc Boyer, Elizabeth Auclair, Laurent Bécard, Michel Blazy, Lola Davidson, Anne Durant, Michel Hoessler, Thierry Laveme Sylvain Lizon, Anita Molinero, Stefan Tischer, Frédérique Vincent, Bertrand Warnier, Mathewos Asfaw, Claudia Cassatella, David Fanfani, Alexandra Kozak, Peter North et Fabio Todeschini.*

## **LES ATELIERS**

**LE VERGER, RUE DE LA GARE  
BP 90047  
95020 CERGY-PONTOISE CEDEX**

**TEL : +33 1 34 41 93 91**

**FAX : +33 1 70 72 34 31**

**CONTACT@ATELIERS.ORG  
WWW.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.

[www.ateliers.org](http://www.ateliers.org)

