

40e Atelier Francilien de  
Maîtrise d'Oeuvre Urbaine  
de Cergy-Pontoise

# Territoires recyclés Territoires vivants

Interdépendance et approvisionnement :  
quels choix face à l'urgence climatique  
pour l'arc nord-francilien?

## Document Contexte

**les Ateliers**  
maîtrise d'œuvre urbaine




# Sommaire



## Partie I Portrait du territoire francilien

5


1. Gouvernance et acteurs de la planification territoriale
2. Prérogatives des collectivités territoriales
3. Focus sur la région Ile-de-France : poids économique et social
4. Focus sur l'arc nord francilien, territoire contrasté. Première description du territoire



## Partie II Regards sur le métabolisme urbain et l'approvisionnement en région francilienne

23

1. Le métabolisme urbain en IDF et dans le nord francilien intégré dans la mondialisation
2. Modes de vie, modes de consommation : quels effets sur le métabolisme urbain ?
3. Modèles d'approvisionnement et flux, quelques clés pour appréhender le sujet de la logistique



Partie III  
**Focus sur les  
territoires d'intérêt**

45

1. L'agglomération de Cergy Pontoise
2. Le Port de Bruyères
3. L'agglomération de Roissy Pays de France



Partie IV  
**Stratégies pour les  
territoires de demain |**

Benchmark d'initiatives à  
différentes échelle

65

1. Biorégions
2. Shift project
3. PAT Cergy
4. Agoralim
5. Cycle terre à Sevran
6. Gonesse - Europacity

Annexe  
**Synthèses des  
Tables Rondes**

93





Partie I

**Portrait du**

**territoire francilien**

# 1. Gouvernance et acteurs de la planification territoriale en France

L'organisation administrative territoriale en France est le fruit d'une longue histoire qui a vu s'imposer progressivement un modèle décentralisé, en particulier depuis 40 ans. Aux côtés de l'Etat, l'organisation territoriale de la République comporte 18 régions, 102 départements et 34 955 communes (au 1er Janvier 2022).

Ces entités constituent le paysage "traditionnel" au plan des collectivités territoriales, avec notamment pour le niveau régional des compétences et des fonctions renforcées depuis 2014 et 2016. En France métropolitaine, les 13 régions exercent notamment les compétences enseignement supérieur & recherche, formation professionnelle, développement économique, aménagement du territoire, transports et gestion des programmes européens. Les départements exercent des compétences dans les domaines de la solidarité et de la cohésion, de l'éducation, de l'aménagement du territoire et de l'action culturelle et sportive. En Ile de France, ils conservent des capacités d'actions et financières significatives du fait de la dimension économique et démographique de la région.

(EPCI). La France compte 1254 intercommunalités, soit 22 métropoles, 14 communautés urbaines, 222 communautés d'agglomérations et 995 communautés de communes. C'est notamment le critère démographique qui explique ces différentes typologies ; avec pour conséquence principale un renforcement du nombre des compétences exercées, à mesure de l'augmentation de la taille démographique.

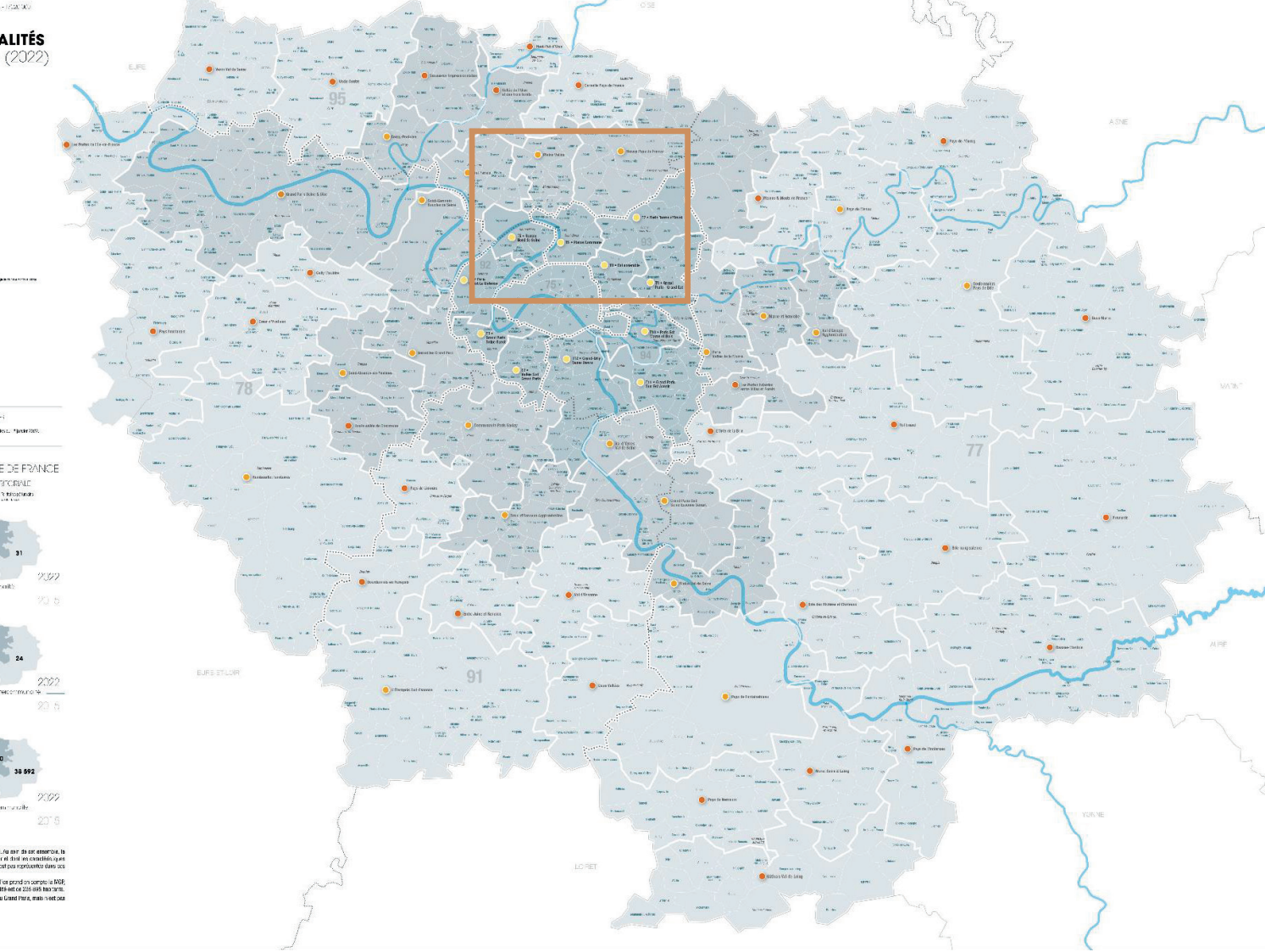
De manière synthétique, les principaux domaines de compétences exercés par les intercommunalités du nord francilien sont : le développement économique, social et culturel, l'aménagement de l'espace et la planification, l'habitat, le logement et la politique de la ville, les services d'intérêts collectifs (déchets ...) et l'environnement.

La région Ile-de-France compte pour sa part 63 intercommunalités (et Paris). Au sein de cet ensemble, la métropole du Grand Paris (MGP) créée en 2016-2017 a un statut particulier. Elle regroupe 11 établissements publics territoriaux (EPT), la ville de Paris constituant un territoire de la MGP en tant que tel.

Les communes sont par ailleurs engagées dans un vaste mouvement de regroupement en intercommunalités



Source : Institut

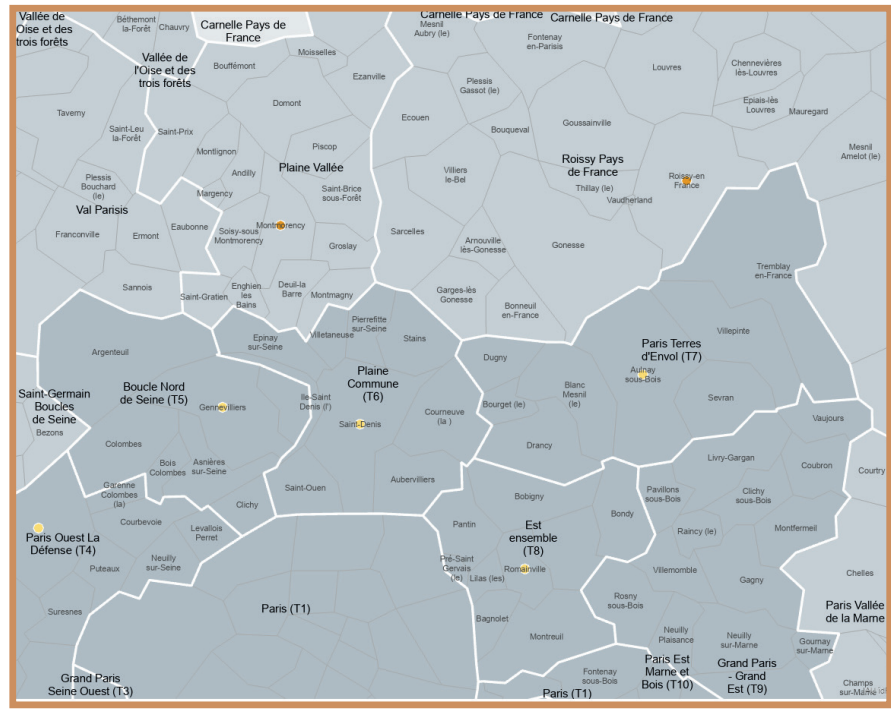


Paris Région, Janvier 2022

**LÉGENDE**

- Intercommunalités janv 2022**
- Noms intercos**
- Périmètres des intercommunalités**
- communes**
- Nature juridique**
  - Communauté d'agglomération
  - Communauté de commune
  - Communauté urbaine
  - EPT
- Région**
- Limites**
  - Périmètres des intercommunalités
  - Limites communes
- Grande entité territoriale**
  - Métropole du Grand Paris
  - Agglomération
  - Territoires périurbains et/ou ruraux

**SITUATION**



Focus sur les Intercommunalités au Nord Francilien - Source : Institut Paris Région, Janvier 2022

## 2. Prérogatives des collectivités territoriales en matière de planification

Chaque niveau de collectivité exerce des compétences en matière de planification qui doivent raisonnablement converger aux différentes échelles géographiques, même si ce n'est pas toujours simple au vu de la complexité.

Dans ce contexte, l'Etat joue un rôle de régulation, étant à l'initiative des objectifs assignés aux différents outils, mais aussi en situation de contrôle de légalité in fine. L'Etat dispose par ailleurs d'un certain nombre de documents stratégiques et autres référentiels dans des domaines qui renvoient à la position de la France dans le contexte européen (par exemple politiques énergétiques, qualité de l'air - PPA, infrastructures de transports ...). Pour autant son rôle tend à se scinder en deux orientations principales, les stratégies sectorielles, souvent faiblement territorialisées et les appels à projets localisés avec les débouchés contractuels associés.

Pour les collectivités territoriales et leurs groupements, les documents de planification stratégique sont un outil majeur pour traduire le projet de territoire et encadrer les projets d'aménagement. On distingue notamment aux différentes échelles :

- Le schéma régional d'aménagements de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), qualifié de SDRIF et renforcé pour la région Ile de France.
- Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) aux échelles intermédiaires d'un territoire de projet ou bassin de vie.

- Le Plan Local d'Urbanisme (PLU, PLUi) à l'échelle communale ou intercommunale qui détermine les conditions d'aménagements et d'utilisation des sols.

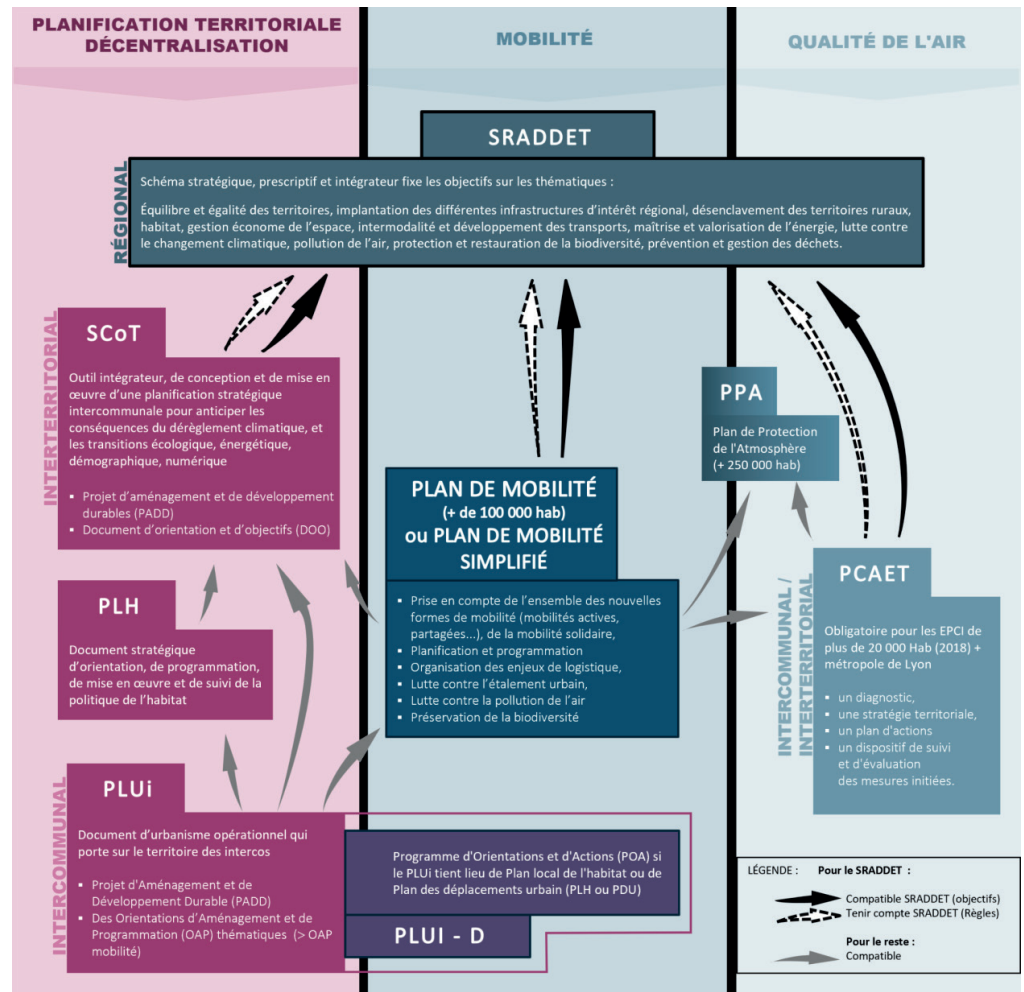
En complément de ces outils globaux de planification, les collectivités territoriales conduisent à l'échelle intercommunale ou dans le cadre de regroupements d'intercommunalités, des exercices de planification thématiques dont l'intérêt est conforté par les exigences du réchauffement climatique et les politiques publiques de transition :

Le plan de mobilité (PDM) en charge de fixer les objectifs en termes de parts modales, de modélisations et de projets associés. Désormais, ce plan intègre l'ensemble des objets transports concourants à la politique de mobilités.

Le Programme local de l'habitat (PLH) en charge de fixer les objectifs de construction, d'assurer le lien entre politiques foncières, marché du logement, politiques d'hébergement et logement social (avec des objectifs chiffrés et justifiés).

Le Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET) en charge de fixer les objectifs à atteindre en matière de qualité de l'air, de politiques énergétiques, de biodiversités. Il s'agit là aussi pour les collectivités directement concernées de fixer les conditions d'adaptation et de réussite pour limiter les émissions de GES.





Source : Ectim Conseil, 2022.

D'autres sujets à fort enjeu pour les populations peuvent donner lieu à des documents de planification spécifiques à l'initiative des collectivités pour dimensionner des programmes d'action et des financements particuliers, exemple : les Projets Alimentaires Territoriaux (PAT) ou les Chartes de Parcs naturels régionaux (PNR).

Également, les impératifs écologiques restaurent une planification territoriale en capacité de s'inscrire dans le temps long, traitant en transversal les objectifs visant à reconsidérer les conséquences des décisions collectives, par exemple en restreignant les usages du foncier ou de l'énergie ; par exemple autour de l'objectif du "zéro artificialisation net" pour le foncier ou de "zéro émission nette" pour l'énergie.

Le SDRIF constitue un outil de planification régionale spécifique à l'Ile de France ; il a pour objet de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace en Ile-de-France. Il détermine les orientations générales des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, les grandes infrastructures de transport et des équipements, l'extension urbaine, l'activité industrielle, logistique, artisanale, agricole, forestière et touristique.

Le SDRIF, à ce jour, se projetait à l'horizon 2030 ; il donne lieu à une modification partielle pour intégrer le programme des JO 2024. Par ailleurs, la concertation est d'ores et déjà engagée pour préparer la nouvelle génération du document à l'horizon 2040.

La Région pilote l'élaboration du nouveau Schéma directeur pour l'Île-de-France, le SDRIF-Environnemental. Ce projet d'aménagement durable, qui concerne les plus de 12 millions de Franciliens, a pour objectif de relever les défis économiques, sociaux et environnementaux du territoire à l'horizon 2040.

Bénéficiant d'une croissance économique et démographique continue depuis l'après-guerre, l'Île-de-France fait actuellement face à des enjeux sans précédent. La planification régionale doit désormais prendre en compte les crises sanitaire et climatique inédites, auxquelles doivent faire face le territoire et ses habitants.

### **La révision du Schéma directeur pour l'Île-de-France**

Chef de file en matière d'aménagement du territoire, la Région a voté, le 17 novembre 2021, la mise en révision du Schéma directeur régional Île-de-France (SDRIF) actuel, en vue d'élaborer un SDRIF-Environnemental.

Ce nouveau document de référence proposera un cadre de développement pour l'Île-de-France à l'horizon 2040, en prenant en compte les défis économiques, sociaux et environnementaux du territoire.

Le SDRIF-E devra concilier l'accueil de 50.000 nouveaux Franciliens par an à travers l'accroissement de l'offre de logements et d'équipements, avec une plus grande sobriété foncière et une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.

### **Les principes généraux du SDRIF-E**

Le futur schéma régional devra répondre aux nouveaux enjeux afin de relever les défis économiques, sociaux et environnementaux de l'Île-de-France de demain.

En effet, le SDRIF actuel n'est plus

adapté car le rapport des Franciliens au territoire, au temps et à l'espace a évolué. Il n'est pas non plus assez ambitieux en matière de lutte contre l'étalement urbain.

De plus, le prochain SDRIF-E devra :

- Intégrer les principes de l'économie circulaire aux fondamentaux de l'aménagement du territoire,
- Anticiper les changements dus au réchauffement climatique,
- Adapter le territoire à ses effets, préserver nos écosystèmes et protéger les Franciliens.

Un SDRIF-E pour améliorer la qualité de vie des Franciliens

L'objectif du SDRIF-E est de faire de l'Île-de-France une région encore plus attractive, accueillante et solidaire, qui réduit les fractures, consolide son autonomie dans les secteurs stratégiques, accompagne les parcours de vie de tous ses habitants.

Il a aussi pour objet de capitaliser sur les apports liés au Grand Paris Express et à l'héritage des Jeux olympiques et paralympiques de 2024."

Source : Région Ile de France, Juin 2022

### 3. Focus sur la région Île-de-France : Poids économique et social

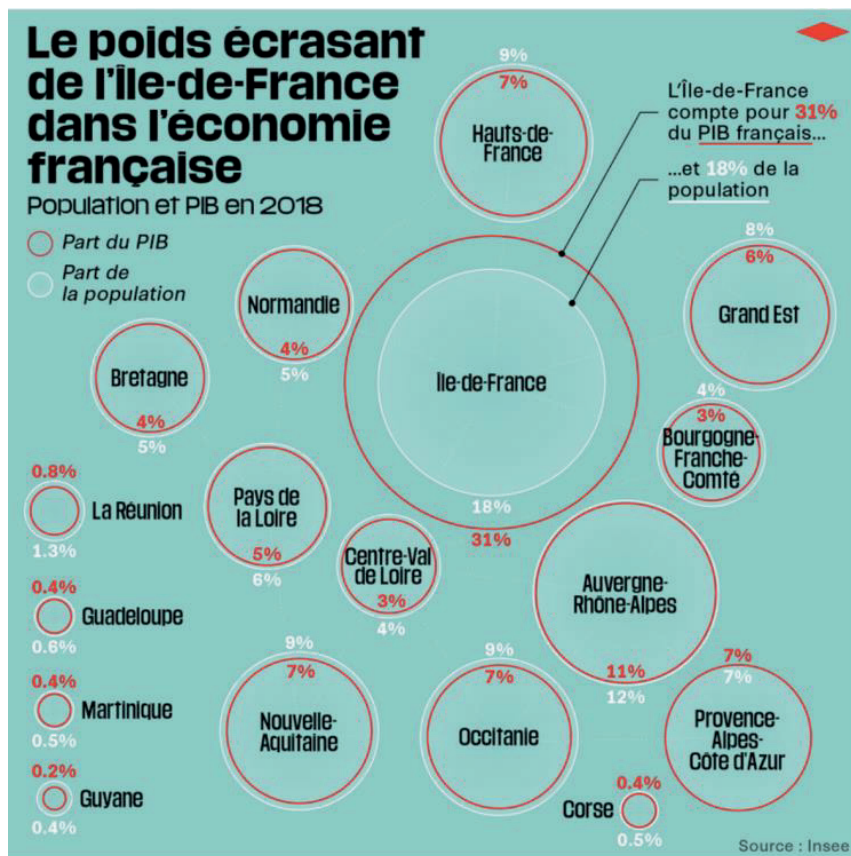
#### Chiffres clés

La région Ile de France est composée de 8 départements, 1268 communes et 12 011 km<sup>2</sup> (soit 2,2% du territoire métropolitain). On compte 64 intercommunalités (comprenant la métropole du Grand Paris et les onze établissements publics territoriaux), qui regroupent 131 communes. La Métropole du Grand Paris et les EPT ont un statut particulier dont les caractéristiques diffèrent par rapport au reste du territoire national.

La région Ile-de-France représente un poids économique, social et symbolique très important dans le pays car elle s'insère dans un contexte d'organisation centralisé historique, malgré les efforts de l'État de donner plus de poids économique à d'autres régions au travers des réformes de décentralisation. La ville de Paris détient un rôle central dans l'organisation de l'Ile-de-France, marquée par une concentration de population et de richesse très élevée. Aujourd'hui l'Ile-de-France

représente 2% de la superficie nationale, regroupe 18% de la population nationale et constitue la région la plus riche de France avec 31% du PIB (près de 5,4% de l'Union Européenne), 23% des emplois et 40% des dépenses de recherche et développement (presque 88% des emplois en Ile-de-France se situent dans le secteur tertiaire, 43% de la totalité des cadres).

La région est très attractive pour les entreprises : en 2021, on comptabilise 244 150 créations d'entreprises dont 55% sont des micro-entrepreneurs. Elle est la première région exportatrice avec 20,4% d'exportations françaises et 27,5% d'importations des biens.



Infographie : Le poids écrasant de l'île-de-France dans l'économie française (Alice Clair/Julien Guillot)

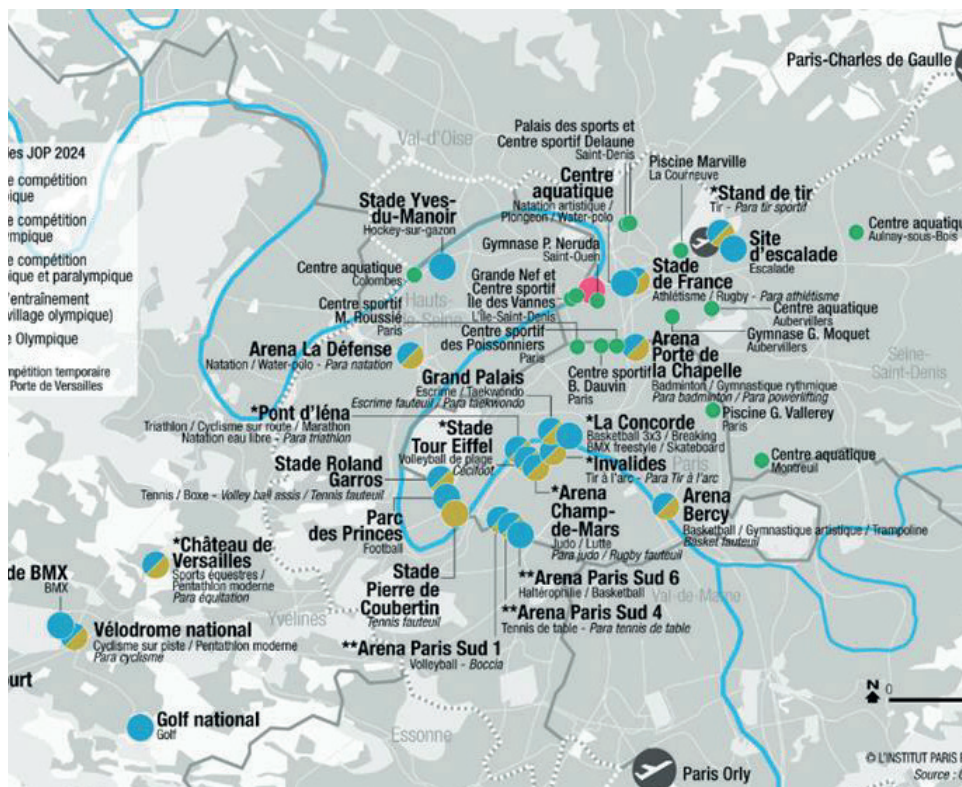
Au niveau international, la région Ile-de-France représente, à elle seule, 5% du PIB de l'Union Européenne, étant ainsi une des premières régions économiques européennes et le premier bassin d'emploi en Europe.

Son rayonnement international passe aussi par le tourisme, le "hub" aérien de Paris est le premier en Europe avec des vols de moins de 2 heures pour la plupart des grandes métropoles européennes. Paris est également la deuxième plateforme fluviale d'Europe.

L'Île-de-France accueille près de 50 millions de visiteurs par an, ce qui en fait la première destination touristique mondiale. Avec son long passé historique et culturel, Paris dispose du statut de ville en première rang européen pour les espaces d'exposition avec 700 000 m<sup>2</sup>.

En outre, Paris, la région Ile de France et la France recevront les jeux olympiques en 2024, ce qui entraîne de nombreux investissements pour développer les infrastructures sportives, de transports, les services publics, l'habitat et le recyclage de déchets.

Cependant, la région Ile de France est aussi celle où les inégalités de revenus sont les plus fortes. En 2014, en Ile-de-France 15,6% de la population vivait sous le seuil de pauvreté. On constate aussi d'importantes disparités au sein de la région où les revenus moyens varient du simple au triple selon les départements. La pauvreté augmente davantage dans les communes où elle était déjà présente, notamment dans les communes où le chômage, le nombre de locataires ou le nombre d'immigrés ont le plus progressé. Ces inégalités sont aussi exacerbées par les très hauts niveaux de vie des plus aisés.



Source : COJO, Juillet 2021

## Démographie

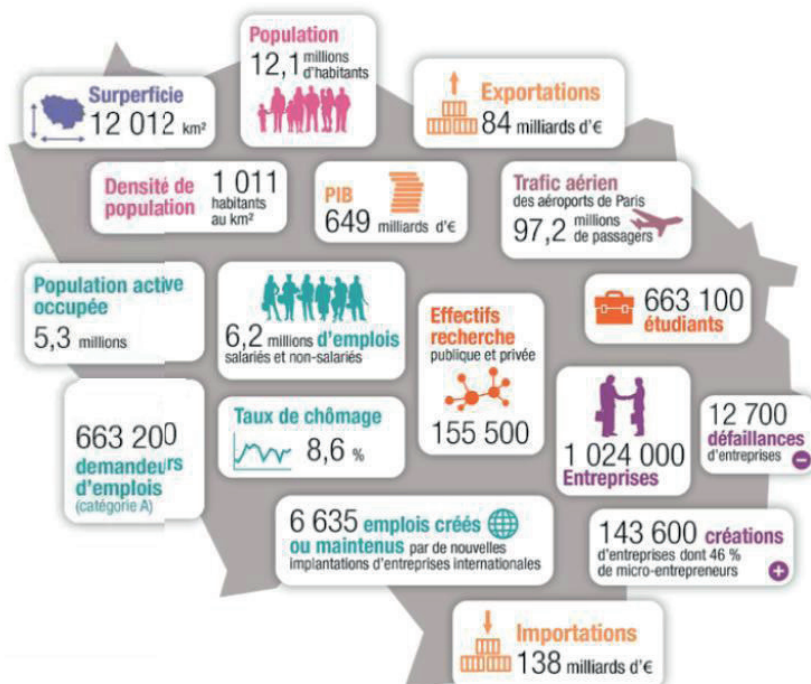
D'après le recensement en 2019, la région Île-de-France compte une population de 12 262 544 personnes (19% de la population française métropolitaine), une croissance démographique moyenne de 0,4% par an (entre 2013 et 2019), équivalente au reste de la France.

Néanmoins, la densité de population dans la région est très élevée. A Paris, on trouve une densité de 21 066,8 habitants par km<sup>2</sup> (7<sup>e</sup> ville la plus dense au niveau mondial). Sur le reste de la région on observe des densités moindres mais toujours plus élevées qu'au niveau national, avec une moyenne de 1011 habitants au km<sup>2</sup> contre 117 hab/km<sup>2</sup> pour le reste du pays (données 2017).

