

les Ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

METAMORPHOSIS RECOMPOSING CITIES AND TERRITORIES IN THE FACE OF CLIMATE CHANGE

41ST INTERNATIONAL URBAN PLANNING
WORKSHOP OF CERGY-PONTOISE

Les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre
urbaine de Cergy-Pontoise
Immeuble le Verger, rue de la Gare
9500 Cergy-Pontoise

+33 1 34 41 93 91
www.ateliers.org
metamorphosis@ateliers.org
contact@ateliers.org

Les Ateliers would like to thank all the partners who supported them in the realization of this session:



CONTENTS

01 SUBJECT

..... 6

Repairing the Urban: Three Issues	7
Territories Focus for the Workshop	9
Ongoing Metamorphosis of Territories	10

02 PROCESS

..... 12

Preparatory Work.....	13
Cross-Cutting Contributions	16
The International Workshop.....	22

03 TEAM PROPOSALS

..... 28

Team A : The Ripple effect	30
Team B : Common(s) Transition	42
Team C : Continuum.....	54

04 JURY

..... 66

Jury Members.....	67
-------------------	----

05 FACEBOOK

..... 70

Participants.....	71
Pilots.....	72
Team.....	72
Photos	73

FOREWORD

For the past 40 years, the association has been bringing together, every year in September in the Île-de-France region, some twenty students and young professionals of various nationalities and profiles, who work on-site in multidisciplinary teams and present their proposals and strategies at the end of the workshop to an international jury chaired by local authorities. The teams' proposals combine long-term visions for the territories with illustrated ideas for action, thus creating an array of potential projects for local decision-makers. From its inception to its current success with a network of more than 3,000 former participants, Les Ateliers has taken the approach of addressing complex issues with an open mind and on several scales, allowing space for reflection outside of the traditional institutional context.

This 41st session adds reflections on a current important debate in France, the "Zero Net Artificialization"¹ (ZAN). Established in 2018 by the French government's Biodiversity Plan, then in 2020 by the Citizens' Climate Convention, this approach consists of reducing urban sprawl as much as possible by limiting construction on natural or agricultural spaces and compensating for urbanization through greater place given to nature in the city¹. The prospect is that no square meter of the national territory can be artificialized for construction without the same surface being "returned" to nature (through compensation schemes).

1. Zero Net Artificialization (ZAN) is a national objective set for 2050 which asks territories, municipalities, departments, regions to reduce the rate of artificialization by 50% by 2030 in relation to consumption measured between 2011 and 2020.

This objective, which aims to combat the artificialization of land, is one of the responses to current climatic and environmental challenges. Soil artificialization refers to the transformation of natural, agricultural or forestry land into artificial surfaces such as urban areas, industrial infrastructure and roads. This transformation has significant consequences on biodiversity, ecosystems, air and water quality, as well as climate change.

THE ZAN OBJECTIVE: A CULTURAL REVOLUTION!

The need to limit artificialization to preserve living soils today seems understood and its principle accepted. However, its implementation in the territories will raise major difficulties. The ZAN objective calls into question the extensive model which has structured the development of our territories for more than half a century and which is based on the possibility of expanding at low cost in order to attract ever more population, economic activities, and to exploit as much as possible all available resources. It calls into question our urban models, based on the suburban model and the sacred figure of metropolises. Previously considered as the crucibles of an emancipatory cosmopolitanism, metropolises are today vilified and sometimes even described as "barbaric" (Faburel, 2019) by the critics of the globalization/ metropolization couple deemed responsible for all the ills of life and, above all, of a "systemic collapse", that is worrying to say the least.

« We will not transform our cities and territories to respond to the vulnerabilities that are coming without recomposing our culture of development and urban planning, without rearranging our cohabitation regimes, without mobilizing as close as possible to our nodes of life, in our daily lives and intimacies as well as our equipment and infrastructures, in our installations and institutions. »
(Bernard et Cordobes, 2023).

The implementation of architectural, technical and sectoral solutions (collective and adaptable housing, urban densification, transformation of the existing and of the city on itself, urban biodiversity solutions, etc.), cannot therefore be sufficient to respond to the ZAN objective. ZAN involves a profound cultural transformation of our ways of inhabiting the planet and making territory.

Beyond the technical, spatial or environmental responses, the participants in the 41st International Urban Planning Workshop of Cergy-Pontoise will therefore have the heavy responsibility of writing new territorial stories, capable of building collective representations of the recomposed world.

BIBLIOGRAPHY:

BERNARD, G., CORDOBES, S., 2023, « La réorientation écologique de nos territoires passe par une recomposition culturelle », Revue Horizons publics, La culture et la réorientation écologique des territoires, Agence d'urbanisme Clermont Massif Central, Berger-Levrault, Hors-série 2023, pp.2-7.

FABUREL, G., 2020, Pour en finir avec les grandes villes. Manifeste pour une société écologique post-urbaine, Le passager clandestin.

LEFRANC-MORIN, A., 2020, Le premier défi : intégrer le vivant dans les politiques d'aménagement, In : « La transition écologique comme moteur de la cohésion des territoires », Edition ANCT, octobre 2020. (Tome 2). 38 p.



Credits : La Cité Lotus, Luc Schuiten

01

SUBJECT



REPAIRING THE URBAN: THREE ISSUES

Repairing urban areas in the face of climate challenges involves responding to three major issues¹:

- How to create urban and natural densities to meet multiple needs? Should we further densify? How to make the dense city desirable? What connection to nature for everyone in Greater Paris? How to promote better mobility in the future?
- What economic and participatory processes can enable the advent of a city with more hybrid functions and uses? How can we integrate the additional economic costs generated by recycling existing items? How can we encourage the participation of residents in the transformation of the city?
- What developments are needed to respond to new ways of living and the housing crisis? How can we create spaces that are adaptable to changing uses and lifestyles?

1. These three challenges have been identified in the Subject Document, International call for applications, "Metamorphosis recomposing cities and territories in the face of climate change" International Urban Planning Workshop From September 3rd to 21th, 2023 Île-de-France

WHAT SPACES FOR LIVING THINGS IN OUR TERRITORIES AND OUR CITIES?

Acting on the existing, in the Anthropocene era, with a growing awareness of the impact of human activities on the planet (climate change, loss of biodiversity, destruction of habitats), opens a fertile period for transforming the relationship between cities and nature and shifting from a logic of ignorance, instrumentalization, or even predation of nature to a logic of regeneration. Cities, although covering only 2% of the land, play a key role in preserving biodiversity. According to some research, particularly related to urban biodiversity² or biomimicry³, cities could become biodiversity producers, provided that nature is considered as the starting point for any urban planning project.

Urban densification, despite its advantages such as reducing travel and promoting sustainable transportation, requires vigilance regarding urban form to avoid over-concentration. This faces a significant challenge: improving the quality of life in cities, even as cities become less attractive. With the Zero Net Artificialization (ZAN) trajectory, territories must meet the needs of residents

2. Philippe Clergeau, *Urbanisme et biodiversité. Vers un paysage vivant structurant le projet urbain*, Apogée, 2022.

3. Eduardo Blanco, *Les services écosystémiques des projets urbains: Développement d'une méthodologie d'analyse et d'évaluation des services écosystémiques pour la conception des projets urbains régénératifs*, Thèse en préparation à Paris, Muséum national d'histoire naturelle, dans le cadre de Ecole doctorale 227 «Sciences de la nature et de l'homme: évolution et écologie» depuis le 17-09-2019.

while limiting soil sealing. One possible path is to embrace land frugality while re-naturing cities and inventing new city/nature relationships, both for human and non-human inhabitants.

Should we further densify? And how can we make the dense city more desirable?

A need for nature in the city

- How can we respond to this increasingly strong need in France?
- In general, how can we better make city and nature coexist?
- Can this biodiversity find an economic model?
- What about the governance and management of urban biodiversity?
- What are the issues and contradictions linked to the acceptance of nature in the city?

Questioning density and living environment

- Is this necessarily contradictory with the notion of urban density?
- Can the preservation of unbuilt spaces be an opportunity for better urban quality?
- What factors can promote a positive perception of density?

Rely on what already exists

- How can we combine a more welcoming, greener, more lively city by relying on what already exists?
- How can we adapt to the effects of global warming by rethinking our ways of occupying space? Renaturation of city centers? Conversion of wastelands?

ADAPTING LIFESTYLES AND LIVING TO MEET CLIMATE CHALLENGES

Acting on what already exists also involves taking stock of the evolution of our lifestyles and coping with ecological challenges and societal developments. We are indeed observing the appearance of new ways of living which also contribute to the reinvention of urban planning, by introducing adaptability, reversibility, "desirable density", transience, experimentation, frugality, reuse, sharing, commons or even biodiversity in the making of cities. They constitute so many possible solutions for repairing the urban environment, working on what already exists and continuing to make people want to live in the city.

Transitional urban planning

- How to integrate transitional urban planning into the urban fabric?
- How can we imagine transitional spaces in rural areas?
- What is the real positioning of policies regarding transitional urban planning? Pragmatism/Opportunism or real desire to invest on this subject?

ECONOMIC AND PARTICIPATORY MODELS TO BUILD THE TOMORROW'S CITY

Beyond "theoretical" reflections on the evolution of our relationships with the living, on the transformation of our ways of living and the way of designing our cities, acting on what exists requires initiating in-depth reflection on the conditions concrete achievements, by inventing new urban manufacturing tools, new urban economic models, governance and citizen participation. However, the questions are numerous: How to find square meters without building? How to build without artificializing? How can we integrate the additional economic costs generated by recycling existing items? How can we transform the economic models of development? By new economic arrangements? Or through new cooperation and the invention of mechanisms for participation and contribution of residents and users in housing and redevelopment programs?

Let us specify that the proposed link between economic models and participatory models refers to the analysis of numerous economists (the "Nobel Prize" in economics Elinor Ostrom, Jeremy Rifkin, or in France the economist

Eloi Laurent), who give cooperative economy a perspective to ensure collective management and the survival of common goods.

An economic model to find

- How can we integrate the additional economic costs generated by recycling existing items? How to finance repair operations of the existing situation?

New players / evolving practices

- Who are the new players in the city of tomorrow?
- How can we transform current economic models of development? What impact for investors, whose economic model historically consists of purchasing "bare" – non-artificialized – land? How do they adapt to change models?
- How can we encourage the participation of residents in the transformation of the city? How to include them in discussions on financing and exploitation?

New needs

- What about the average surface area per inhabitant (which has increased in recent years) and how can we achieve lower consumption of space per inhabitant while meeting the diversity of aspirations and residential needs?

TERRITORIES

ORLY AND GOUSSAINVILLE: TWO TERRITORIES SERVING THE METROPOLIS

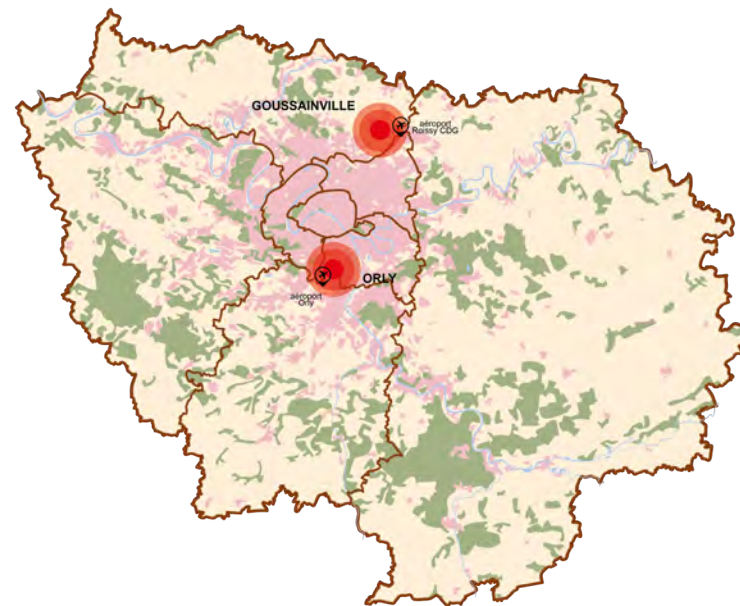
For this workshop, two territories shared their interest in the subject "Metamorphosis": Orly and Goussainville. Close to Orly and Roissy-Charles de Gaulle airports, these two territories of the outer suburbs live to the rhythm of air traffic. But they are also carrying out ambitious projects to renew their built and landscaped spaces to improve the quality of life of residents and provide both diversity and attractiveness.

Goussainville, to the east of Val d'Oise, is located near Roissy-Charles-de-Gaulle airport, with a population of approximately 30,000 inhabitants. This city has the particularity of having moved its center a few kilometers in the first part of the 20th century with the arrival of the railway line. Furthermore, the old center, "le Vieux Pays" was largely abandoned in the 1970s because it was located too close to one of the runways of Roissy airport.

Orly, to the south of Val de Marne, has the particularity of having part of its territory occupied by Paris-Orly airport. Its population is approximately 24,000 inhabitants. The territory is also representative of the development of the "Grands Ensembles" from the 1950s. The latter are the subject of ambitious urban renewal projects.

While Orly is relatively urbanized and densely populated due to its proximity to Paris, Goussainville, in the second ring, remains surrounded by relatively preserved agricultural and natural land and retains a more rural and peaceful appearance.

If Orly and Goussainville are defined by good access to public transport and roads, it is paradoxically the large airport areas and the infrastructures which connect them to the heart of the metropolis which define their limits and form impassable urban barriers. These two mirror territories thus seek to repair these ruptures and to better connect their different parts of the city together, to imagine more mixed and more inclusive cities, to restore an important place to the landscape on both small and large scales (proximity to the Seine for Orly, renaturation of the Croult river for Goussainville, for example).



In summary, these are two serving territories of the metropolis characterized by:

- Significant occupations by metropolitan functions consuming oversized spaces and scale (airport but also logistics warehouses, the Rungis MIN - Market of National Interest (in the Orly territory) and by 2030 the Agoralim project in the Goussainville territory.
- Economic benefits due to this proximity to airports are very unequal. Although Orly benefits from direct benefits, this is not the case for Goussainville which then further developed its economy around logistics and local businesses. The economic challenges and opportunities therefore differ between these two territories.

ONGOING METAMORPHOSIS OF TERRITORIES

Despite their development on the fringes of major regional dynamics, these two territories are resolutely committed to remedying the significant infrastructural divides that characterize them. Their metamorphosis projects aim to revitalize their old urban fabric, strengthen their mobility system and promote more environmentally friendly development.