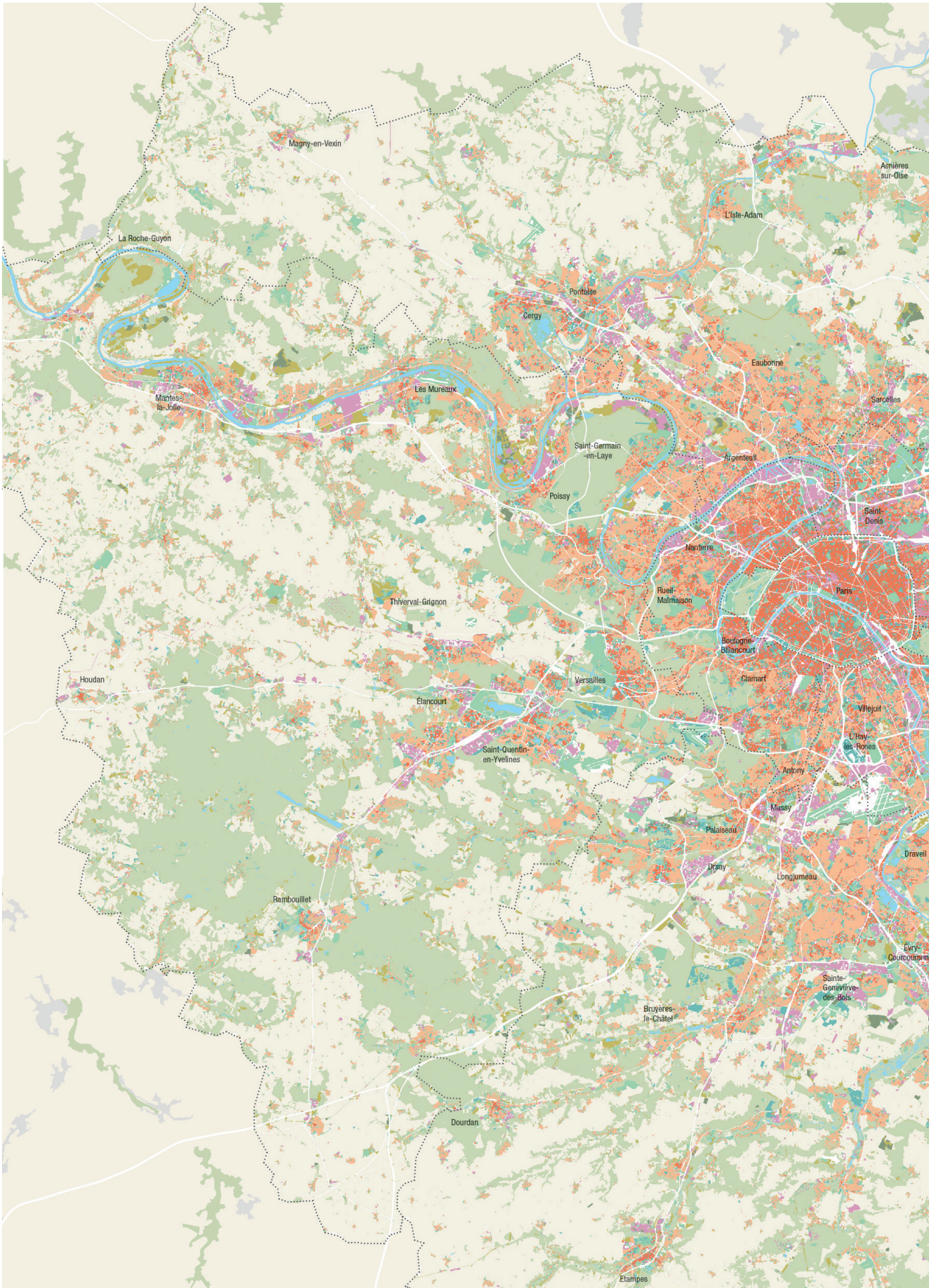
## L'occupation des sols

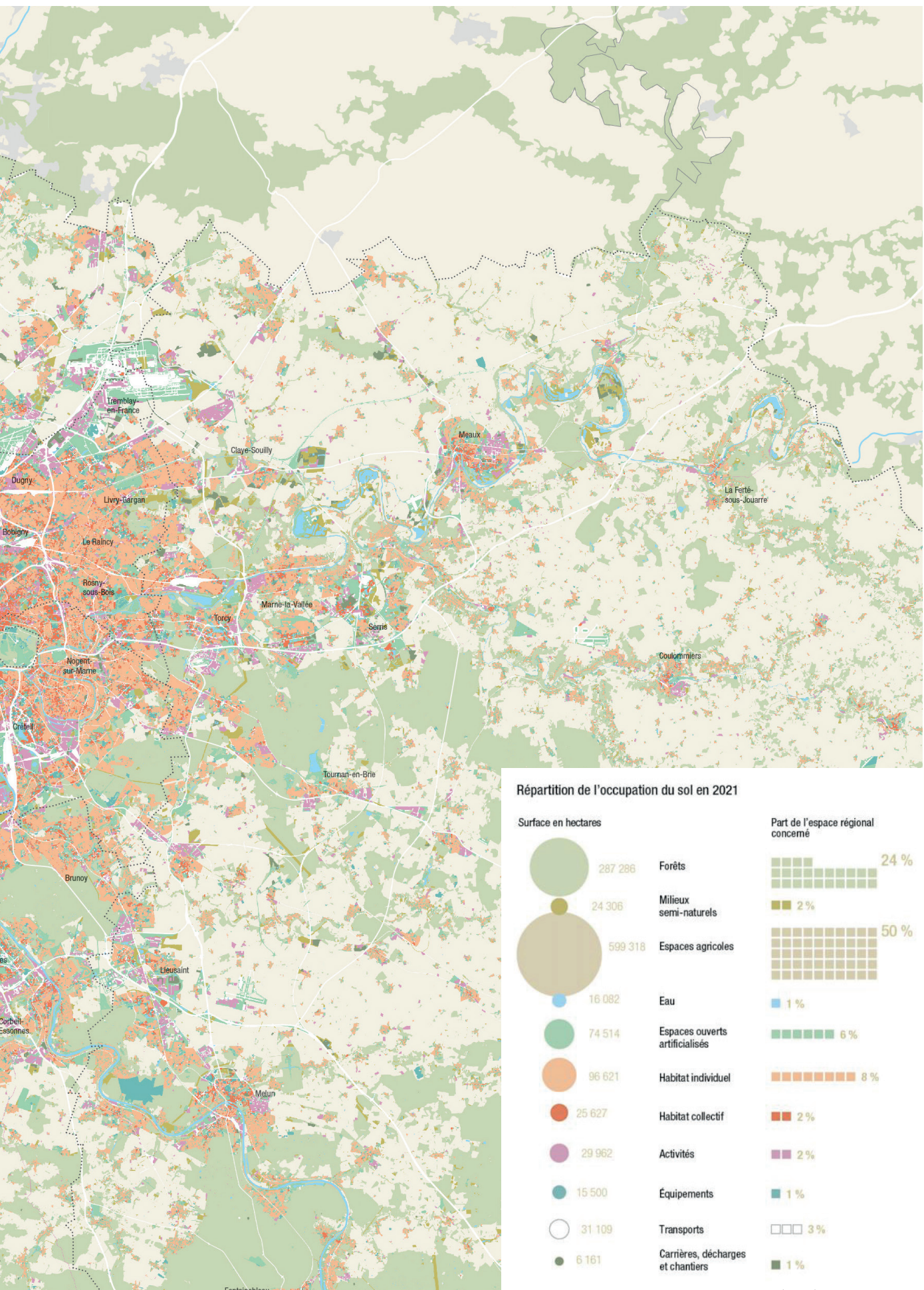
La région est marquée par une diversité de paysages et des contrastes très forts selon le MOS (mode d'occupation de sols), outil développé par l'Institut Paris Région pour suivre l'analyse et l'évolution de l'occupation de sols à partir des photos aériennes.

Dans la carte ci-après, l'Île-de-France apparaît majoritairement agricole. Environ 50% du territoire correspond à des espaces agricoles, 24% correspond aux espaces forestiers ; le reste étant consacré à l'habitat collectif et individuel, et aux activités. La plupart des activités sont concentrées en grande couronne, notamment au sein de l'arc nord, dit l'arc nord francilien.



Source : les préfetures et services de l'état

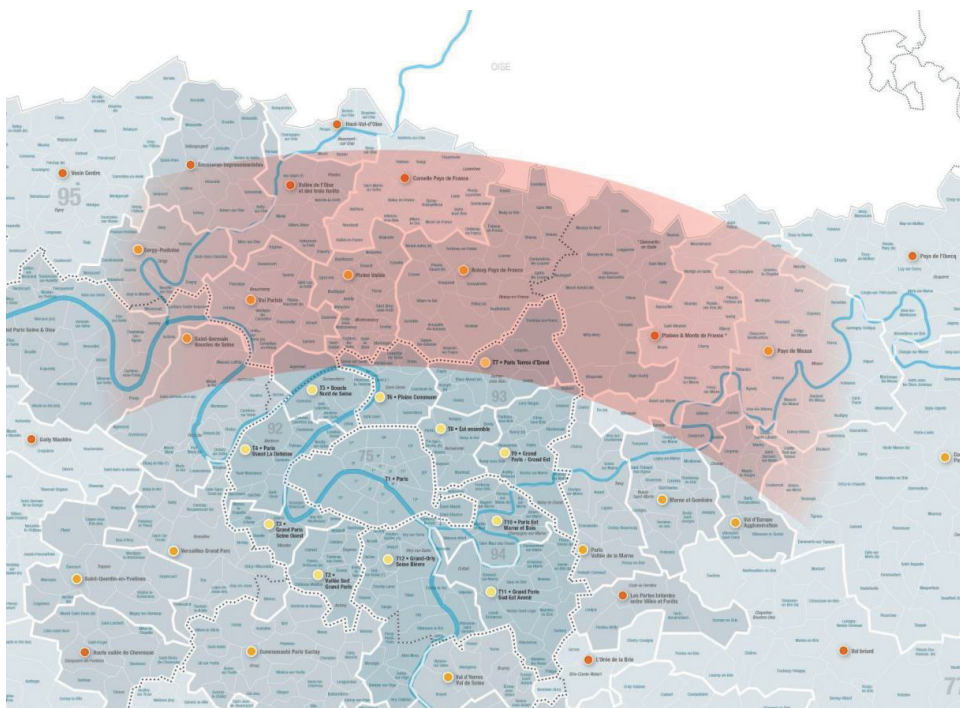




Source : Institut Paris Région (IPR)

#### 4. Focus sur l'arc nord francilien, un territoire contrasté : description simplifiée du périmètre d'analyse

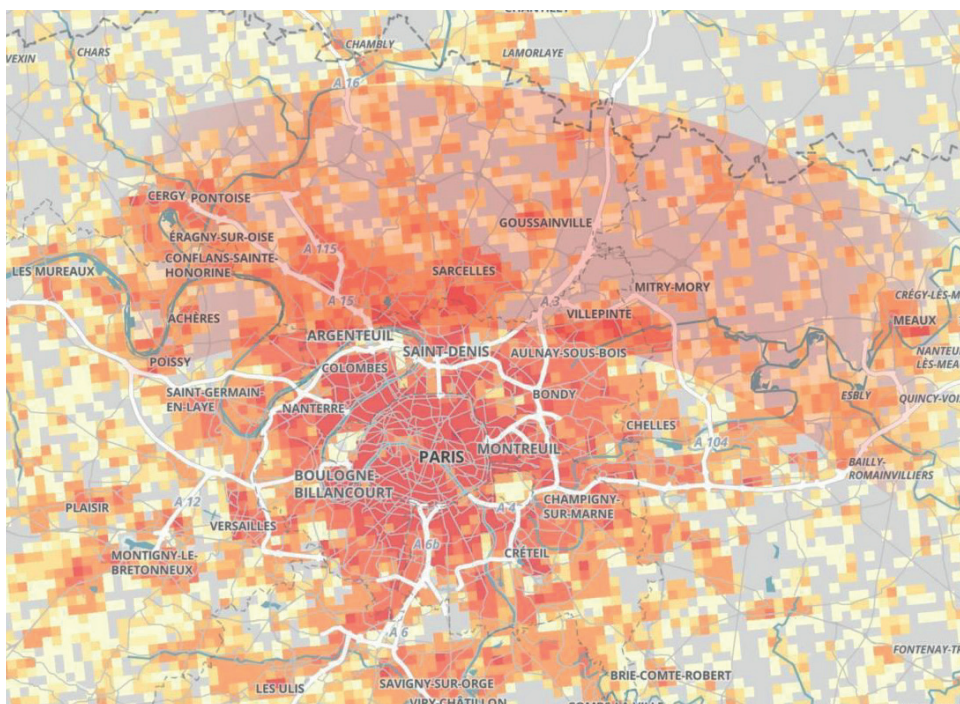
L'arc nord francilien est contenu en totalité dans la région Ile-de-France. Cette dernière compte 1 268 communes, 64 EPCI et 8 départements. L'arc nord s'étend sur les départements du Val d'Oise (95), de la Seine et Marne (77), et une petite partie de la Seine Saint Denis (93) et des Hauts de Seine (92). Il regroupe 9 EPCI : Cergy-Pontoise, Val Parisis, Plaine Vallée, Roissy Pays de France, Paris Terres d'envol, Plaines et monts de France, Pays de Meaux et une partie des EPCI Boucle Nord de Seine et Plaine Commune.



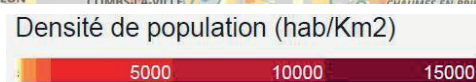
Source : IPR, atelier de Cergy, 2022.

Au-delà de sa position géographique et de son organisation politique, l'arc nord francilien est composé par un paysage très divers, de par son histoire, sa géographie et son insertion dans et autour de la métropole parisienne. C'est également dans ce nord francilien que l'on peut trouver des pôles d'attractivité et d'équipements, ainsi que des espaces de projets de grande envergure, directement concernés par la réflexion sur le métabolisme territorial.

Le territoire regroupe environ 3 000 000 habitants sur 100 000 ha. La densité par km<sup>2</sup> varie en fonction des secteurs, allant de 240 hab/km<sup>2</sup> en Seine et Marne à 9 229 hab/km<sup>2</sup> pour les Hauts de Seine.



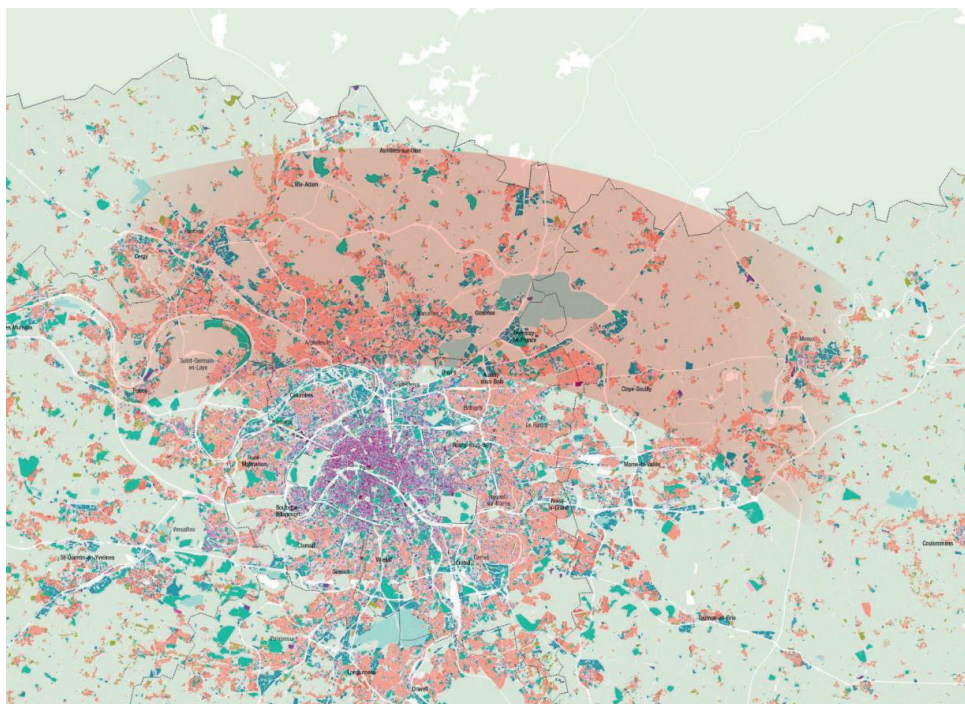
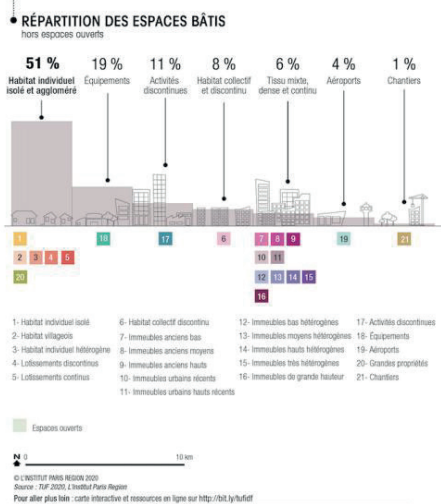
Source : INSEE 2022.





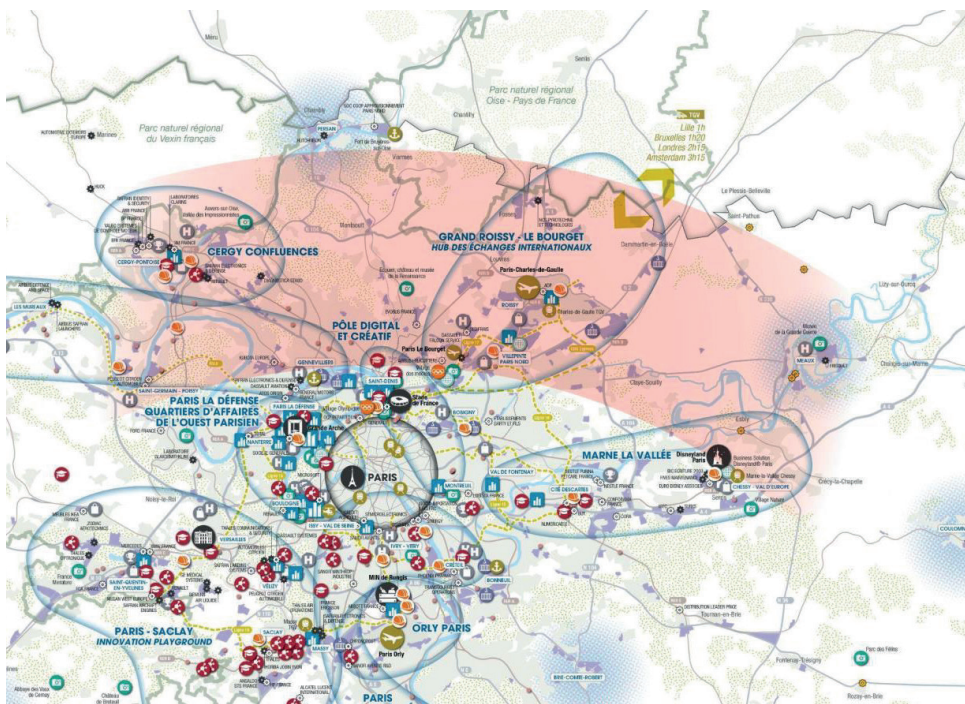
La typologie de l'habitat varie aussi en fonction des caractéristiques et de l'histoire des différentes communes présentes dans le périmètre (Cergy, Roissy, Meaux ...), de la densité établie et de la proximité de la capitale.

La répartition des espaces bâtis permet de retrouver les différents tissus propres à l'arc nord francilien.



Source : Institut Paris Région, 2022.

La région Ile de France se distingue par une progression des activités dans le secteur tertiaire et pour les fonctions supérieures et cadres. 92% de l'emploi francilien est constitué d'emplois salariés dont 87% relèvent du secteur tertiaire. Sur la carte ci-dessous, on peut observer les dynamiques économiques similaires pour le nord francilien avec deux grands territoires de projet : Cergy Confluences et Grand Roissy le Bourget, et 5 pôles économiques : Cergy Pontoise, Persan avec le Port de Bruyères, Roissy, Villepinte / Paris Nord, Meaux.



L'emploi moins qualifié et les autres entreprises notamment celles consommatrices de foncier sont repoussés de plus en plus en périphérie. Cette pression foncière contribue à la fois à l'étalement urbain et à l'éloignement des zones de production et industrielles, mais aussi de celles d'approvisionnement.

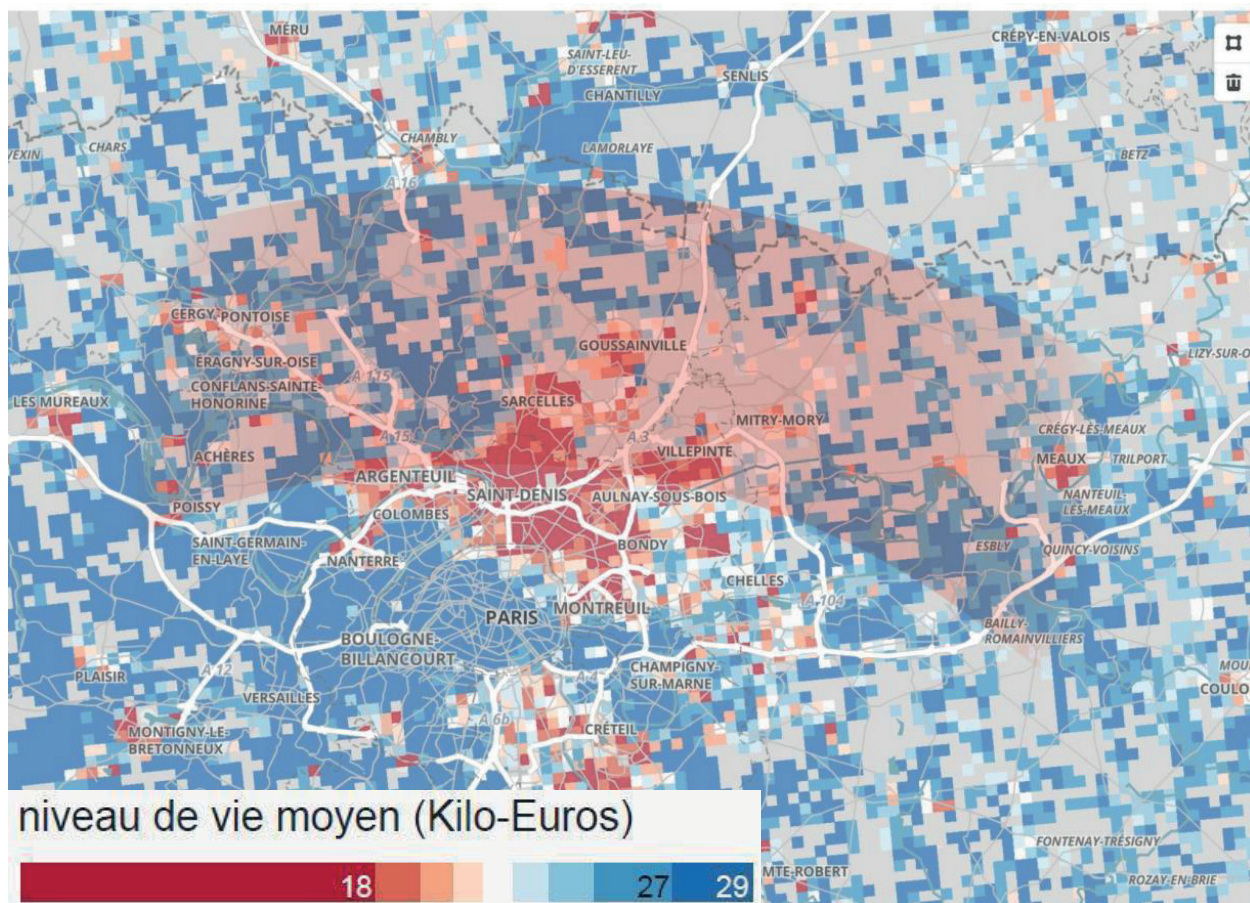
On peut noter que 17% des ménages se trouvent sous le seuil de bas revenus, avec un revenu moyen disponible de 20 000 euros sur le nord francilien (Insee, Côme, 2015).

Malgré cette pression foncière, les chefs d'entreprise s'appuient sur la qualité de desserte en transports en commun ainsi que sur la disponibilité des services pour améliorer l'environnement de travail.

Ainsi, l'implantation de services ou d'infrastructures de transports induit bien souvent le développement des pôles économiques. Ces tendances ont une influence non négligeable sur la planification territoriale et conduisent à réfléchir à l'offre de services et au cadre de vie qui accompagne l'évolution des pratiques économiques. Le nord francilien ne fait pas exception au regard de ces tendances, les collectivités cherchant par ailleurs à renforcer cet écosystème.

Le territoire de projet de Cergy Confluences inclut par exemple de grands établissements industriels et tertiaires accompagnés de centres de recherche et universitaires, d'équipements sportifs, en plus de l'accès aux transports en commun.

Source : Institut Paris Région, 2022.

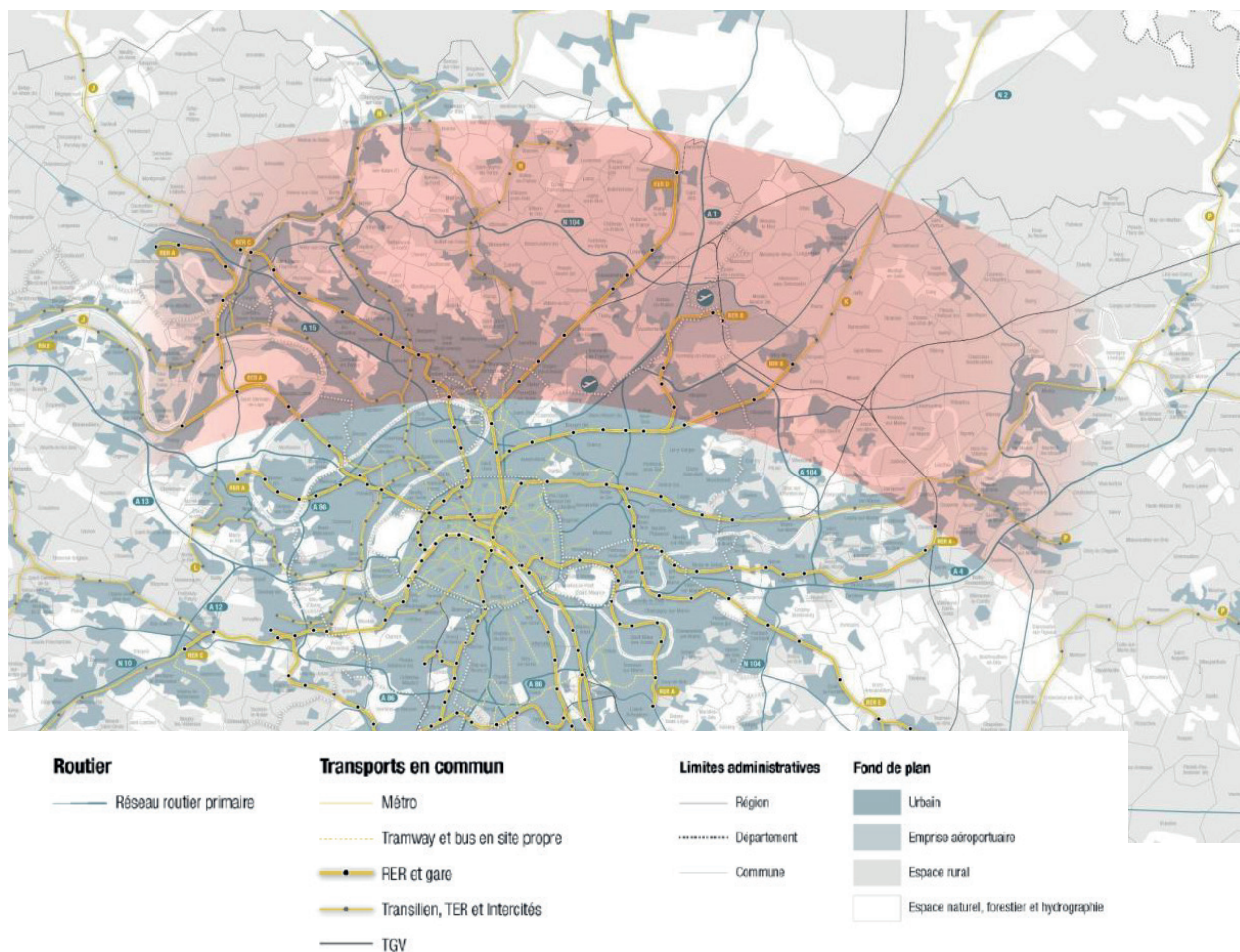


## Mobilité

Le nord francilien est très connecté par différents outils et équipements de transport, à la fois avec la Capitale et avec le reste de la région et du pays. Au-delà de la situation actuelle, il apparaît opportun de projeter les caractéristiques et potentiels du territoire autant dans le cadre des projets issus du Grand Paris Express, que de ceux issus de l'axe de la Seine.

### Le Grand Paris Express – 200km de métros pour relier le Grand Paris

Porté par la SGP, Société du Grand Paris, le projet du Grand Paris Express est d'abord un projet de mobilité urbaine visant à renforcer l'offre de transports en communs dans la région parisienne. Aujourd'hui, métros et RER forment un réseau en étoile dont Paris est le centre. Le Grand Paris Express complète ce dispositif avec la réalisation de quatre nouvelles lignes de métro autour de la capitale (15, 16, 17 et 18), desservant la proche et la grande couronne. A cela s'ajoute le prolongement de la ligne 14 au nord, de Saint-Ouen-sur-Seine à Saint-Denis, et au sud, entre Paris et l'aéroport d'Orly. Ce futur réseau de transport sera mis progressivement en service entre 2024 et 2030.



Plus qu'un réseau de transport, le projet a pour ambition d'agir en tant que levier :

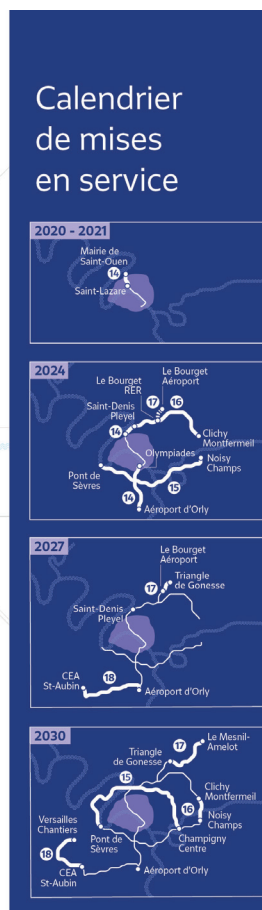
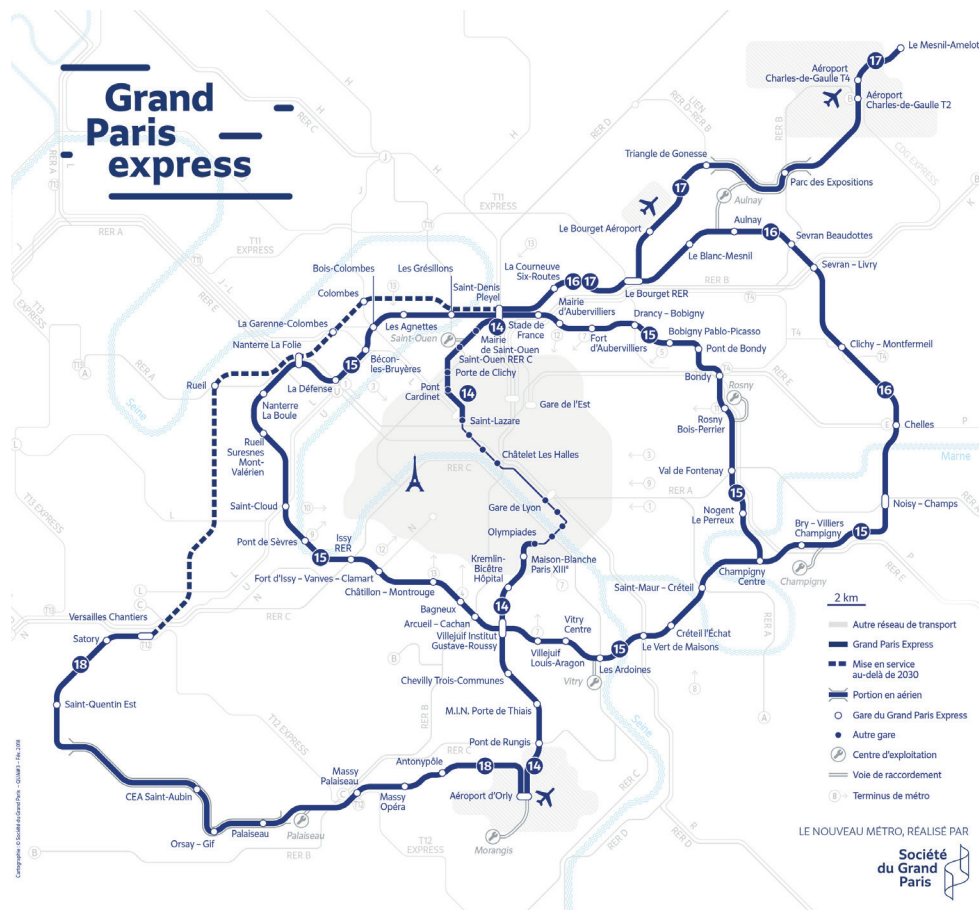
- Social, parce qu'il viendra désenclaver des villes dont les habitants sont aujourd'hui éloignés de l'emploi et de l'offre de formation. Plus de la moitié des gares seront situées aux abords de quartiers prioritaires de la politique de la ville.
- Urbain, en effet sa réalisation accompagne et impulse de nombreuses opérations d'aménagement autour des gares, mêlant à de justes proportions logements, bureaux, commerces, services, espaces publics et espaces verts.
- Environnemental car il représente une véritable alternative à la voiture sur certains trajets. Le nouveau métro

participera à réduire les embouteillages et la pollution.

Son arrivée favorisera également l'émergence d'aménagements dédiés aux mobilités respectueuses de l'environnement (marche, vélo).

- Economique, puisqu'on estime à 115 000 le nombre d'emplois créés avec la mise en service du Grand Paris Express. La construction du métro aura aussi un effet sur l'attractivité de l'Île-de-France. (Extraits du site de La Société du Grand Paris).

Notons tout de même que, mis à part sa connexion au triangle de Gonesse, à l'aéroport de Roissy et au territoire de Sevrans, le projet touche moins les territoires Nord et Nord-Ouest de l'arc francilien.

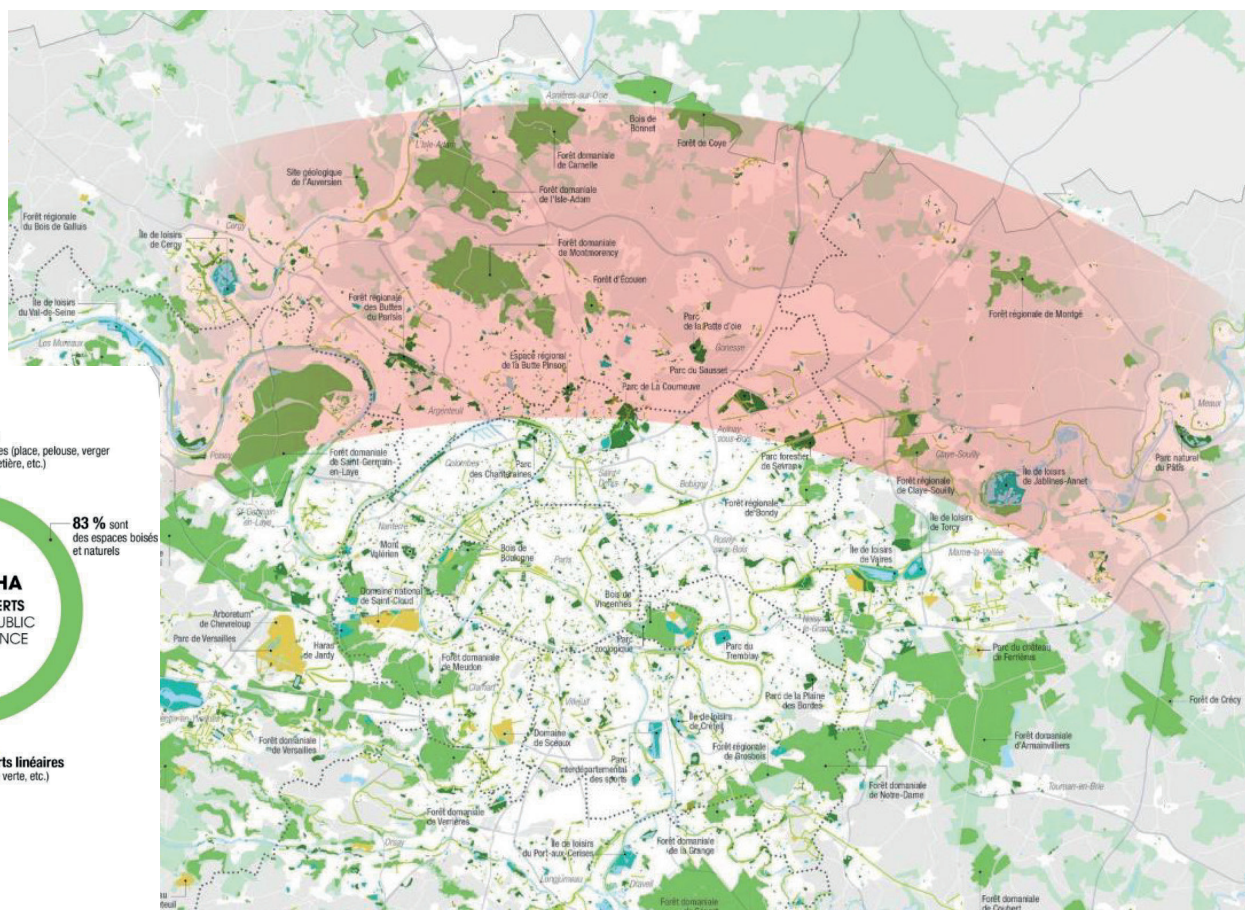


## Paysage et grandes unités paysagères


Si 24% de l'Île-de-France est aujourd'hui recouvert de verdure, la situation est cependant très contrastée. Dans certaines portions du territoire, la création d'espaces verts pour une surface de 10m<sup>2</sup> par habitant, selon les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé, n'est pas respectée. D'où l'objectif du Plan vert, qui consiste à créer 500 hectares de nouveaux espaces verts et boisés, soit l'équivalent du Bois de Boulogne. Une action régionale qui concerne en particulier 935 communes carencées dont 57 (53 communes et 4 arrondissements parisiens) très carencées.

Pour cela, la Région a dégagé une enveloppe en vue de soutenir financièrement 2 types de projets : La création et l'ouverture au public de nouveaux espaces verts et de nature, et l'amélioration de la qualité d'espaces existants permettant de les rendre plus favorables à la biodiversité.

De plus, le paysage francilien est marqué par la prédominance d'espaces boisés et naturels représentant jusqu'à 83% de l'ensemble des espaces verts franciliens ouverts au public. Notons que cette quantité est disproportionnellement répartie entre l'arc nord-est et l'arc nord-ouest franciliens ; alors que le second est marqué par de grandes emprises boisées, le premier l'est, en revanche, bien moins tant en mesure qu'en répartition.







Partie II

**Regards sur le  
métabolisme urbain  
et l'approvisionnement  
en région francilienne**

## 1. Le métabolisme urbain en IDF et dans le nord francilien intégré dans la mondialisation

La naissance d'une ville telle que Paris est étroitement liée aux ressources dont elle dispose. *“Elles sont nées de la capacité de l'agriculture à dégager des surplus qui ont permis à une partie de la population de se libérer de la production et de sa subsistance”* (Billen, Esculier, Garnier, Poux).

Autrement dit, les populations peuvent se libérer du temps pour développer d'autres activités telles que le commerce et les échanges. Pour l'exemple de Paris, le nord francilien de Cergy à Meaux correspond à l'arrière pays de la métropole. C'est en partie grâce à ces territoires périphériques que Paris a pu devenir le pôle attractif qu'il est aujourd'hui.

Jusqu'au XVIIIe siècle, la capitale française vivait d'un régime agraire grâce à son hinterland. La Révolution française marque la fin de ce régime pour laisser place à l'industrialisation. Dès le XVIIIe siècle, la production agricole se limite alors principalement à la production de céréales et de produits maraîchers cultivés grâce à la présence des cours d'eau (la Seine, l'Oise, la Marne...).

Source : Cassini APUR (carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive 1731-1741). Dans cette carte, on peut apercevoir une partie de l'arc nord francilien avec ses fleuves, ce qu'on peut noter sont la continuité des terres agricoles tout au long de l'Oise et le nord francilien par rapport à l'agglomération parisienne.



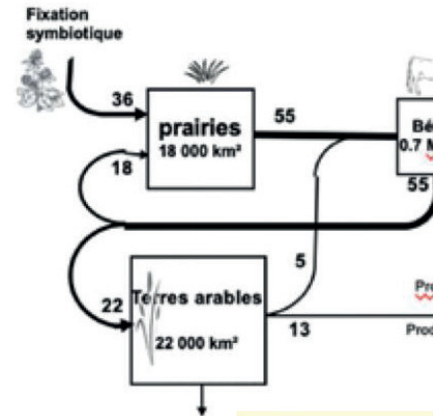
1786

### Le système agroalimentaire du bassin



Dans une France où domine la polyculture-élevage avec jachère non semée

■ Polyculture-élevage herbager



Dans la parcelle, un mûr s'applique autant aux agglomérations.

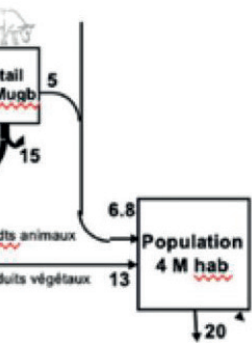
De plus, le réseau fluvial devient aussi un réseau de voies navigables, qui a été utilisé pour non seulement produire mais aussi livrer et nourrir la population de l'agglomération parisienne qui ne cessait de croître. Ce même réseau d'eau courante servait à fournir l'énergie nécessaire pour faire travailler les moulins à vent par exemple. Ainsi, les qualités naturelles complémentaires aident le développement de cette métropole.



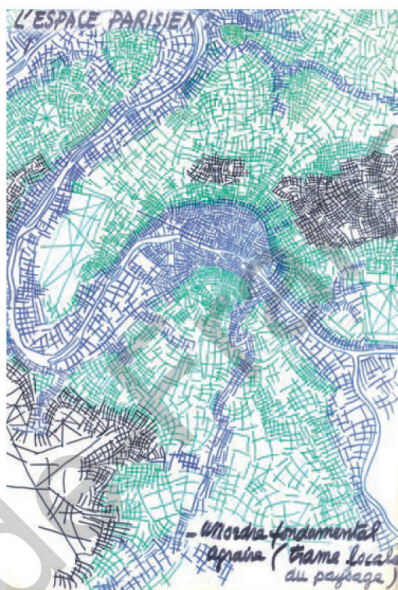


## de la Seine

ktN/an



me, onde géométrique  
variations liées, qu'au paysage



Par ailleurs, le lien entre la consommation et la production est particulier pour l'agglomération parisienne de par son rayon d'approvisionnement réduit (250 km) par rapport aux autres villes de l'époque qui étaient beaucoup plus étendues. Produire sur un espace contraint repose sur un mode d'exploitation hybride et partagé. La production céréalière est complétée par des plantations maraîchères avec le but d'accroître la rentabilité et la productivité des terres. C'est également pour cela que l'activité agricole est plus intense le long des fleuves car les rives

humides favorisent la production maraîchère et les prairies celle d'élevage.

On constate un processus similaire pour l'approvisionnement énergétique. Le vent fournit l'énergie nécessaire pour les moulins à farine, et le charbon de bois fourni par les forêts aux alentours constitue la source de chauffage. Cependant, l'accroissement de la population et surtout

des richesses dans la ville ont conduit à une augmentation de la consommation des biens pour le confort ; ainsi la consommation par habitant et par an est multipliée par deux. Par exemple, les maisons construites avaient plus de cheminées (pour rester au chaud à l'intérieur) ce qui demandait plus de bois. Par conséquent, on constate un épuisement des forêts plus proches, ce qui

nécessite d'aller chercher des ressources plus loin.

La ville de Paris était une ville productive, une partie de ses déchets sortants étaient valorisés et servaient de matière première à l'industrie ou d'engrais pour l'agriculture, le transport d'eau potable venait de l'intérieur de la ville ou de la pluie, les chiffons étaient recyclés pour les utiliser dans la fabrication du papier, entre autres usages qui cherchaient à être le plus optimisé. Jusqu'à la fin du XIXème, grâce à son emplacement, le métabolisme de l'agglomération parisienne jusqu'à la grande couronne reste modéré et dans une interdépendance de proximité.

A cette période, ce sont l'alimentation et l'approvisionnement qui tracent l'organisation du territoire : cette question fait évoluer en grande partie le maillage viaire, les formes urbaines et l'organisation administrative jusqu'au XXe siècle.

Depuis le Moyen Âge, le second cercle de production correspond en partie à l'arc nord francilien qui est composé de grandes fermes et des villes (Meaux et Pontoise) qui font déjà office de réceptacle des denrées et de pôles de transit vers la capitale (Montillet, Tricaud, Rousseau, 2017).

Ce phénomène s'étend rapidement et à partir du XIXe siècle, les premiers réseaux de chemin fer apparaissent pour élargir encore la zone d'approvisionnement de la capitale. Les transports ont ainsi joué un rôle décisif dans la disponibilité de ressources qui seraient plus adaptées pour certaines cultures. Par exemple, les pêches qui provenaient de Montreuil ne pouvaient pas concurrencer celles de zones plus chaudes du sud de la France... Dès lors, il s'agit du début d'un système qui perdure et s'élargit de nos jours à une plus grande échelle. A titre d'exemple, aujourd'hui, on peut avoir des mangues et avocats qui viennent d'Amérique Latine qui ne pourraient pas vraiment être cultivés en territoire francilien.

En effet, à partir du XIXe siècle, avec le développement de l'industrie, commence l'ouverture des systèmes d'approvisionnement. L'augmentation galopante de population amène à une série de transformations dans les flux qui est traduit par leur intensification et linéarisation. À mesure que la population augmente, le territoire francilien s'étale, la demande d'approvisionnement et le traitement des rejets sont en partie externalisés.

Il s'agit, à partir de ce moment, de la mise en place d'un modèle qui servira de base pour l'ère industrielle : satisfaire la demande à tout moment, partout, qu'importe la pression qui en résulte sur la ressource.

Le XIXe siècle ouvre vers les combustibles fossiles comme moyen énergétique. Au départ, pour plusieurs scientifiques c'était une ressource temporaire en attendant la reconstitution des forêts (des crises énergétiques se sont déroulées pendant le XVIIe siècle, suite à une augmentation de la demande croissante de bois). Enfin, ces ressources, notamment le charbon de terre deviennent des produits de substitution et vers 1850, il fournira la moitié de l'énergie primaire. L'usage de charbon fossile pour la combustion marque le début de son accumulation sous forme de CO2 dans l'atmosphère (Billen, Esculier, Garnier, Poux).

La consommation énergétique même si elle augmente dû à la croissance de la population, quand on la ramène à la consommation par habitant, elle reste stable tout au long du XIXe siècle. Ce résultat peut s'expliquer par une caractéristique du régime énergétique de l'époque, la recherche

Population	
Surface urbanisée	km <sup>2</sup> m <sup>2</sup> /habitant
Consommation d'eau	Mm <sup>3</sup> /an l/hab/j
Consommation d'énergie primaire	PJ/an GJ/hab/an
Consommation d'énergie finale	PJ/an GJ/hab/an
Combustibles fossiles et fissiles dans la consommation d'énergie primaire	%
Émissions de carbone	ktC/an kgC/hab/an

Tableau 4. Consommation d'espace, d'eau, d'énergie dans

Source : métabolisme de l'agg  
(Billen, Esculier, Garnier, Poux)

d'économie d'énergie par l'amélioration des rendements, donc la recherche de la performance énergétique, qui allait de l'agriculture (polyculture-élevage, l'assolement triennal, le jachère...) et la valorisation des sortants humains pour faire des engrais à la quête de valorisation des sous-produits urbains grâce à l'industrialisation (les chiffons, les os d'animaux, la gélatine...). Ainsi, le XIXe siècle peut être considéré comme le siècle de la valorisation et de la récupération (Billen, Esculier, Garnier, Poux). Néanmoins, ces activités de revalorisation n'empêchent pas forcément la pollution, elles peuvent même être très dissipatives.

Ce n'est que depuis le XXe siècle que les flux s'intensifient et les intrants et rejets arrivent et repartent complètement de l'extérieur. L'industrie beaucoup plus développée, notamment la pétrochimie et la carbochimie substituent les sous-produits urbains autrefois très recherchés. Dès les années 1930, les excréta urbains sont considérés comme une charge inéluctable et ce renversement conduit à la recherche de l'élimination à moindre coût.

Progressivement, les terres agricoles se spécialisent et tournent vers des grandes cultures céréalières comme serait le cas

de Gonesse au nord francilien. Il résulte que cette production au bout d'un temps devient excédentaire par rapport aux besoins de la population et elle est donc exportée, et les produits que le territoire a arrêté de produire sont, en revanche, acheminés vers la ville.

**La distance moyenne d'approvisionnement énergétique à la fin du XXe siècle s'élève à près de 4 000 km.**

Une autre ressource qui se raréfie au XXe siècle est le sol. La croissance démographique additionnée notamment à la croissance de l'attractivité parisienne font que sa banlieue commence à croître à son tour. L'étalement urbain devient une réalité du fait d'adopter l'idée des rêves pavillonnaires très promus pendant les Trente glorieuses. Ainsi, les surfaces urbanisées pour peu d'habitants commencent à se multiplier, et à contribuer à partir de là à l'artificialisation et à la dégradation des sols que l'on connaît aujourd'hui. C'est dans ce contexte que le projet de villes nouvelles mené par l'Etat prend son sens, sans pour autant parvenir à endiguer ce processus d'étalement.

1801	1906	2015
547 756	4 370 000	10 706 072
37 68	293 67	2 845 266
3 14	328 206	1 016 260
16 30	131 30	1 392 130
13 24	105 24	749 70
0	84	93
0,2 0,4	- -	9 557 893

l'agglomération parisienne, XIXe-XXIe siècles (Barles, 2020).

lomération parisienne.  
]

Le XXe siècle a donc été une période de transformations fortes en termes de distances et de manières de s’approvisionner. Il peut être considéré comme l’apogée du régime industriel. Cependant, nous pouvons aussi observer dès le milieu / fin du siècle une remise en question de la manière dont nous nous approvisionnons. Une multitude de lois de protection de l’environnement ont vu le jour dès la moitié du XXe siècle (par exemple la loi sur l’eau de 1964 ou les lois sur les déchets de 1975), et le début du XXIe voit ces textes se multiplier davantage suite aux constats de plus en plus flagrants de la crise climatique.

Cependant, cette externalisation de l’approvisionnement des ressources dans la région génère de fortes conséquences au niveau de l’environnement. Actuellement, la région est fortement dépendante de l’extérieur. Les importations représentent 73% des entrées directes des matières, ce qui représente un peu plus de 76% des émissions atmosphériques. Cette linéarisation du métabolisme territorial se voit reflétée dans la croissance des consommations et le faible pourcentage de réutilisation et de recyclage, et d’une augmentation du stock par habitants (cf. fiche de table ronde 1).

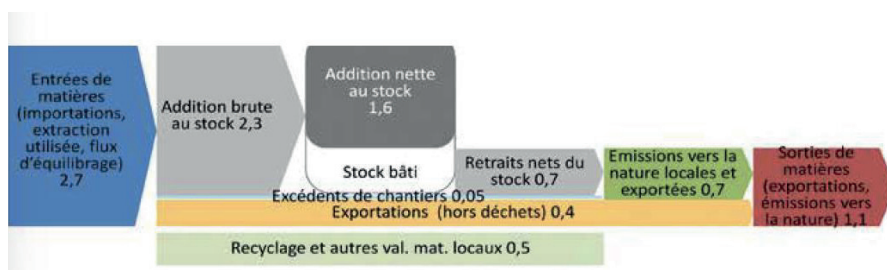
À titre d’exemple, le rôle du recyclage actuel évite seulement 10% de consommation de matières et produits neufs. Au regard de ces chiffres, la consommation francilienne par habitant est donc 65% plus importante que la consommation moyenne mondiale. Bien que la région reste encore assez limitée dans sa dépendance mondiale avec 11%

des importations extra-européens, elle est très dépendante de l’Europe avec 25% d’importations. (Billen, Esculier, Garnier, Poux).

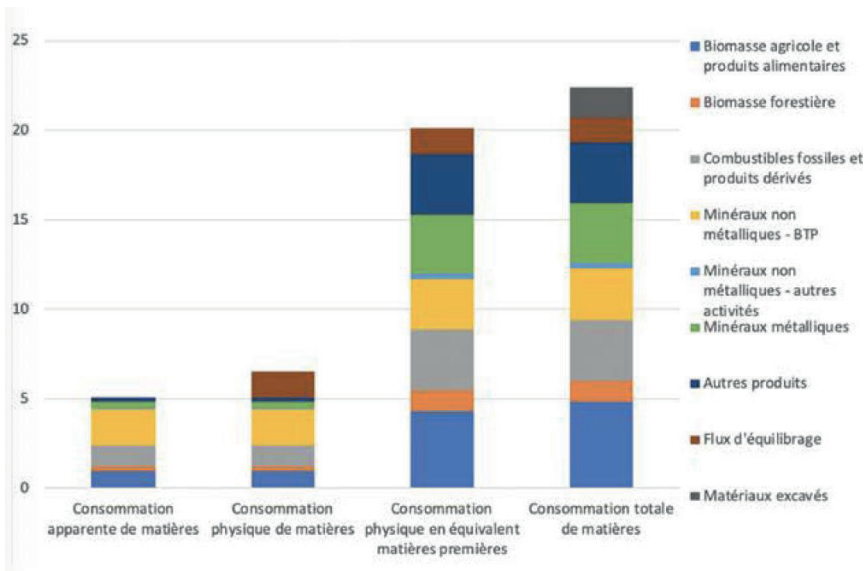
	Mt	t/hab
Consommation apparente = Extraction locale + importations - exportations	60,7	5,1
Consommation physique = Extraction locale + importations + flux d’équilibrage entrant - exportations - flux d’équilibrage sortant	78,2	6,5
Consommation physique en équivalent matières premières = Extraction locale + flux d’équilibrage entrant + flux indirects associés aux importations- exportations - flux d’équilibrage sortant - flux indirects associés aux exportations	241,8	20,0
Consommation totale = Consommation physique en équivalent matières premières + extraction locale inutilisée	270,3	22,4
Addition nette au stock = Extraction locale + importations + flux d’équilibrage entrant - exportations - flux d’équilibrage sortant - émissions vers la nature	23,2	1,9

Consommation matérielle en Ile-de-France 2015. (Augiseau, Barles, 2018).

Malgré les efforts de l’Etat pour éviter l’impact de l’extraction des matériaux de construction (fortes impacts sur le métabolisme francilien cf. table ronde 1), la croissance du stock ne s’interrompt pas. Si on faisait du recyclage à 50% des matériaux, on contribuerait qu’à diminuer le stock net de 22%. Ce qui limite énormément le principe d’écologie industrielle et de l’économie circulaire qui reste, certes, nécessaire.



Flux de matériaux de construction et sorties vers la nature associées, par francilien 2015 (t/hab/an) (Augiseau, Barles, 2018)



Indicateurs de consommation de matières par catégorie de ressources Ile-de-France, 2015 t/hab (Augiseau, Barles, 2018)

En termes d’approvisionnement alimentaire, depuis les trente années d’après-guerre, l’agriculture francilienne s’est extrêmement spécialisée vers la culture des céréales, ce qui a entraîné un éclatement de l’approvisionnement alimentaire. 80% des protéines végétales consommées proviennent de la région mais utilisent massivement les engrais de synthèse et les pesticides.

L’approvisionnement en protéines animales est plus éparse même si la moitié provient de la France. Ce sont des régions tournées vers l’élevage intensif et donc largement dépendantes de l’importation de soja provenant de l’Amérique du sud.

L’agriculture est aujourd’hui responsable de plus de 20% des émissions de gaz à effet de serre à l’échelle francilienne. Cependant, les pratiques alimentaires de franciliens aujourd’hui commencent à se tourner vers une agriculture raisonnée ce qui augmente l’offre des systèmes alimentaires alternatifs.

Le discours actuel de la société est tourné vers l’immatériel et la virtualité : échanges dématérialisés, dématérialisation de procédures, réalité virtuelle... Cependant, celles-ci n’ont jamais été si matérielles au sens de la masse de ressources et énergies mobilisées. La région est un haut lieu de consommations finales et son métabolisme est à la fois linéaire comme mondialisé (Billen, Esculier, Garnier, Poux).

	BIO	Locavore	Proximité appartenance	Hédoniste label	Hédoniste marque	Désinvesti
Local/Régional	Agriculture biologique	AB Environnement sans label Qualité label Qualité marque (locale) Commodity	AB Environnement sans label Qualité label Qualité marque Commodity	AB Qualité label	AB Qualité marque Certif. environnement privée Commodity	Commodity
France	Agriculture biologique		AB Environnement sans label Qualité label Qualité marque Commodity	AB Qualité label	AB Qualité marque Certif. environnement privée Commodity	Commodity
Europe/Monde	Agriculture biologique		AB Environnement sans label Qualité label Qualité marque Commodity	AB Qualité label	AB Qualité marque Certif. environnement privée Commodity	Commodity

← Positif
→ Négatif
Impact environnemental estimé

Aujourd’hui la diversité des pratiques et segmentation de l’offre alimentaire (Billen, Esculier, Garnier, Poux).

## 2. Évolution des modes de vie, modes de consommation : quels effets sur le métabolisme urbain ?

La vie économique des territoires dépend structurellement des modes de vie et de consommation des habitants. Ceci se traduit en premier lieu et à petite échelle par la mutation des modes d'approvisionnement, du métabolisme urbain, des lieux de vie, des manières d'habiter, etc, et, à plus grande échelle, sur la capacité de la planète à en absorber les conséquences.

Ces dernières décennies, nous assistons à l'installation d'une société de l'instantanée, avec la livraison rapide, l'accès immédiat aux informations, etc.

La *GAFAlisation* de la société et son *Uberisation* a eu un impact au niveau local mais aussi au niveau mondial.

Parallèlement, nous constatons l'émergence de nouvelles pratiques qui tendent à une forme de sobriété sous l'impact du compte à rebours climatique et de la crise économique (circuits courts, réparation, troc, antigaspi, etc.).

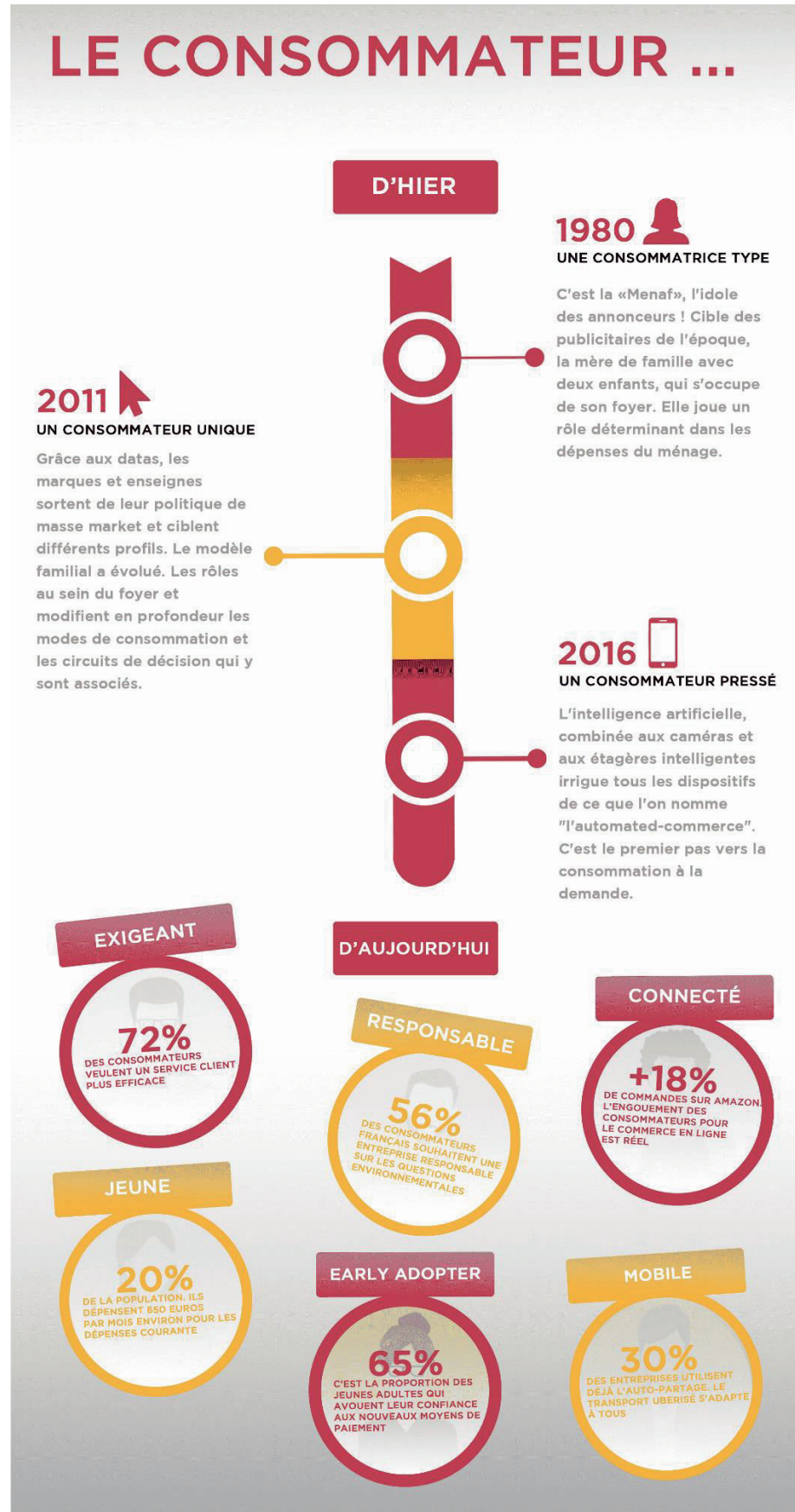
### 2.1. De quelles évolutions des modes de consommation parle-t-on ?

Entre 1959 et 2019, la consommation des Français a augmenté chaque année sauf en 1993 et en 2012. De ce fait, le volume annuel de consommation par personne est maintenant quatre fois plus élevé qu'en 1960.

L'augmentation n'a pas été continuellement la même. Pendant les Trente Glorieuses, de l'après-guerre au premier choc pétrolier de 1973, l'augmentation annuelle moyenne de la consommation a été de 4,1 % au niveau individuel. Depuis, la croissance a été beaucoup moins dynamique à environ 1,9 % par an, ce qui représente néanmoins une multiplication par un peu plus de deux fois le volume de consommation depuis 1975. (<https://www.lafinancepourtous.com>)

Au-delà de l'augmentation significative de la consommation depuis les années 1960, la manière de consommer évolue également. Le site comarketing-news3 nous informe sur le profil du "consommateur d'aujourd'hui". Parmi ces qualificatifs : connecté, early adopter, mobile. Ils nous montrent l'emprise importante du numérique sur les nouveaux modes de consommation (e-commerce, nouveaux modes de paiement, etc.). L'un des qualificatif est aussi celui de "responsable". Le consommateur serait attaché aux valeurs sociales et sociétales des entreprises mais aussi à la qualité des produits utilisés.







(1) Un consommateur plus exigeant : 72% des consommateurs français veulent un service client plus efficace. Sous peine de changer d'enseigne. Une donnée qui n'est pas à prendre à la légère : 50 % des consommateurs se souviennent en effet d'interactions négatives qui datent d'il y a plus de deux ans !

(2) Un consommateur plus responsable : 56% des consommateurs français souhaitent que les entreprises prennent position sur les questions sociales, culturelles, environnementales et politiques qui leur tiennent à cœur.

De plus, 66% affirment que leurs décisions d'achat sont influencées par les déclarations, les valeurs et les actions des dirigeants de l'entreprise.

Les consommateurs sont attirés par les entreprises qui s'engagent à utiliser des ingrédients de bonne qualité (80%) et œuvrent pour le respect de l'environnement (62%).

(3) Un consommateur jeune qui dicte sa loi : cette catégorie représente 20% de la population.

Leur salaire annuel moyen s'élève à environ 20 000 euros. En moyenne, les jeunes de la génération Y consacrent environ 650 euros par mois aux dépenses courantes.

La majorité de leurs revenus (59%) sont utilisés pour payer leurs voyages, acquitter leur loyer ou rembourser le crédit de leur maison. Le shopping, la santé et les cadeaux sont leur deuxième plus important poste de dépenses juste devant le divertissement, la nourriture et les boissons (20%).

Lors d'un achat, le prix, la qualité et les avis en ligne sont les trois critères principaux qui les encouragent à choisir un article plutôt qu'un autre.

(4) Un millennial early adopter : 65% : c'est la proportion des jeunes adultes qui avouent leur confiance dans l'apparition de nouveaux moyens de paiement. 65% pensent utiliser en 2024 des moyens plus high-tech (54% pour les empreintes digitales et scans cardiaques ou rétiniens, 11% pour les crypto-monnaies).

(5) Selon Cofidis-Retrail, plus d'un jeune sur 4 âgé de 18 à 24 ans (27%) est intéressé par le paiement par objet connecté.

De fait, digital natives, les Millennials incarnent la première génération à avoir grandi avec une connexion quasi-permanente aux loisirs digitaux.

(6) Vite, facile et pas cher : l'engouement des consommateurs pour le commerce en ligne est réel et la réussite d'Amazon en témoigne.

Amazon est le site qui a le plus progressé en valeur absolue en 2018 avec une augmentation de 18 %. Globalement, les Français ont dépensé plus de 90 milliards d'euros sur les sites de e-commerce en 2018, soit une augmentation de 13,4%, selon la Fédération du e-commerce et de la vente à distance.

(7) Un consommateur moins véhiculé, adepte de nouvelles mobilités. Même les entreprises suivent le mouvement : près de 30 % d'entre-elles utilisent déjà l'autopartage ou envisagent de le faire dans les trois ans à venir.

On voit ainsi se développer les modes alternatifs à la voiture particulière, fondés sur le principe d'une utilisation mutualisée (autopartage, covoiturage, VTC...).

Ce qui explique l'arrivée en centre-ville d'enseignes de périphérie, comme Décathlon ou Ikea. Elles s'installent sur de mini-formats, véritables chaînons manquants entre le e-commerce et le réseau de mégastores, qui intéresse de moins en moins les consommateurs urbains.

Les habitants des grandes métropoles délaissent en effet la voiture personnelle et sont moins enclins à se rendre dans des magasins excentrés

(8). En périphérie, les grands centres commerciaux régionaux perdent ainsi 21% de leur fréquentation.

## 2.2. La crise sanitaire, catalyseur des évolutions des modes d'approvisionnement ?

Conséquence directe du confinement et des restrictions de circulation dès le 17 mars 2020, la question de l'approvisionnement et de l'accès aux commerces et services s'est posée avec acuité pour les Franciliennes et Franciliens.

Face à ces perturbations des modes d'approvisionnement et de consommation, de nombreuses actions d'adaptation au contexte de crise se sont mises en place, se substituant aux premiers réflexes de « peur ».