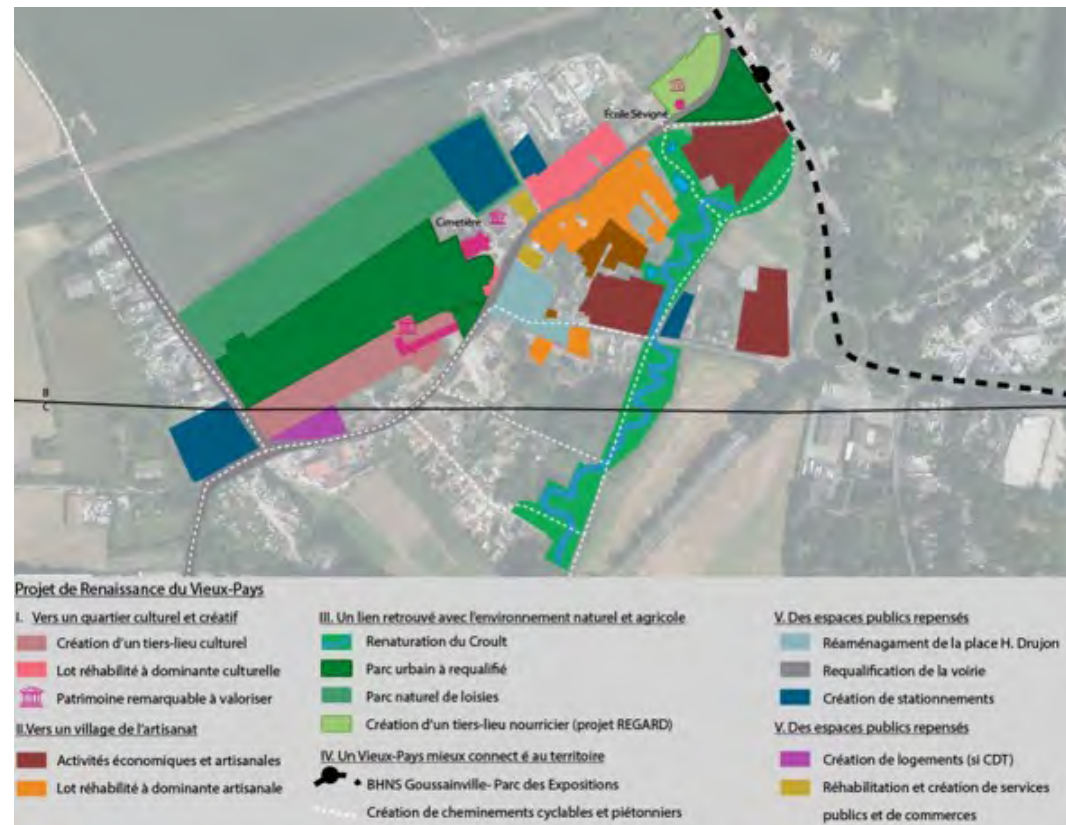
MAJOR PROJECTS IN PROGRESS

In Goussainville, a series of major projects are underway: the transformation of the city center to make it greener and more accessible while strengthening its commercial and cultural vitality but also the rebirth of its old city center, the Vieux-Pays through culture, crafts and training.

The AGORALIM project (extension of the SEMMARIS wholesale food market in connection with the CAREX project (high-speed rail freight), shows the desire to strengthen economic infrastructure. The development of the Bois du Seigneur, formerly a quarry and landfill, in a large urban park, illustrates the commitment to the

environment. At the same time, Goussainville is working on the development of its economic fabric and its activity zones, as well as on the requalification of the station district. Finally, the project high level of service bus (BHNS) and the pedestrian and cycle plan complement these efforts in terms of mobility.

« ORLY AND GOUSSAINVILLE: TWO TERRITORIES SERVING THE METROPOLIS »



Current projects © Ville de Goussainville

Orly is also undertaking a series of ambitious projects, including the requalification of old Orly and the intercommunal development operation of the ZAC Thiais-Orly. The latter aims to transform around thirty hectares of logistics zones into housing, public facilities, offices, activities, shops and green spaces. Urban renewal projects in the eastern districts, characterized by large complexes,

aim to offer residents a quality living environment, as well as new educational, cultural and health facilities. These initiatives are supported by a diversity of public and private actors but also by different local authorities (municipality, region, department) or by the state. The differences in interests between these stakeholders highlight the complexity of the dynamics at play.

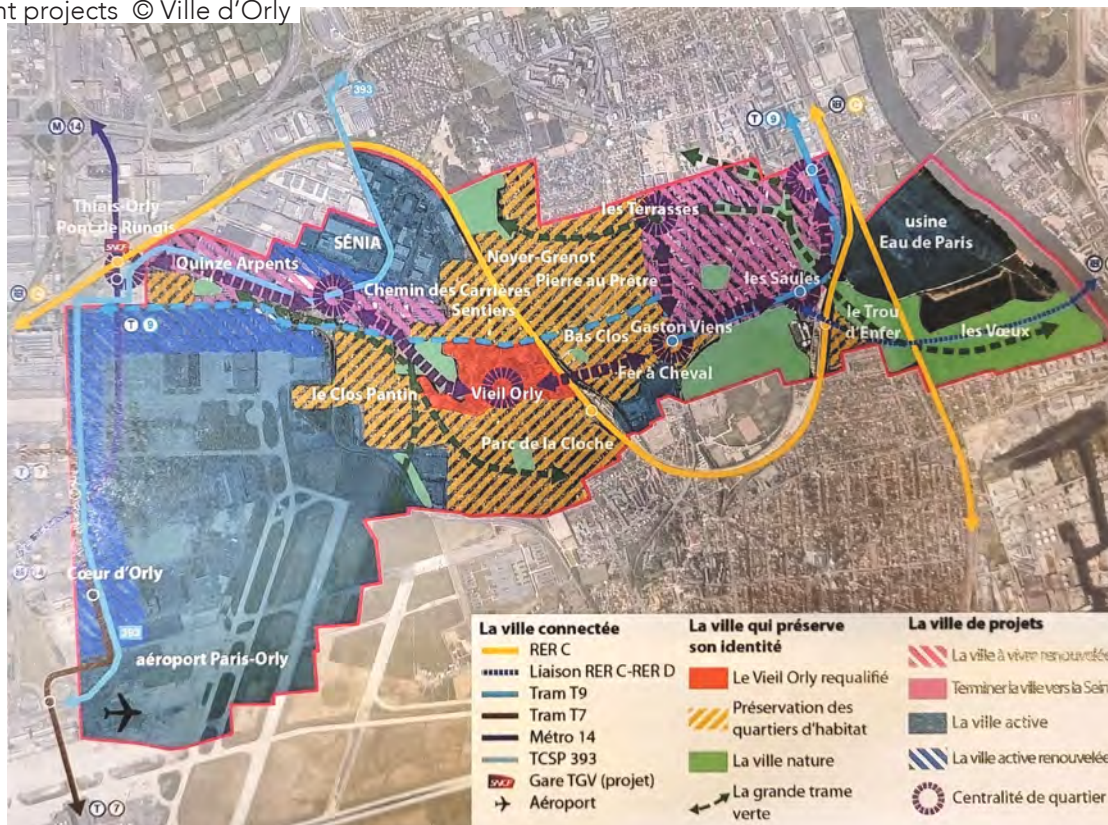
TWO TERRITORIES IN SEARCH OF IDENTITY

These two mirror territories which supply the Ile-de-France metropolis are very dynamic locally and are seeking a real city identity.

- How can major planned projects benefit the Ile-de-France metropolis but also, and above all, the residents?
- How can the constraints of this proximity to airports (noise exposure plan, among others) become opportunities for tomorrow?
- How can we find a human, pedestrian scale to these often oversized spaces as soon as we leave city centers? How can we reduce the strong dependence of these areas on cars?
- How can we guarantee access to local services and facilities for everyone? How can we reduce this same dependence on travel while promoting a better quality of urban life?
- How can we break architectural codes and revive vacant spaces by introducing adaptability, transience, experimentation, reuse, or even biodiversity into the fabric of these two cities?
- Last but not least, how can we better prepare these two cities for the consequences of climate change? How can we reinvent their relationship with nature?

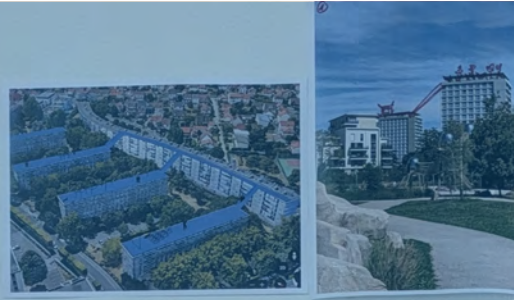
These are the questions asked and the challenges to be met...

Current projects © Ville d'Orly



02 PROCESS

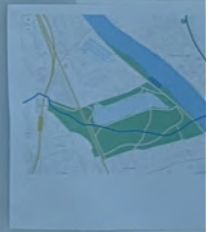
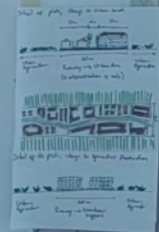
THE CONQUEST OF THE EAST
FROM AIR TO WATER



→ Reaffirm the 7 faces of the city, while linking it with a common path.

- Multimedial deck: a structure which links both sides of the river and acts as nodes of transpiration to an extraneous city.
- Old City: Commercial space.
 - step up the river
 - pedestrian and bike area
 - a place to eat, drink at a terrace.
 - a place to rest
- Grande Esplanade: Airport Tower
 - Don't hesitate, renounce others
 - work on Green Space between, remove asphalt.

- work on the river side
- use roof, show a view of the city. Play with heights, a place where you can take some high.
- imagine a connection between the buildings
- In Seine the final destination
 - Recreation area: pool, boat, post
 - Fantasy interaction with 4 sides
 - the bridge to take the REDD. (creation of a port)



Linking Key areas

Reaffirming the identities

PREPARATORY WORK

THREE ROUND TABLES

To begin work on the three major issues developed earlier, three preparatory round tables were organized around the following themes:

- The balance between open and built spaces. What are the spaces for living things in our territories and our cities?
- Adapting lifestyles and living to meet climate challenges.
- Economic and participatory models for building the city tomorrow.

ROUND TABLE:

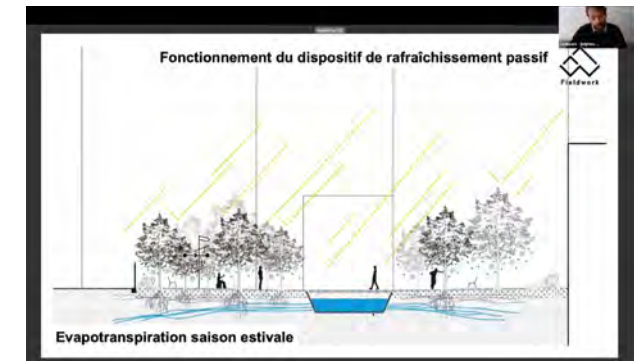
CITIES AND ECOSYSTEMS: WHAT SPACES FOR NATURE?

Wednesday, May 17, 2023

- Louis Henry, in charge of Sustainable Cities and Territories, Institut de la Caisse des Dépôts et des Consignations pour La Recherche,
- Aloïs Gaborit, Vice-President in Resource management, Urban planning and Energetic Transition, Communauté Urbaine du Grand Poitiers,
- Olivier Rovellotti, founder of Natural Solutions, solution for innovative management of biodiversity

This fight against artificialization of soils deeply calls into question the suburban model and reminds us the advantages of collective housing and densification. To respond to current climate and environmental challenges, many initiatives aim to densify cities and play on what already exists.

Densification offers certain assets (reduction of travel, promotion of sustainable modes of transport, creation of social dynamics, reduction of infrastructure costs, preservation of natural spaces on the outskirts of cities). However, attention must be paid to urban forms and the organization of open space so that density does not become synonymous with hyper-concentration. One of the possible paths is to engage in a better land management while renaturing cities and inventing new city/nature relationships, human/non-human living beings. What solutions and what projects can change the city's relationship with its ecosystems?



ROUND TABLE 2:

WHAT ADAPTATION OF WAYS OF LIVING TO MEET CLIMATE CHALLENGES?

Wednesday, June 7, 2023

- Yankel Fijalkow, sociologist of cities and housing,
- Cécile Diguët, Director of Urban Planning, Development and Territories at the Paris Region Institute,
- Rafaëlla Fournier, urban densification strategy referent, CEREMA,
- Benoît Boldron, Lecturer at Toulouse Jean Jaurès University

Acting on what already exists means taking stock of the evolution of our ways of living in the face of ecological challenges and societal changes (sustainable density, consumption and reasonable management of resources, aging of the population, family recompositions, etc.). These new ways of living participate in the reinvention of urban planning, by introducing adaptability, reversibility, "desirable density", transitory actions, reusing, sharing, etc in the making of cities. They are all possible solutions to repair the urban, work on what already exists and continue to make people want to live in the city. What changes in lifestyles are emerging, and what spaces reflect these changes? How can the city adapt and respond to the climate challenges and the diverse expectations of the population?

ROUND TABLE 3:

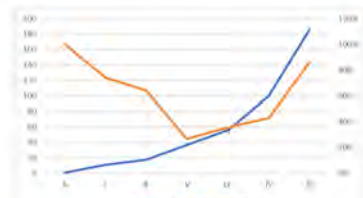
QUELS MODÈLES ÉCONOMIQUES ET PARTICIPATIFS POUR FAIRE LA VILLE DEMAIN ?

Wednesday, June 28, 2023

- Hélène Delhay, co-author of the study on New Urban Economic Models,
- Vincent Josso, co-manager of Sens de la Ville and co-founder of Base Commune,
- Pierre-Charles Marais, Co-President of Habitat Participatif France,
- Diego Harari, director of Innovation and Sustainable Development at Vinci,
- Pierre Arnold, project manager at Urbamonde

During a transformation or rehabilitation, the costs are often higher than for a new construction. Solving the economic equation of urban transformation operations is a challenge that remains to be met, in a context of scarcity of resources. Another challenge is to ensure the effective participation of residents in the transformation of the city. How to integrate the additional economic cost generated by the recycling of the existing? What economic and participatory processes to allow the advent of a city with more hybrid functions and uses? What are the new management models and the new actors of the city of tomorrow?

Densité \neq qualité du cadre de vie ?



La satisfaction des habitants sur leur cadre de vie n'est pas corrélée à la densité mesurée

Cerema



PARTNERS COMMITTEE

The partner's committee took place on Monday, July 3rd, from 2:00 PM to 4:00 PM at the Île-de-France Public Land Development Authority. This meeting, an integral part of workshop preparation, holds strategic significance. Its primary objective is to present the workshop's theme, the various levels of reflection, and to facilitate an initial exchange to identify the expectations and concerns of local stakeholders at different levels related to this subject. This committee is chaired by Mr. Pierre-André Périssol, President of les Ateliers and Mayor of Moulins, and is co-led by the workshop facilitator, Ms. Marine Oudard, Architect-Urbanist and founder-director of URBASTUDIO.

The participating partners include:

- The cities of Orly and Goussainville represented by elected officials
- The Ministry of Ecological Transition
- Prefecture of Val d'Oise
- Île-de-France Public Land Development Authority
- The Departmental Council of Val d'Oise
- Cergy-Pontoise Agglomeration Community
- Paris Region Institute



CROSS-CUTTING CONTRIBUTIONS

ASTONISHMENT REPORT



by Lise Rivas

As a graduate urban planner from the Ecole des Ponts and Sciences-Po Paris, I enjoy taking part in the management of complex projects on behalf of clients in the field of network infrastructure (RATP) and territorial development policies (EPFIF, SPL Lyon Part Dieu). A collaborator with les Ateliers since 2016, I take pleasure in contributing to international discussions on urban strategies in Île-de-France and abroad.