Pour maintenir leur activité, certains commerces et services ont su s'adapter rapidement. Ainsi, faute de marchés ouverts, les forains ont souvent maintenu leur activité en mettant en place des systèmes de livraison au service de tous, et notamment des populations les plus fragiles. Ce fut le cas de villes comme Montreuil ou Courbevoie qui en ont fait la promotion sur leur site internet, en plus des informations sur les commerces locaux qui proposent des livraisons à domicile. Si ces pratiques se sont multipliées dans les villes de petite couronne, elles n'ont été que peu développées à Paris. (Institut Paris Région)

D'autres canaux de distribution se sont développés à la capitale. Depuis 2 ans environ, des initiatives ont vu le jour comme les drive piétons et plus récemment encore les dark kitchens et dark stores. Pour ces deux derniers types d'établissements, la crise sanitaire de la Covid-19 a joué le rôle d'accélérateur de leur développement. (Apur)

En effet, l'accélération de l'évolution des modes de distribution alimentaire et de produits de grande consommation a été renforcée par la crise sanitaire apparue au début de l'année 2020. Les opérateurs se sont ainsi fortement développés depuis moins de 2 ans et tentent de trouver leur clientèle et les zones de livraisons les plus rentables pour elles. Actuellement, une petite dizaine d'opérateurs de dark stores ont commencé à prendre position dans Paris et dans la métropole. Ces dark stores se sont installés en rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation, dans de petites surfaces sans caractéristiques particulières, dont les vitrines ont souvent été opacifiées, au cœur de quartiers denses concurrençant ainsi les commerces alimentaires situés autour.

Les externalités négatives de ces dark stores tiennent également aux allers et venues bruyantes de livreurs, aux conditions de travail souvent précaires. Pendant quelques mois, les opérateurs de dark stores ont pu profiter d'un effet de nouveauté et d'un certain flou autour du statut juridique de leur activité, ce qui leur a permis de s'installer en rez-

de-chaussée d'immeuble d'habitation en remplacement de commerces ou de bureaux, la plupart du temps sans solliciter les autorisations d'urbanisme nécessaires, contrevenant même parfois aux protections commerciales du PLU. Toutefois, ces points sont désormais précisés. Par ailleurs, il est fort probable que leur nombre se réduise, le marché n'étant sans doute pas assez important pour autant de candidats (Institut Paris Région, Etude Drive Piétons, Dark Kitchens, Dark stores, Février 2022).

Par ailleurs, d'autres initiatives locales et plus spontanées voient le jour. Dans certaines communes, plusieurs associations locales travaillent en complémentarité en mutualisant les compétences ou le matériel à disposition. Ainsi à Saint-Ouen, l'association d'habitants Mon Voisin des Docks coordonne la livraison à vélo de paniers repas, des invendus des supermarchés. L'Athletic Club de Gentilly, club de football pour les enfants, a mis en place un système de livreurs faisant le relais entre les associations humanitaires ou la ville et les personnes en difficulté. (Institut Paris Région).

### 2.3. Le rôle des entreprises de l'ESS dans l'implication citoyenne

La CRESS, Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire définit l'ESS telle une entité qui "regroupe des entreprises privées organisées sous la forme d'associations, de coopératives, de mutuelles, de fondations et d'entreprises sociales (voir article 1 de la loi du 31 juillet 2014 ci-après).

L'ESS est une économie du quotidien, ancrée dans les territoires : c'est aussi bien l'association de quartier où l'on retrouve ses voisin.es, que le club sportif implanté dans notre ville, la mutuelle dont on est adhérent, le gîte où l'on passe ses vacances, le supermarché coopératif où l'on fait ses courses, la banque coopérative de dépôt et de détail dont on est sociétaire, la coopérative agricole qui produit notre alimentation ou encore le centre de soins à proximité de chez soi. Cela fait de l'ESS une économie multiforme qui touche à l'ensemble des aspects de la vie."

#### La loi du 31 juillet 2014 donne pour la première fois à l'économie sociale et solidaire une définition légale :

Selon la loi, l'ESS est « un mode d'entreprendre et de développement économique adapté à tous les domaines de l'activité humaine ». Les entreprises de l'ESS remplissent les conditions suivantes :

- Un but poursuivi autre que le seul partage des bénéfices,
- Une gouvernance démocratique, prévoyant l'information et la participation, dont l'expression n'est pas seulement liée à leur apport en capital, des associé.e.s, des salarié.e.s et des parties prenantes aux réalisations de l'entreprise,

- Une gestion conforme aux principes suivants :
  - Les bénéfices sont majoritairement consacrés à l'objectif de maintien ou de développement de l'activité de l'entreprise,

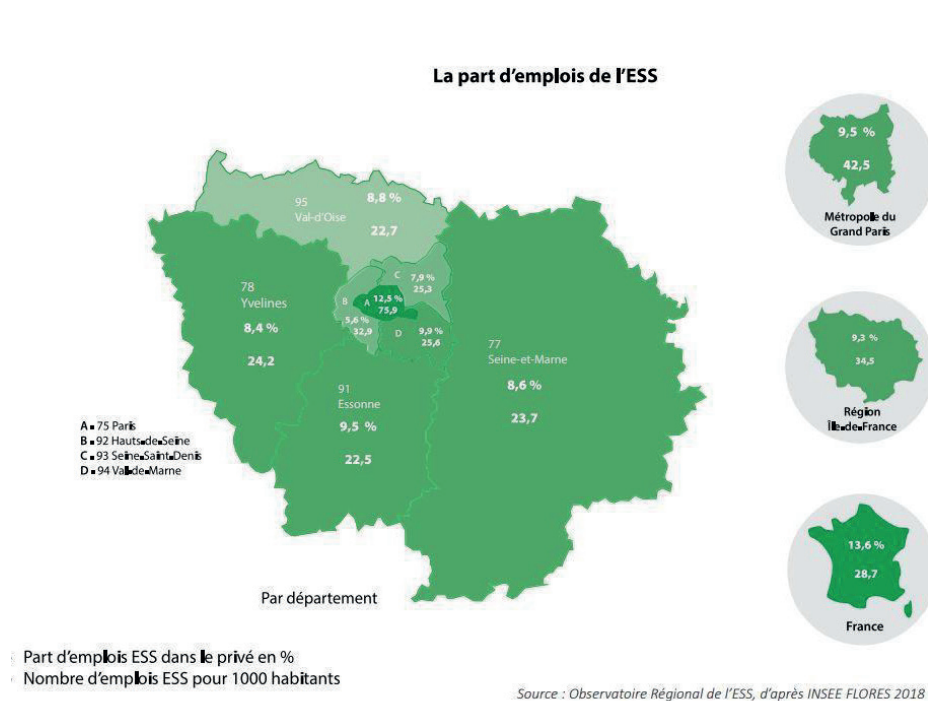
- Les réserves obligatoires constituées, impartageables, ne peuvent pas être distribuées [...].

L'économie sociale et solidaire est composée des activités de production, de transformation, de distribution, d'échange et de consommation de biens ou de services sous la forme :

- De coopératives, de mutuelles, d'unions, de fondations ou d'associations,
- De sociétés commerciales qui, aux termes de leurs statuts, remplissent certaines conditions.

L'économie sociale et solidaire est considérée comme un acteur du territoire à plusieurs niveaux car les activités de l'ESS répondent à la fois à des besoins locaux et sont portées par des habitants, ce qui l'inscrit dans un lieu de vie. Elles coopèrent pleinement avec le tissu économique local et les collectivités. L'économie sociale et solidaire s'est également fortement investie pour la transition énergétique mais aussi pour le développement économique et de l'emploi des territoires. C'est dans leur modèle hautement démocratique et participatif qu'elle participe à l'implication des citoyens dans leur modèle de vie, d'approvisionnement et de consommation.

“Région capitale, l'Île-de-France est un territoire économique particulier, marqué par la présence de nombreux sièges d'entreprises et par une des zones de forte densité de l'activité. La ville de Paris, et dans une moindre mesure le territoire de La Défense, concentrent beaucoup d'activités, à la fois pour le privé classique et pour l'ESS. Cependant, l'ESS, une forme d'économie moins centralisée, plus proche des territoires, concentre moins ses activités en Île-de-France que l'économie classique, ce qui explique en partie une proportion plus faible d'établissements et d'emplois ESS qu'au niveau national. La présence de zones très denses, notamment près de Paris, et de zones moins denses, notamment en grande couronne, engendre des différences pour les tissus ESS locaux. En effet, dans les



zones les plus denses, la présence d'une forte demande permet aux structures ESS de développer une palette d'activités plus variées. Les structures ont moins de mal à trouver des modèles économiques viables. Dans les zones les moins denses, l'ESS se concentre davantage sur des activités de quasi service public, comme l'action sociale ou la culture, tout en représentant souvent une part plus importante de l'activité économique globale du territoire. Cela montre une adéquation entre les besoins locaux et les activités développées par les structures de l'ESS. C'est en effet en réponse à ces besoins que sont conçues les activités des structures.”

### 3. Modèles d'approvisionnement et flux, quelques clés pour appréhender le sujet de la logistique

#### 3.1 définition et périmètre d'analyse de la question

“La logistique est l'activité qui consiste à organiser le transport des objets pour répondre à un besoin ou à une demande” (M. Quet Flux 2022) ; avec pour corollaire à cette définition la notion de mouvement que l'on résume derrière une approche technique de gestion des flux.

Dans les faits cette définition assez technique s'est complétée par un mode d'organisation qui s'est immiscé dans les vies de chacun à toutes les échelles territoriales.

La masse des objets qui nous entourent, au même titre que les matériaux qui les composent, parcourent des milliers de kilomètres pour satisfaire demande et besoins. Par exemple, pour les vêtements, chaque habitant de l'Union européenne dépense en moyenne 800 euros par an pour acheter de nouveaux habits (EUROSTAT 2016).

Pour bien comprendre les mécanismes logistique et l'accélération du phénomène il faut rappeler quelques moments clés de l'accélération du processus ces dernières années :

- L'évolution technique du transport maritime en un demi-siècle, où les

capacités d'emport sont passées de porte-conteneurs de 1000 EVP (équivalents vingt-pieds unité de mesure), à des «megaships» de 10000 EVP et même 20000 EVP pour les unités les plus importantes. Simultanément le trafic par ces unités est passé de 100 millions de tonnes en 1980 à 2000 millions de tonnes en 2017. Ces transformations vertigineuses constituent un des points clés de l'évolution du commerce mondial.

- Cette migration des objets et marchandises s'est accompagnée et s'accompagne de toute une chaîne d'approvisionnement et d'espaces dédiés, de type entrepôts, plateformes et autres hubs, avec son corollaire d'emplois. Sur ce dernier point, ces emplois souvent faiblement qualifiés représentent un peu moins d'un million de travailleurs salariés auxquels il faut ajouter un nombre quasi équivalent d'emplois dans le domaine des transports.
- La prise de pouvoir par quelques grandes sociétés comme Amazon de l'activité de distribution revue et corrigée à partir d'une capacité de stockage et de transport en lien avec une transaction numérique : objectif raccourcir les délais à tout prix.

Même si la question des échanges et des techniques associées ne sont pas un phénomène nouveau, la particularité de l'économie "logistique" aujourd'hui est bien de s'inscrire dans un schéma de mondialisation effrénée où les mutations économiques ont organisé et exacerbé les relations d'interdépendance à l'échelle internationale. En ce sens, la logistique déborde très largement de son objet technique initial autour des opérations d'échange puisqu'elle impacte également les pratiques productives et ce que les économistes appellent les chaînes de valeur.

Malgré cet emballement rapide et cette croissance réelle en volume et du point de vue financier, il apparaît nécessaire de rappeler la fragilité du système, que l'on a pu observer à l'occasion de la crise déclenchée par la pandémie : pénuries dans le secteur hospitalier, puis plus largement dans un certain nombre de secteurs... etc.

Ce phénomène s'est accompagné de restrictions sur les déplacements et la mise en évidence des failles du système de transport des marchandises : le baril de pétrole en négatif parce que les sites de stockage étaient saturés aux Etats Unis, ou bien les ruptures de stocks dans le domaine des matériaux ou la flambée des prix des semi conducteurs pour l'industrie automobile.

A ce jour, dans une reprise post crise, rien ne semble vraiment changer pour les acteurs économiques de la logistique, des transports et du numérique ; pour autant les signes sont nombreux autour de l'émergence de réévaluation des pratiques depuis le consommateur autour de deux éléments : la réinvention des circuits avec la recherche et la maîtrise d'une plus grande proximité et la prise en compte du critère environnemental.

### 3.2 Logistique urbaine et approvisionnement, marché et flux

La logistique urbaine est l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Elle occupe une place grandissante dans les zones urbaines, à la fois dans les enjeux d'approvisionnement mais aussi pour ses impacts environnementaux et sociaux.

Avec la progression de l'urbanisation, l'étalement urbain et le développement du e-commerce, on peut craindre un renforcement de la place de la logistique dans les agglomérations.

Le transport de m



du trafic



du trafic



des émissions de CO<sub>2</sub>

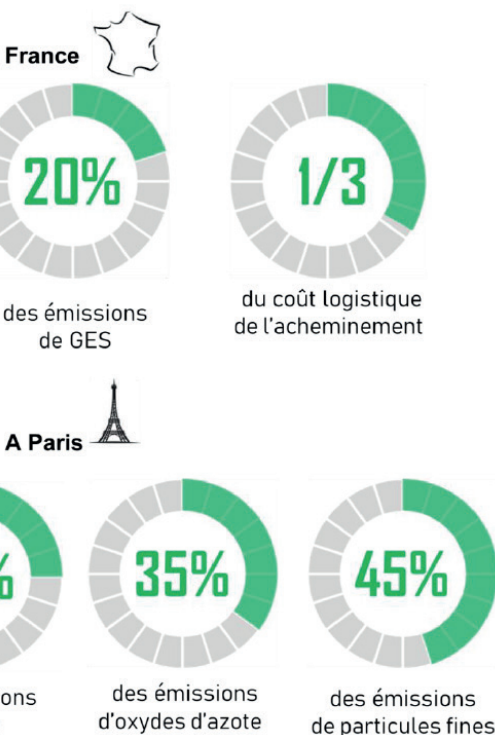
Sources : Ademe, 2016 et rapport « Logistique urbaine durable », 2021, de Mmes Idrac et Jean et M. Bolzan

Ce constat ouvre un champ de travail dans le domaine de l'anticipation et des choix politiques à opérer, avec au moins quatre domaines principaux : l'intégration de la logistique dans l'espace urbain (planification, règles de construction...), les règles de circulation et de stationnement, la transformation des flottes de véhicule vers des modes décarbonés, et la dimension écologique. Sur ce dernier point les progrès attendus doivent être très significatifs pour passer des expériences positives (cf boîte de logistique urbaine) à des résultats rapides et concrets. Pour mémoire le secteur du commerce en ligne a dépassé les 129 milliards d'euros de CA en 2021 avec une progression annuelle de plus de 15%.

Pour se donner une idée du marché de l'immobilier très porteur constitué par ce secteur (chiffres BNP Paribas real estate), le 3ème trimestre 2021 a vu plus d'un million de m<sup>2</sup> commercialisés en France portant le total à quasi 3 millions de m<sup>2</sup> pour les trois premiers trimestres de l'année avec un tiers pour la région parisienne.

Pour l'Ile de France, notons que l'offre disponible en cours de commercialisation était au 1er octobre 2021 de 1,2 millions de m<sup>2</sup>, sachant que les permis de construire acquis représentaient également un portefeuille de près d'un million de m<sup>2</sup>.

#### Marchandises en ville : chiffres clés



### 3.3 La situation en Ile de France, et dans la métropole

L'Île-de-France est la première région logistique française avec 20 % du parc immobilier logistique national. Les grands entrepôts se concentrent au sein de zones spécifiques en périphérie et proches des axes de communication. L'immobilier logistique vise à répondre aux besoins d'approvisionnement du Grand Paris, mais supporte également une logistique à vocation nationale et européenne, avec des plateformes jouant un rôle de hub nationaux car positionnées à la croisée de grands axes (routiers, fluviaux, ferroviaires et aériens).

Si la pression foncière en zone dense a conduit les acteurs à s'installer davantage en périphérie, les enjeux environnementaux induisent la nécessité de positionner de l'immobilier logistique en cœur de métropole, au plus près des lieux de consommation, afin de réduire notamment l'impact environnemental de la livraison du dernier kilomètre.

En outre, l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette) couplé à la mise en place de la ZFE-m questionnent les formes d'immobilier logistique et son maillage conduisant les opérateurs à innover : entrepôts à plusieurs étages, Espaces de Logistique Urbaine à toutes les échelles, hubs partagés dans le temps dans les dépôts de bus de la RATP ou sur l'espace public, mobilisation de délaissés urbains ou d'anciens parkings, utilisation du fleuve et ses quais à usages partagés ou

des embranchements ferroviaires.

Le fret et la logistique connaissent un fort développement, Or, l'éloignement des plates-formes logistiques du centre de l'agglomération, conjugué à l'aménagement de terrains disponibles et peu coûteux, a dissocié les lieux logistiques des lieux de concentration de consommation. La baisse des coûts du transport a contribué à ce phénomène. Aujourd'hui, les besoins d'espaces de rapprochement se confirment.

Deux cent dix-sept millions de tonnes ont été transportées en Île-de-France en 2015 (système d'information sur les transports de marchandises (Sitram), données 2016). Neuf tonnes sur dix ont emprunté la route. Celle-ci assure tout ou partie du transport (parcours principal, pré- et post-acheminement) grâce au réseau autoroutier structurant, qui connecte les grands centres urbains et les grandes métropoles, et au réseau capillaire des premiers et derniers kilomètres (25 000 km de route, 204 millions de tonnes).

Côté fret, les produits passent par la route, qu'il s'agisse de produits bruts, en vrac (matériaux, déchets, énergies...) ou de produits manufacturés, groupés ou non, en palettes, en colis... Près de 80 % des marchandises sont des produits lourds, pondéreux. Les 204 millions de tonnes de marchandises relèvent uniquement des véhicules de plus de 3,5 tonnes battant pavillon français.

L'Île-de-France est dotée d'un réseau



navigable « naturel » de 500 km au cœur du bassin de la Seine, premier bassin de fret fluvial en France (500 km de voies navigables, 15 millions de tonnes). La voie d'eau est une valeur sûre pour le transport de produits bruts. Cela concerne avant tout des produits pondéreux, bruts, principalement matériaux et déchets (67 %). Ils sont chargés et déchargés dans les soixante ports linéaires (ou ports urbains) et dix plates-formes multimodales qui constituent le réseau portuaire francilien. Tout comme les entrepôts, la taille des ports va du XS (moins d'un hectare) pour les ports linéaires au XL (400 hectares pour Gennevilliers). Toutefois les ports urbains, si petits soient-ils, représentent 80 % des manutentions portuaires (sur 20,3 millions de tonnes en 2015 – source Haropa Ports de Paris). En 2015, les terminaux à conteneurs ont aussi traité 35 000 EVP par voie ferrée et 311 000 par la route, révélant tout l'intérêt de la trimodalité portuaire, qu'il convient de préserver.

Le réseau ferroviaire français s'est, quant à lui, construit en étoile. Paris en est le centre. Chaque jour, un million de voyageurs empruntent les lignes de surface dans les dix grandes gares d'Île-de-France (source : Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil)). Cette densité de trafic influe sur le maintien et le développement du fret ferroviaire. Aujourd'hui, il est estimé à 10 millions de tonnes (estimation Sitram).

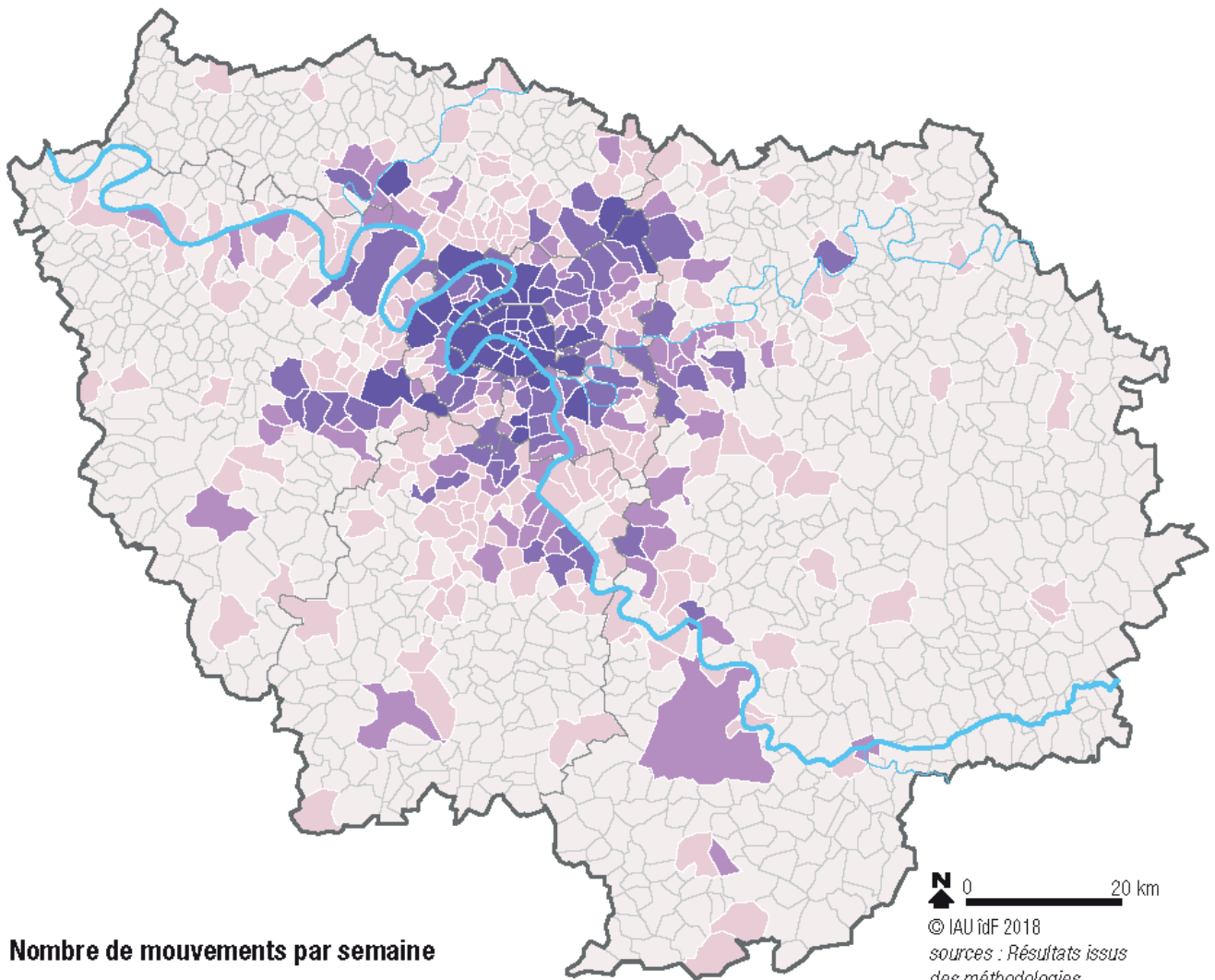
Chaque jour, les Franciliens réalisent 15,5 millions de déplacements en voiture [STIF, DRIEA, IAU îdF 2012]. À ce flot de véhicules s'ajoute celui des marchandises générées par l'activité économique. L'enquête TMV-IDF du LAET11 a établi que pas moins de 4,3 millions de livraisons et enlèvements de marchandises ont lieu chaque semaine dans les entreprises franciliennes (hors flux de services urbains – tels que les déchets ménagers –, déplacements des particuliers pour les achats, etc.). La moyenne se situe autour de 0,75 mouvement par semaine et par emploi, avec de fortes variations selon l'activité.

Ainsi, les entrepôts génèrent le plus grand nombre de mouvements. Mais les commerces de proximité, qui sont plus nombreux, absorbent à eux seuls un quart des mouvements de marchandises en Île-de-France.

Le développement du parc immobilier logistique a commencé dans les années 1980. Dans les années 1990,

l'entrepôt s'est transformé en produit d'investissement standardisé. Cette période a modifié la géographie de la logistique. En France, le parc compte 4 000 entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, 78 millions de m<sup>2</sup> qui se déploient principalement sur une dorsale nord-sud. Avec 16 à 17 millions de m<sup>2</sup> de surface d'entreposage, l'Île-de-France est en tête du trio national qu'elle compose avec les Hauts-de-France et la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Aujourd'hui, aux différentes échelles de collectivité, la prise de conscience est effective sur la nécessaire reprise en main de cette question qui impacte toute la chaîne d'aménagement de développement et d'organisation de la vie courante des populations avec des effets nombreux. Dans ce contexte, les enjeux de planification, d'innovation et de coopération mais aussi de régulation sur le plan environnemental et social sont cruciaux.



**Nombre de mouvements par semaine**

- < 1 000
- 1 000 - 5 000
- 5 000 - 10 000
- 10 000 - 25 000
- > 25 000

N 0 20 km

© IAU ÎdF 2018  
 sources : Résultats issus  
 des méthodologies  
 ETMV-FRETURB© développées  
 par le LAET, Région Ile-de-France,  
 IAU 2016

Source: Institut Paris Région



---

Partie III

**Focus sur les  
territoires d'intérêt**

## Cergy Pontoise

La Communauté d'agglomération de Cergy Pontoise est une intercommunalité située à cheval entre le département du Val d'Oise et celui des Yvelines, regroupant en somme 13 communes et 212 801 habitants sur 8000 ha. Elle se situe à 25 km à l'ouest de Paris, et aux abords sud-est du parc naturel régional du Vexin. L'agglomération est issue de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise.

### La ville actuelle sous le prisme de son histoire

Historiquement, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise est née de la volonté de l'Etat de maîtriser « l'étalement anarchique » de l'Île-de-France. Autour d'un patrimoine historique déjà riche et de paysages exceptionnels aux portes du Vexin, le territoire cergypontain a été porté par un esprit d'expérimentation, irriguant tout à la fois son urbanisation, son architecture, son développement économique et son mode de vie. (Projet de territoire de Cergy Pontoise, juin 2022)

Cette politique trouve son importance dans l'historique de l'aménagement de la France et particulièrement de la région parisienne, adoptée dans un contexte plus large de transformation territoriale et de relance économique du pays pendant les Trentes Glorieuses. Ainsi, la création des villes nouvelles entre dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAURP) adopté en 1965 (l'actuel SCot). Paul Delouvrier, précurseur de la démarche de création des villes nouvelles est responsable de la création de ce schéma.



Source : Institut Paris Region 2019

L'ambition du SDAURP était de combler la nécessité en équipements publics au niveau de la région parisienne, de créer des pôles structurants pour la banlieue, et de développer les transports en commun, notamment le Transport Express Régional (TER), le réseau express régional (RER) et les axes autour de cette urbanisation, en se basant sur une projection démographique francilienne pour l'horizon 2000 de 14 millions d'habitants. Dès lors, ce schéma d'aménagement urbain traduisant non seulement la volonté de l'État de maîtriser l'étalement mais aussi celle d'équilibrer et de favoriser un développement urbain raisonné autour de la capitale parisienne.



Carte du SDAURP définissant les nouvelles zones à urbaniser.  
Source : les lumières de la ville.

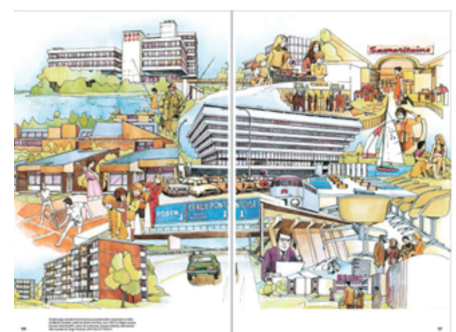
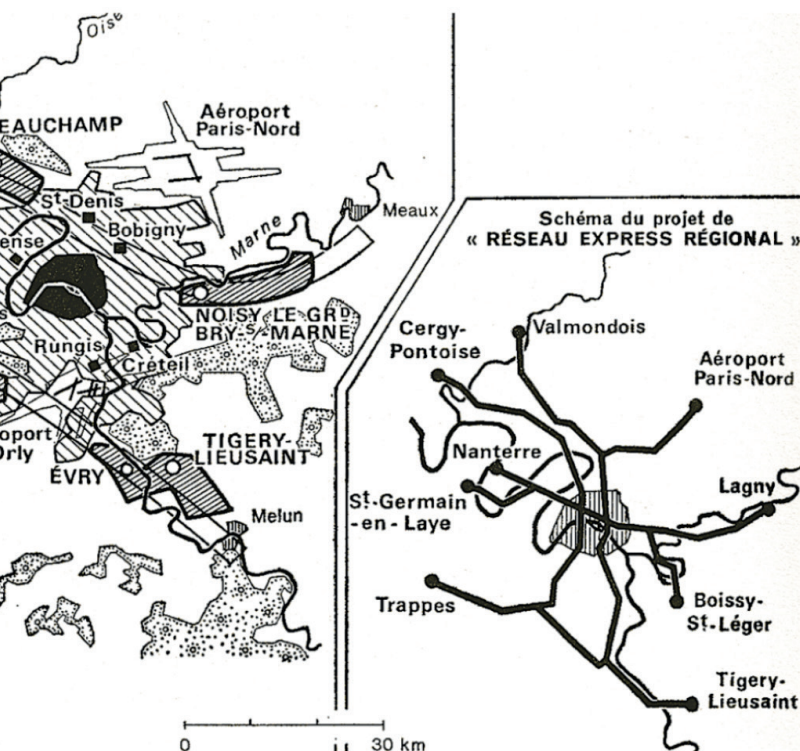
## Du site paysager à l'armature urbaine

Choisi pour son caractère paysager singulier, le site originarie de la ville nouvelle offre jusqu'à aujourd'hui une identité forte à ce territoire communautaire. Situé autour de l'amphithéâtre de la boucle de l'Oise, ce site a permis de créer une "ville-paysage", marqueur fort du territoire depuis sa création et, aujourd'hui encore, un des facteurs majeurs participant à son attractivité. En outre, cette armature paysagère a permis la mise en place d'une armature urbaine unique, en fer-à-cheval, formant une unité politique et administrative distinctive.

Accolé à ce paysage moderne l'on retrouve la ville historique de Pontoise, agglomération gallo-romaine, ville royale au Moyen Âge et capitale du Vexin Français. Elle est aussi célèbre grâce aux peintres impressionnistes qui ont pu y séjourner (Pissarro, Van Gogh ou Cézanne).

## Un développement urbain, industriel et démographique exponentiel

Depuis sa création, Cergy-Pontoise connaît un essor démographique important, particulièrement concentré au niveau de la commune de Cergy qui regroupe à elle seule, le tiers de la population Cergy-pontoise. Elle représente le centre de la ville nouvelle, notamment avec l'implantation d'un quartier administratif important ainsi que de la préfecture du Val-d'Oise.



Source : pavillon de l'arsenal exposition 2015

Dès l'origine, la volonté forte de créer une ville dynamique pousse les aménageurs à prévoir un éventail d'équipements, de services et de zones d'activités. Au début des années 1970, avant même la construction des logements, on attribue 80 ha de zones d'activités à 16 sociétés industrielles et à des usines, prévoyant à l'époque la création d'à peu près 150 000 emplois. On prévoit également l'aménagement d'un espace de loisirs au bord de l'Oise, un complexe médical et un centre commercial distinguant ainsi la ville nouvelle de Cergy par un aménagement urbain caractérisé par les grands ensembles, les services administratifs, économiques et culturels autonomes de la ville centrale.

Principaux résultats : en 2018, Cergy-Pontoise a été labellisé comme "Territoire d'industrie". De 90 500 emplois, 13 800 sont dans l'industrie, notamment dans l'aéronautique, l'automobile, la cosmétique et la logistique avec 20 parcs d'activités.

En outre, le territoire représente le 3<sup>e</sup> pôle universitaire d'Ile de France avec

ses 30 000 étudiants et 15 établissements d'études supérieures avec l'Université de Cergy Pontoise.

L'axe majeur du projet de territoire est présenté dans divers documents qui mettent en avant les orientations pour la suite : *Il s'agit des enjeux du territoire communautaire, du contrat de développement territorial au Projet de Territoire pour une transition écologique réussie.*

En 2013, la communauté d'agglomération a signé un accord-cadre important, portant projet de contrat développement territorial traitant de plusieurs projets :

- En matière de transports, avec l'amélioration du RER 1, le développement du RER E et de la Tangentielle Ouest
- En matière de développement économique, avec notamment le développement de la filière logistique
- En matière de cadre de vie avec notamment la construction de plus de 3000 logements neufs annuellement, la construction d'un équipement de 3000 places, l'Aren'Ice pour les sports de glace, etc.





Actuellement, la CACP entre dans une nouvelle ère, celle de la transition écologique. Elle met en place pour cela un Projet de Territoire à horizon 2030 ayant pour objectif de renforcer l'attractivité du territoire à travers dix orientations clés :

- 1- Renforcer les synergies entre le développement économique, l'enseignement supérieur, l'emploi et l'innovation
- 2- Revendiquer une identité forte : Transition écologique et énergétique
- 3- Accompagner le changement des pratiques de mobilité
- 4- Renforcer les espaces naturels, la biodiversité et une agriculture au service d'une alimentation de qualité
- 5 - Promouvoir un aménagement et un habitat durables basés sur la sobriété et les énergies renouvelables
- 6- Renforcer la cohésion sociale par des politiques publiques plus inclusives
- 7- Dynamiser le territoire via les politiques culturelles et sportives et à destination des étudiants
- 8- Renouveler la solidarité intercommunale Intelligence collective
- 9- Renforcer la démocratie participative
- 10- Faire vivre le collectif « apprenant »

## Évolution et structure de la population

À Cergy-Pontoise, la politique de l'habitat relève de la compétence de la Communauté d'agglomération. Celle-ci connaît depuis la fin des années 90 un fléchissement des dynamiques démographiques, soutenues par des apports migratoires très élevés dans la phase de création de la Ville Nouvelle.

En effet, à l'époque, la jeunesse de la population nouvellement arrivée a conduit à un solde annuel exceptionnellement élevé (rapport naissances / décès). Or, dans les années 2000, le déficit migratoire qui commençait à apparaître se creusait davantage, si bien que la dynamique naturelle, pourtant bien puissante, n'arrive plus à le compenser. Dès lors, l'agglomération rentre dans une phase de stagnation de sa population.

Pour répondre à cet enjeu, la Communauté d'agglomération s'est dotée, en octobre 2016, d'un nouveau programme local de l'habitat (PLH), document qui fixe pour six ans les grands axes de son action, notamment :

- poursuivre l'effort de construction (le présent PLH fixe pour objectif une production de 1 656 logements par an en moyenne, soit 9 936 logements sur les 6 années du PLH),

## SAVOIRS ET D'INNOVATION

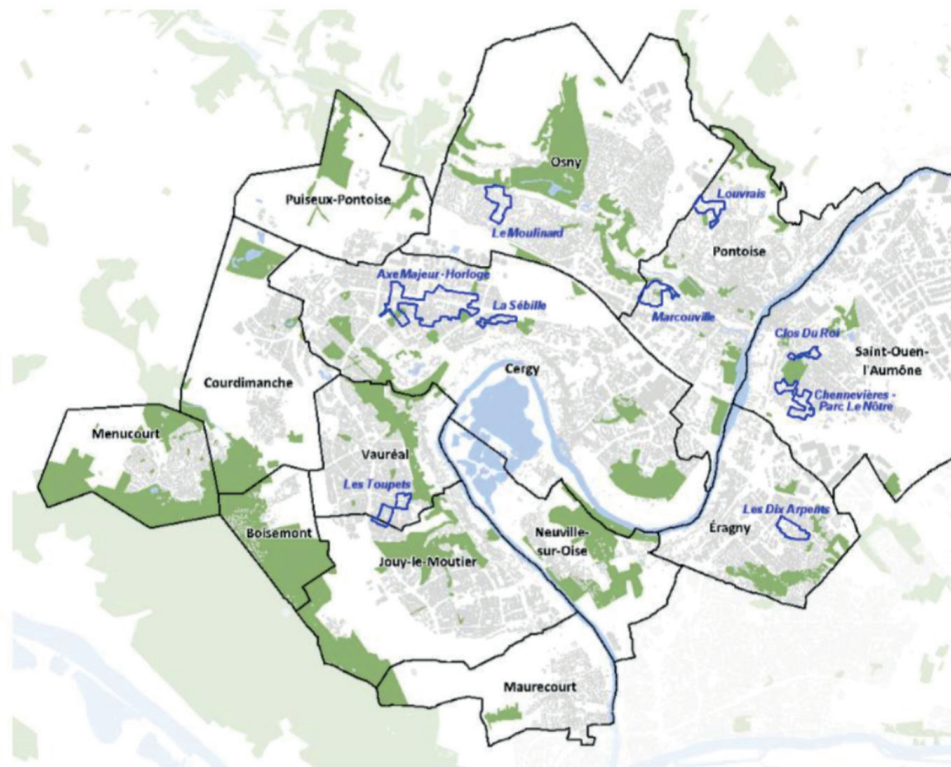


- mieux répondre aux besoins locaux de logements tout en maintenant la fonction d'accueil du territoire,
- maintenir la qualité et l'attractivité des logements existants : en effet, une partie du parc actuel est massivement vieillissante, cet axe vise ainsi à détecter et accompagner les copropriétés fragiles avant leur basculement en copropriétés dégradées.

Par ailleurs, le logement social représente plus du tiers de l'offre de logements, avec 28 000 logements recensés en 2019, soit 36% du parc global.

Le contrat de ville intercommunal de Cergy-Pontoise concerne, quant à lui, 27 430 habitants répartis dans neuf quartiers prioritaires de la politique de la ville : Chennevières/Parc le Nôtre et Clos du Roi à Saint-Ouen-l'Aumône. Marcouville et les Louvrais à Pontoise. Axe-Majeur et Sébille à Cergy. Dix-Arpents à Éragny-sur-Oise. Moulinard à Osny. Toupets/Côte des Carrières à Vauréal et Jouy-le-Moutier.

Pour rappel, le contrat de ville est le cadre dans lequel s'opère la politique de la ville. Il formalise les engagements de l'État, des collectivités et de leurs partenaires au bénéfice des quartiers prioritaires.

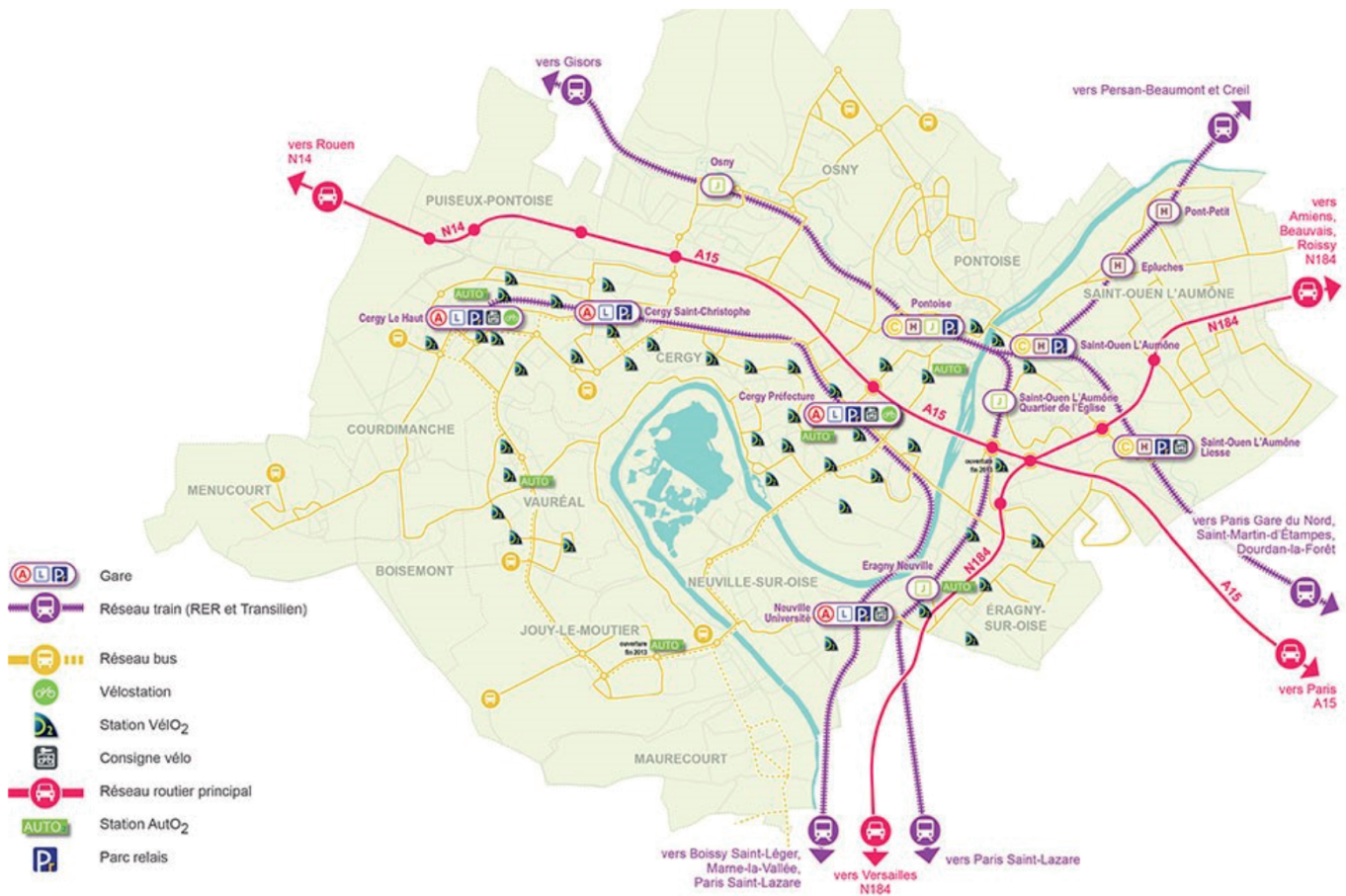


Quartiers prioritaires de la politique de la ville – Agglomération de Cergy-Pontoise

## Mobilité et déplacements

Cergy-Pontoise est résolument tournée vers les mobilités douces et collectives. En plus d'un réseau ferré exceptionnel – 12 gares – le territoire dispose d'un réseau de bus particulièrement étendu avec près de 600 arrêts de bus, d'un vaste réseau de pistes cyclables (100 km), d'un système de vélos en libre-service (VÉLO2) et de 35 kilomètres de chemins pédestres.

Dans le cadre de ses plans de mobilité, la Communauté d'agglomération organise chaque année avec les employeurs du territoire engagés dans la démarche, un événement de sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : Le Challenge Mobilité.. Cet événement, ludique et pédagogique, permet d'informer et de sensibiliser les salariés et de favoriser l'usage du covoiturage, des transports en commun et des modes actifs.



Réseau de transports de Cergy-Pontoise

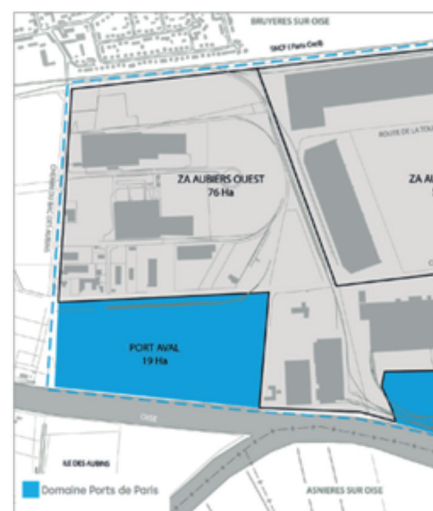
## Port de Bruyères

Le Port de Bruyères-sur-Oise est une zone d'activité de 187 Ha dédiée à la logistique et à l'industrie. Porte d'entrée nord de la Région Ile-de-France, elle se trouve à 40km de Paris et à 20 km à l'ouest du pôle de Roissy.

Le Port se situe dans le départ du Val d'Oise, et fait partie de la Communauté de communes du Haut Val-d'Oise. Depuis les années 70, il a été conçu comme une zone d'activité (ZAE), portée par le Département du Val-d'Oise et propriété des Ports de Paris (HaRoPa Ports). Sa position est doublement stratégique car il se situe, d'une part, à mi-chemin entre les pôles urbains et économiques majeurs de l'Ile-de-France : Paris, Roissy et Cergy Pontoise et, d'autre part, sur la liaison Seine Escaut, au débouché du futur canal Seine Nord Europe.

Aujourd'hui, le Port de Bruyères est composé de 2 secteurs :

- un secteur en ZA orientée logistique au nord, marquée par la présence d'entrepôts de grandes surfaces (bâtiments SCAPNOR du groupe Leclerc, implantations de prestataires comme ID Logistics ou Norbert Dentressangle).
- un secteur portuaire de 69 ha au sud, ma^trisié par Ports de Paris sur 2 emprises, port amont (secteur industriel) et port aval (site anciennement occupé par un parc de stockage automobile).



Source : ZCCS + Transfaire. Plan guide



Source : ZCCS + Transfaire. Plan guide SADD

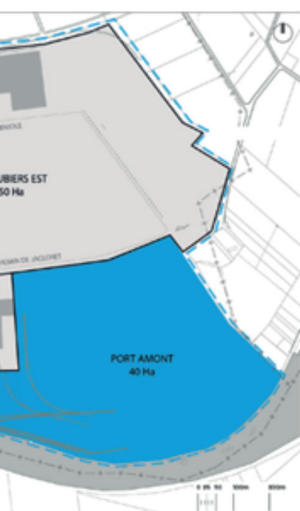


Localisation du port de

## Contexte environnemental

Le site de Bruyères-sur-Oise s'inscrit dans un environnement général majoritairement agricole et boisé, et occupé par des zones d'habitations essentiellement composées de lotissement pavillonnaire.

Plus précisément, le site est bordé au sud par le PNR Oise – Pays de France. Dans un rayon de 4 km, on retrouve une zone Natura 2000, directive Oiseaux ainsi que 4 ZNIEFF de type I (Marais, étangs et bois des bouleaux), et 2 ZNIEFF de type II (vallées de la Thève et de l'Ysieux, forêt de Carnelle). Par ailleurs, du côté opposé de la Seine se trouve un site classé et un site inscrit.

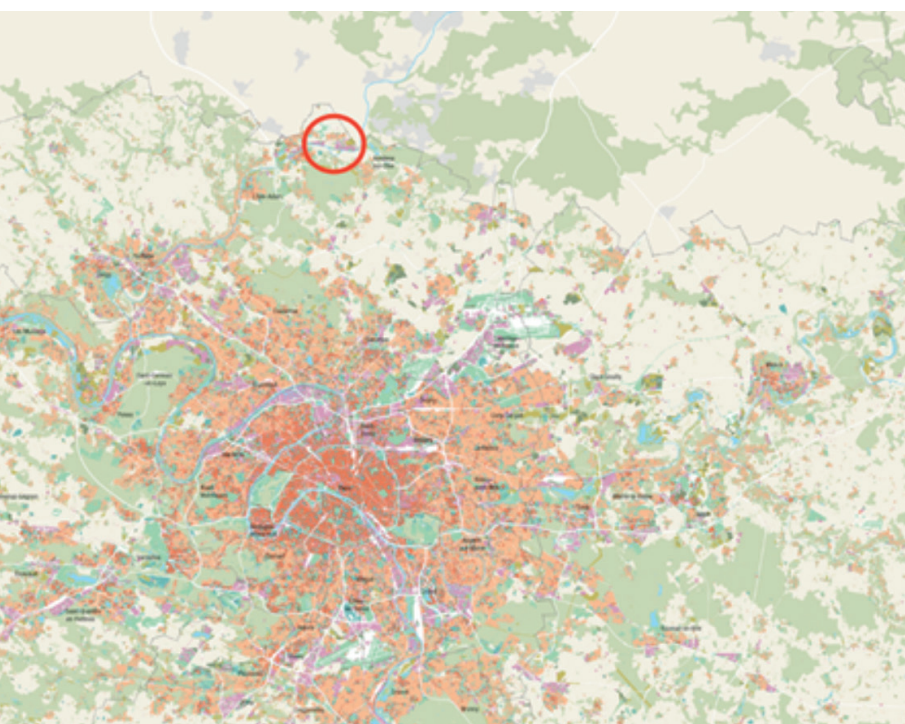


Plan guide SADD

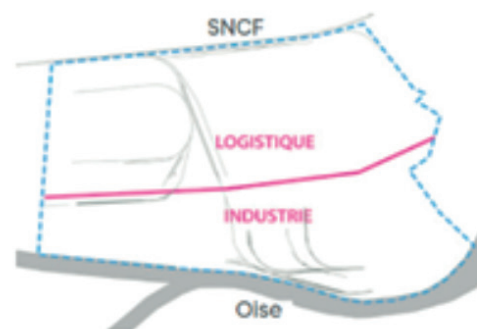
Ces éléments paysagers constituent les limites de développement horizontal du Port de Bruyères. Notons par ailleurs qu'une des contraintes majeures du site concerne le fait qu'il se trouve sur une zone inondable (PPRI Val d'Oise) et du fait qu'il soit sur le périmètre de protection éloigné relatif à l'eau potable.



Source : ZCCS + Transfaire. Plan guide SADD



Bruyères



## Importance du Port à l'échelle du réseau National

La plateforme a été identifiée comme un « site multimodale d'enjeux nationaux » dans le SDRIF et correspond à la première porte d'entrée francilienne pour le trafic fluvial du nord. Ce port logistique représente ainsi une zone stratégique dans les connexions d'approvisionnement et du développement logistique régional et national. Le site est une porte d'entrée pour le futur canal Seine Nord Europe et la première plateforme sur l'Oise qui rencontre des flux de marchandises en direction du canal et constitue ainsi une des principales plateformes multimodales du réseau Ports de Paris. Connecté aux ports du Havre et Rouen, le port de Bruyères permettra la connexion à la capitale au travers de son réseau ferroviaire.

## Atouts et potentiels d'attractivité

Le Port de Bruyères est doté de plusieurs atouts, à la fois d'un point de vue infrastructures que d'un point de vue fiscalité. Selon le département du Val d'Oise, le Port est doté, en termes d'infrastructures :

- d'une bonne accessibilité, grâce à la proximité à l'autoroute A16, à 10min menant vers Paris et vers la Francilienne ;
- d'équipement portuaires structurants : dont 2 quais publics de 250m linéaire et un terminal conteneur de 3 ha d'une capacité de 40 000 EVP ;
- D'une desserte ferroviaire vers Paris, le Havre et le nord de la France grâce à un embranchement ferré.



Source : HAROPA PORTS. Bruyères

Il offre en outre une fiscalité avantageuse de par les taxes foncières faibles et une taxe d'aménagement réduite, les deux réparties entre commune et département, ainsi qu'une moindre taxe sur les bureaux comparée au marché francilien.

### **Cohésion avec les fonctions du territoire**

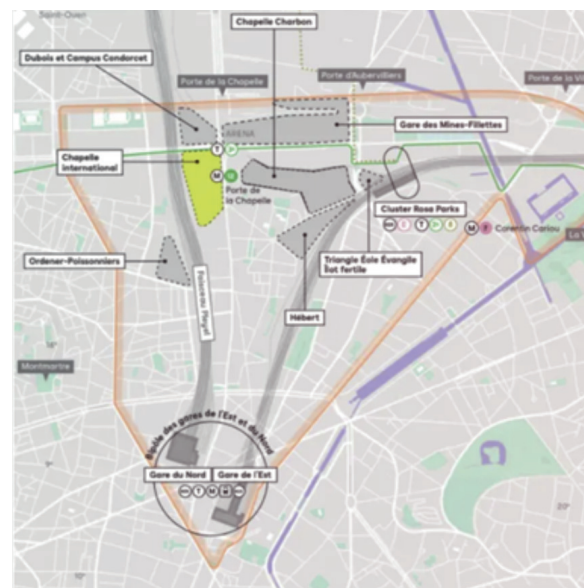
Le Département du Val d'Oise porte avec Sogaris le projet d'une navette ferroviaire courte distance (ferroutage short line) entre la zone portuaire et Paris la Chapelle. Cette liaison de 60km est destinée aux clients de la grande distribution. Elle permettra d'approvisionner leurs points de vente parisiens par des modes routiers doux, après transfert rail-route sur le site de la Chapelle.

Les navettes ferroviaires permettront au total de transporter jusqu'à 120 conteneurs par jour et donc retirer 120 camions des autoroutes et de réduire 1500 tonne/an de CO<sub>2</sub>.

Avec le port de Bruyères, Haropa vise à rendre le transport de marchandises plus efficace en termes de coûts et d'impacts environnementaux et propose d'autres plateformes multi modales tout le long de l'axe Seine, en contribuant au développement de la logistique urbaine.

### **ZOOM : Chapelle International**

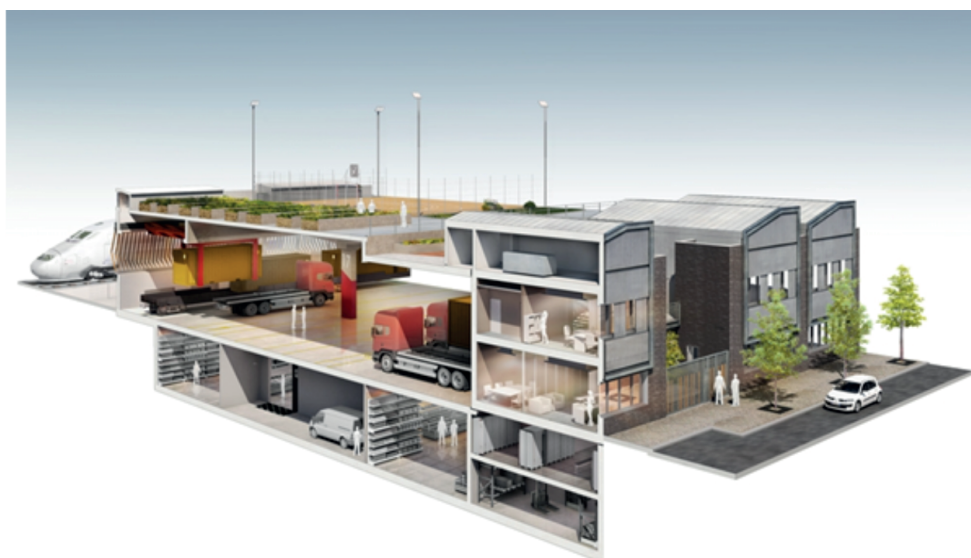
Chapelle international est un nouveau quartier mixte situé dans une ancienne friche ferroviaire et d'entrepôts de 7 ha dans le 18e arrondissement de Paris. Il est prévu d'ici 2024 d'y recevoir près de 6 000 usagers entre habitants et salariés du site. Il s'inscrit dans le cadre des Grands Projets de Renouvellement Urbain (GPRU) lancés par la mairie de Paris et menés par la filiale d'aménagement urbain de la SNCF Espaces Ferroviaires.



Source: espaces ferroviaires SNCF

Le projet est constitué d'habitations, bureaux et zones d'activités avec une particularité, l'hôtel logistique au bord des voies ferrées, servant comme point de réception des frets ferroviaires mais aussi comme un abri des nuisances des voies pour les résidents de ce nouveau quartier. Cet hôtel logistique permet de réduire le trafic de poids lourds délivrant des marchandises puisqu'il peut recevoir jusqu'à 120 conteneurs par jour.

La Chapelle international qui débute en 2018, est pionner dans la logistique urbaine de Paris intramuros avec un programme architectural mixte où 15 200 m<sup>2</sup> sont dédiés à la logistique. Ce projet vise aussi à l'écologie industrielle en proposant un data center pour les serveurs de la mairie de Paris ainsi qu'un centre de production de chaleur pour le chauffage urbain du quartier.



Source : A26 architectes



Source : A26 architectes

Source :

- 42 commu
- 2 aéropor
- 345 938 h  
(2014)
- 182 049 e  
(2014)
- 128 175 k  
(2014)
- 34 238 ha  
ha de sur  
aéroport  
- Charles
- 51% de s  
agricole.

Sources :  
INSEE, RGP 2014  
Paris Région IDF



## Roissy Pays de France

### Territoire et démographie

Roissy Pays de France est une communauté d'agglomération créée en 2016 située au nord-est de la capitale Francilienne, composé de 42 communes sur un territoire de 34 238 ha et avec plus de 350 000 habitants, faisant d'elle la 2ème agglomération française par sa population (au 1er janvier 2017)

Le territoire de la communauté d'agglomération est assez singulier de par ses formes et son organisation urbaines. Il se démarque par sa diversité, tant sur le plan démographique que de la densité urbaine : forte urbanisation au sud (notamment autour des aéroports Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Le Bourget) et vastes territoires agricoles au nord et à l'est.

Il s'agit ainsi d'une agglomération qui regroupe un nombre important d'habitants et qui profite d'une attractivité et d'un poids économique non négligeables pour la région. Grâce à sa localisation, Roissy Pays de France représente la porte d'entrée régionale idéale pour le nord européen.

Pour autant, cette communauté d'agglomération est marquée, sur le plan urbain, par l'absence d'une ville centre et, sur le plan économique et social, par une difficulté d'accès à l'emploi pour la jeunesse due aux problématiques de formation et de mobilité dans un territoire où la population jeune représente 30% .

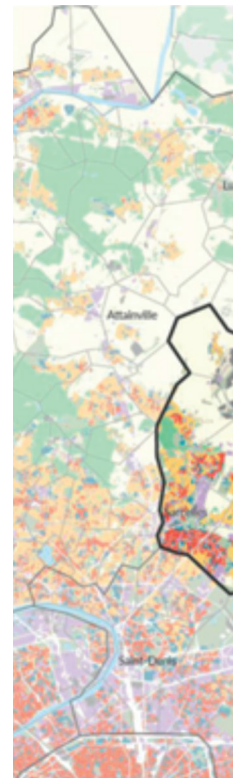
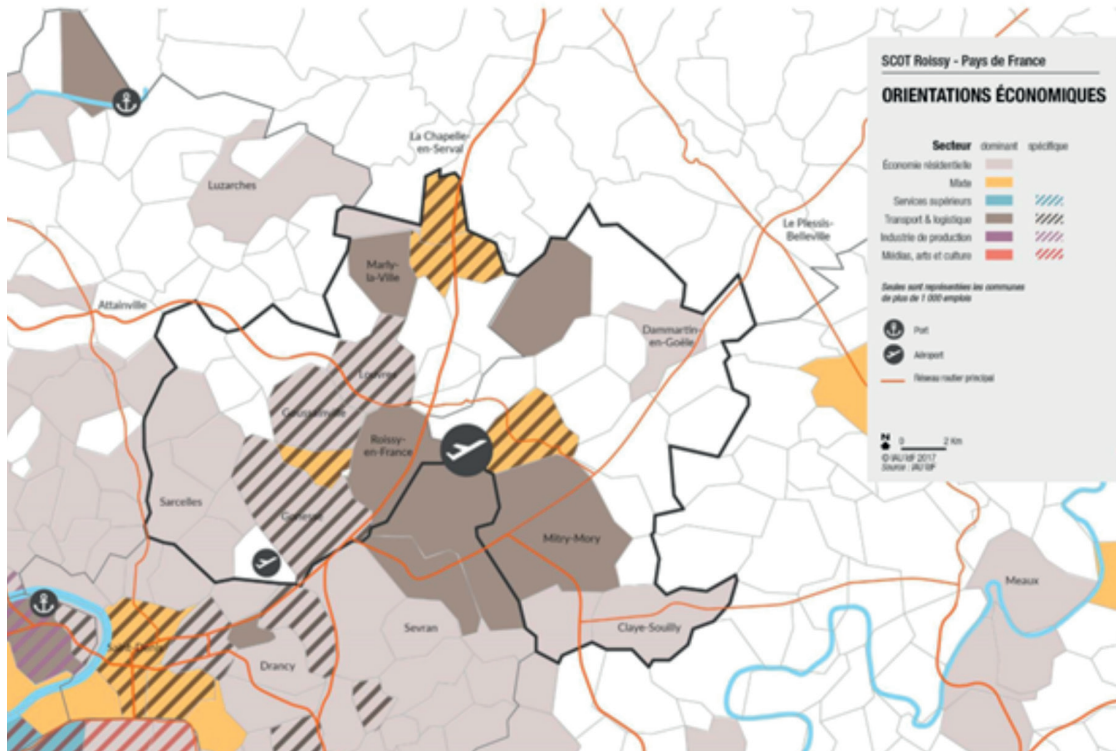
### Economie et Emploi

L'économie est animée à la fois par un réseau d'entreprises internationales et un réseau dense de PME qui représentent le 6% de l'effectif régional. L'économie présidentielle (dont les métiers liés à l'aérien) représente ainsi 65% des emplois. Il y a en moyenne 300 000 personnes actives dont 50% sont salariés et professions intermédiaires et un taux de chômage de 17%, un peu plus que la moyenne régionale (12%) avec un niveau médian de 24 k€/an. Ainsi les villes les plus peuplées sont celles qui regroupent le plus d'établissements actifs.

L'agglomération est donc caractérisée par de fortes disparités sociales qui sont dues, d'une part, au développement urbain historiquement inégal (les communes du sud plutôt poussés vers le développement industriel contre les communes du nord avec un passé ouvrier) mais aussi, d'autre part, à cause de la fragmentation du territoire liée à des problèmes de compétences et de mobilité.

Scot CARPF





Source : SCot CAF

## Activités et Occupation de Sols

Roissy Pays de France est considérée comme une de principales portes d'entrée de la région parisienne considérant son réseau de transports, notamment le réseau routier et la présence des deux plateformes aéroportuaires : Paris Charles de Gaulle et Le Bourget. En effet, l'agglomération est une "terre d'accueil" pour les zones d'activités et les entreprises avec une forte concurrence entre les communes, avec 25% des surfaces artificialisées dédiées à de telles zones.

Ainsi, il s'agit d'un territoire communautaire assez contrasté puisque 50% de sa superficie est consacrée à l'agriculture, notamment de la production céréalière, tout à la fois dédiée à l'exportation qu'à l'approvisionnement de la région.

Il représente, avec le bassin d'emploi du Grand Roissy, une emprise importante dans la filière de la logistique. Ainsi, on retrouve 24 zones sur 1020 ha, représentant 19,3 % de la surface totale des zones logistiques de la région. Le nombre d'établissements rattachés à la filière est, quant à lui, en progression de manière régulière : 1 142 établissements actifs ont été recensés en 2007 contre 1260 en 2017.

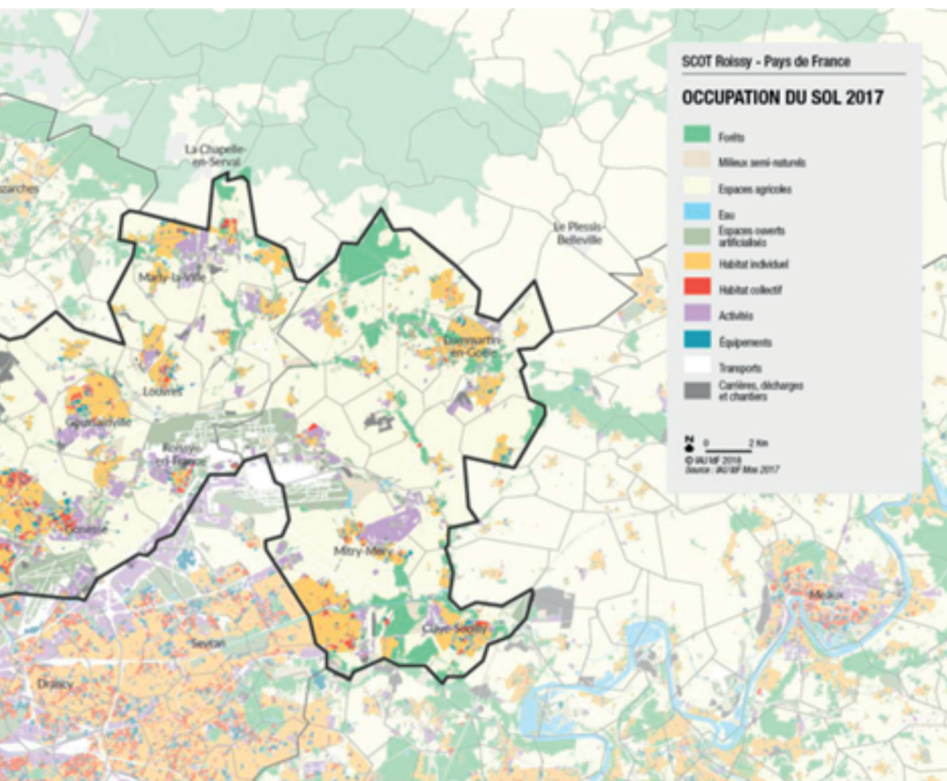
En plus de la concentration urbaine forte liée à la zone aéroportuaire de Paris CDG et Le Bourget, l'on retrouve aussi au nord la zone industrielle de Moimont à Saint-Witz (158 ha), à l'est le parc d'activités économiques de la Goële (environ 65 ha) et au sud-ouest, Garonor à Aulnay-sous-Bois. Il s'agit de zones spécialisées dans l'affrètement et l'organisation des

transports, des transports routiers de fret de proximité et périurbains. Plus loin, on note aussi le Parc Technologique de Sarcelles / Villiers-le-Bel (84 ha) vers l'Ouest de l'agglomération et La Grande Couture Est à Gonesse (76 ha).