This report of astonishment is nourished by the two days of visits to the two territories of interest of the 41st edition of the International Urban Planning Workshop of Cergy Pontoise. This is an outside look at the mirrored situations of the municipalities of Orly and Goussainville, each located near an airport.

During field visits and in contact with the dynamic teams of the municipalities, the territories of Orly and Goussainville question the challenge for these two cities of initiating their metamorphosis by taking advantage of their own assets and the presence on their soil metropolitan infrastructure.

Serving territories, connected territories

The notion of “serving territory” was often used in presentations made by municipal technical services to present the context and heritage of their territories of action.

The two municipalities host numerous metropolitan functions which do not seem to benefit, for some and primarily, their populations, like the Eau de Paris factory located on the banks of the Seine in Orly. The two territories, Orly in the first ring and Goussainville in the second ring, are both served and crossed by structuring transport infrastructures. Beyond the international service provided by the Paris-Orly and Paris-Charles de Gaulle airports, the means of transport of metropolitan and national influence today connect the territories (RER C and D, Tram lines 7 and 9) and are planned (Metro Line 14, Grand Paris Express Line 17, High Level Service Bus serving Goussainville and connecting RER B, D and future Line 17, TGV freight and passenger transport stations).

While it is undeniable that the accumulation of railway and airport infrastructures contributes to dividing territories into islands that are difficult to inhabit or pass through, as demonstrated by the situations of the Vieux Pays de Goussainville and the banks of the Seine d’Orly, the direct proximity of the infrastructures airports also appears to be a powerful resource. It increases the economic attractiveness of municipalities, can provide them with tax revenue and attract new service projects.

Assets for the metamorphosis of territories

The presence of infrastructures, with a double side between negative and positive externalities, appears to be one of the levers of the metamorphosis to be undertaken by the municipalities.

Among the lessons learned from the comparison of the situations of the two municipalities with regard to airport infrastructures, there seems to be an antagonistic relationship to the noise pollution caused by air transport. As an example, we can cite the “Quinze Arpents” project at Plateau 14 in Orly, which includes the transformation of the Senia activity zone for the benefit of new housing programs. The housing project, with a high density of 32,000 inhabitants/km² in the immediate vicinity of Paris-Orly airport, complies with the aerodrome’s Noise Exposure Plan. We think, in mirror image, of the thwarted future of the old center of the commune of Goussainville, emptied of a large part of its inhabitants due to the acoustic pollution created by the air corridor of Roissy-Charles de Gaulle airport.

The regulatory constraints weighing on the historic center of Goussainville lead to the use of other logics of change linked to the historical and natural heritage of the place, which should be taken advantage of for the metamorphosis of this territory. More broadly, the revelation of geography and the consideration of natural resources seem to be

prime vectors for establishing links between territorial islands. During the field visits, the reopening of waterways (renaturation of the Croult in Goussainville), the consideration of the topography of the south of the Ile-de-France region (Orly plateau) and the proximity of agricultural resources (Plaine de France in Goussainville) to feed a Territorial Food Project.

The profusion of projects carried out by local planning policies can draw on the assets inherent to the territories and fit into systems financed at state and metropolitan levels, such as urban renewal policies for neighborhoods of large complexes and operation of national interest Orly-Rungis-Seine-Amont.

The challenge expressed by local services and decision makers is to strengthen an overall vision of the municipalities’ transformation strategy and to ensure the coherence of the various development projects. It is about making sense by connecting the fragments of territories, and in particular by creating East-West crossings at the municipal level. Local elected officials thus recalled the importance of mobility policies to strengthen access to jobs created by airport activity. These policies relate in particular to the opening up of municipalities by strengthening road access (Francilienne to Goussainville) and the means of collective transport and individual access to jobs at staggered times at nearby airports and business areas.

The challenge of governance with airport stakeholders

It seems relevant to question the reciprocity between infrastructures and territories at the scale of governance. The two days of visits highlighted the political vision at the municipal level. The workshop proposals could be an opportunity to question the link between local scales and those of international hubs, by integrating the question of governance and institutional partners, including Aéroports de Paris (ADP).

Groupe ADP’s strategic roadmap “2025 Pioneers” expresses the ambition to establish “a new balance to improve the integration of airports into territorial urban planning and serve the strategies of communities in terms of economic transformation and transition energy”.

The 41st Ile-de-France workshop could thus bring together the different levels of territorial governance to generate proposals on the crucial issue of defining this new balance in the light of climate challenges.

STUDENT CONTRIBUTION TEAMWORK EUTOPIA 2023



The association invited European students from de Ljubljana - Slovenia , Gothenburg - Sweden, Budapest - Hungary, Beijing - China, Warwick - UK and Cergy -France to participate in the scientific and creative preparation of the workshop and to collectively explore the concept of "Transfo-Polis." They looked at their city with their own eyes and skills, and shared what "Transfo-Polis - the transformation of the Polis (city in Greek) - rebuilding the city on top of the existing city" inspired in them.

The students designed posters to generate interest in the subject and the workshop, emphasizing core values such as creativity, multidisciplinary, foresight, and ecology. They also contributed to the creation of a manifesto centered around the theme of "Transfo-Polis."



TRANSPORTATION

transforming the cities through transportation

TRANSFO-POLIS

a creative and collective work towards ecological cities
Transforming transportation and construction in cities is crucial for the impact on environment, public health, economic development, and overall quality of life.



Hana Bajt
Yumeng Bian
Amelie Klamm
Tisa Kucan Lah
Joy Liang
Wahiba Ramdane



BUDAPEST - Széchenyi Chain Bridge

The chain bridge in Hungary, the oldest bridge in the city and a significant landmark, underwent its first reconstruction since World War II starting in 2021. After 18 months, partial completion was achieved, and it is now **exclusively accessible to public transport, taxis, and cyclists**, alleviating congestion.

bridge reconstruction for public transport

LJUBLJANA - Pedestrianization of the city

In 2007, the municipality of Ljubljana transformed its city centre by closing it off to motorized vehicles, except for delivery between 6am to 10am, redesigning spaces into social and event areas, creating multiple bridges, providing free electric vehicle rides in pedestrian zones, and successfully **reducing black carbon concentrations by 70%**.

motor vehicle free pedestrian zones



transforming the city transportation **2023**

GOTHENBURG - The Västlänken Project

In order to accommodate for population and economic growth, and to offer a sustainable contribution and expand the current railway and sustainable transport in Western Sweden, **3 new underground stations with 8km of underground railway tunnel** for commuter and regional trains are being built since 2017.

3 new underground stations being built

CERGY - The new station hub

Cergy is undergoing a project to renovate and give a new look to its station hub, which will be completed in phases between January 2022 and December 2024. The city will invest 30 million euros (excluding taxes) in creating a **greener and more peaceful public space, with dedicated areas for various modes of transportation** (buses, pedestrians, bikes,...)

greener and more peaceful public space

1. The transport infrastructure is a key element of the city's development strategy. It is essential to ensure that the transport system is sustainable, efficient and accessible to all citizens. This involves investing in modern infrastructure, such as high-speed rail, and promoting sustainable modes of transport, such as cycling and walking. The city of Cergy is currently undergoing a major project to renovate and give a new look to its station hub, which will be completed in phases between January 2022 and December 2024. The city will invest 30 million euros (excluding taxes) in creating a greener and more peaceful public space, with dedicated areas for various modes of transportation (buses, pedestrians, bikes,...)



CONSTRUCTION

transforming the cities through construction

TRANSFO-POLIS

a creative and collective work towards ecological cities
Transforming transportation and construction in cities is crucial for the impact on environment, public health, economic development, and overall quality of life.



Hana Bajt
Yumeng Bian
Amelie Klamm
Tisa Kucan Lah
Joy Liang
Wahiba Ramdane



BEIJING - The central axis

The central axis of Beijing began as a 3.7-kilometer axis during the Yuan Dynasty. During the Ming Dynasty, the Forbidden City was built, and the axis expanded further to form the inner city of Ming Beijing. Later, the outer city was constructed during the Jiajing period. After the Qing Dynasty, the central axis remained mostly unchanged, and **symmetrical architectural communities** were established along it. In modern times, **cultural landmarks** such as the National Museum and the National Centre for the Performing Arts were added to enhance the **cultural significance** of the central axis.

central axis - a place of cultural landmarks

BEIJING - The post-Olympics Central Axis

After the Beijing successful bid for the 29th olympic games, the central access extended northward to the olympic park. The national stadium bird's nest is built in the east with weird national swimming center water cube built in the west. The central axis extends southwards to the **largest wetland park in Beijing**, from which it is no longer just a chronicle of history and big events, but has a diversity that the determination to protect the ecological environment. With the opening of Daxing Airport in 2019, it has also become a **landmark on the southern extension of the central axis**.

a landmark and extension of the central axis



transforming the city construction **2023**

LJUBLJANA - Cukrarna

Cukrarna is an **old factory** in Ljubljana that has been **revitalized**. Originally a sugar refinery since 1828, it later served as a barracks and housing for poorer residents, including notable artists. In the 1990s, plans to convert it into a shopping center fell through, leading to its occupation by the homeless. However, in 2021, it was transformed into the Cukrarna Gallery, focusing on **contemporary art**. It prompts **sustainability and preservation of green spaces**.

revitalization of an abandoned building

LJUBLJANA - The Rog Factory

The land, once occupied by commercial buildings, became renowned for the Rog factory, a bicycle factory that operated from 1951 to 1991. Despite protection measures, plans for revitalization failed, leading to the **occupation of the factory by various groups from 2006 until 2020**. The eviction took place during the COVID-19 quarantine period, and the Municipality of Ljubljana intends to construct a new Rog Centre for **cultural projects**, displacing previous users without offering alternative spaces.

new cultural center planned

1. The transport infrastructure is a key element of the city's development strategy. It is essential to ensure that the transport system is sustainable, efficient and accessible to all citizens. This involves investing in modern infrastructure, such as high-speed rail, and promoting sustainable modes of transport, such as cycling and walking. The city of Cergy is currently undergoing a major project to renovate and give a new look to its station hub, which will be completed in phases between January 2022 and December 2024. The city will invest 30 million euros (excluding taxes) in creating a greener and more peaceful public space, with dedicated areas for various modes of transportation (buses, pedestrians, bikes,...)



Student Team



Hana Bajt
hana.bajt@gmail.com

Currently a master's student of Graphic and Interactive Communications at University of Ljubljana. As a visual person, I love to see how cities constantly transform and bring people closer with the always evolving art and music scene. Eager to learn, I am always on the lookout for new learning opportunities and experiences to fuel my personal and professional growth.



Yumeng Bian
yumeng_bian@vub.be

I'm Yumeng Bian. I moved to Hungary in 2017 and now I am studying Business economics in my freshman year at Vrije Universiteit Brussel. Trying to be more meaningful, and doing more meaningful things. Although not much in this project was related to my major, I learned a lot of new knowledge.



Amelie Klamm
amelieklamm01@gmail.com

I'm Amelie, a curious 22-year-old master student in Communication at the University of Gothenburg. Originally from Germany, I have a background in linguistics, Plain and Easy language translations and project management. I love to learn and speak new languages and I highly value intercultural exchanges, even at a smaller level like playing the international sport of Flag Football. I consider transparent communication as essential in transformations in cities, especially regarding aspects of inclusion and accessibility.



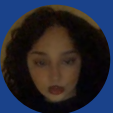
Tisa Kučan Lah
tisa.kucan@gmail.com

I am a second year student at the Department of Ethnology and Cultural Anthropology, CREOL - Cultural Diversity and Transnational Processes in Ljubljana. During my studies and in my own time, I like to focus on topics related to sustainability and communal lifestyles. I am interested in areas of research that reveal the cities we live in, what their future looks like and who they are designed for.



Joy Liang
giaoyi.liang@warwick.ac.uk

In my current postgraduate studies of Art, Enterprise and Development at the University of Warwick, we explored many examples of creative cities around the world, and have learnt how a seemingly small idea can work wonders, as well as how there are lessons to be learnt in the construction of a city. I was born and raised in Beijing and has witnessed the city's rapid development over the last 20 years. I am glad to share with you the story of the city's growth.



Wahiba Ramdane
wohibar@gmail.com

I'm Wahiba, an 18-year-old with a passion for high fashion and travel. As a law enthusiast, I find fulfillment in exploring the intricacies of legal principles and engaging in lively debates. Alongside my legal interests, I indulge in the world of high fashion, appreciating its creativity and artistry. Traveling is another cherished hobby, as it broadens my perspective and exposes me to diverse cultures.



TeamWork EUTOPIA 2023

Transfo-Polis: A creative and collective work towards ecological cities

As part of the 2023 EUTOPIA TeamWork programme, six students from five partner universities of the EUTOPIA alliance worked on the project "Transfo-Polis" in cooperation with Les Ateliers. The aim was to share our experiences and understandings of transformations in our different cities. The result is **visualised in three posters and a manifesto**, which are used as a communication tool before and during Les Ateliers' international urban design workshop "Metamorphosis - Recomposing cities and territories in the face of climate change" in September 2023. In our collective working process, we first shared our **individual testimonies of transformations in our cities**, which are presented in this manifesto. Then, we took a more **creative approach** and compiled the posters through identifying **common themes in transformation**, i.e., changes in *transportation*, *construction* and the *role of art*. Below you find the main messages we want to share with you.



Food for thought:

- to focus on **different levels of change** in cities
- to consider **historically rooted change**
- to emphasise the importance of **greener, sustainable transport**
- to re-think the **temporary usage of unused or abandoned, old spaces**
- to use **art to beautify changes in the city**
- to consider that **change can be uncomfortable** and is not always positive
- to encourage **communication with people** to increase engagement in changes



Manifesto of the cities

Ljubljana, Slovenia

Ljubljana is the capital city of Slovenia and despite being relatively small with only 280,000 inhabitants, it offers a delightful blend of history, culture, and art. Throughout its history, Ljubljana has experienced various changes, from its early prehistoric times to hosting Celts, Romans, and Slavic tribes. It was later ruled by the Austro-Hungarian Empire and became part of Yugoslavia until Slovenia's independence in 1991. Today, the city **continues to evolve**, and two notable transformations are the **Cukrarna gallery** and the **new cultural center Rog**. These projects **repurpose old industrial buildings**, providing **cultural spaces** for allowing artists to grow. They also raise concerns about the lack of greenery and inclusivity. The projects are a good opportunity to **rethink the importance of sustainable and inclusive changes** in the city, considering the challenges posed by climate change and social equity. Other recent transformations in the city include **pedestrianization** and ban of motor vehicles in the city center, **more green spaces**, and social and event areas.

Insights into our collective working progress:

If you want to read more about each individual testimony and see some pictures of the transformation in each city, you are welcome to scan the QR code below!



Gothenburg, Sweden

Located on the west coast of Sweden, Gothenburg is the second largest city in Sweden with a population of almost half a million. To contribute to a sustainable regional expansion, a total of **8 km of underground railway tunnels** are being built under the city. **The project Västlänken** includes several construction sites around Gothenburg, which are shielded off by high plank panels. **The plank panels are used as a space for creative art displays**, often with a conceptual connection to the construction site or information about the project. For the 400-year-anniversary of the city, **the art on some panels even told the history of the city**. This project is an example of how to combine transformation and art as a way of communicating changes in the city. It is a way of **beautifying transformations** and an **attempt to alleviate negative impacts of change in the city**.

Budapest, Hungary

Budapest is Hungary's main political, commercial, and transportation center and largest city. It is located on both sides of the Danube, known as the **"Pearl of the Danube"**, and is listed as one of the precious world heritages. In the past, it were two cities that were far away from each other. After several centuries of expansion, they city was formed in 1873 by the merger of the cities of Buda and Old Buda on the left bank of the Danube and the city of Pest on the right bank. **The two cities are connected by 8 bridges**, forming a peculiar scene, making the Hungarian capital **a rare beautiful twin city in the world**. It has undergone major changes in many places in recent years, e.g., in human culture, art background, transportation, and architecture. Examples are the **newly built Néprajzi Múzeum and Péntz múzeum** and the **complex process of rebuilding the chain bridge**.

Beijing, China

Beijing is the capital city of the People's Republic of China, with a rich history dating back over 3,000 years. It serves as the economic, cultural and political center of the country, hosting the headquarters of the Chinese government, including the State Council and the Communist Party of China. **The 7.8-kilometre-long Central Axis** is an important urban planning concept that runs through the centre of Beijing, **connecting several major historical and cultural landmarks in a straight line**. It is a prominent feature of Beijing's urban layout and architectural design. Through the construction of the central axis, it can fully **reflect the construction policy and traditional aesthetics of Beijing** from ancient to modern times.

Cergy, France

Cergy is a vibrant city located in the Île-de-France region with a population of ca. 65,000 inhabitants. It is known for its diverse community and modern urban planning and its **proximity to Paris** makes it convenient for residents to access employment and cultural activities in the capital. Cergy has recently undergone notable transformations, one significant project being the **renovation of Cergy-Préfecture train station**. This initiative aims to **improve transportation infrastructure** and **enhance connectivity** for residents and commuters. The city boasts numerous parks, gardens, and outdoor areas, providing residents with **opportunities for relaxation**, exercise, and leisurely pursuits. **The Axe Majeur**, a majestic axis and park, stands as a **prominent landmark**, attracting visitors with its stunning views and serving as a gathering place for community events and celebrations.

THE WORKSHOP

WEEK OF SEPTEMBER 4TH TO 10TH: SUBJECT AND TERRITORY DISCOVERY, TEAMWORK

Monday, September 4th: First day of immersion and discovery

“Orly: Transformations of the Grand Ensembles - Density and Biodiversity in the Future Train Station Neighborhood”

- Presentation of different neighborhoods and the territorial project by Fabien Chébaud, Director of Urban Planning, City of Orly.
- Presentation of the transformations of the Grand Ensembles by Amandine Riault, Head of Urban Renewal Service, Tania Delaitre, sustainable Development Engineer both at Ville d’Orly, and Florence Pouey from l’Atelier Ruelle.
- Walking tour of the Grand Ensembles neighborhood via Parc Mermoz from the Maison des Projets.
- Presentation of urban projects in the West of Orly: “Parcs en Scène” by Fabien Chébaud, Director of Urban Planning, City of Orly.
- “Enhancing Biodiversity Integration in Urban Projects” by Elsa Caudron, Mission Officer, League for the Protection of Birds.
- Visit to the 15 Arpents site, “Parcs en Scène” project, with Linkcity Agency.





Tuesday, September 5th:

2nd Day of Immersion & Official Opening

Transformations at Work to Address Vulnerabilities

Morning of self-guided tours in small groups to sites marked by transformations in Paris and the inner suburbs.

- Visit 1 – Tour of 6B, Saint-Denis

Established since 2010 in an industrial wasteland in Saint-Denis, Le 6B is a one-of-a-kind creative and dissemination center in Île-de-France, hosting a creative ecosystem of over 250 resident structures and artists. It fosters and creates new connections with its nearby environment.

- Visit 2 – Paris Oceanographic Institute

Meeting with Laurence Eymard, an oceanographer conducting research on the adaptation of environments to climate transition and the role of participatory processes in this transition.

- Visit 3 – Tour of Cité Fertile, Pantin

Located in Pantin in a former SNCF freight station, Cité Fertile is an eco-responsible third place dedicated to urban ecological transition issues, occupying one hectare for 4 years.

Official opening of the workshop at the Paris Region Institute

- Welcome by Nicolas Bauquet, General Director of the Paris Region Institute.
- Presentation of the workshop theme “Metamorphosis: recomposing cities and territories in the face of climate change” by the workshop pilots: **Marine Oudard** and **Raphaël Besson**.
- Presentation of the challenges and expectations of the territories by the workshop partners: **Imène Souid**, Mayor of Orly, and **Abdelwahab Zigha**, Deputy Mayor of Goussainville.
- Conference - Debate: “Acting Against the Vulnerabilities of Major Metropolises”

Participants :

- Tanguy Le Goff, Political Scientist, Paris Region Institute. “Fragile Metropolises - How Île-de-France is Coping”
- Guillaume Faburel, Geographer, Professor at the University of Lyon 2. “Leaving Big Cities for a New Pact with the Living”



Wednesday, September 6th:

3rd Day of Immersion and Discovery

"Goussainville, Rebirth of an Old Town Center"

Facilitators :

- Romain Morin, Urban Studies Officer, Val d'Oise Department.
- Alois Vicenzi, Project Manager for Urban Planning, City of Goussainville.
- Violène Leroux, East Territories Delegate, Romain Morin, Urban Planning Study Officer, Departmental Council of Val d'Oise.
- Marie Hidago-Bicrel, Deputy to the Head of the Urban Planning and Sustainable Development Service, Departmental Directorate of Land Management in Val d'Oise.



From September 6th to 10th: Teamwork

at the National School of Arts in Paris-Cergy

Thursday, September 7th:

Conference and virtual exchange with Anne Démians, architect

“Metamorphosis and Reversibility in Architecture and in the City”



**WEEK OF SEPTEMBER 11TH TO 17TH:
TEAMWORK AND EXCHANGE FORUMS**

Exchange Forums on Monday, September 11th, and Friday, September 15th.

The exchange forum is a crucial and privileged moment during which the three international and multidisciplinary teams of the workshop can present their ideas and project proposals and engage in direct discussions with local stakeholders, workshop partners, and members.



03

TEAM PROPOSALS



TEAM A RIPPLE EFFECT



TEAM B COMMON(S) TRANSITION



TEAM C CONTINUUM



03

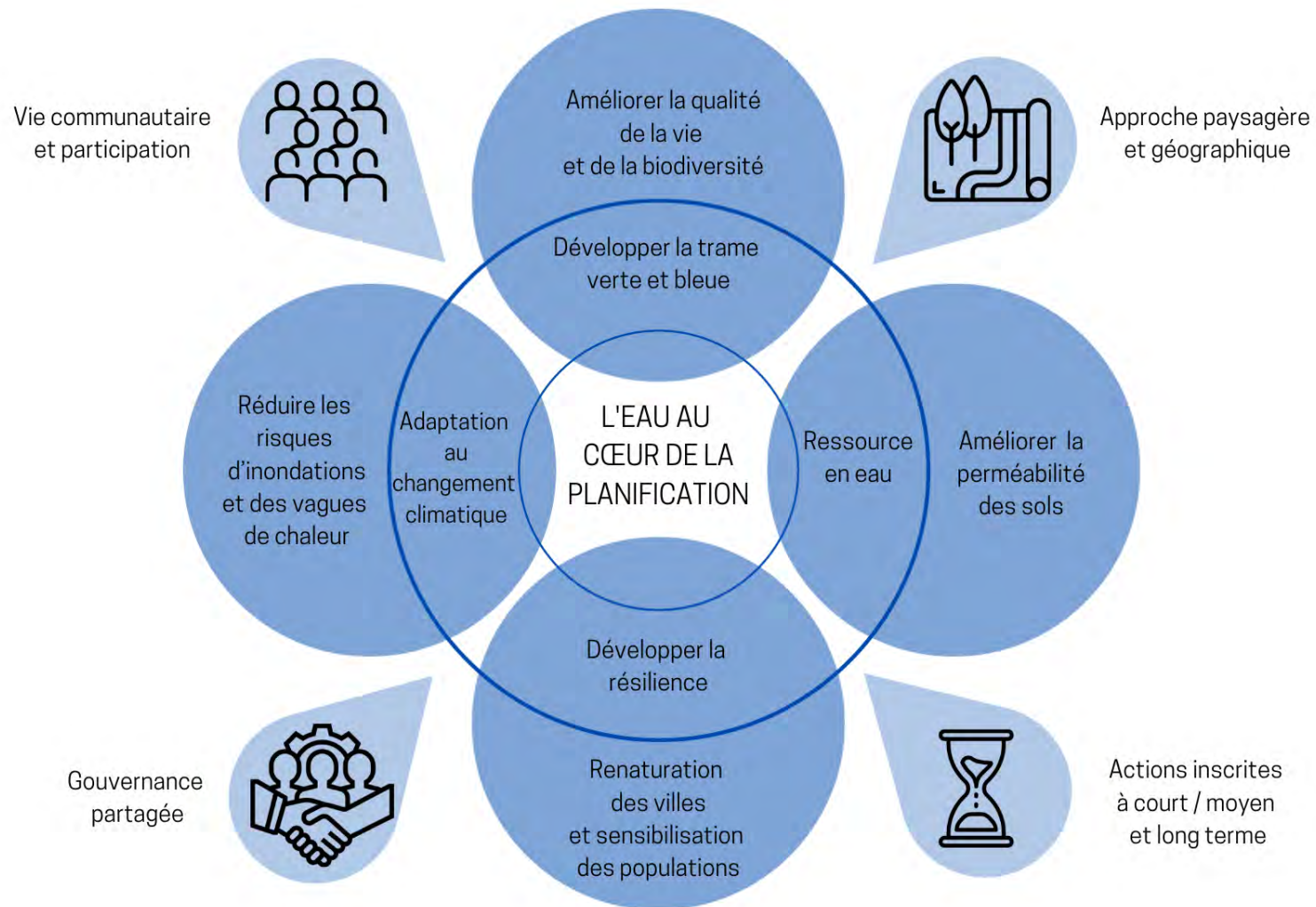
TEAM A

RIPPLE EFFECT



Kshitij Singh, Lili Avendano, Silvia Garciduenas, Lucie Clément, Mikio Yoshida

RIPPLE EFFECT L'EAU AU COEUR DE LA PLANIFICATION URBAINE COMME OPPORTUNITÉ



CITIES AND WATER

Le changement climatique est désormais une réalité incontournable, et la région Île-de-France se trouve particulièrement vulnérable aux vagues de chaleur et aux inondations en raison de son urbanisation dense et de l'artificialisation croissante des zones inondables à proximité de la Seine et d'autres cours d'eau. Cette vulnérabilité découle en partie de l'étalement urbain et de la densification de la région, qui ne tiennent pas compte de la géographie naturelle du territoire. Pour faire face à ces défis, une approche centrée sur l'eau est proposée dans ce projet, impliquant la renaturation et la régénération du réseau hydrographique, en mettant en avant deux territoires d'étude spécifiques, Orly et Goussainville. Ces deux territoires, similaires dans leur développement urbain et leur population diversifiée, cherchent à créer une identité territoriale distincte tout en améliorant leur résilience face aux changements climatiques. L'approche de densification urbaine par la nature est privilégiée pour répondre aux enjeux de rafraîchissement, de biodiversité, de réduction de la pollution et de prévention des risques liés à l'eau, tout en améliorant la qualité de vie des habitants. Ce projet, ancré dans l'histoire et la géographie locales, est conçu pour être adapté à Orly et Goussainville, mais également pour servir de modèle à l'ensemble de la région Île-de-France. De plus, la qualité de vie des résidents est prise en compte comme un élément essentiel. Cet aspect sera à la fois un objectif à améliorer constamment et un indicateur des propositions faites en se demandant si les aménagements prévus auront pour effet d'améliorer de façon visible, ressentie ou vécue la qualité de vie des habitants et à quelle échelle de temps.

The Ile de France region is currently grappling with the immediate effects of climate change, particularly heatwaves and flooding, largely due to urbanization and neglect of natural landscapes. Our strategy focuses on prioritizing water in urban planning, specifically in Goussainville and Orly, two cities sharing similarities in urbanization history and demographics. By revitalizing these areas and shifting their identity away from being solely satellites of Paris, our water-centric approach aims to mitigate climate vulnerabilities, improve local development, reduce pollution, and enhance residents' quality of life. This approach, rooted in the region's history and geography, can be adapted for the entire Ile de France region, providing a holistic solution to address climate challenges while prioritizing the well-being of its inhabitants.

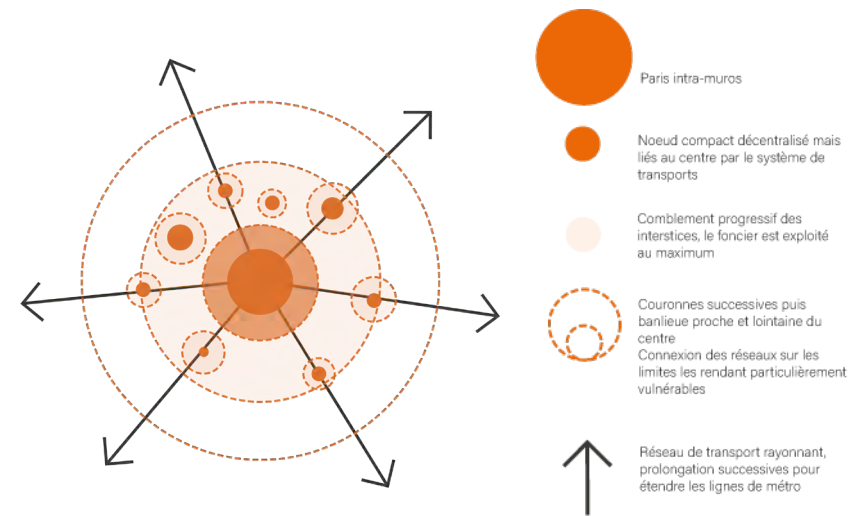
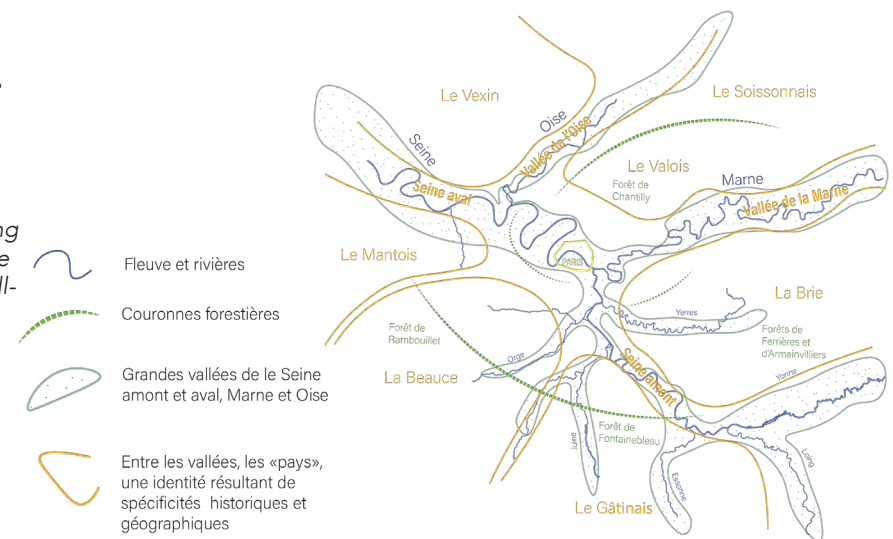


Schéma du modèle radiocentrique francilien



Structures paysagères ©Institut Paris région

MÉTHODOLOGIE

Pour répondre aux enjeux climatiques et sociaux de nos territoires d'étude et pour mettre en œuvre de façon systémique notre projet de renaturation et restauration de la biodiversité par la présence de l'eau dans les villes d'Ile-de-France, nous avons choisi deux approches selon l'échelle et la temporalité.