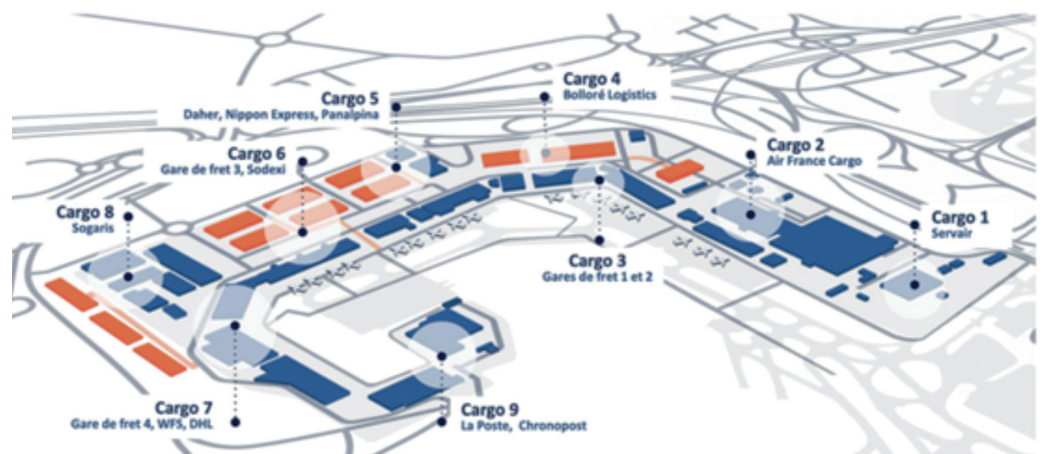
### Une plateforme aéroportuaire importante : Aéroports Roissy CDG et Le Bourget

Il va sans dire qu'un des marqueurs identitaires forts de Roissy Pays de France est indéniablement l'aéroport de Paris Roissy Charles de Gaulle (CDG), classé comme le premier aéroport européen de fret aérien et dans les 10 premiers aéroports mondiaux pour le trafic de passagers. De plus, la communauté d'agglomération abrite également l'aéroport de Paris Le Bourget, premier aéroport d'affaires d'Europe. Ces deux emprises représentent 3257 ha de la surface totale de l'agglomération. Au cœur de la zone aéroportuaire on trouve la "Cargo City", le plus grand hub d'Europe, avec une capacité annuelle du traitement de fret de 3,6 millions de tonnes.

Ces zones produisent une forte attractivité générant une offre d'emplois très importante ; en 2016 la place aéroportuaire du Grand Roissy Le Bourget a soutenu à peu près 121 580 emplois (SCoT CARPF). Ces emplois sont liés principalement aux plateformes et à la logistique (supply chain) aérienne.



RPF



Cargo city Source : ADP

## Paysage

L'identité de Roissy Pays de France se construit dans la pluralité de ses paysages ; en effet, au-delà des paysages liés à la ville-centre constituée par l'aéroport et ses périphéries d'infrastructures et de zones d'activité, le territoire comporte une multiplicité d'entités paysagères qui font sens en tant que telles, mais aussi dans leurs rapports aux autres, à travers leurs lisières : tissus urbains anciens, zones pavillonnaires typiques du 20ème siècle, mais aussi grands ensembles, paysages ruraux et naturels...

Dans le paysage naturel de l'agglomération, il y a seulement 2% des surfaces naturelles qui sont protégées ou inventoriées. En effet, les espaces naturels inscrits et emblématiques sont peu ou pas investis par la population, on pourrait noter principalement la Plaine de France et la vallée de l'Ysieux et de la Thève. De la même manière, la forte pression foncière existante dû au développement des quartiers pavillonnaires sur les terres naturelles et agricoles ouvertes du territoire perturbe la préservation de la nature et la qualité du cadre de vie dans ce territoire.

Pour autant, Roissy Pays de France est engagée dans la préservation et la valorisation de la nature et des paysages sur son territoire. À ce titre, elle travaille sur la définition d'une trame verte et bleue à l'échelle intercommunale qui soit une déclinaison fine du SCoT, et un outil à

portée opérationnelle pour l'ensemble des acteurs de l'aménagement. Cet échelon stratégique est complété par une politique foncière de longue date qui a permis l'acquisition de plusieurs espaces de nature en milieu urbain, semi-naturel ou naturel, notamment en fond de vallée.

L'Agglo participe également au renforcement de la trame verte et bleue du territoire au travers des **mesures de compensation environnementale** qui voient le jour sur son territoire. Elle a ainsi conclu avec plusieurs maîtres d'ouvrage de projets d'aménagement structurant des accords sur la gestion future de plusieurs sites de compensation qui ont un intérêt à l'échelle du territoire.

Par ailleurs, l'activité industrielle et l'activité agricole intenses impactent de manière importante la qualité de sols et la qualité de l'eau présentes dans le territoire. Sur le plan sonore, à cause des axes majeurs de déplacement, soit ferrés ou routiers, additionnés à la présence des deux aéroports, provoquent des nuisances sonores qui impactent la qualité et le confort de vie des riverains.

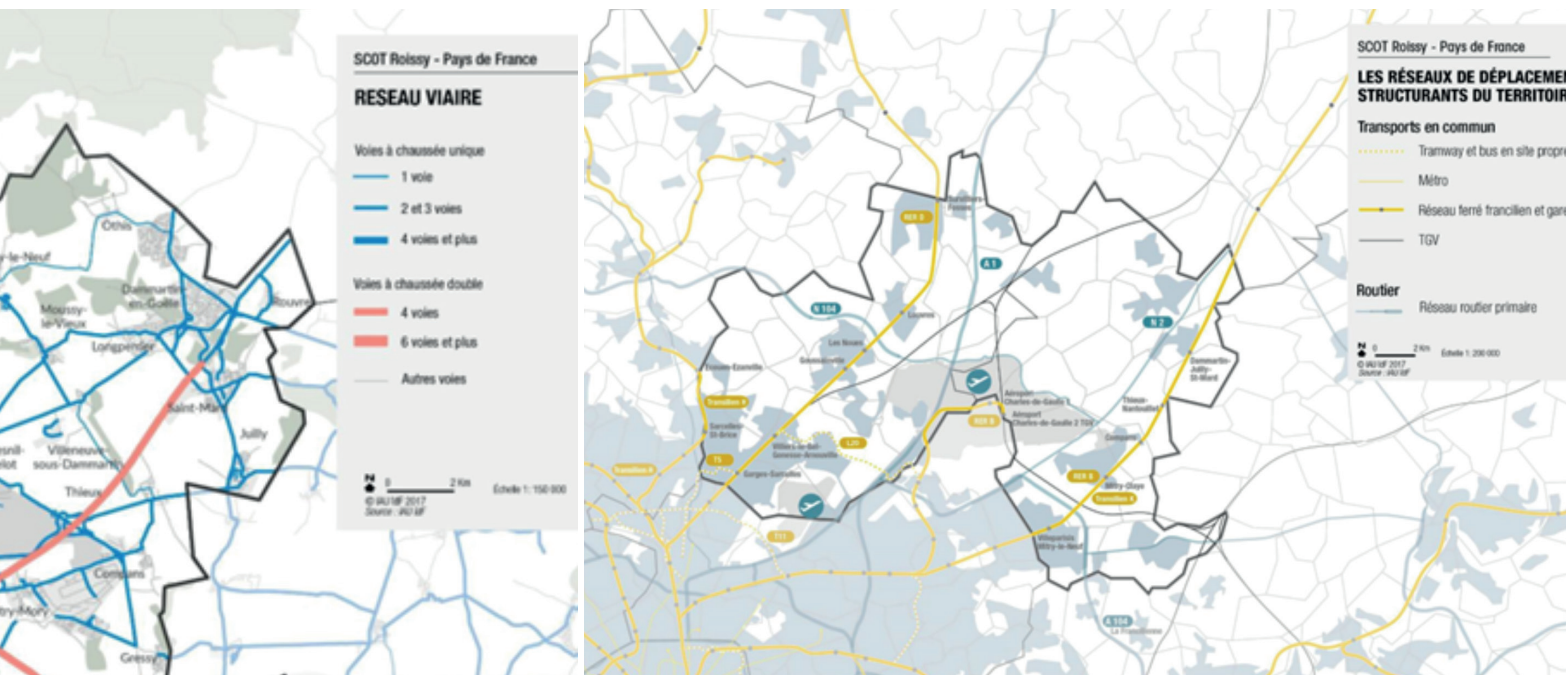


Réseau Routier Source : SCot CA

## Mobilité

L'infrastructure des transports en commun présents sur le territoire renforce son attractivité ; la présence des lignes régionales RER D, les deux branches du RER B qui connectent la capitale avec l'aéroport international et l'aéroport d'affaires, les lignes TER K et H ainsi que trois lignes du TGV. Néanmoins, la présence de cette infrastructure, juxtaposée à un réseau routier important comme l'autoroute A1 et la voie rapide francilienne, ainsi que les zones logistiques et aéroportuaires fragmentent le territoire et produisent des enclaves sur des communes mal desservies.

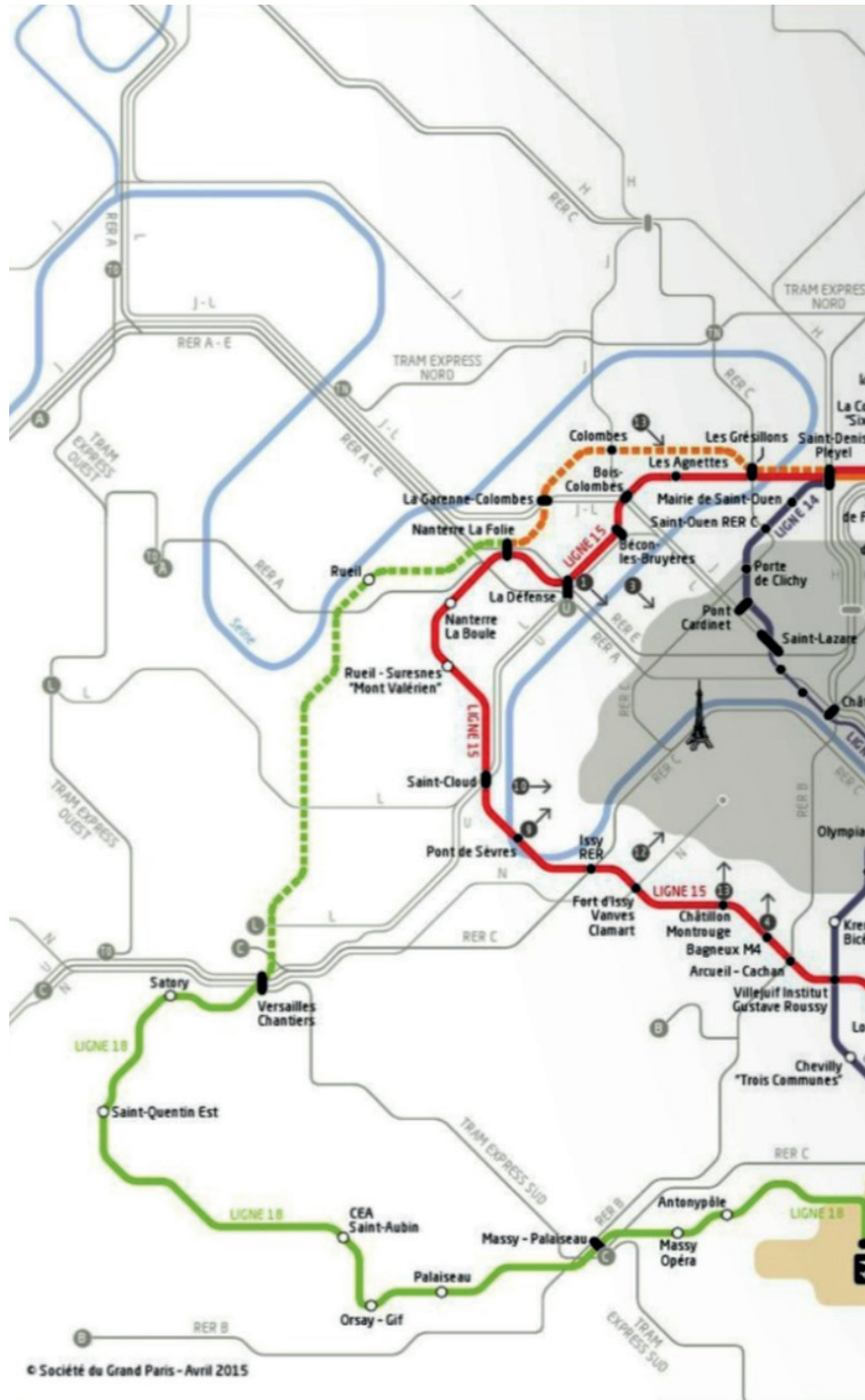
À l'échelle locale, l'agglomération fournit de nombreuses liaisons de transport en commun internes et connectés au reste de la région mais il manquerait un réseau transversal qui connectera les communes de plus petite taille entre elles. Ainsi, à l'échelle de l'agglomération, l'offre d'infrastructure et d'équipements de transport demeure inéquitable entre les communes en faisant partie.



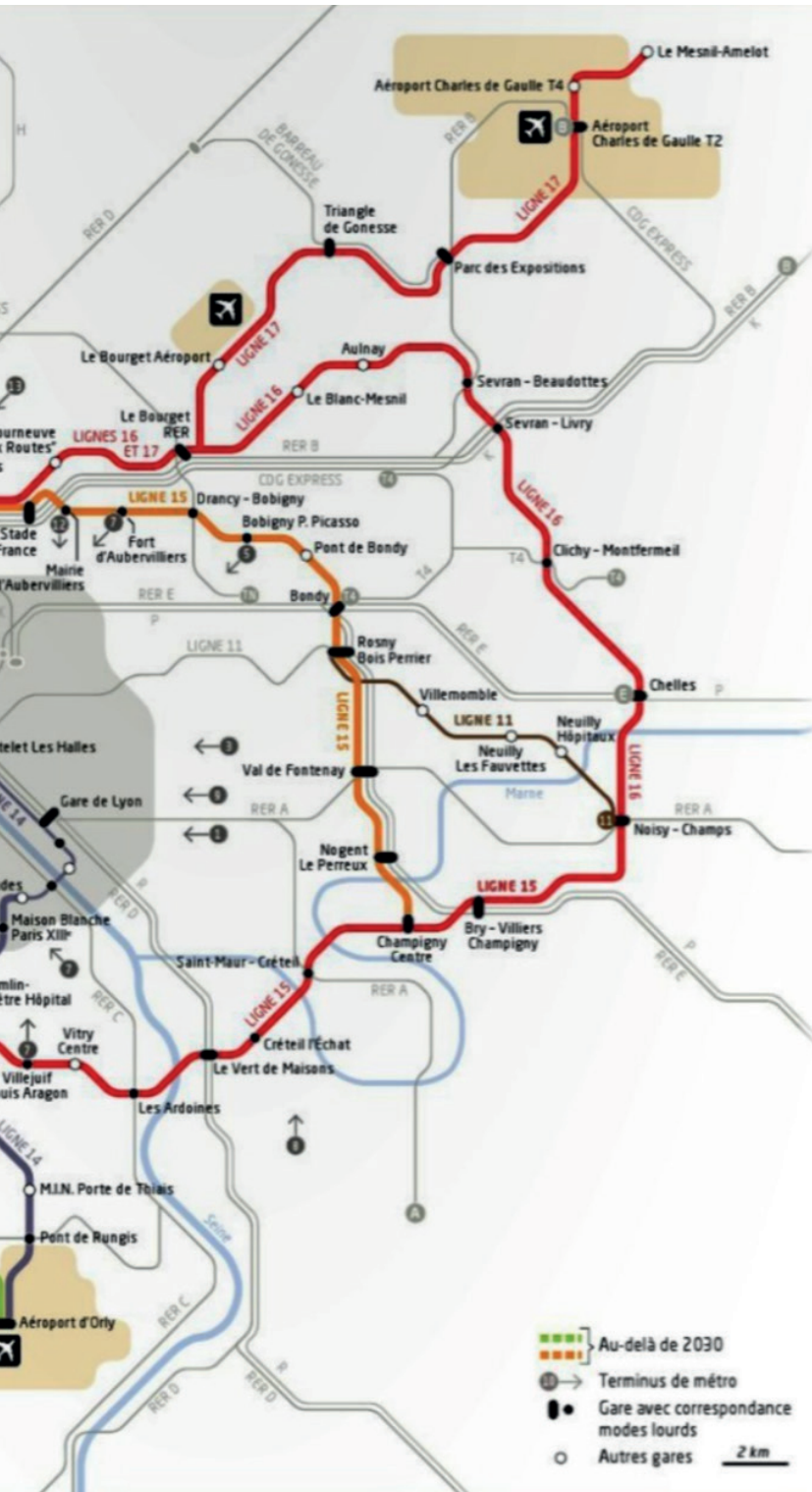
ARPF

Notons par ailleurs que Roissy Pays de France est à son tour concerné par l'arrivée du projet du Grand Paris Express. En effet, malgré de longues négociations cherchant à réduire les coûts du projet, la ligne 17 du métro de Paris a finalement été retenue en 2018, moyennant un calendrier décalé, et desservira notamment l'aéroport du Bourget, le Triangle de Gonesse, le T2 et le futur T4 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

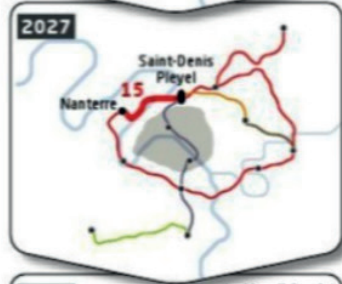
Elle sera mise en service selon trois horizons : jusqu'au Bourget Aéroport en 2024 ; jusqu'au Triangle de Gonesse en 2027 ; jusqu'au Mesnil-Amelot en 2030.



Tracé du Grand Paris Express, Société du Grand Paris – Avril 2015



### Calendrier de mises en service







---

Partie IV

# Stratégies pour les territoires de demain

Benchmark d'initiatives à différentes échelles

# Biorégions

Il est possible d'imaginer de nouveaux espaces politiques, plus ancrés et plus habités. Des territoires découpés « non par la législature mais par la nature ». C'est ce que propose la théorie biorégionaliste. Ses tenants rappellent que la question écologique est une affaire d'échelle et de sensibilité au vivant.

Une biorégion correspond à un territoire dont les limites ne sont pas définies par des frontières politiques, mais par des limites géographiques qui prennent en compte tant les communautés humaines que les écosystèmes.

Ce concept est issu d'un mouvement appelé le biorégionalisme, dont Peter Berg et Judy Goldhaft sont les fondateurs.

## Qu'est-ce que le biorégionalisme ?

Selon les écologistes fondateurs de la notion de « biorégion », le terme est utilisé pour « faire référence au contexte géographique autant qu'au contexte cognitif – à savoir aussi bien à un lieu qu'aux idées qui ont été développées à propos des manières de vivre en ce lieu » (Berg et Dasmann 1977). Néologisme utilisé pour servir une idéologie politique éco-anarchiste, le biorégionalisme est aussi un courant animaliste radicalement antispéciste défendant, face à l'exploitation capitaliste industrielle des milieux, un « holisme écologique » (une approche globale et inclusive de l'état de santé des écosystèmes) selon lequel la durabilité de tout établissement humain doit passer par une prise en compte pleinement écocentrée des

milieux. Ainsi, comme le synthétisera 25 ans plus tard le paysagiste Robert Thayer :

*Littéralement et étymologiquement parlant, une biorégion est un « lieu de vie » (life-place) – une région unique qu'il est possible de définir par des limites naturelles (plus que politiques), et qui possède un ensemble de caractéristiques géographiques, climatiques, hydrologiques et écologiques capables d'accueillir des communautés vivantes humaines et non humaines uniques. Les biorégions peuvent être définies aussi bien par la géographie des bassins versants que par les écosystèmes de faune et de flore particuliers qu'elles présentent ; elles peuvent être associées à des paysages reconnaissables (par exemple, des chaînes de montagnes particulières, des prairies ou des zones côtières) et à des cultures humaines se développant avec ces limites et potentiels naturels régionaux. Plus important, la biorégion est le lieu et l'échelle les plus logiques pour l'installation et l'enracinement durables et vivifiants d'une communauté (Thayer 2003, p. 3).*

LÀ OÙ IL Y  
DES PHOQ

LÀ OÙ PASSENT U  
GRUES CENDRÉ

LÀ OÙ POUSS  
LES PINS M

LÀ OÙ ON TR  
DES OURS

## « Ré-habitation » et « vivre in-situ »

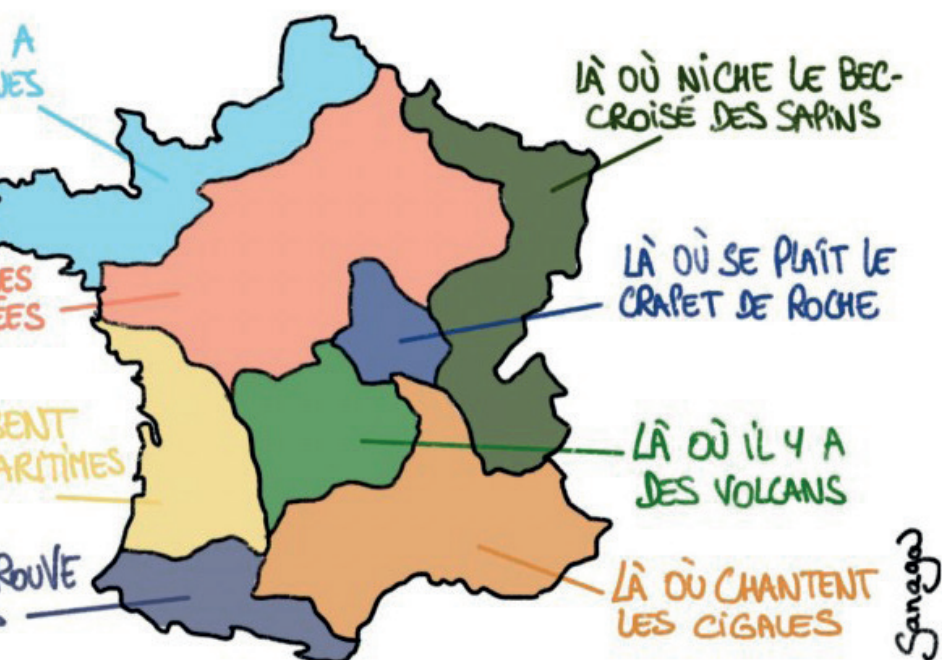
D'après les auteurs, cette notion appelle à un nouveau mode de vie en relation avec le territoire qui se base sur le long terme, la « ré-habitation » : « qui assure la pérennité du système écologique par un développement durable, en veillant à ne pas le détruire pour tout ce qui concerne les besoins de la population en matière de nourriture, d'eau, d'énergie, d'habitat et de culture. ». Ce mode de vie s'oppose à celui d'une société occidentale dont la devise est de gagner sa vie grâce à une exploitation destructrice de la terre et de la vie.

La notion de communauté est très forte dans la définition d'une biorégion. En effet, la population fait partie de la biorégion, mais comme il est mentionné dans la définition de Berg : « dans la mesure où elle vit en harmonie avec ces données

naturelles et où elle en tire sa subsistance à long terme. En d'autres termes, une population ne peut faire partie intégrante d'une biorégion que si elle en protège et en maintient les équilibres naturels. C'est ce que nous appelons la « ré-habitation » (reinhabitation), qui consiste en une relation d'interdépendance et d'échange avec l'écosystème de la biorégion ».

Cette notion appelle donc à un développement nouveau; apprendre à « vivre in-situ », à connaître les relations écologiques particulières de et entre chaque lieu, pour mettre en place un système socialement et écologiquement durable, qui passe par le développement d'une identité biorégionale. La « ré-habitation » implique donc le développement d'une identité biorégionale, qui signifie développer une identité en rapport à un territoire et une conscience relative.

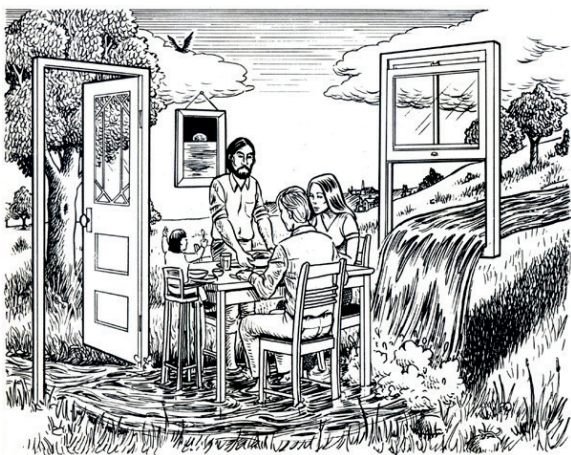
À l'intérieur des biorégions, les auteurs distinguent encore les bassins versants, qui permettent une gestion rationnelle des ressources en eau, à l'échelle d'un territoire : « *Natural watershed could receive prominent recognition as the frameworks within which communities are organized. (...) it is the basic designer of local life.* ».



- © Sanaga/Reporterre

Définir les bassins versants permet, comme l'avancent les auteurs, une meilleure gestion des ressources en eau à l'échelle régionale, nécessaire à l'agriculture et à tout développement. Les auteurs s'opposent au développement de grandes aires de production, protestant contre le développement agricole insoutenable à long terme. Selon les mots des auteurs: il est nécessaire qu'il y ait une redistribution massive des terres afin de créer des exploitations plus petites, qui se concentreraient sur la production d'essences indigènes, la protection de la terre, l'utilisation d'énergie alternative ainsi que de développer un système de marché à petite échelle.

L'idée de « biorégion », toutefois, était encore largement méconnue du public francophone jusqu'à tout récemment. Elle fut notamment publicisée par l'ouvrage *La Biorégion urbaine*, publié en 2014 au sein de la micro maison d'édition Eterotopia, qui a sensibilisé les milieux de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage français au terme.



Dessin de Jay Kinney, publié en 1981 dans *CoEvolution Quarterly*, n° 32, « Bioregions » © Jay Kinney/jaykinney.com.

## Les biorégions et le monde urbain

Peter Berg, dans sa carrière, a conçu et participé à des programmes spécifiques pour de grandes métropoles comme San Francisco ou Cleveland, et soutenu la construction d'une « cité verte » à Bahia de Caraquez, en Équateur. Dans un entretien avec Alain de Benoist et Michel Marmin, il s'explique justement sur cette problématique des villes et de leur intégration dans les biorégions:

*« — Comment le biorégionalisme peut-il être appliqué au mode de vie urbain ? — Le développement durable des villes est l'un des problèmes cruciaux de notre temps, du fait du désastre écologique qu'entraîne une croissance urbaine aux proportions alarmantes. La seule façon d'y remédier est d'adapter les villes à leur environnement biorégional. Le biorégionalisme peut alors être appliqué par le biais de politiques urbaines préservant les ressources de base comme l'alimentation, l'eau, l'énergie, etc.*

*Ce qui implique une attitude nouvelle dans le mode de vie urbain, chacun devant se sentir responsable du maintien du patrimoine écologique commun, notamment en s'impliquant personnellement dans le recyclage et dans la lutte contre le gaspillage. Autrement dit, il faut promouvoir dans les villes une mentalité de « pionnier écologique. »*

Peter Berg et Raymond Dasmann, dans l'article *Reinhabiting California*, avancent même que la division ville-campagne pourrait être résolue par une approche biorégionale.

L'approche d'Alberto Magnaghi (it), né en 1941, urbaniste et architecte territorialiste italien, considère la biorégion comme un «ensemble de systèmes territoriaux locaux fortement transformés par l'homme, caractérisés par la présence d'une pluralité de centres urbains et ruraux organisés en systèmes réticulaires et non hiérarchisés, en équilibre dynamique avec leur milieu ambiant». Selon lui, le système biorégional en aire urbaine permettrait de freiner l'artificialisation des sols et de l'urbanité des aires urbaines, tout en étant plus puissante et plus durable que le système métropolitain traditionnel. En effet, elle serait plus respectueuse des équilibres écologiques et hydro-morphologiques et plus efficace dans la mobilisation des nœuds du réseau urbain en termes de mobilité, de création de richesse et d'utilisation énergétique.

*Aujourd'hui, l'expansion sans limite de la mégapole francilienne a été rendue possible grâce à un approvisionnement continu et d'origine lointaine de toutes les sources de sustentation (alimentation, énergie, etc.) et à la tertiarisation de l'emploi qui permet une plus grande concentration des personnes pour produire de la richesse. L'Île-de-France est sortie de son bassin de subsistance et ne produit plus que 10 % de ce qu'elle consomme. En 2050, les moyens de transport et la quantité d'énergie disponibles seront radicalement différents et ces changements conduiront à une transformation profonde de l'aménagement des territoires et de la vie qui pourra s'y développer, selon le scénario Biorégion Ile-de-France 2050 développé par l'Institut Momentum avec le soutien du Forum Vies Mobiles, think tank de la SnCF.*



Sources :  
<https://reporterre.net/Les-bioregions-une-alternative-ecologique-aux-regions-administratives>

<https://metropolitiques.eu/Aux-origines-de-la-bioregion.html>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Bior%C3%A9gion>

<https://www.institutmomentum.org/bioregion-ile-de-france-2050-ile-de-france-apres-leffondrement/>

Ressources :

*Les veines de la Terre, une anthologie des bassins-versants (Wildproject), 2021, présenté par Marin Schaffner, Mathias Rollot et François Guerroué.*

*Qu'est-ce qu'une biorégion ? Un entretien entre Mathias Rollot et Marin Schaffner (Wildproject, 2021).*

*Le sens des lieux. Éthique, esthétique et bassins-versants, Gary Snyder (Wildproject, 2018).*

*L'art d'habiter la terre — La vision biorégionale, Kirkpatrick Sale (1985, rééd 2020, Wildproject).*

# The Shift Project

Comment la France peut réduire ses émissions de Gaz à effet de serre de 5% par an et montrer le chemin pour faire face à l'urgence climatique et énergétique ?

Voilà le défi que s'est ancée The Shift Project.

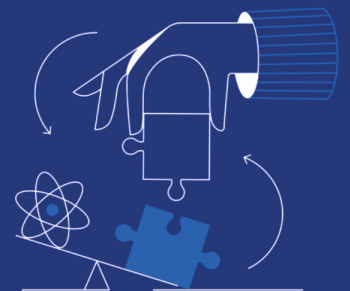
The Shift Project (abrégié «TSP» ou «le Shift») est une association française créée en 2010 et un laboratoire d'idées qui s'est donné pour objectif l'atténuation du changement climatique et la réduction de la dépendance de l'économie aux énergies fossiles, particulièrement au pétrole.

Le nom de l'association peut être traduit en français par «le projet de changement» (ou «le projet de mutation»), la devise étant Redesigning the Economy to Achieve Carbon Transition («Redéfinir l'économie pour réaliser la transition carbone»).



## Présentation, objectifs et fonctionnement

The Shift Project est une association loi de 1901 TSP 1 reconnue d'intérêt général, créée en janvier 2010 à Paris, à l'initiative d'un groupe d'experts, dont Jean-Marc Jancovici, Geneviève Féron-Creuzet et Michel Lepetit. L'objectif de l'association est de répondre à la double contrainte du carbone : changement climatique et raréfaction des ressources énergétiques fossiles. Pour cela, le «Shift» se propose de jouer un rôle de laboratoire d'idées en interface avec les acteurs économiques, politiques, académiques et associatifs. À la création de l'association, le premier directeur est Cédric Ringenbach. Il quitte son poste en 2016 pour créer, trois ans plus tard, l'association La fresque du climat et est remplacé par Matthieu Auzanneau.



### UNE VISION SYSTÉMIQUE

Une approche systémique et cohérente du point de vue des flux physiques et des flux économiques. Des mesures pragmatiques et réalistes, qui ne reposent pas sur des technologies miracles.

## Objectifs

The Shift Project s'intéresse à la dépendance de l'économie au pétrole sous trois angles<sup>4</sup> : la possibilité du retour de la croissance, les problèmes liés à la disponibilité du pétrole en quantités limitées et le changement climatique, qui rend nécessaire « un rythme de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'environ 5 % par an en moyenne dès aujourd'hui ». Pour l'organisme, même si certains usages sont possibles, l'utilité du PIB est finalement limitée, notamment parce qu'il ne prend pas en compte les ressources naturelles (et ne permet pas de rendre compte de leur caractère fini) et la génération d'externalités (comme les émissions de gaz à effet de serre).

## Financement

The Shift Project est financé par un système de mécénat provenant des entreprises membres. Les membres en sont de grandes entreprises, comme Spie, la SNCF, EDF, Bouygues, Vicat, Saint-Gobain, Rockwool, Vinci ou Kingspan. L'organisme compte aussi des mécènes comme Thalys, Keolis, Asfa, l'Ademe ou Enedis. Son budget opérationnel pour 2017 se monte à près de 600 000 euros. Ce budget est en croissance et atteint en 2019 environ 1 100 000 euros. En 2020, il lève plus de 500 000 euros pour publier un Plan de transformation de l'économie française (PTEF), grâce à un financement participatif, et reçoit le soutien de plusieurs PME

## DES PROPOSITIONS PRAGMATIQUES ET OPÉRABLES DES MAINTENANT.



### L'EMPLOI AU CŒUR DU DISPOSITIF

Parce que l'emploi de tous les secteurs sera impacté par la transformation bas carbone. La France doit donc anticiper pour faire de l'emploi le moteur de cette transformation !



### PENSÉ PAR DES ACTEURS DU MONDE ÉCONOMIQUE

Depuis deux ans, ce sont plus d'une centaine de personnes qui se sont mises au travail, essentiellement des spécialistes des secteurs.

lois de la  
ques et  
acles.

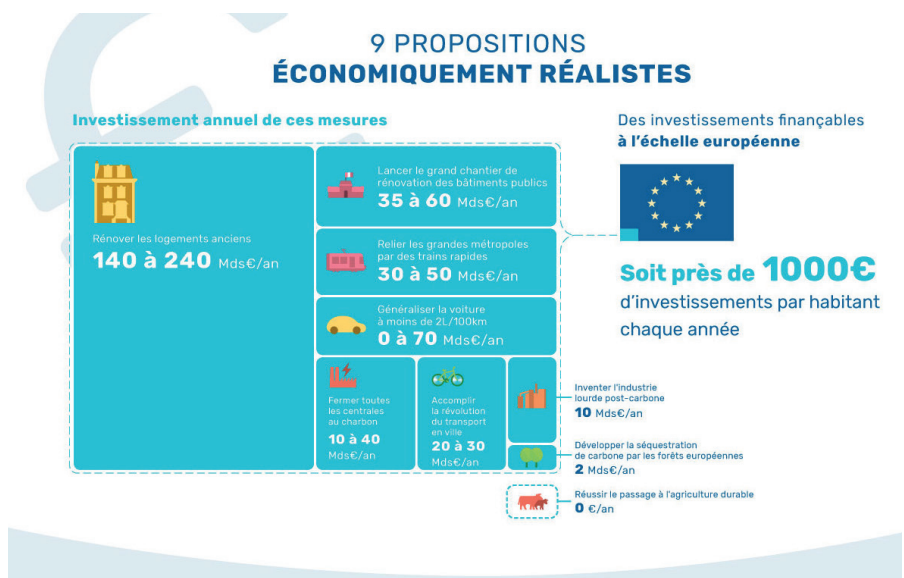
## Neuf propositions

The Shift Project a publié « 9 propositions pour changer d'ère », qui concernent autant de chantiers qu'il faut selon lui impérativement conduire pour être à la hauteur de l'Accord de Paris. L'AFP précise que ces propositions sont mises sur la table « en parallèle du Manifeste » et sont « non endossées par les signataires ». Le quotidien économique Les Échos met en avant le « plan pour une Europe “zéro carbone” »<sup>5</sup>

Ces propositions concernent sept secteurs : l'électricité ; le transport ; le bâtiment ; l'industrie ; l'alimentation, l'agriculture et la forêt. Leur détail est publié en mai 2017 sous le titre Décarbonons !

## Critiques

Le philosophe Luc Ferry distingue quatre types d'écologisme, représentés par les adeptes de la collapsologie, les partisans de la décroissance, les « réformistes [...] favorables à l'économie de marché et à la croissance » et les « écomodernistes ». La préférence du philosophe va à ces derniers. Il classe The Shift Project parmi les adeptes de la décroissance, en reconnaissant toutefois que leur absence d'animosité voire leur compréhension vis-à-vis de l'énergie nucléaire leur confère un certain caractère réformiste.



Sources :

<https://ilnousfautunplan.fr/>

<https://theshiftproject.org/>

[https://fr.wikipedia.org/wiki/The\\_Shift\\_Project](https://fr.wikipedia.org/wiki/The_Shift_Project)

<https://www.reboot2021.org/partenaires/the-shift-project>

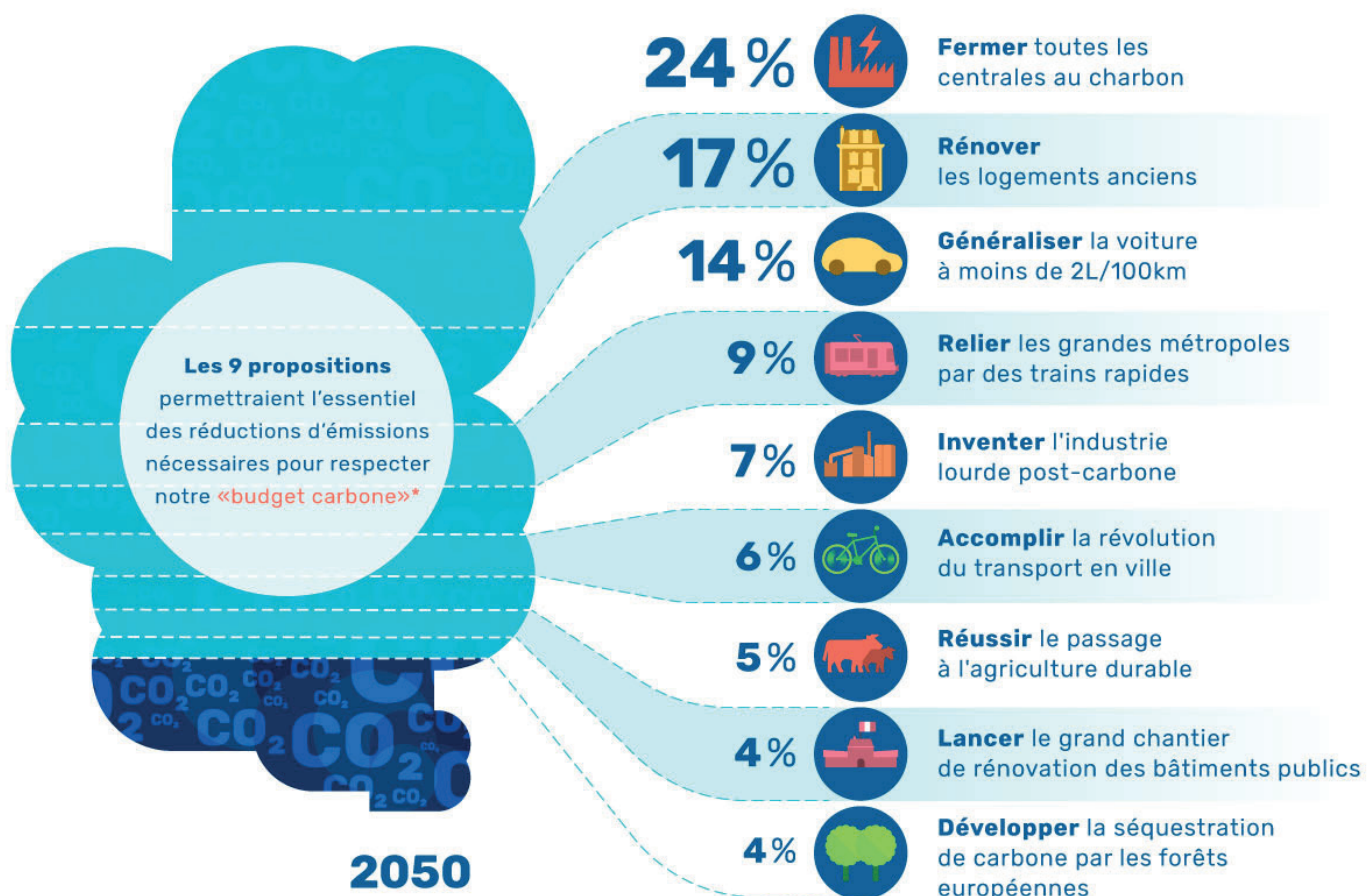


# ET SI ON DÉCARBONAIT VRAIMENT L'EUROPE ?

DECARBONIZEUROPE.ORG

## DÉCOUVREZ NOS 9 PROPOSITIONS POUR DÉCARBONER L'EUROPE

L'accord de la COP 21 sur le climat engage l'Europe à réduire autant que possible ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050



\* Chaque pourcentage est une estimation de la part du potentiel de réduction d'émission de chaque mesure afin de respecter notre "budget carbone".

Ce "budget carbone" désigne le plafond d'émissions de gaz à effet de serre visé en 2050, correspondant à une division par quatre des émissions de 1990 des pays européens.

Le potentiel de réduction d'émission de chaque proposition est indiqué toutes choses égales par ailleurs.

# PAT Cergy

Le Projet Alimentaire Territorial (PAT) Cergy-Pontoise - Vexin français a pour objectif d'engager les territoires Cergypontain et du Vexin dans une transition agricole et alimentaire. Il vise à rapprocher producteurs, transformateurs, distributeurs et consommateurs pour développer les circuits courts de proximité et la qualité de l'alimentation, tout en répondant aux enjeux environnementaux et socio-économiques locaux.

Ce projet est porté conjointement par :

- la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise qui souhaite rapprocher les consommateurs (grand public et restauration collective notamment) des producteurs de proximité, en particulier ceux de Cergy-Pontoise et du Vexin
- le Parc naturel régional du Vexin français, territoire agricole aux portes de Cergy-Pontoise, qui apporte son appui aux agriculteurs dans la diversification des exploitations et la valorisation des produits locaux ».

La construction et la mise en œuvre de ce projet implique l'ensemble des acteurs et porteurs d'initiatives : habitants, élus et citoyens, professionnels et techniciens, institutionnels et associatifs, enseignants et chercheurs. Au côté des parties-prenantes du projet, tous les habitants également consommateurs, pourront s'impliquer dans le projet.

Du diagnostic agricole et alimentaire à un plan d'actions opérationnel

Le PAT s'appuie sur un diagnostic agricole et alimentaire du territoire réalisé fin 2020 et partagé avec le grand public lors d'un Forum en ligne organisé fin janvier 2021.

Ce travail s'est poursuivi au cours du premier semestre 2021 par des ateliers de co-construction du programme d'actions avec les parties-prenantes autour des 5 ambitions thématiques suivantes :

*AMBITION n°1 : Une agriculture dans son territoire*

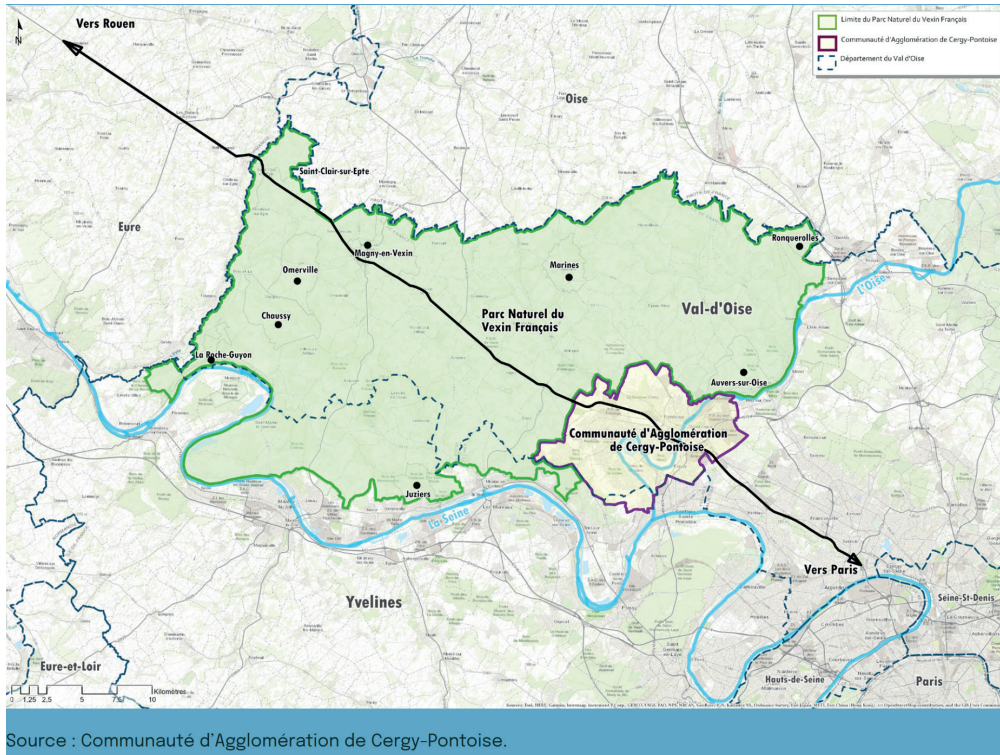
*AMBITION n°2 : Vers la transition des systèmes agricoles pour préserver la qualité des ressources (eau, sols, air, biodiversité) et de la santé*

*AMBITION n°3 : Soutien à la création de filières locales*

*AMBITION n°4 : Développement d'une restauration collective locale et de l'accessibilité à tous à une alimentation saine et de qualité*

*AMBITION n°5 : Former et créer des emplois pour les métiers de l'agriculture et de l'alimentation*





Source : Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

soutenir les diversifications et développer les circuits courts et de proximité»).

Pourquoi un Projet Alimentaire Territorial ?

Le Projet alimentaire territorial s'inscrit dans le cadre de leurs Plans Climat respectifs :

- pour la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, l'action 7.13 du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) «Consommation et production durable» avec pour objectif de réduire de 10 % ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2022 ;
- pour le Parc Naturel Régional, les actions 32 à 40 du PCET (Plan Climat Energie Territorial) visant à «Contribuer à une agriculture de solutions face au changement climatique,

Compte tenu des enjeux en termes de réseaux de transformation et de distribution, le périmètre visé par ce PAT va au-delà des territoires administratifs de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et du PNR du Vexin français, dans un rayon estimé à une centaine de kilomètres (Eure, Oise, vallée de Seine, région parisienne). Ainsi, il devra interagir avec les projets en cours ou à venir développés dans ces secteurs proches.

Ce projet, labellisé Projet Alimentaire Territorial de niveau 1 par le Ministère de l'agriculture et de l'alimentation en mars 2021, bénéficie également de soutiens financiers du Plan national pour l'alimentation 2019-2020 et du plan France relance sur la période 2022-2024.



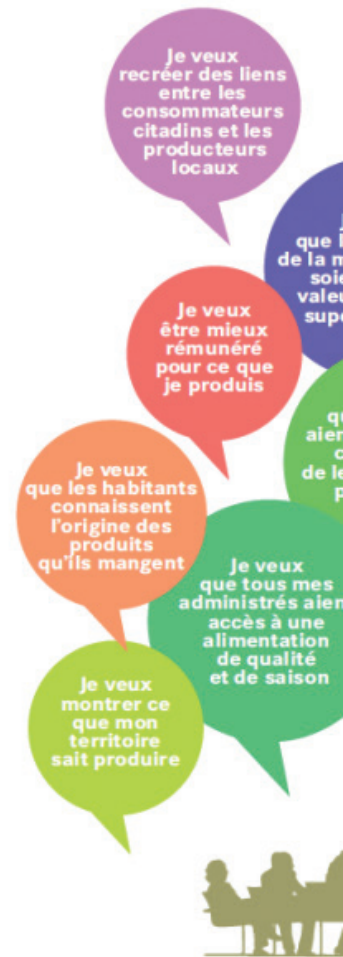
## DEUX TERRITOIRES COMPLÉMENTAIRES AU SERVICE D'UNE ALIMENTATION DURABLE

### LE PARC NATUREL RÉGIONAL DU VEXIN FRANÇAIS

- Des patrimoines naturels, culturels et paysagers remarquables à préserver
- Un territoire rural peu dense (139 habitants/km<sup>2</sup>) à vocation familiale et résidentielle.
- Une attractivité économique limitée du fait du faible taux d'emplois
- Un lieu d'accueil, d'activités touristiques et de loisirs
- 43 400 hectares de Surface Agricole pour 364 exploitations.
- Un bassin important de production agricole, principalement en grandes cultures et où l'élevage se maintient
- Un territoire « voiture-dépendant » où les transports collectifs sont peu développés : par rapport à la moyenne francilienne.

### L'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE

- Une agglomération urbaine dense (2 434 habitants/km<sup>2</sup>) qui rassemble les deux tiers des habitants du territoire du PAT (311 000 habitants au total)
- Un pôle économique majeur d'Ile-de-France qui rassemble 80% des emplois du périmètre du PAT, et le 2<sup>ème</sup> campus étudiant d'Ile de France (hors Paris)
- Un bassin important de consommation où se concentrent les lieux de distribution de produits alimentaires (27 grandes surfaces, 75 épiceries)
- 2 014 hectares de Surface Agricole, soit un quart du territoire
- 25 sièges d'exploitations agricoles, majoritairement tournées vers le maraîchage
- Des transports en commun développés.



Le Parc naturel régional du Vexin français



L'agglomération de Cergy-Pontoise



## DES DÉFIS PARTAGÉS, DES SOLUTIONS À APPROFONDIR

L'Agglomération et le PNR sont aujourd'hui confrontés à des problématiques partagées, ayant un impact sur l'ensemble du secteur de l'alimentation, comme par exemple : difficultés d'accès au foncier agricole, urbanisation des terres agricoles, départ à la retraite de nombreux agriculteurs, précarité alimentaire des publics fragiles ou encore offre limitée en produits alimentaires locaux pour les consommateurs.

Aujourd'hui, la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et le Parc naturel régional du Vexin français mènent déjà des actions :

- Préservation du foncier agricole et d'une activité agricole diversifiée
- Soutien aux filières agricoles de proximité et valorisation des producteurs locaux
- Accompagnement à la transition agro-écologique
- Mise en œuvre de Plans Climat Territoriaux

**Le Projet Alimentaire Territorial vise à renforcer les liens existants entre les acteurs de l'agriculture et de l'alimentation du territoire, et à rechercher de nouvelles solutions pour répondre conjointement aux problématiques identifiées.**

Sources :

<https://www.cergypontoise.fr/projet-alimentaire#>

<http://www.pnr-vexin-francais.fr/fr/developpement-local/agriculture/projet-alimentaire-territorial/>

## DES DÉFIS PARTAGÉS, DES SOLUTIONS À APPROFONDIR

Le territoire du PAT a par ailleurs la chance d'accueillir un tissu associatif dense et impliqué sur les sujets en lien avec l'agriculture et l'alimentation.

Quelques initiatives peuvent être citées pour illustration :

- La Coopérative de consommateurs LA COOPOISE : des consommateurs se regroupent pour s'approvisionner en circuit court. Basée à Courdimanche, elle rassemble 80 adhérents qui assurent le fonctionnement de l'épicerie. L'approvisionnement a lieu auprès de 30 producteurs, locaux dans la mesure du possible.
- L'association TERRE DE LIENS ILEDE-FRANCE : Mouvement national citoyen pour la préservation des terres agricoles, Terre de Liens dispose d'un groupe local CergyVexin. Celui-ci a permis de préserver l'unité de production d'un maraîcher bio installé depuis plus de 10 ans sur la Plaine maraîchère de Cergy grâce à l'acquisition d'une petite parcelle par le biais d'une souscription publique et solidaire.
- Le COMITÉ DES FÊTES D'OMERVILLE et un collectif d'habitants dynamiques et motivés se sont mobilisés pour développer le marché du terroir de leur village, tous les premiers dimanches du mois, passant de quatre à une trentaine de stands de producteurs et artisans locaux. Ce marché est devenu un lieu de rencontres, de partage et de convivialité, propice au lien social dans le Vexin. Un marché engagé dans un territoire préservé et dynamique.

# Agoralim

Porté par la SEMMARIS, autorité organisatrice du Marché International de Rungis, Agoralim répond à un triple enjeu :

- L'accompagnement des nouvelles attentes des consommateurs pour une meilleure alimentation et de la mutation de l'agriculture locale,
- Sécuriser l'approvisionnement alimentaire de l'Île-de-France face à une demande de produits frais de qualité en hausse,
- Répondre au défi environnemental lié à la logistique par une meilleure répartition des flux de distribution entre le nord et le sud de l'Île-de-France.

Développer une nouvelle place pour l'alimentation durable

Agoralim a pour ambition d'installer dans le nord de l'Île-de-France un dispositif durable de valorisation des produits alimentaires frais à tous les échelons : production, transformation et distribution. Ce projet offrira de fortes perspectives de développement, économique comme social, au niveau local. Il est ainsi envisagé un projet multi-sites comprenant un site agricole ainsi qu'une ou plusieurs plateformes de transformation-distribution.

Miser sur le nord de l'Île-de-France

Agoralim est un projet complémentaire au Marché de Rungis, tant géographiquement - parce qu'il permettra une meilleure répartition des flux - que fonctionnellement - grâce au développement de nouvelles activités, notamment agricoles. Il s'agit aussi de capitaliser sur le potentiel agricole historique du nord francilien tout en anticipant la hausse à venir de la demande de produits frais dans cette zone qui connaît un fort dynamisme démographique.

Les attentes des consommateurs pour une meilleure alimentation

Les attentes des consommateurs évoluent : ils plébiscitent de plus en plus l'authenticité des produits et leur ancrage local, la simplicité des modes de transformation, la qualité et la traçabilité des aliments... Des évolutions qui devraient avoir à l'avenir un fort impact sur la filière agricole locale et qu'Agoralim entend accompagner notamment par la mutation de l'agriculture locale avec le développement de l'agroécologie et des circuits-courts et la valorisation de l'ensemble de la chaîne agricole, de la production à la distribution en passant par la transformation.

La sécurité de l'approvisionnement alimentaire de l'Île-de-France face à une demande de hausse

La forte croissance démographique francilienne d'ici 2035 va s'accompagner d'une hausse de la demande de produits alimentaires frais. Et y faire face nécessitera de disposer de capacités de distribution supplémentaires et complémentaires à celles du Marché de Rungis, afin d'assurer de manière efficace et durable l'approvisionnement alimentaire de l'ensemble de la région.



© DR

## LE DÉFI ENVIRONNEMENTAL LIÉ À LA LOGISTIQUE

A l'échelle francilienne, la congestion, voire la saturation des axes routiers engendre un allongement des temps de transport et donc une hausse de l'empreinte carbone des flux d'approvisionnement. Agoralim contribuera au désengorgement du trafic en rapprochant certains flux de leurs lieux de destination. Avec un nouveau site au nord de l'Île-de-France, les flux de transports des marchandises devraient diminuer d'au moins 10%. C'est donc l'empreinte environnementale de chaque produit qui sera améliorée.

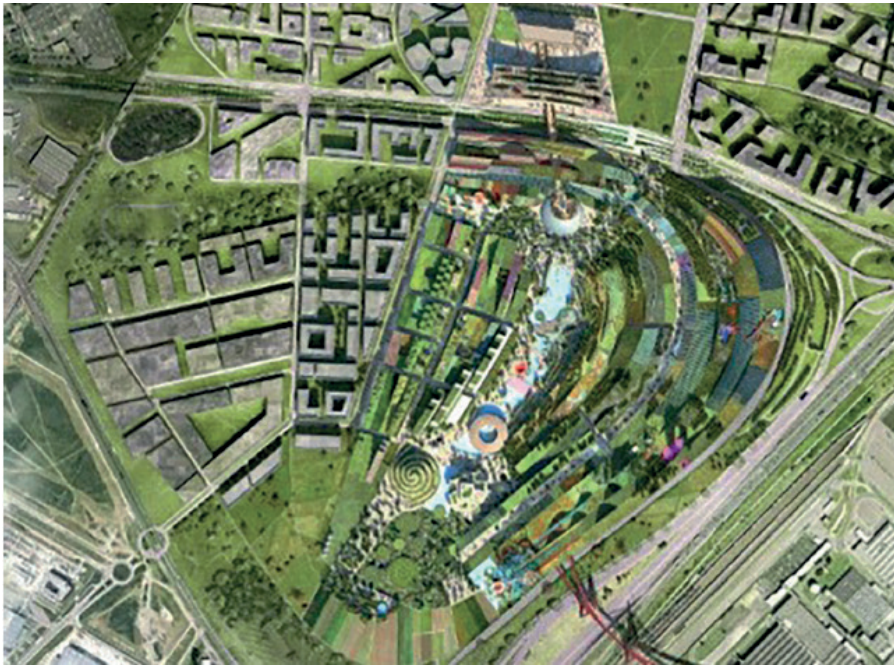
## CRÉER UNE OU PLUSIEURS PLATEFORMES DE TRANSFORMATION-DISTRIBUTION ALIMENTAIRE DE PROXIMITÉ

Ce volet sera implanté sur un ou plusieurs sites – restant à identifier (cf. thématique 5 de l'appel à idées) – dans un rayon de 10 km autour du Triangle de Gonesse.

En effet, le projet Agoralim doit permettre de couvrir tous les échelons de la chaîne alimentaire, de la production agricole à la distribution, et notamment intégrer de nouvelles activités en aval de la production : préparation, fraîche découpe, transformation des produits frais ... Les plateformes de transformation-distribution seront réservées aux professionnels mais ne seront pas un marché physique (à l'exception d'un Carreau des producteurs), contrairement au Marché de Rungis. Elles seront destinées prioritairement à l'approvisionnement des populations du nord francilien, dans une logique de proximité (valorisation des produits locaux, diminution des coûts de transport...). En cela, elles constitueront un outil complémentaire au MIN de Rungis.

## CRÉER DES EMPLOIS ET DES FILIÈRES DE FORMATION AU BÉNÉFICE DU TERRITOIRE

Compte-tenu de l'envergure du projet, Agoralim devrait générer la création de 3 000 à 5 000 emplois directs à terme dans les métiers de l'alimentaire, de l'agriculture, de bouche, et de la logistique. Et pour que ces emplois bénéficient avant tout et surtout aux populations locales, le projet Agoralim intégrera des dispositifs de formation ou de reconversion professionnelle, des partenariats avec des acteurs institutionnels spécialisés, des solutions d'hébergement pour les étudiants ou jeunes travailleurs, ... en complémentarité avec les dispositifs existants sur le territoire.



**PROMOUVOIR LA PÉDAGOGIE AUTOUR DES BIENFAITS D'UNE MEILLEURE ALIMENTATION**  
 Agoralim envisage la mise en place d'actions tournées vers le grand public, en particulier les populations jeunes du territoire, afin de contribuer à mieux informer et sensibiliser sur les bienfaits du « bien manger » et des liens entre alimentation, santé et environnement.

**INTÉGRER UNE DYNAMIQUE D'INNOVATION À TOUS LES NIVEAUX**  
 L'ambition est de faire d'Agoralim un pôle d'excellence alimentaire à tous les niveaux : agriculture, alimentaire, logistique... Le projet prévoit également d'intégrer une dimension prospective afin d'anticiper les tendances qui transforment la chaîne alimentaire et d'y répondre par de nouveaux services et modèles économiques.

Agoralim est un projet totalement inédit qui doit permettre d'inventer d'un nouveau modèle pour une alimentation durable en Ile-de-France.

**ÊTRE EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL ET VISER LA NEUTRALITÉ CARBONE**

Si le développement d'une production agricole locale, respectueuse de l'environnement prenant en compte les enjeux carbone font intrinsèquement partie du projet Agoralim, la SEMMARIS souhaite aller plus loin. Agoralim sera conçu dans une logique d'écologie industrielle territoriale, afin d'optimiser et préserver les ressources en eau et en énergie, limiter et valoriser les déchets et co-produits générés par ses activités. Cette démarche d'économie circulaire sera mise en place à l'échelle des différents sites Agoralim mais également du territoire d'implantation du projet, pour répondre à ses besoins et contribuer à une baisse globale de la consommation en ressources. Elle sera complétée par une démarche d'éco-conception des bâtiments, notamment sur les modes de production d'énergie et à la mobilité autour du site, afin de limiter l'impact du projet sur son écosystème.





## CO-CONSTRUIRE LE PROJET AVEC LE TERRITOIRE ET LES ACTEURS DU TERRAIN

Développer un écosystème autour d'Agoralim et concevoir un projet qui soit véritablement utile aux habitants, entreprises et associations du territoire, sont deux éléments structurants du projet.

Et parce que les acteurs du terrain disposent d'une connaissance fine des enjeux, besoins et attentes locaux sur chacune des thématiques du projet, la SEMMARIS leur propose de s'associer au développement d'une dynamique économique, agricole et sociale durable dans le nord de l'Île-de-France.

C'est l'objet de l'appel à idées lancé par la SEMMARIS.

La mission de préfiguration du projet Agoralim a été créée. Sa direction a été confiée à Benoît JUSTER, directeur exécutif des Opérations du Marché international de Rungis qui en supervisera le développement.



## DÉVELOPPER LA COMPLÉMENTARITÉ AVEC LE MARCHÉ DE RUNGIS, SITUÉ AU SUD

Le projet Agoralim est par nature complémentaire au Marché de Rungis, tant géographiquement – en permettant donc une meilleure répartition des flux d'approvisionnement au niveau régional – que fonctionnellement – grâce au développement de nouvelles activités, notamment agricoles, qui constituent un élément fort du projet.

## CAPITALISER SUR LE POTENTIEL AGRICOLE DU NORD FRANCILIEN

Le nord de l'Île-de-France a une vocation agricole historique. Capitaliser sur le potentiel agricole de cette zone sera un atout indispensable pour la SEMMARIS pour développer les circuits courts en réponse à la demande des consommateurs et, plus globalement, participer au futur agricole de la région en accompagnant la mutation de la filière et des besoins.

## ANTICIPER LA DEMANDE CROISSANTE DE PRODUITS FRAIS

Le nord de l'Île-de-France affiche aujourd'hui un dynamisme plus fort que le reste de la région (augmentation démographique, concentration de la demande de produits frais) qui se traduira par conséquent par une hausse des flux d'approvisionnements dans les prochaines années. Installer le projet Agoralim au nord, c'est anticiper les besoins alimentaires de demain.

Sources :

<https://www.rungisinternational.com/>

<https://www.agoralim.fr/>

# Cycle Terre

Le secteur de la construction en milieu urbain génère de forts impacts environnementaux, que ce soit par l'extraction de la matière, sa transformation en matériaux de construction, son transport et sa mise en œuvre. Les villes sont actuellement dépendantes de ces matières au bilan carbone trop important.

Comment construire et rénover dans ce contexte de raréfaction des ressources (fossiles, sable) en empruntant la voie de l'économie circulaire ? Comment gérer nos terres excavées, résultat de la construction de tunnels et des chantiers de terrassement sans les rejeter à la périphérie ?

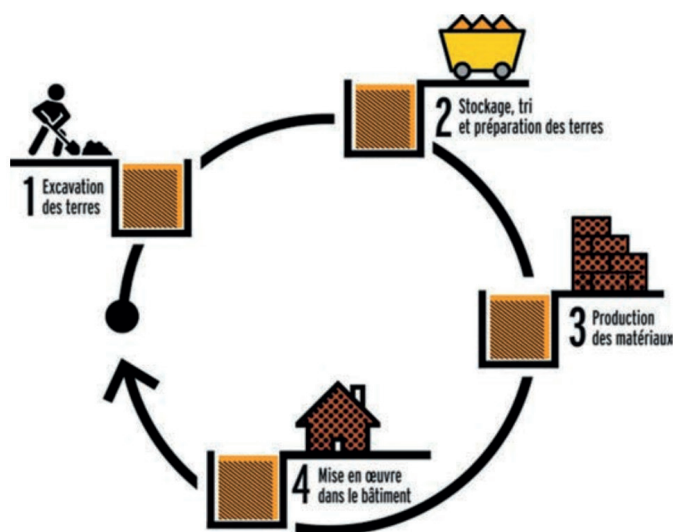
→ En réponse à ces défis urbains, le projet Cycle Terre se positionne en alternative et propose une nouvelle fabrique dans la ville. Projet d'économie circulaire ayant pour objectif de produire des matériaux de construction en terre crue à partir des terres excavées, le démonstrateur Cycle Terre cherche à repenser la gestion des déblais et les manières de construire.