LE CHOIX DU MICRO URBANISME

Le micro urbanisme permet de penser l'aménagement de manière très locale, ponctuelle. Il s'appuie sur les spécificités des territoires et va à l'encontre de certaines politiques publiques de ville globale qui cherchent l'homogénéisation. A travers cette pratique, chaque projet consiste d'abord à prendre possession d'un espace et de son usage avec les habitants. Dans notre réflexion sur les territoires recomposés face aux changements climatiques, le micro urbanisme proposé prend en compte à la fois les risques des vagues de chaleur et d'inondation par des solutions techniques et concrètes, et la qualité de vie à une échelle que les habitants peuvent comprendre, voir et ressentir à court terme. Nos propositions d'aménagement sont donc principalement localisées à Goussainville sur un parcours nord-sud pour répondre au besoin de relier la nouvelle ville et le Vieux-Pays par l'aménagement et renaturation du Croult, principal cours d'eau aujourd'hui busé et à Orly sur un parcours transversal d'Ouest en Est pour tisser un

lien entre relier les différents quartiers de la ville de l'aéroport à la Seine.

L'approche par micro-urbanisme permet également de prévisualiser et tester des changements plus radicaux à venir sur du plus long terme. Il sera important également d'intégrer les habitants dans ce processus par de la co-conception et pourquoi pas de la co-construction pour une meilleure appropriation des grandes transformations de leur territoire.

LE RETOUR DE L'EAU EN VILLE

L'urbanisation de la région d'Ile-de-France s'est réalisée selon un modèle concentrique et a entraîné la disparition petit à petit de la présence de l'eau et des structures paysagères qui donnaient l'identité du territoire comme nous pouvons le voir dans le schéma à la page précédente.

Notre objectif est de redonner la place à l'eau dans les territoires en la laissant entrer par la création de bras pouvant accueillir les crues. Et, à l'inverse, inclinés vers le lit de la rivière, ces bras permettent de favoriser l'écoulement naturel de l'eau de pluie en s'appuyant sur la topographie du territoire. Cette approche permet de transformer la ville dense, sans structure paysagère autre que les bâtiments, en une ville poreuse qui accueille l'eau ce qui développe alors sa biodiversité, son environnement et le rapport à la nature pour les habitants.



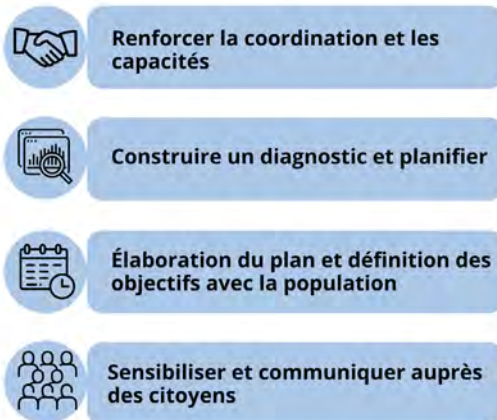
The Ile de France region faces immediate climate change challenges, particularly heatwaves and flooding, due to urbanization and neglect of natural landscapes. Our strategy prioritizes water-centric urban planning in Goussainville and Orly, two cities sharing urbanization history and demographics. By reshaping these areas, our approach aims to mitigate climate vulnerabilities, enhance local development, reduce pollution, and improve residents' quality of life, transforming them from mere satellites of Paris into vibrant and resilient communities. This adaptable approach, grounded in the region's history, can serve as a holistic solution for the entire Ile de France region, addressing climate challenges while focusing on residents' well-being.

Micro-urban planning, emphasizing localized and unique development strategies, provides a departure from global city policies. It forms the core of our climate adaptation strategy, addressing immediate concerns like heatwaves and floods while concurrently enhancing residents' quality of life. Our development initiatives in Goussainville and Orly concentrate on revitalizing underutilized waterways, promoting connectivity through corridors like the Croult restoration and east-west connections from the airport to the Seine. Resident involvement through co-design and potential co-construction fosters community ownership of these transformative changes, resulting in a more resilient and sustainable urban landscape.

ACTEUR.ICES ET PROCESSUS

Les principaux acteurs impliqués dans cette proposition comprennent les autorités régionales, les institutions locales, les citoyens urbains et périurbains, ainsi que des organismes tels que l'Institut Paris Région et le Parc naturel régional du Vexin français. La coordination entre les agences de planification et de mise en œuvre est essentielle pour gérer un projet de cette envergure, qui nécessite à la fois une vision à l'échelle du territoire et des stratégies spécifiques aux zones urbaines.

La participation des citoyens et des acteurs privés dans l'élaboration des plans, en mettant l'accent sur la résilience face à l'eau et aux inondations, est cruciale. De plus, une stratégie de communication, allant des informations visuelles sur les écosystèmes aquatiques aux données régulières sur la qualité de l'eau des rivières urbaines, est nécessaire pour sensibiliser le public.



Projection des actions à court, moyen et long terme

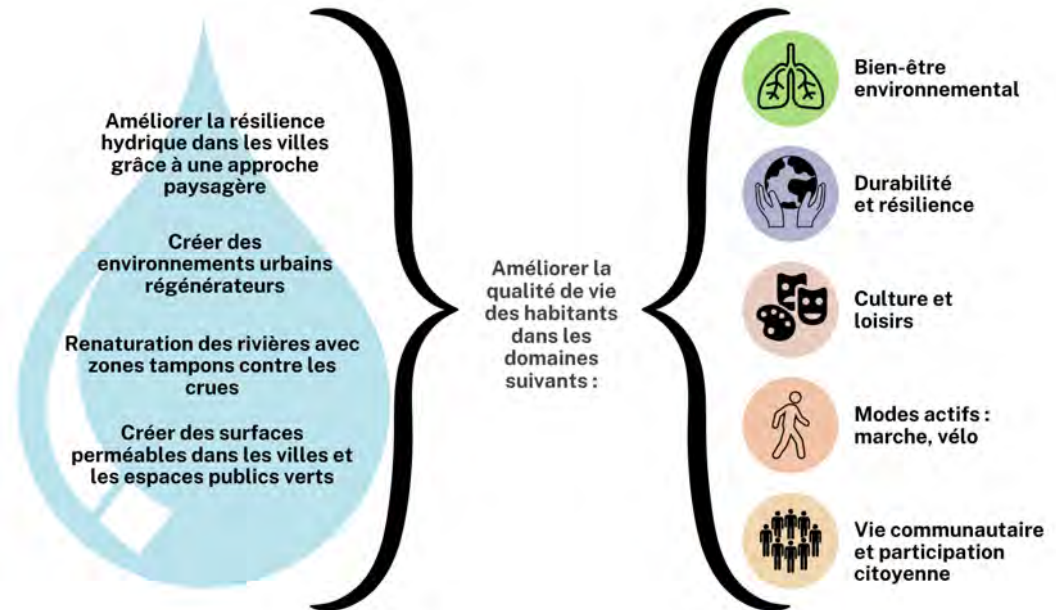


Schéma des priorités d'action pour améliorer la qualité de vie

FOCUS SUR DEUX SITES

ORLY : RETROUVER LA SEINE

Dans un contexte de changement climatique, Orly peut repenser son développement urbain en adoptant une approche dynamique centrée sur les infrastructures de la ville, l'eau et la durabilité. Ces idées ne servent pas seulement à résoudre les problèmes immédiats dus au changement climatique, mais aussi à préparer un avenir plus écologique et résilient. Cela commence avec un parcours ouest-est qui relie la ville au fleuve, où de nombreuses initiatives d'amélioration urbaine sont mises en place en fonction des paysages de cette zone. L'équipement urbain joue un rôle important dans les efforts d'Orly pour devenir plus résiliente. La ville montre son engagement en utilisant des stratégies durables comme l'éclairage solaire des rues, des abribus éco-responsables, de nombreuses places de parking pour les vélos, et une forte incitation à la pratique du vélo. Ces améliorations ne font pas qu'embellir la ville, elles réduisent aussi la consommation d'énergie, encouragent les déplacements respectueux de l'environnement et contribuent à une population en meilleure santé. Les équipements publics sportifs et les rues partagées montrent également l'engagement d'Orly envers le bien-être global de ses habitants, créant ainsi un modèle de ville ingénieuse où la durabilité et la qualité de vie vont de pair.

Dans un second temps, l'infrastructure liée à l'eau doit transformer Orly en un paysage urbain plus résilient et agréable. Des aménagements innovants comme la création de nouveaux cours d'eau, de jardins de pluie et de systèmes de récupération des eaux reflètent

l'engagement de la ville à faire face aux inondations et à s'adapter au changement climatique. Ces stratégies ne servent pas seulement à réduire les risques d'inondation, elles créent également plus d'espaces de nature en ville, favorisant la biodiversité et une gestion durable de l'eau. Notre proposition comprend la création d'une plateforme flottante polyvalente conçue pour s'adapter aux différentes profondeurs de la rivière. Cette approche maximise l'utilisation de l'espace public et offre une plateforme accessible pour diverses activités récréatives et culturelles. Ce pont renforce le lien de la ville avec son environnement aquatique, offrant ainsi une expérience unique et immersive pour les habitants. Enfin, notre proposition favorise la renaturation des rives de la Seine comme un moyen puissant d'améliorer la valeur intrinsèque de la rivière. En restaurant soigneusement la nature le long des rives, nous améliorons la résilience écologique de la ville et créons un environnement plus attrayant et engageant. Tout cela s'inscrit dans notre engagement en faveur d'un développement urbain durable, tout en offrant de nombreux avantages récréatifs et esthétiques pour la communauté.

Orly is presented with an opportunity to redefine its urban development in response to climate change. This comprehensive approach encompasses urban equipment, water infrastructure, and sustainable systems to address immediate climate challenges while setting the stage for a greener and more resilient future. The West to East Axis, connecting the city to the river, forms the foundation for various tactical urbanism initiatives tailored to the landscape. Urban equipment, including solar street lighting, bioclimatic bus stops, and cycling amenities, not only enhances aesthetics but also promotes eco-friendly commuting and community well-being. Orly's water infrastructure focuses on innovative solutions such as river stream creation and rainwater management to mitigate flooding and enhance green

spaces. A versatile floating deck along the river serves as a dynamic platform for recreational and cultural activities, connecting residents with the aquatic landscape. Additionally, the proposal emphasizes river shore renaturation to bolster ecological resilience and create an appealing environment, aligning with sustainable urban development principles.



Rain Garden



Solar Street Lights



Renaturation of River



Green Pavement



Floating Deck



Riparian Forest

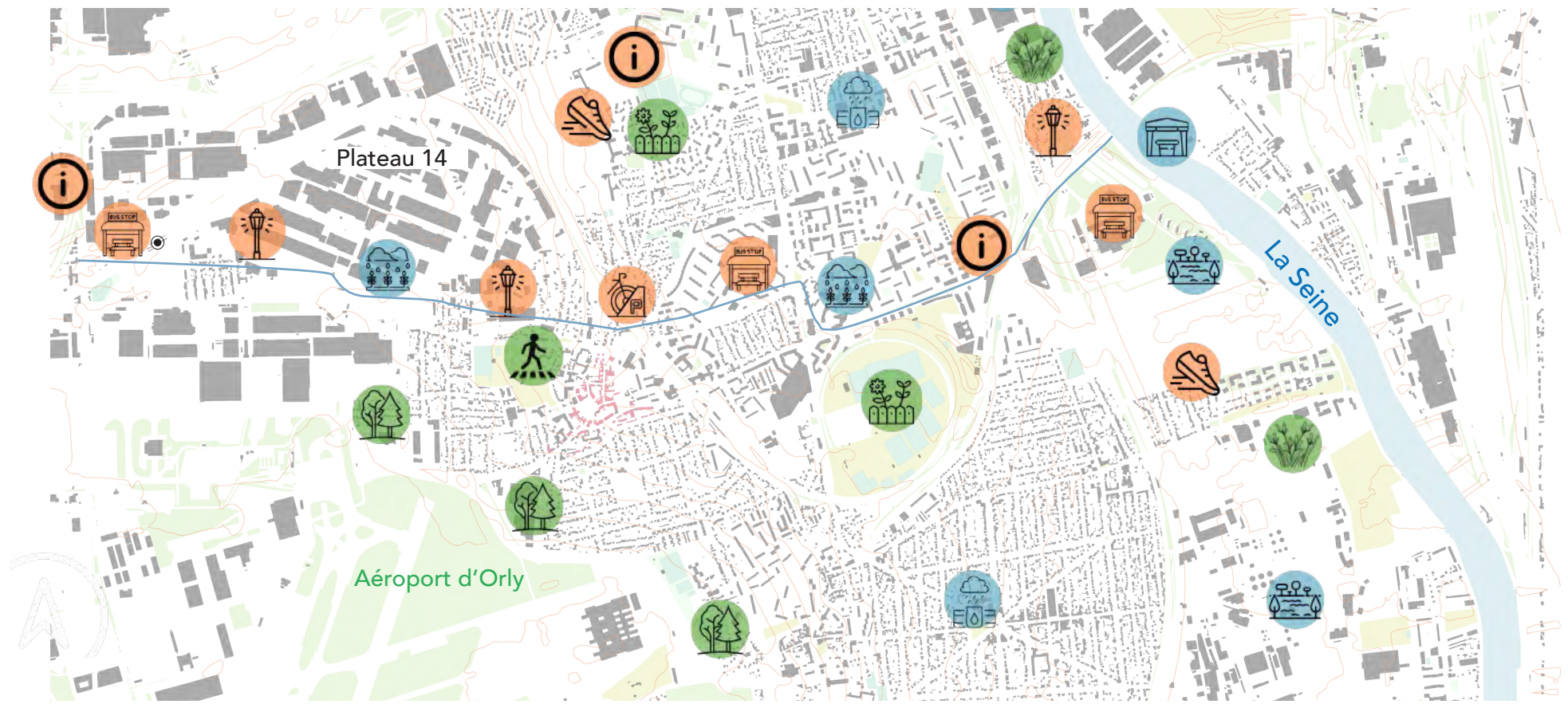


Bioclimatic Bus Stop



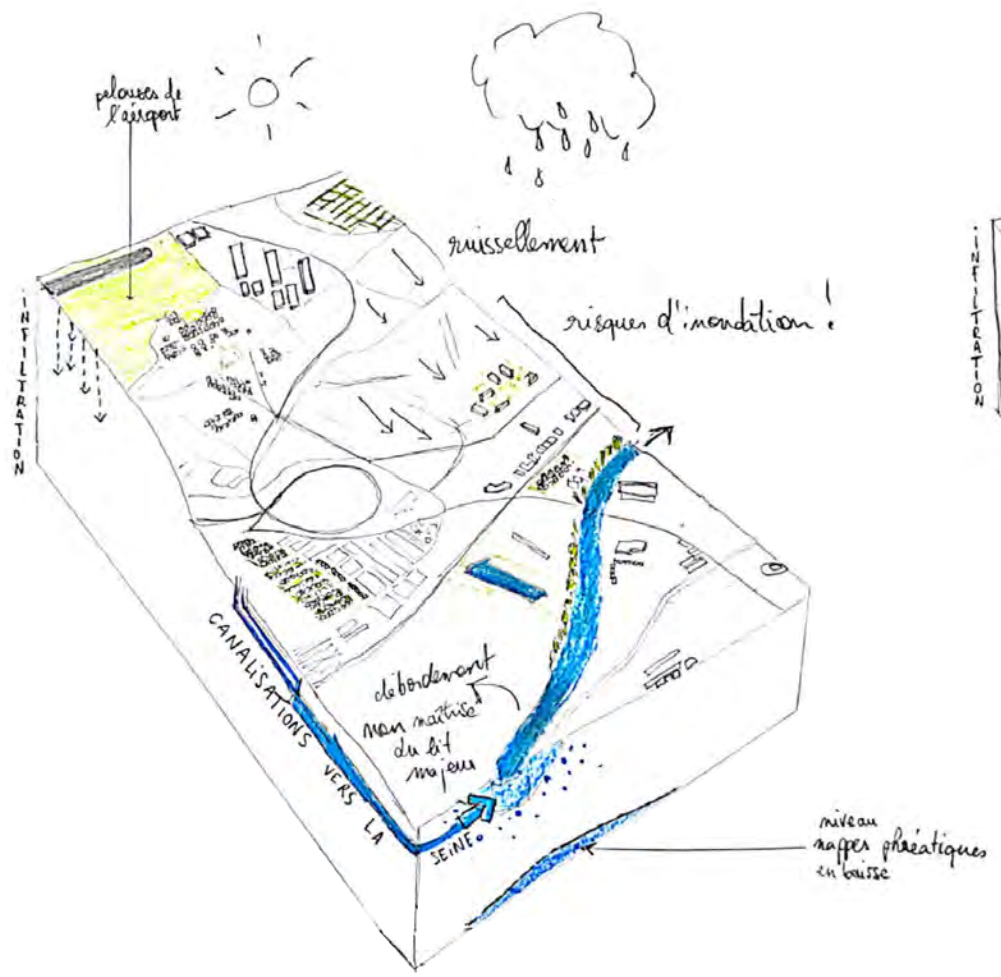
Renaturation

Elements d'urbanisme tactique proposés

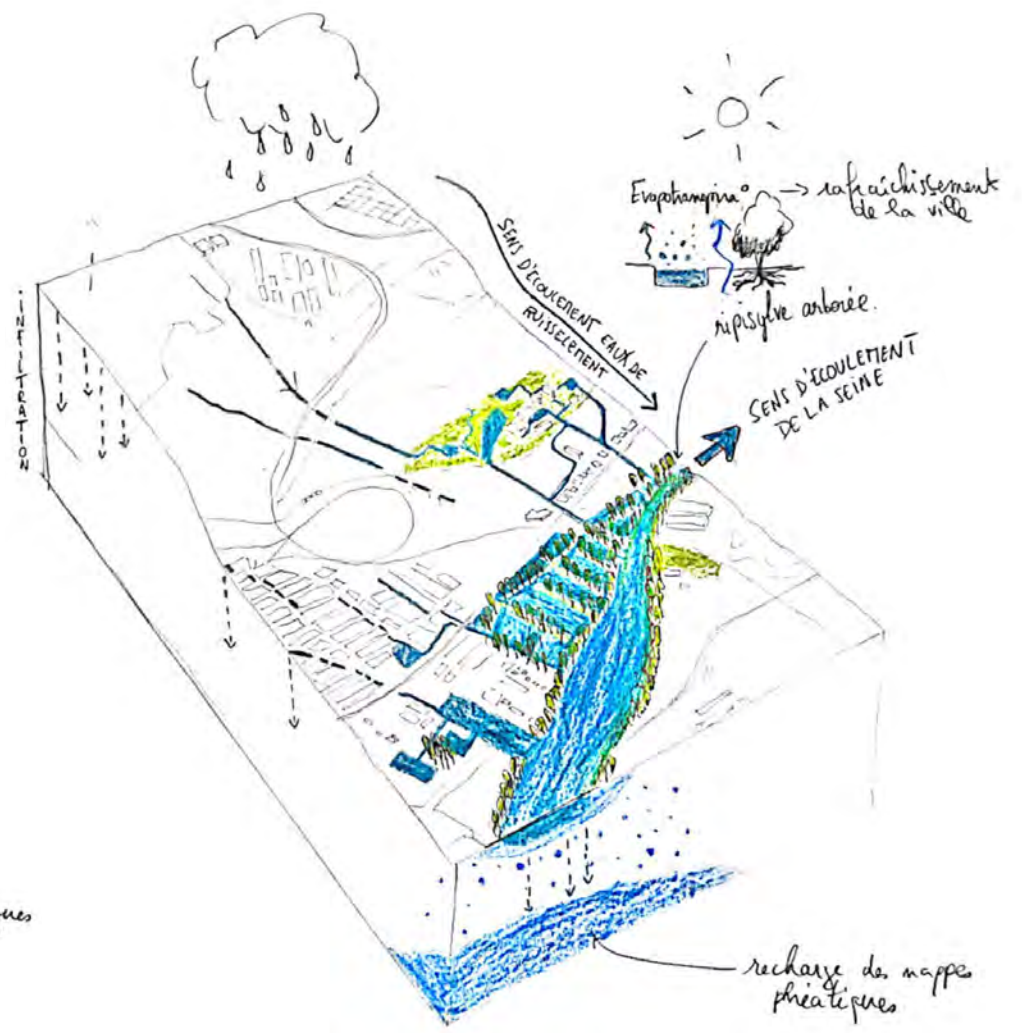


Urban Equipment		Water Infrastructure		Sustainable Infrastructure	
	Solar Street Lighting		Public Gym		New River Streams
	Bioclimatic Bus Stop		Artistic Info Signs		Rain Garden
	Bike Parking		Shared Streets		Floating Deck
			Rain Harvesting		Vertical Garden
					Renaturalization
					Trees to Block Noise

Plan programmatique des aménagements à Orly



Bloc diagramme de la présence de l'eau à Orly - état actuel



Bloc diagramme de la présence de l'eau à Orly - projection à 10 ans

GOUSSAINVILLE: DES TRÉSORS CACHÉS

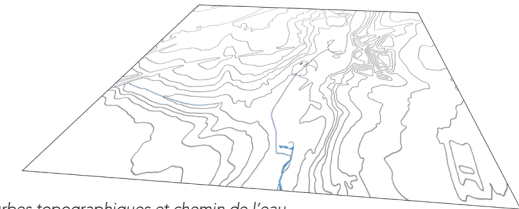
Le centre-ville en pleine expansion de Goussainville contraste fortement avec le quartier historique du Vieux-Pays, qui se trouve presque complètement abandonné, au sud de la ville. La partie récente de Goussainville, située autour des gares RER et de la mairie, est animée et dynamique, tandis que le Vieux-Pays reste en déclin. Rétablir la vitalité du Vieux-Pays et le reconnecter aux parties plus modernes de la ville nécessite une approche multidimensionnelle.

La renaturation des anciens marais du sud de Goussainville et la réhabilitation du Croult, ainsi que la création d'un parc le long de celui-ci, ouvert au public, sont des propositions clés pour revitaliser le territoire. Ces initiatives pourraient non seulement améliorer la résilience face aux changements climatiques, mais également créer des opportunités touristiques en mettant en valeur l'histoire du Vieux-Pays. Un musée sur le paysage et l'histoire de Goussainville, situé près du château, pourrait devenir une attraction majeure pour les locaux et les visiteurs, en particulier ceux en transit depuis l'aéroport Charles de Gaulle (CDG).

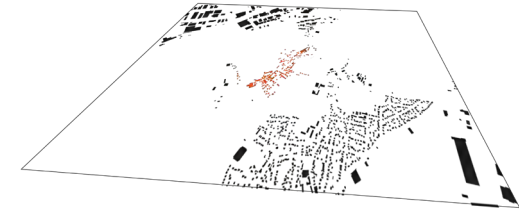
En parallèle, le développement de services hôteliers, de restaurants et de navettes vers l'aéroport pourrait stimuler le tourisme. Pour compléter ces initiatives, des infrastructures telles que des trottoirs plantés, des pistes cyclables et des supports de stationnement pour vélos dans le Vieux-Pays sont envisagées pour améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser l'accès aux espaces publics. L'implication active des citoyens locaux dans la gestion des services proposés est également encouragée, tout en conservant une approche cohérente avec l'histoire et l'écologie de la région, avec le potentiel d'être un modèle pour l'ensemble de la région Île-de-France.

The new city center of Goussainville is undergoing rapid urbanization, in contrast to its historic district of Vieux-Pays, located in a unique geography of former wetlands, near the Le Croult river and highways. Our ecological approach aims to revitalize and reconnect Vieux-Pays with the modern parts of the city. We propose the restoration of wetlands, the depolderization of the Croult, and the creation of a green area between Vieux-Pays and the river to transform Goussainville into a garden city with accessible green spaces.

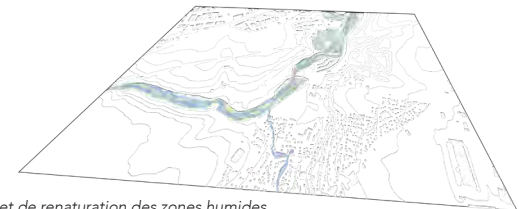
This transformation offers tourism opportunities, including a museum of the city's landscape and history, managed by local citizens, as well as hotel services and an airport shuttle. Additionally, green sidewalks, bike lanes, and artistic informational signs will improve the quality of life and bridge the past to the present in Vieux-Pays.