Le projet entend développer un nouveau cycle de la terre excavée en construisant une chaîne de valeur avec trois fonctionnalités : récupérer, trier, valoriser.

## Le secteur de la construction à réformer

Le secteur de la construction est le premier consommateur d'énergie au monde. En France, il représente 44% de l'énergie consommée, loin devant le secteur des transports (31.3%), de l'industrie (21%) et de l'agriculture (3%). D'après l'ADEME, chaque année, le secteur du bâtiment émet plus de 123 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, ce qui en fait l'un des domaines clés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la transition énergétique.

Pour opérer cette transition, il est nécessaire de travailler sur la complémentarité des matériaux traditionnels et des matériaux biosourcés et géosourcés.



## Un cadre réglementaire durcissant les exigences en matière de performance énergétique

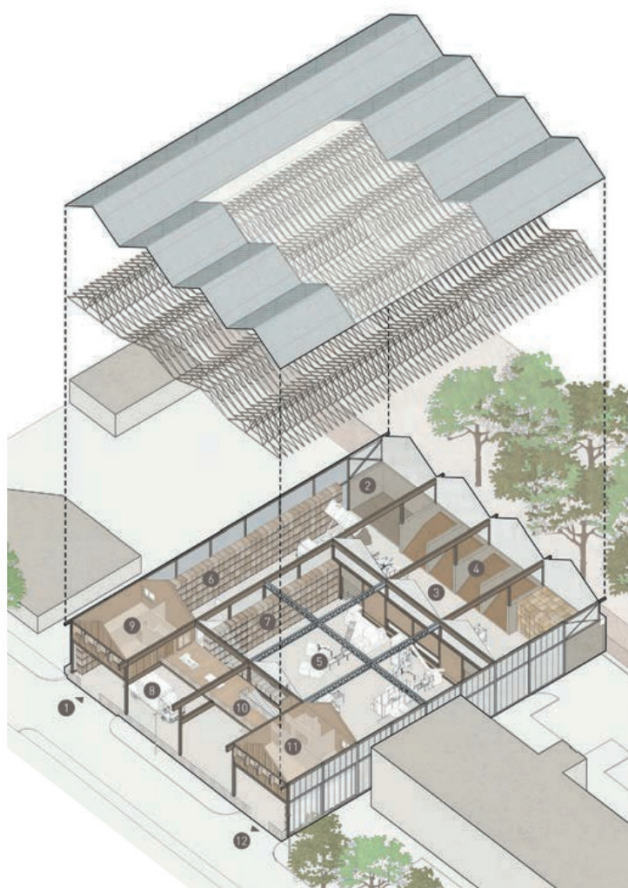
Pour rendre les bâtiments plus durables, respectueux de l'environnement et économes en énergie, des normes de plus en plus strictes en termes de construction et de consommation d'énergie, sont progressivement mises en œuvre pour les bâtiments neufs. La réglementation actuelle, RT 2012, impose la construction de bâtiments bas carbone (consommation limitée à 50 kWh/m<sup>2</sup>) par une meilleure isolation thermique.

Elle sera bientôt remplacée par la RE 2020, plus ambitieuse, prenant en compte l'approche carbone de l'énergie grise embarquée dans la matière et sa mise en œuvre.

## Des terres à évacuer pour éviter l'engorgement

Un deuxième enjeu accompagne la croissance urbaine : la gestion des terres excavées. A lui seul, le Grand Paris Express devrait générer 45 millions de tonnes de terres excavées alors que le volume global de déblais généré par l'ensemble des constructions et aménagements du Grand Paris est évalué à environ 500 millions de tonnes d'ici 2030.

Cette matière extraite est aujourd'hui évacuée des centres urbains et son inévitable prise en charge se révèle problématique dans un contexte où le foncier disponible se raréfie. Aujourd'hui, les déchets de chantier sont principalement déversés dans des installations de stockage des déchets inertes (ISDI), avec un coût élevé pour le maître d'ouvrage. Par ailleurs, ces sites empiètent souvent sur des terres agricoles et leur saturation est proche.



1. Accès des véhicules et piétons
2. Zone de livraison de la terre
3. Zone de mélange
4. Zone de stockage de la terre préparée
5. Zone de production
6. Zone de séchage
7. Stockage des produits finis
8. Zone de chargement et d'accès
9. Accueil + bureaux
10. Mezzanine extérieure couverte
11. Laboratoire + vestiaire du personnel
12. Sortie des véhicules

La fabrique Cycle Terre utilise des terres naturelles et inertes sélectionnées et analysées, provenant des terrassements et déblais de chantiers de proximité. La sélection et le concassage des terres excavées nécessaires à la préparation des matériaux en terre crue sont réalisés par ECT, l'un des partenaires de Cycle Terre, à proximité de la fabrique de Sevrans.

## Etapes clés de construction de la fabrique

1. Démarrage de construction de la fabrique : août 2020
2. Formation et recrutement des employés de la fabrique : été 2021
3. Mise en service de la fabrique : été 2021
4. Production et commercialisation : octobre 2021



La fabrique de matériaux en terre crue Cycle Terre, rue Paul Langevin à Sevrans (93)

## Des produits disponibles dès octobre 2021

Trois lignes de production de matériaux en terre crue sont prévues : des blocs de terre comprimée (BTC) et des blocs de terre comprimée stabilisée (BTCS), des panneaux d'argile extrudée ainsi que des enduits et mortiers.

La production démarrera fin 2020. 5 produits seront commercialisés :

- Les blocs de terre comprimée (BTC) permettent la réalisation de tous types de parois verticales : murs, cloisons, doublages, parements.
- Les blocs de terre comprimée stabilisée (BTCS) permettent les mêmes usages mais seront choisis pour des utilisations nécessitant une très grande résistance à l'eau.
- L'enduit MEC (mortier d'enduit de corps) permet la réalisation du corps d'enduit ou la finition des supports en terre crue. Il peut également s'appliquer sur d'autres types de supports : paille, maçonnerie conventionnelle, béton, plaque de doublage, etc.
- Le mortier de pose (MP) convient pour la réalisation de maçonneries utilisant les blocs de terre crue comprimée, moulée ou extrudée (BTC, BTM ou BTE).
- Les panneaux d'argile extrudée (PAE) à partir de 2022 permettront la réalisation de doublages de murs sous forme de plaques à enduire fixées sur des montants l'ossature

bois ou métal.

Consultez les fiches produits de ces matériaux pour davantage d'information sur leurs caractéristiques techniques.

La grille tarifaire et également disponible sur le site de Cycle

Terre : [www.cycle-terre.eu](http://www.cycle-terre.eu)

## La certification et la reconnaissance de la terre en tant que matériau de construction

Malgré leur utilisation millénaire dans le monde entier, les techniques de construction en terre crue nécessitent d'être caractérisées (matériau, disposition constructive) afin de favoriser leur utilisation.

La première porte d'entrée vers la certification est l'Appréciation Technique Expérimentale (ATEX) délivrée par le CSTB.

Celle-ci porte sur les performances d'un système constructif en évaluant trois aspects : la faisabilité, la sécurité et la durabilité. Cette évaluation repose sur la réalisation d'une campagne d'essais et de calculs de dimensionnement.

Cycle Terre travaille à la validation de trois ATEX de type A qui permettent l'application d'un procédé constructif sur plusieurs chantiers, par opposition aux ATEX de type B, plus couramment utilisées, dont la validité est limitée à un chantier précis.

# Exemples d'ouvrages en

PÔLE CULTUREL DE CORNEBARRIEU (31)



© P-Y Brunaud

Programme	Equipement culturel composé de deux programmes : médiathèque et salle de concert multifonction
Livraison	2017
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Cornebarrieu
Maître d'œuvre	Atelier Philippe Madec
Partenaires terre	DEMATHIEU&BARD + Les Briqueteurs Réunis, Gros Œuvre et Briques / Fournisseur Terre Crue, Briques Technic Concept (M. Etienne Gay)
Autres partenaires	Coloco, paysagiste / C&E ingénierie, Be Structure / Inex, Be Fluides, Hqe et coordination SSI / Scene Evolution, Be Scenographie / Aab, Be Acoustique
Phase d'arrivée de la terre crue dans le projet	
Types de produits en terre crue utilisés	Briques de terre crue comprimée structurales (36,5x17,5x10 cm) et en parement (30x10x10 cm)
Fonctions de la terre crue	Structurale et ornementale
Atex	Atex de type B pour les BTC structurales
Provenance de la terre	
Terre stabilisée ou non	Oui, les briques sont stabilisées avec 20% de chaux et le mortier terre avec 10% de chaux
Nombre de jours de chantier terre	
Superficie des éléments réalisés terre & superficie totale du projet	940 m <sup>2</sup> (2 710 m <sup>2</sup> )
Coût du lot terre crue	Coût total : 7 293 000 € (VRD compris)
Autres paramètres	Bâtiment passif, VNAC (Ventilation Naturelle Assistée et Contrôlée)



© P-Y Brunaud



© P-Y Brunaud

# terre crue

## CONSERVATOIRE EUROPÉEN DES ÉCHANTILLONS DE SOL À ORLÉANS (45)



© Paul Kozłowski

Programme	Un espace d'accueil, des espaces de travail, une salle de conférence, un laboratoire et un espace de stockage
Livraison	2015
Maîtrise d'ouvrage	INRA d'Orléans
Maître d'œuvre	Design & Architecture, mandataires et NAMA (LE TIEC + MISSE Architectes), associés
Partenaires terre	CRAterre (analyse des terres et formulation)
Autres partenaires	Batiserf – BE structure, Nicolas Ingénierie – BE Fluide et HQE, Bureau Michel Forgue – BE Economiste, BETIP – BE VRD, Ecologos – BE Acoustique
Phase d'arrivée de la terre crue dans le projet	Terre crue évoquée dans le programme du concours par la maîtrise d'ouvrage (3 réponses sur 4 employaient de la terre)
Types de produits en terre crue utilisés	Murs en pisé porteur de 40 à 60 cm d'épaisseur
Fonctions de la terre crue	Structurale et ornementale
Atex	Non
Provenance de la terre	70 % de terres du site et 30 % de terres de carrière
Terre stabilisée ou non	Non (mais utilisation de la chaux pour sécher la terre de certains murs qui étaient trop humide pour la mettre en œuvre (2 %))
Nombre de jours de chantier terre	60 jours
Superficie des éléments réalisés terre & superficie totale du projet	260 m <sup>2</sup> (shon 1 400 m <sup>2</sup> )
Coût du lot terre crue	150 000 € (Coût total : 3 310 000 € HT)
Autres paramètres	Lauréat au OFF du développement durable 2017, finaliste aux Terra Awards 2015, prix national de l'architecture en terre crue 2013, catégorie chantier



© Paul Kozłowski



© Paul Kozłowski

# EuropaCity - Triangle de Gonesse

EuropaCity est un ancien projet de mégacomplexe regroupant des loisirs, des équipements culturels, des commerces, des hôtels et restaurants ainsi qu'un parc urbain et une ferme urbaine, qui aurait pu voir le jour en 2027 sur le territoire du « Triangle de Gonesse », sur la commune de Gonesse dans le Val-d'Oise, le long de l'autoroute A1, entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et l'aéroport de Paris-Le Bourget, à la limite de la Seine-Saint-Denis.

Présenté comme structurant pour le Grand Paris par ses promoteurs, EuropaCity aurait dû bénéficier d'une desserte par transports en commun envisagée dans un premier temps par une nouvelle antenne du RER D dite barreau de Gonesse (faisant la jonction du RER D et du RER B, jonction abandonnée mais préfigurée par le TCSP Barreau de Gonesse), puis dans un second temps par la ligne 17 du Grand Paris Express avec la gare du Triangle de Gonesse. Le porteur du projet était Alliages et Territoires1, filiale de Ceetrus (ex-Immochan), filiale du groupe Auchan, associé au groupe chinois Wanda.

EuropaCity constituait un investissement privé de 3,1 milliards d'euros. Le portage de la zone d'aménagement concerté (ZAC) et la gare qui auraient permis l'implantation de ce projet, ses

infrastructures, ses réseaux, ses espaces publics, était assuré par l'établissement public d'aménagement (EPA) Plaine de France. Selon l'expert nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP), le projet aurait eu un solde positif d'environ 8 000 emplois. Ce nombre est cependant contesté, d'autres experts évoquant une perte d'emplois équivalente par « cannibalisme commercial », due à une offre concurrente pléthorique dans un espace proche<sup>2</sup>.

La pertinence et la dimension du projet d'aménagement dans son ensemble (gare, ZAC et EuropaCity) sont contestées depuis l'origine, notamment quant à son impact environnemental et l'artificialisation de terres agricoles qu'il implique et ce malgré l'effort fait par les collectivités du Roissy-Pays de France qui ont sanctuarisé 400 ha de terres agricoles d'un seul tenant dans le Triangle de Gonesse, rendu 600 ha à l'agriculture dans les PLU des communes et épargné 16 000 ha de terres agricoles dans le schéma de cohérence territoriale (SCOT)<sup>3</sup> de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

En novembre 2019, le projet est définitivement abandonné.







Vue aérienne d'Europacity - Europacity

## IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

**Emploi et dynamisme économique**  
 Une étude de septembre 2015 sur l'empreinte socio-économique du projet<sup>57</sup> estime que les retombées économiques d'EuropaCity pourraient être importantes pour toute la zone : 903 millions d'euros estimés pour les 22 communes du Grand Roissy, 1,648 milliard pour l'Île-de-France. En prenant en compte l'ensemble des impacts directs, indirects et induits par le projet, « EuropaCity devrait contribuer pour environ 2,5 milliards d'euros au PIB national annuel et soutenir ainsi plus de 41 000 emplois ».

Selon Arnaud Degorre, expert nommé par la CNDP pour établir une note d'analyse des estimations d'emplois liés au projet en juin 2016, le projet générerait 3 500 emplois à l'année sur une période de quatre ans et demi, dans sa phase de réalisation. Il estime le nombre d'emploi directs créés en phase d'activité à 10 115 dont les promoteurs estiment que « 75% seront accessibles, après une formation, aux jeunes du territoire » dans un secteur où le chômage des jeunes atteindrait selon eux 35%. Par ailleurs, selon cette étude, le projet, par la concurrence qu'il

constituera, « détruirait 2000 à 2 700 emplois », ce qui, déduction faite, amènerait à un chiffre net d'emplois créés « estimé entre 7 400 et 8 100 emplois ». Les emplois indirects induits par l'activité économique générée par le projet sont estimés à 8 000 à 10 000 sur la France entière par l'expert. Un quart pourrait l'être en proximité géographique d'EuropaCity. En hypothèse basse, le bilan global en créations nettes d'emplois de l'expert est donc de 15 300 emplois, dont 10 115 directs et 6 300 (directs et indirects) pourvus par les actifs du territoire<sup>58</sup>. Le 14 mai 2019, les promoteurs d'Europacity lancent « Europacity Compétences » une association qui doit permettre d'« accélérer et de coordonner la montée en compétences et qualification du bassin d'emploi du Grand Roissy Le Bourget ».

En Île-de-France, plusieurs centres commerciaux ouverts durant les années 2010 sont loin de remplir leurs objectifs de fréquentation comme Le Millénaire à Aubervilliers, So Ouest à Levallois-Perret) ou One Nation Paris (Les Clayes-sous-Bois) figurant parmi les 24 inaugurations recensées sur la décennie. Dans le Grand Paris il y a déjà 218 « malls » (grands centres commerciaux).



©EuropaCity-Alliages&Territoires

## CRITIQUES, CONTROVERSE ET PROCÉDURES

### Architecture, urbanisme

L'architecture mais aussi sa dimension urbaine compte tenu de sa surface sont décriées par nombres d'architectes et d'urbanistes<sup>73</sup>, ils reprochent principalement l'absence de liens poreux avec le tissu urbain voisin, en l'occurrence les terrains de l'ancienne usine PSA d'Aulnay-sous-Bois.

### Impact écologique

En mars 2011, le Collectif pour le Triangle de Gonesse s'est constitué en réaction à l'annonce du projet EuropaCity, considéré comme un exemple criant de GPI, « grand projet inutile »<sup>74</sup>. Il regroupe une quinzaine d'associations, dont quatre départementales — Les Amis de la Terre Val-d'Oise, Environnement 93, Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE), 93 et Val-d'Oise Environnement — et a reçu le soutien de FNE Île-de-France.

Pancarte lors d'une manifestation contre le projet EuropaCity.

Le groupe Auchan a été nommé au prix Pinocchio du développement durable pour l'année 2012 dans la catégorie « plus vert que vert », prix décerné chaque année par l'association Les Amis de la Terre, en partenariat avec le Centre de

recherche et d'information pour le développement (CRID) et l'association Peuples solidaires pour dénoncer publiquement le double discours écologique. 36 % des internautes ont voté pour attribuer ce prix à Auchan, plaçant l'enseigne au 2<sup>e</sup> rang derrière Lesieur. Le principal reproche fait au projet est le coût écologique, notamment l'occupation de 280 hectares de terres agricoles fertiles, dans une région dont l'autonomie alimentaire est déjà inférieure à 10 %<sup>74</sup>. Selon l'EPA Plaine de France, la perte de production induite serait de 25 000 tonnes de blé tendre par an<sup>75</sup>.

L'opposition à ce projet prend de l'ampleur avec des manifestations en mai 2017, puis en mai 2018<sup>76</sup>, en considérant l'aspect symbolique de l'artificialisation des sols dans une région déjà très fortement touchée par ce phénomène<sup>77</sup>. Cependant, le triangle de Gonesse représente une zone de 750 hectares et dans le cadre de l'aménagement du territoire réclamé par l'État, 400 hectares ont été « sanctuarisés » par l'État. Seuls 280 hectares seraient aménagés, dont seulement 80 pour EuropaCity<sup>78,79</sup>. Le journal Libération publie, le 30 novembre 2017, une lettre ouverte « contre la folie EuropaCity »,



Carte du Triangle de Gonesse indiquant le nombre de surfaces autorisées à l'urbanisation et le projet de bétonnage.



Pancarte lors d'une manifestation contre le projet EuropaCity.

signée par de nombreuses personnalités politiques, militantes et engagées, parmi lesquelles se trouvent José Bové, Naomi Klein, Christiane Lambert (présidente de la FNSEA), Corinne Lepage, etc.<sup>80</sup>. Le 8 décembre 2017, Benoît Chang, directeur général d'EuropaCity, répond par une tribune « EuropaCity : sortir de l'hypocrisie et de la caricature »<sup>59</sup> dans le même quotidien et défend « un projet touristique, créateur d'emploi, respectueux de la transition écologique » et accuse les auteurs de la lettre ouverte d'une « enfilade de contre-vérités, beaucoup de mauvaise foi et un zeste de démagogie<sup>59</sup>. »

Au-delà du seul projet EuropaCity, les écologistes s'inquiètent de l'artificialisation de 1 300 hectares de sols dans le nord francilien : ZAC du triangle de Gonesse sur 300 ha (dont 80 ha pour EuropaCity), un terrain de golf sur 80 ha ; la gare de fret Carex sur 116 ha ; Aerolians, investi par des grossistes chinois de la porte d'Aubervilliers et destiné à accueillir des bureaux, des hôtels et des restaurants sur 200 ha , etc.<sup>41</sup>.

En septembre 2019, quelques jours après que le président de la République Emmanuel Macron ait parlé à la tribune des Nations-Unies de « zéro artificialisation nette des sols », la ministre de l'écologie Élisabeth Borne ouvre une mission de concertation entre les différents acteurs et opposants au projet<sup>81</sup>. Le directeur du développement d'EuropaCity David Lebon déclare que « le Gouvernement a un problème d'image et de communication politique » et regrette qu'il « n'assume pas son opération d'aménagement ». Selon Le Monde, le Gouvernement pourrait mettre le projet commercial en pause le temps de rechercher un autre projet d'aménagement, mais l'annulation d'EuropaCity menacerait l'équilibre financier de la ZAC<sup>68</sup>. En réaction, le directeur général Benoît Chang annonce une nouvelle révision de son projet : « Nous aurons un projet zéro carbone dès 2027, dès la phase chantier, c'est-à-dire avant la date de 2050 prévue par l'accord de Paris (...) Nous allons compenser nos 80 hectares par 80 hectares de renaturation ». Il annonce également la plantation de 4 000 arbres et 100 % d'énergies renouvelables pour le fonctionnement du complexe.



re d'emplois menacés par le projet EUROPA-

Sources :

<https://fr.wikipedia.org/wiki/EuropaCity>

<https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/gonesse-le-gigantesque-projet-de-centre-commercial-europacity-l-epruve-de-l-enquete-publique-1457996359>



---

Annexe  
**Synthèse**  
**des Tables Rondes**

# Table Ronde 1

**Jeudi 12 mai 2022 de 12h30 à 14h30**

## Description :

« Interdépendance et approvisionnement: quels choix face à l'urgence climatique pour l'arc nord francilien »





*Il s'agit pour cette table ronde d'échanger sur les enjeux du métabolisme francilien, et sur la façon dont ces enjeux interpellent l'aménagement, l'urbanisme et l'architecture aux différentes échelles du territoire francilien.*

*Nous nous pencherons sur les stratégies menées par les territoires visant à orienter leur économie vers plus de circularité. Quelles sont les difficultés rencontrées par les acteurs des territoires dans leur pratique et quels leviers d'action sont mobilisés pour y faire face ?*

## Format :

Nous privilégierons un format en visio-conférence, d'une durée de deux heures découpées en un temps de présentation entre 5 intervenants (1heure) puis second temps d'échange avec un public averti (1 heure).

## Intervenants :

Nom, Prénom	Rôle, Institution	Intérêt
Vialleix, Martial 	chargé d'études écologie urbaine, Institut Paris Région	Portrait général du métabolisme francilien
Descovi, Silvia 	Cheffe de projet innovation urbaine, Ville de Sevran pour le projet Cycle Terre	Présentation du projet Cycle Terre
Sandret, Gérard 	Association Quelle terre demain ? pour le Projet Alimentaire Territoriale de Cergy- Pontoise, Vexin Français	Présentation du PAT et des cycles d'alimentation sur le territoire de Cergy Pontoise
Pezziardi, Pierre	Président du groupe coopératif La Ceinture verte	Présentation des actions de la coopérative et la promotion des circuits courts en IDF
Delinde, Jean-Michel 	Fondateur du <a href="#">Court Circuit Paysan</a>	Questions d'approvisionnement et de mise en relation entre producteurs et distributeurs locaux

On utilise la notion de métabolisme territorial pour décrire et comprendre la manière dont s'opèrent les différents flux d'énergie et de matières dans le fonctionnement d'un territoire donné. Il nous permet d'envisager l'avenir et le développement de nos territoires en modélisant l'impact des activités humaines sur l'espace.

Selon Martial Vialleix, chargé d'études écologie urbaine à l'Institut Paris Région, la consommation de ressources est très conséquente en milieu urbain. Un Francilien consomme en moyenne 5 tonnes de ressources par an et en rejette deux fois plus. Ces chiffres correspondent à la consommation que l'on appelle directe, c'est-à-dire

lorsque l'on comptabilise les intrants et les sortants matériels du point de vue de l'utilisateur. A ce premier calcul, peut être ajoutée la consommation indirecte ou invisible qui correspond à intégrer l'ensemble du cycle de vie des produits, notamment de sa production au transport. Par exemple, sont ajoutées les émissions de CO<sub>2</sub> imputées au transport pour l'acheminement jusqu'aux territoires et l'énergie utilisée pour l'extraction de la matière première. Cette consommation cachée est 4 fois plus importante que celle dite directe.

En plus d'en consommer et d'en jeter, les territoires urbains stockent intrinsèquement de la ressource. Il s'agit d'un gisement de matières disséminées dans l'espace urbain comme dans le secteur de la construction et de l'aménagement. Lorsqu'un bâtiment est démolé, les sortants (matériaux de déconstruction) sont rarement valorisés. C'est dans ce contexte que plusieurs filières de réemploi tendent à émerger afin de favoriser la réutilisation des matériaux de déconstruction. Dans une démarche similaire, Cycle Terre (Sevran) s'attèle à développer la filière de la construction en terre dans un double objectif de revaloriser les terres d'excavation notamment issues du chantier du métro du Grand Paris Express, et de proposer des nouveaux modes de construction plus soutenables. Ils travaillent ainsi sur la captation et le traitement de la terre excavée auparavant considérée comme déchet, puis la rendent apte à la construction en proposant une gamme de produits en terre crue. L'utilisation de terre crue dans la construction peut réduire jusqu'à 19% l'utilisation de béton dans un scénario optimal. Pour ces nouveaux acteurs, il s'agit d'identifier le potentiel de ces déchets en tant que ressources secondaires. À titre d'exemple, Sil-

via Devescovi, cheffe de projet innovation urbaine à la ville de Sevran et chargée du suivi du projet Cycle Terre, nous explique que si sur les 33M m<sup>2</sup> de construction ou de rénovations faites sur la Métropole, on prenait 20% et on les substitue par des matériaux en terre crue, on nécessiterait 30 fabriques similaires à celle de Sevran pour assurer le besoin. Cela montre qu'il y a une vraie perspective pour cette filière en Ile-de-France.

Suite à ces échanges, on identifie deux enjeux importants sur ce volet :

Premièrement, le peu de main d'œuvre formée et sensibilisée à ces sujets. Monter en compétences représente un vecteur majeur dans la maîtrise du métabolisme territorial. Élargir l'offre de formations permettrait de soutenir le développement de filières telles que la construction en terre ou le réemploi.

Le deuxième enjeu concerne les modalités d'intervention. Comment arriver à articuler le métabolisme territorial et la gouvernance et faire contribuer nos collectivités territoriales à cette démarche ? Les collectivités ont de moins en moins la capacité politique d'agir sur le métabolisme. Les territoires sont figés dans un périmètre géographique qui ne coïncide pas avec les cycles et les flux d'approvisionnement. L'idée serait donc de prioriser la maîtrise du métabolisme urbain et en fonction, organiser les modes d'intervention.

Dans ce sens, la question se pose sur le potentiel de cet atelier pour renforcer cette démarche et participer à la maîtrise du métabolisme de l'arc nord francilien.

# Table Ronde 2

**Jeudi 9 juin 2022 Par visio-conférence**

## Description :

« Interdépendance et approvisionnement: quels choix face à l'urgence climatique pour l'arc nord francilien »

*Il s'agit pour cette table ronde d'échanger sur les nouveaux usages et consommations face à l'urgence climatique et le rapport entre approvisionnement et modes de vie et de consommation. La table ronde part d'un double constat : l'installation d'une société de l'instantanée, avec la livraison rapide, l'accès immédiat aux informations, etc, et l'émergence de nouvelles pratiques qui tendent à une forme de sobriété sous l'impact du compte à rebours climatique et de la crise économique (circuits courts, réparation, troc, antigaspi, etc..). Quelle est la place des acteurs publics dans l'anticipation et l'encadrement de pratiques émergentes (quick commerce, gafam...), des flux associés et de leurs effets ? Comment faire évoluer les usages de consommation pour plus de résilience aux aléas climatiques ?*

## Format :

Nous privilégierons un format en visio-conférence, d'une durée de deux heures découpées en un temps de présentation entre 3 intervenants (1heure) puis second temps d'échange avec un public averti (1heure).

## Intervenants :

Nom, Prénom	Rôle, Institution	Intérêt
<a href="#">Desjeux, Dominique</a>	Professeur d'anthropologie sociale et culturelle à la Sorbonne	La consommation et les processus de décision et les innovations de modes de vie
Lewis, Steve	Responsable du pôle de transition écologique de la CRESS <a href="#">Ile-de-france</a>	Auteur de l'étude 2020 publié par l'Observatoire sur le rôle de l'Economie Sociale et Solidaire dans la transition écologique des territoires
Ecran, Catherine	Co-Fondatrice de la plateforme Bio Tout Court	Accompagnatrice des artisans et producteurs

L'approvisionnement est étroitement lié aux usages et aux modes de vie et de consommation, cette règle de l'offre et la demande influencent de manière importante les marchés. Aujourd'hui, la société de l'instantané, la mondialisation et les crises entraînent des évolutions constantes dans les activités économiques et la vie quotidienne ainsi que sur les systèmes d'approvisionnement et de production.

Dominique Desjeux, professeur en anthropologie sociale et expert dans le processus de décision de modes de vie, nous explique

que le citoyen va changer ces manières de consommer en dépendant des contraintes qui se présentent. Le comportement d'un consommateur a du sens qu'au travers de ses valeurs et ses motivations, mais ils n'influencent pas les actions, ce qui va les changer est la contrainte. Par exemple, pendant la crise de covid, la contrainte plus importante était celle de la mobilité, nous avons eu un arrêt mondial qui a donné lieu à une baisse d'émissions de gaz à effet de serre de 5 %. Les consommations qu'on avait se concentrent désormais à l'intérieur du ménage et l'organisation interne a dû s'adapter



en fonction (achat et stockage alimentaire, télétravail, loisirs...). Ces changements, pour sa part, entraînent des conséquences sur les systèmes logistiques (les containers bloqués par exemple) qui à son tour créent d'autres problématiques comme l'inflation. Une baisse de pouvoir d'achat qui nous fait entrer dans une économie de pénuries, une économie plus sobre en quelque sorte. La problématique qui se pose ici est sur combien de contraintes, il faudrait mettre en place pour évoluer vers la sobriété, car pour lui, si les contraintes s'enlèvent l'individu tend à revenir aux mêmes comportements.

Steve Lewis, responsable du pôle de transition écologique de la CRESS en Île-de-France, explique qu'une des principales motivations pour adopter des économies plus alternatives, dites sociales et solidaires, était l'insatisfaction et la méfiance envers la grande distribution notamment sur la vente des fruits et légumes. Ce qui fait que le consommateur se tourne vers des structures alternatives comme peuvent l'être les AMAPs (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne). Dans ce sens, il s'agirait donc de réfléchir sur comment les territoires et l'organisation sociale peuvent agir pour trouver des solutions alternatives qui facilitent le changement de comportements. Dominique Desjeux explique que pour qu'une innovation soit adoptée, il faut que cela puisse diminuer la charge mentale du consommateur et agir pour que la contrainte devienne une motivation.

Catherine Ecran, cofondatrice de Bio Tout Court, une plateforme de gestion dédiée aux producteurs et aux distributeurs bio, nous explique ce phénomène quand elle nous parle de la création de cet outil. L'idée derrière la création de cette plateforme était de simplifier le travail administratif des AMAPs et de faciliter le contact entre les producteurs, distributeurs et consommateurs. Lors de la crise du Covid, les consommateurs pouvaient

continuer à commander des paniers grâce au logiciel, ce qui a permis aux producteurs et aux distributeurs de continuer leur travail habituel.

Steve Lewis, évoque que dans le cas des AMAPs et des coopératives, ils permettent aussi aux consommateurs de faire partie du système. C'est-à-dire qu'au travers de la participation dans l'association, les individus peuvent accroître leur autonomie et avoir une montée en compétences de l'ensemble de la chaîne et donc faire évoluer la résilience des territoires. Néanmoins, ce qu'on peut observer au niveau spatial est que dans les territoires peu denses ou ruraux, les structures alternatives de l'ESS fonctionnent comme un substitut des services et sur les territoires denses comme la région parisienne, la limite de son développement est le prix du foncier très élevé quand ces structures nécessitent de la place. Certaines collectivités territoriales le prennent en compte et proposent des "appels d'intérêt" ou des "appels d'offres" pour occuper des sites de manière transitoire ou de même sur les législations qui évoluent assez favorablement sur le développement du réemploi par exemple.

Selon Dominique Desjeux, il faut retenir que ces changements de comportement (dû à la contrainte) peuvent déclencher des ruptures dans un cycle, qu'ils soient organisationnels ou systémiques.

Dans ce sens, on identifie deux pistes à suivre sur ce volet :

Premièrement, sur la place des acteurs publics dans l'anticipation de ces pratiques émergentes, est-ce que les territoires peuvent arriver à un certain équilibre sur les questions du prix du foncier et sur le développement des innovations ? Et comment l'arc nord francilien peut être un acteur du changement vers une société de sobriété ?

40e Atelier Francilien de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine  
de Cergy-Pontoise

# Territoires recyclés Territoires vivants

Interdépendance et approvisionnement :  
quels choix face à l'urgence climatique  
pour l'arc nord-francilien?

les  
**Ateliers**  
maîtrise  
d'œuvre  
urbaine