Courbes topographiques et chemin de l'eau

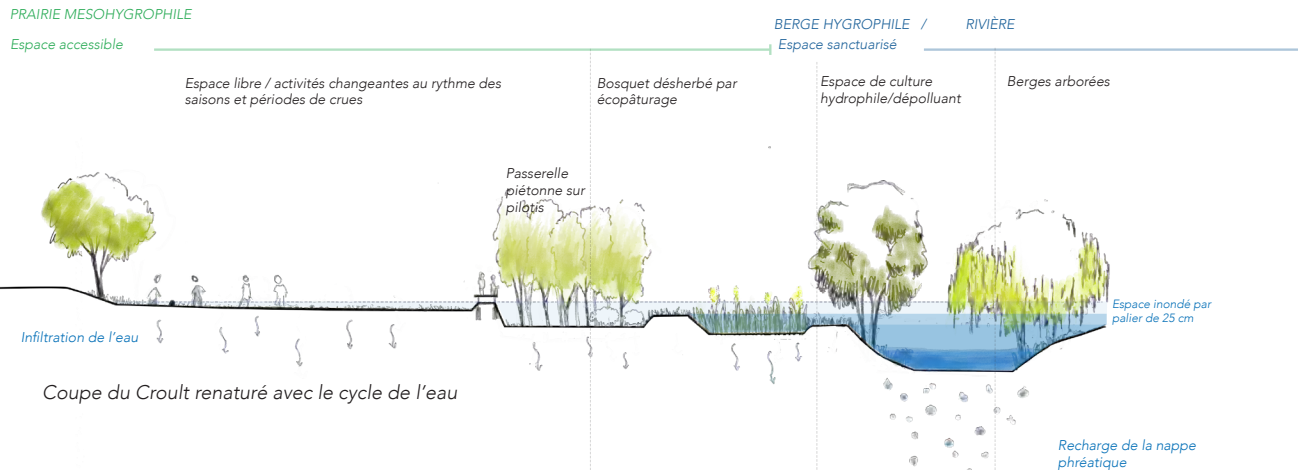











Vieux pays (en rouge) à valoriser et bâti

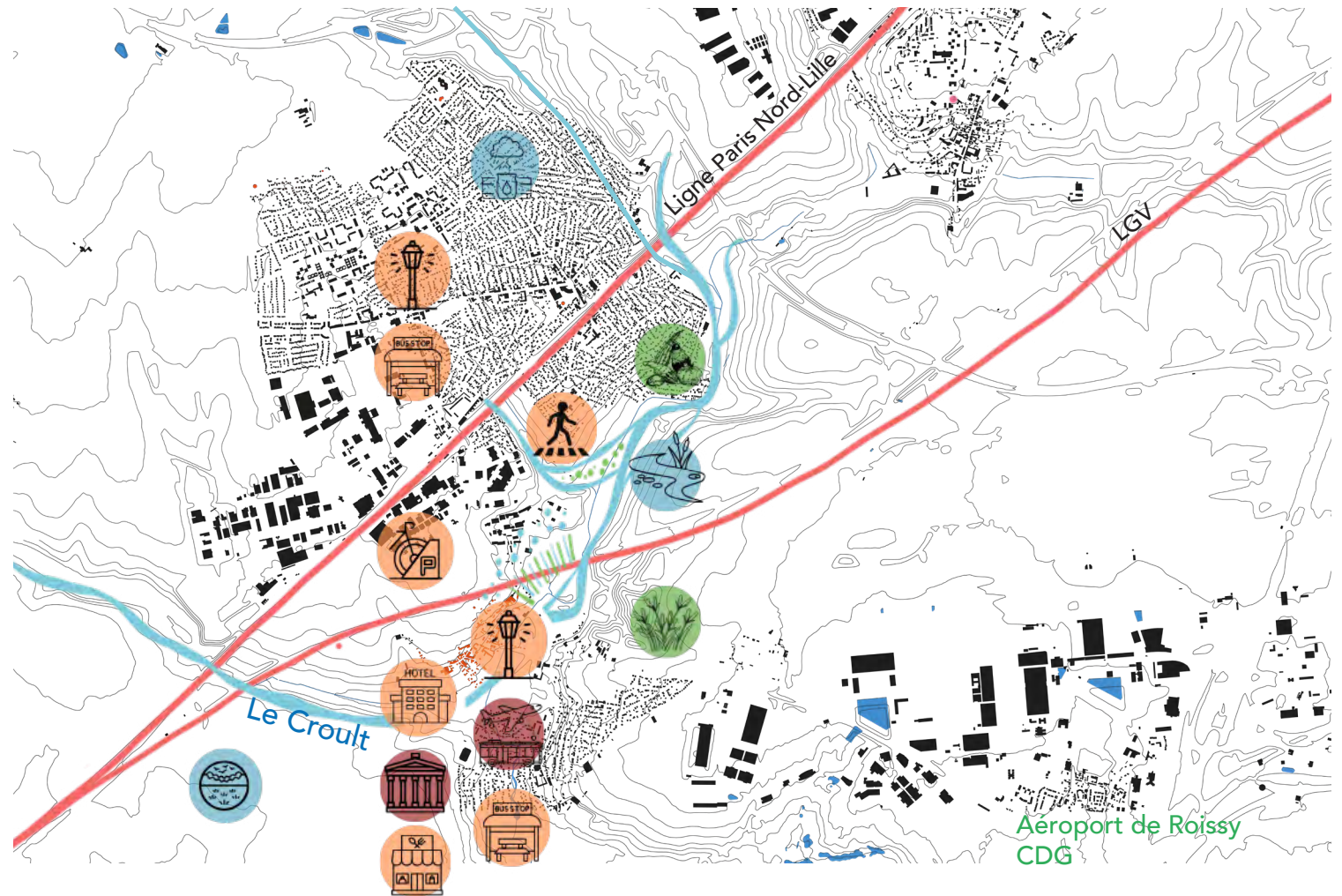


Projet de renaturation des zones humides

Zoom au Sud de Goussainville, décomposition des éléments de projet

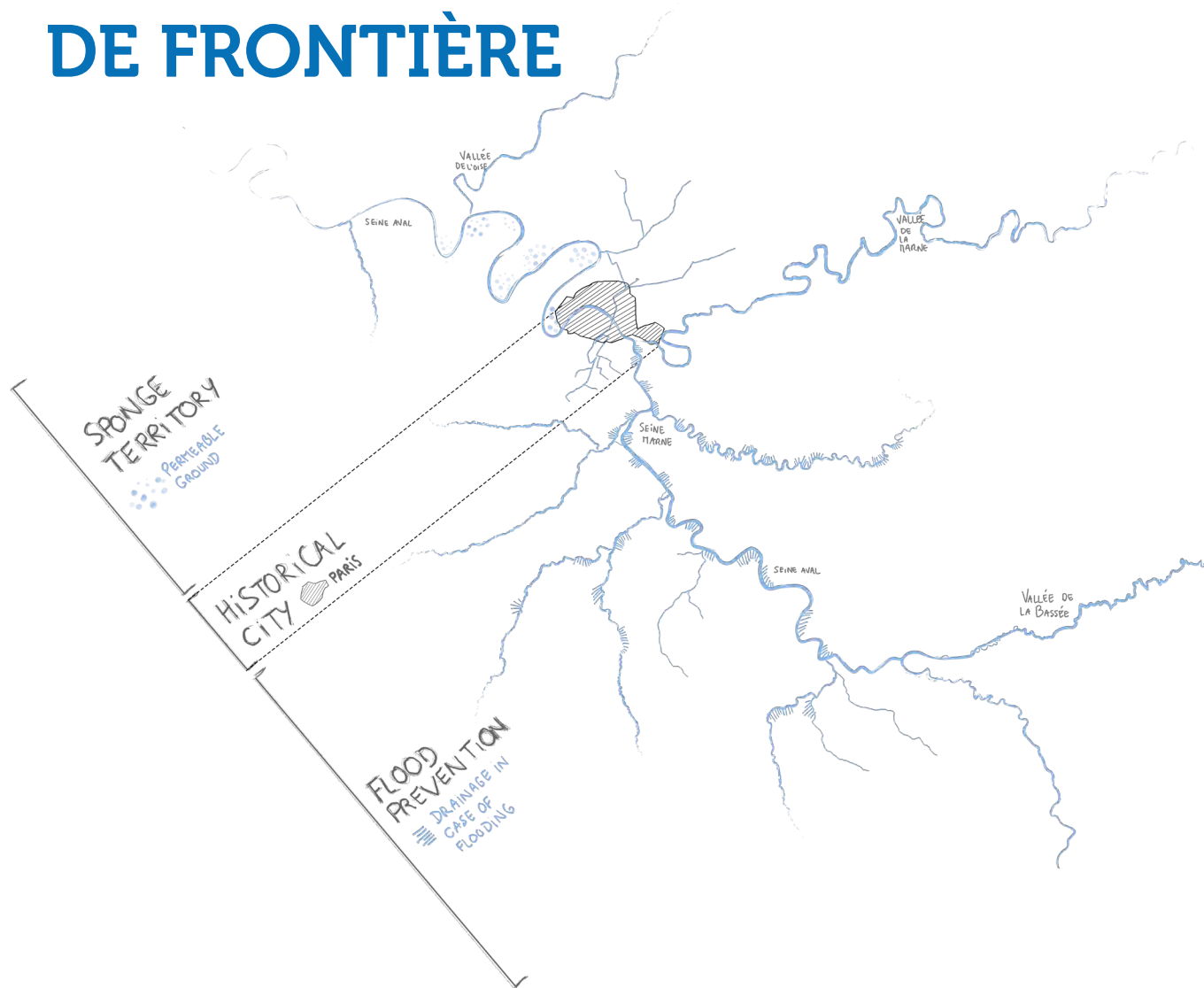


- Urban Equipment**
 -  Solar Street Lighting
 -  Bioclimatic Bus Stop
 -  Bike Parking
 -  Shared Streets
 -  Local Commerce
- Water Infrastructure**
 -  Wetlands
 -  Croult
 -  Rain Harvesting
- Sustainable Infrastructure**
 -  Family garden
 -  Renaturalization | Parc Des 3 vallées
- Tourism**
 -  Airport Shuttle
 -  History and Geography Museum
 -  Sustainable Hospitality



Plan programmatique des aménagements à Goussainville

L'EAU N'A PAS DE FRONTIÈRE



Notre projet de replacer l'eau au centre de l'aménagement des villes doit être pris à la fois à l'échelle locale des villes mais se doit de dépasser également les frontières selon les bassins hydrographiques et les vallées pour répondre aux besoins de la région entière.

Les aménagements doivent se faire avant tout en amont de la Seine pour prévenir au mieux les inondations possibles sur le reste de la région et notamment sur la ville de Paris. En effet, nous avons pris le parti qu'aujourd'hui, Paris possède un patrimoine trop important à préserver sur les bords de la Seine et la ville est trop dense pour proposer ce type d'aménagement dans la ville historique.

Pour reprendre les structures paysagères qui axent notre projet, les aménagements proposés à Orly correspondent aux vallées principales du Bassin parisien où l'espace permet d'accueillir l'eau dans la ville, tandis que ceux de Goussainville en lien avec l'agriculture et des espaces moins urbanisés plus restreints sont situés dans des plus petites vallées.

Enfin, parce que les aménagements en amont pourraient ne pas suffire avec les épisodes de pluies qui devraient s'intensifier avec le changement climatique, il faut également travailler des espaces poreux plus en aval, dans la vallée de l'Oise afin d'accueillir l'eau, de la laisser s'infiltrer là où elle tombe. C'est la politique de la "goutte d'eau" : à l'image des agriculteurs.ices qui ont su vivre au rythme du mouvement de l'eau et en tirer des bénéfices plutôt que de la considérer comme un simple danger (cf. création de marais, polder, ...) peut-être faudrait-il (ré)apprendre à "cultiver l'eau" pour rendre les villes plus perméables, rendre aux rivières leurs berges vivantes et mouvantes, accueillir la moindre goutte pour maintenir en vie les arbres, gardiens de notre survie.

Schéma de principe d'une nouvelle gestion de l'eau interdépartementale

Ce travail sur la revalorisation et la régénération de l'eau dans les villes d'Île-de-France permet également à plus ou moins long terme de changer les pratiques du quotidien, agissant à la fois sur la qualité de vie des habitants et sur l'atténuation du changement climatique. En effet, l'accès à l'eau peut permettre deux choses : le retour à une mobilité moins polluante et l'encouragement au "staycation" (concept de passer des vacances dans sa ville/région).

La mobilité, aujourd'hui responsable d'une grande partie de la pollution atmosphérique, pourrait à nouveau s'ouvrir pour une pratique écologique de transport fluvial de particulier sur le réseau hydrographique de la région. Plus lent que le train mais plus qualitatif, le transport fluvial pourrait correspondre à une pratique récréative sur les bords des rivières, permettant de se rendre dans les divers espaces aménagés le bordant. Les aménagements devraient s'adapter au niveau de l'eau, à la manière des bacs pour les marées et des ponts flottants existants en Bretagne.

L'aménagement et l'accès des bords de Seine et le transport fluvial pourraient également contribuer au staycation en proposant l'accès à différents paysages à travers les vallées d'Île-de-France sans se déplacer loin. Les vacances à la maison offrent de nombreux avantages tant sur le plan économique qu'environnemental. Du point de vue financier, elles permettent aux familles de réaliser des économies en évitant les coûts de voyage tels que les billets d'avion et l'hébergement, libérant des ressources pour d'autres besoins (activités de loisirs) ce qui s'adapte aux typologies socio-économiques sur nos deux territoires de référence. Sur le plan environnemental, les vacances à domicile réduisent l'empreinte carbone, car elles évitent les émissions associées aux déplacements longue distance. Moins de voitures sur la route signifient également moins de congestion et de pollution atmosphérique.

De plus, les séjours locaux encouragent souvent la découverte de trésors cachés dans sa propre région, favorisant ainsi l'appréciation et la préservation de l'environnement local, notamment avec l'accès à l'eau. En somme, les vacances à la maison offrent une alternative économique et écologique qui peut contribuer à la fois au bien-être financier des individus et à la préservation de notre planète.

En conclusion, la prise en compte de la qualité de vie des habitants dans les logiques d'aménagement du territoire adapté aux défis climatiques permet de travailler à la fois à l'échelle micro et d'aménager une ville plus agréable pour tous. L'eau, à la fois comme ressource, comme potentiel et comme élément principal de l'aménagement territorial, permet à la biodiversité de s'épanouir et joue son rôle d'atténuateur des effets du réchauffement climatique.



Transport fluvial à Bordeaux ©Bordeaux métropole



Ponton flottant en Bretagne © France-net-infos

This project aims to place water at the center of urban planning, considering both local and regional needs. Emphasis is placed on flood prevention upstream of the Seine to protect essential areas such as Paris. The proposed developments in Orly and Goussainville correspond to the characteristics of valleys, with spaces that can integrate water into urban environments. Furthermore, an approach of "cultivating water" is suggested to make cities more permeable, rehabilitate riverbanks, and promote responsible use of this resource. This initiative also aims to change mobility habits by encouraging eco-friendly river transport and promoting local stays ("staycation") through access to the diverse landscapes of the region, thereby reducing carbon footprint and stimulating the discovery of local treasures. In conclusion, this approach, focused on the quality of life of residents and climate resilience, aims to create more pleasant cities that are conducive to biodiversity while also contributing to mitigating the effects of climate change.

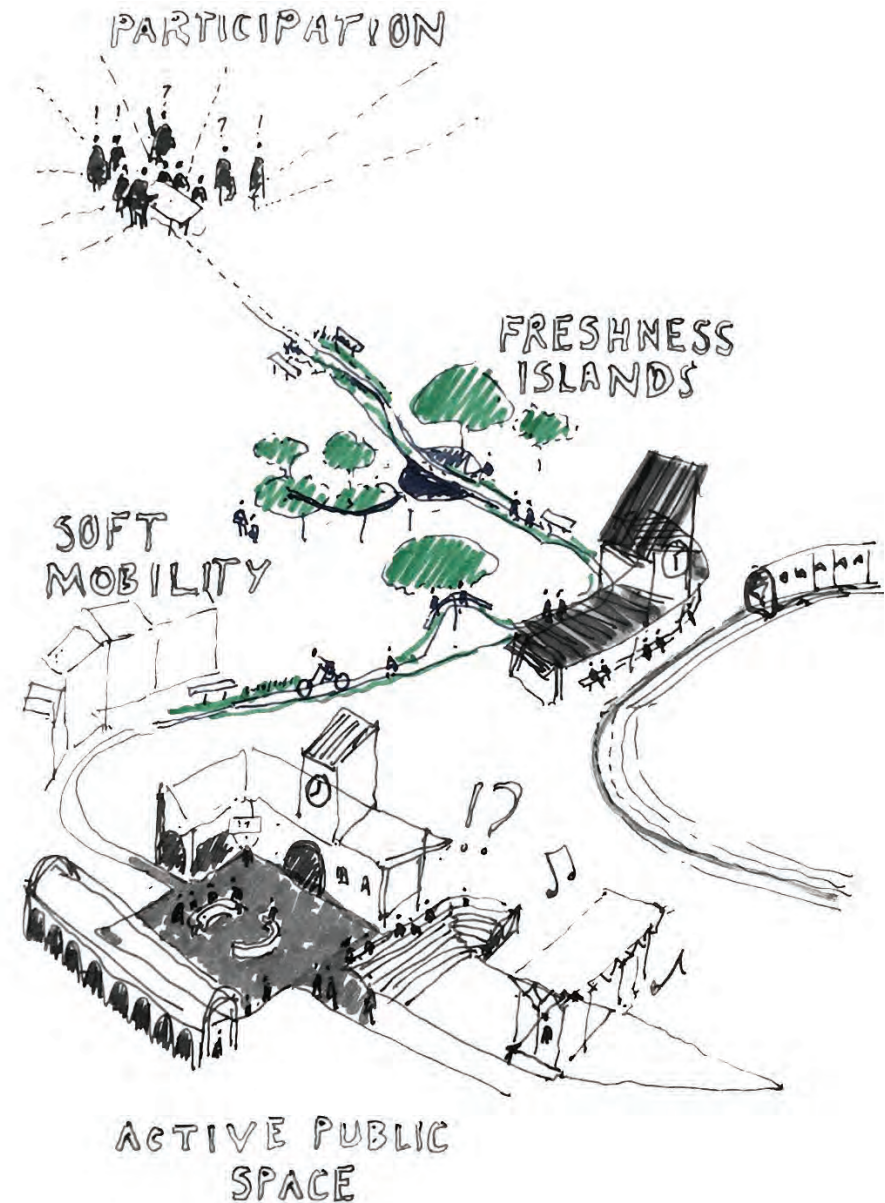
03

EQUIPE B

COMMON(S) TRANSITION



Armando Marquez, Garryn Stephens, Sarah Durand, Audrey Parvex



**QUATRE LEVIERS
POUR IMPULSER LES TRANSITIONS**
Four levers to drive the transitions

RÉPONDRE AUX DÉFIS CLIMATIQUES PAR L'ANGLE SOCIAL

Face à l'intensification et à la multiplication des événements climatiques extrêmes, les territoires et ceux qui les façonnent se doivent de composer avec l'imprévisible. Un nouveau vocabulaire pour penser les risques se déploie, repris par les politiques publiques afin de traduire concrètement ces nouveaux concepts : doit-on s'adapter ? Atténuer ? Être plus résilient ? Et surtout, comment ?

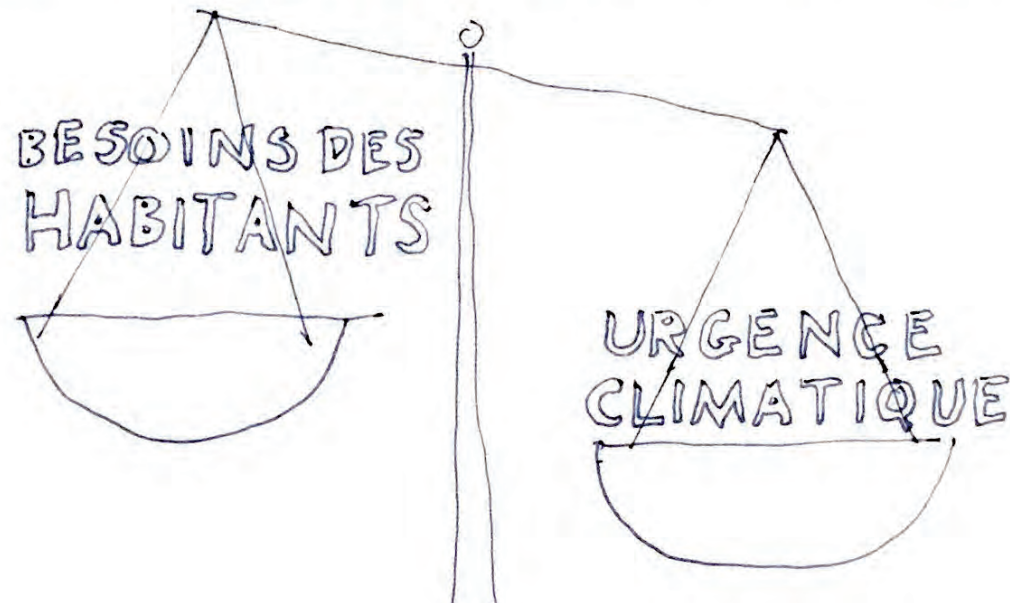
La réponse apportée aux défis climatiques est souvent pensée sous le prisme de l'innovation technique et de la gestion des risques naturels. Or, une approche qui se veut plus sociale nous semble plus adéquate pour nous saisir du sujet qui nous a été proposé, « Villes et territoires recomposés face aux défis climatiques ».

Durant les premiers jours des Ateliers, nos observations et les entretiens que nous avons menés dans les deux villes d'étude, Orly et Goussainville, nous ont interpellés sur la place des personnes en situation de vulnérabilité : comment sont-elles intégrées à la ville et aux activités quotidiennes qui s'y déploient ? Comment celle-ci est-elle pensée pour ces personnes ?

Comment ces personnes fabriquent-elles la ville à leur manière et comment la ville pourrait-elle s'inspirer de leurs trajectoires particulières ?

Nous avons alors choisi d'adopter une porte d'entrée sur notre sujet qui, de prime abord, nous semblait résister à un paradoxe sur lequel la France s'est beaucoup intéressée durant la crise des Gilets jaunes, à savoir, entre « fin du monde » et « fin du mois », faut-il choisir ?

EQUILIBRER OU PRIORISER



Trois questions ont guidé notre travail :

- **Est-ce que les préoccupations sociales contribuent à atténuer les effets du changement climatique ? Si oui, comment ?**
- **En quoi les individus en situation de vulnérabilité jouent-ils un rôle clé dans l'adaptation au changement climatique ?**
- **Comment un territoire en pleine métamorphose peut-il devenir un lieu accueillant pour tous-tes ?**

ADDRESSING CLIMATE CHALLENGES FROM A SOCIAL PERSPECTIVE :

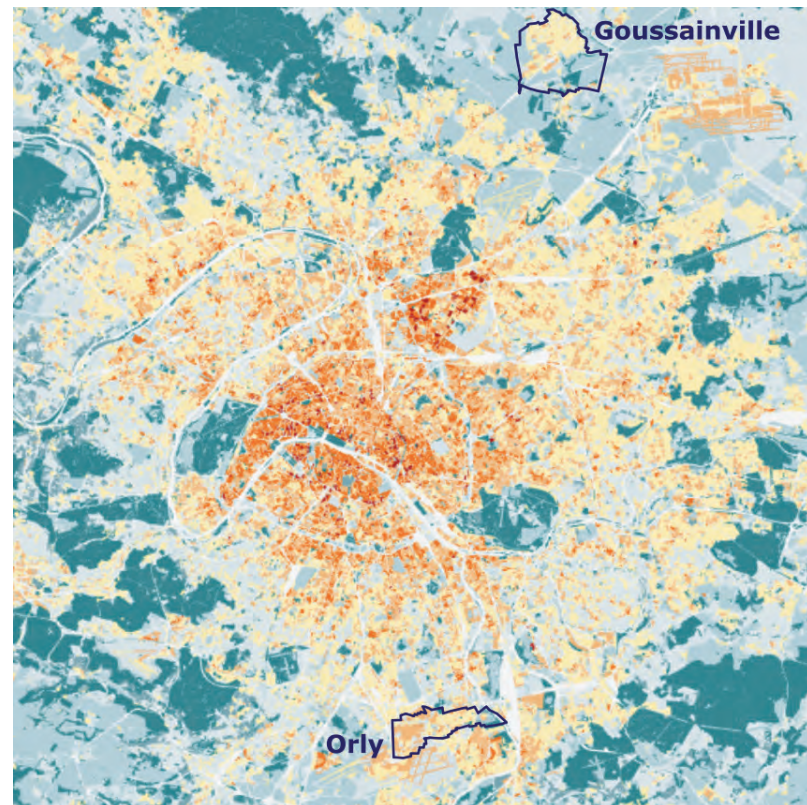
In light of the increasing frequency and severity of extreme climate events, both territories and those who influence them must grapple with the unpredictable nature of these challenges. We inadvertently shifted our focus towards a more social perspective on the topic of «Cities and territories reshaped in the face of climate challenges», driven by the information we collected. Three questions that emerged from our initial fieldwork have guided us : do social concerns contribute to mitigating the effects of climate change? If so, how? In what ways do individuals in vulnerable situations play a key role in adapting to climate change? How can a territory in the midst of metamorphosis evolve into an inclusive haven for everyone?

DES HABITANT·E·S INÉGALEMENT EXPOSÉ·E·S FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La région parisienne est aujourd’hui confrontée à une série d’enjeux. L’impermeabilisation croissante des sols est couplée à une intensification des événements climatiques extrêmes. Les canicules estivales seront plus fréquentes, longues et intenses. Elles seront, selon les experts, « le risque majeur en ville pour les décennies futures » (GIEC, 2022). Selon le degré de bétonisation, les températures ne seront pas ressenties de la même façon en ville. De même, de forts impacts sont à prévoir sur les réseaux d’eau, d’énergie, de transport et d’assainissement. A cela s’ajoute notamment le déclin de la biodiversité, une croissante sécheresse des sols et de la pollution atmosphérique et sonore.

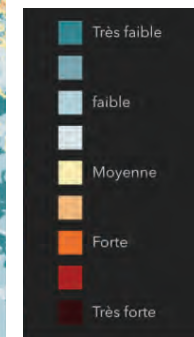
Ce sont les personnes en situation de vulnérabilité qui sont les plus durement touchées par les effets du changement climatique. Par « personnes en situation de vulnérabilité » nous entendons à la fois les personnes pour qui la ville telle qu’elle est planifiée actuellement ne tient pas compte de leurs conditions physiques (âge, mobilité réduite), mais également les personnes considérées comme étant socialement marginalisées.

Dès lors, il s’agirait de transformer les villes pour qu’elles répondent aux besoins des habitants tout en atténuant le changement climatique. Notre postulat de départ est de suggérer qu’en construisant la ville pour les personnes en situation de vulnérabilité, il sera possible de répondre aux défis du changement climatique de manière la plus inclusive qu’il soit.



Vulnérabilités des quartiers exposés aux fortes chaleurs (IPR, 2023)

District vulnerabilities to the high heat (IPR, 2023)



INHABITANTS UNEQUALLY EXPOSED TO CLIMATE CHANGE :

The Parisian region is facing growing challenges. According to the Paris Region Institute, approximately one-third of Île-de-France inhabitants are highly vulnerable to extreme heat. In the future, extreme weather events like heatwaves will become more frequent and severe. Currently, climate change disproportionately affects individuals in vulnerable situations.

The aim is to create cities that both cater to inhabitants’ needs and mitigate climate change. The starting premise is that by designing cities with a focus on individuals in vulnerable situations, it’s possible to address climate change challenges in the most inclusive manner.

ORLY ET GOUSSAINVILLE, TERRITOIRES SERVANTS...

Située dans le Val-de-Marne, la commune d'Orly s'étend sur 669 hectares et accueille 23 515 habitants. A 9 km au Sud de Paris, elle est l'une des communes appartenant à l'établissement public territorial Grand-Paris Seine-Bièvre. Orly accueille sur son territoire l'aéroport international de Paris-Orly et est de ce fait soumise à un Plan d'Exposition au Bruit. Deux gares du RER C relient Orly à Paris : la gare des Saules et celle d'Orly-Ville.

Par ailleurs, Orly se distingue par son patchwork d'habitats entremêlant pavillonnaire et grands ensembles, fruits de la politique de logement en France au sortir de la Seconde Guerre mondiale.



Au Sud-Est du département du Val-d'Oise, la commune de Goussainville est bordée par les champs de grandes cultures. Cette commune de 31 068 habitants est constituée d'une « nouvelle ville » caractérisée par ses pavillons et ses grands ensembles et est surtout bâtie pour la voiture. La commune est située à proximité de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle et est soumise à un Plan d'Exposition au Bruit. Paris, accessible via le RER D depuis la gare des Noues et la gare de Goussainville, est à 20 km au Sud de Goussainville.

L'histoire de cette commune est particulière. A la fin de la Première Guerre mondiale, la crise du logement se fait ressentir dans toute l'Île-de-France. Les parcelles agricoles qui entourent l'actuel « vieux village » sont loties, avant d'être vendues aux ouvriers parisiens. C'est ce qui aujourd'hui forme la « nouvelle ville ». Ne faisant l'objet d'aucun projet urbanistique, celle-ci a d'abord été construite et gérée par les habitants eux-mêmes.

Dans les années 1960, les nuisances sonores du nouvel aéroport Paris Charles-de-Gaulle incitent l'APD à racheter les maisons du « vieux pays » dans l'optique de les raser. Elles seront épargnées du fait de la présence de l'église Saint-Pierre-Saint-Paul. Aujourd'hui, le vieux village est complètement dévitalisé.

Ces deux communes souhaitent sortir d'une situation d'enclavement, d'autant plus prégnante pour Goussainville, tout en réduisant l'usage de la voiture. Orly accueillera ainsi une nouvelle station de la ligne de métro 14, Goussainville un Bus à Haut Niveau de Service. Toutes deux se trouveront à proximité d'une gare du Grand Paris Express. Les mobilités actives sont promues : à Goussainville, l'usage du vélo est encouragé, en particulier via des infrastructures à proximité des gares.

... EN QUÊTE D'HARMONIE

Ces deux villes se présentent toutes deux comme des territoires servant de Paris, de la région Île-de-France, voire du territoire national. A proximité du MIN pour Orly et du futur Agoralim pour Goussainville, des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulles et de Paris Orly, ces deux communes sont également des cités dortoirs pour Paris. Leur identité est construite en référence à Paris, de par leurs fonctionnalités. Elles affichent donc la volonté de redéfinir leur identité tout en revivifiant leur centre-ville ancien et gommer les fractures urbaines.

ORLY AND GOUSSAINVILLE, SERVANT TERRITORIES IN SEARCH OF HARMONY :

The municipality of Orly, located in the Val-de-Marne, covers an area of 669 hectares and is home to 23,515 residents. Situated 9 km south of Paris, Orly is home to the Paris-Orly International Airport. In the southeast of the Val-d'Oise department, the municipality of Goussainville is a city of 31,068 residents. The town is located near the Paris Charles de Gaulle Airport. Both of these cities see themselves as territories serving Paris, the Île-de-France region, and even the national territory. However, both municipalities aim to establish a unique identity for themselves. Both cities also seek to revitalize their historic city centers and address urban divides.

FABRIQUER LA VILLE AVEC ET POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE VULNÉRABILITÉ

La densification et l'étalement urbain accentuent les menaces du changement climatique, en particulier pour les personnes en situation de vulnérabilité.

Densification : il semblerait que la ville verticale provoque une déconnexion d'avec le sol selon la théorie des quatre niveaux (Alexander, 1977). Cela engendrerait, chez les habitants vivant au-delà du 4ème étage, un sentiment de mal-être. En cas d'aléa, la ville densifiée souffrirait d'un nombre plus important de sinistrés. De plus, les aléas seraient plus intenses, car plus concentrés. La ville densifiée dépend de l'accès à la nourriture. Par ailleurs, les espaces verts sont moins importants, ce qui limite les îlots de fraîcheurs indispensables en temps de changement climatique.

Étalement urbain : les habitants sont dépendants aux transports, ce qui augmente particulièrement l'utilisation de la voiture. Les habitants sont déconnectés des services essentiels qui restent concentrés dans une polarité. Les sols sont fortement artificialisés.

Partant du constat que la densification et l'étalement urbain ne sont pas adaptés aux enjeux climatiques et à l'inclusion, nous nous sommes intéressé.e.s à des formes d'organisation spatiales qui ne mettent pas en avant une polarité unique.

Le **bioregionalisme** est défini par Rollot et Schaffner comme une « place vivante où toutes les parties prenantes vivent ensemble de manière durable ». Nous avons trouvé pertinent de nous inspirer de ce concept car il propose de penser la résilience des habitants,

de leur territoire et de l'organisation de l'accès aux ressources (dépendance pour accéder à la nourriture, à l'eau, à l'énergie). Par ailleurs, le bioregionalisme permet de penser la démocratie locale, les façons de la mener, l'importance à donner aux savoirs habitants. Enfin, ce concept questionne la taille et le nombre idéal d'habitants afin d'assurer la possibilité et l'effectivité de sa réalisation.

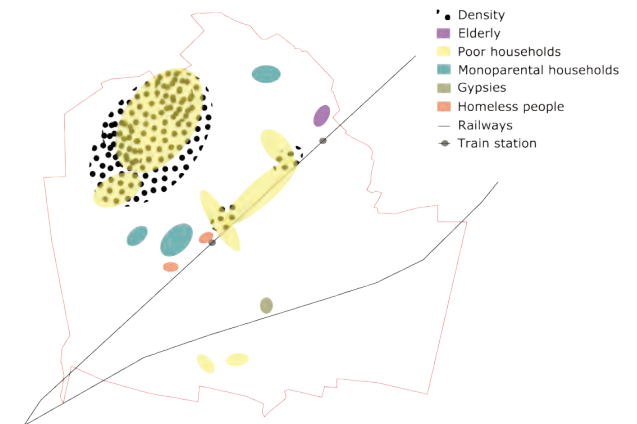
Le **droit à la ville** (Lefebvre, 1968) consiste à penser la réappropriation de la ville par ses habitants et renforcer le pouvoir de ces derniers sur la façon dont la ville est planifiée et gérée. Cela passe par l'accès à la ville, par la participation des citoyens dans les prises de décision concernant le développement urbain, les environnements inclusifs, le fait de favoriser la qualité de vie des habitants par des espaces publics attractifs et l'expression créative.

L'**accès et l'accessibilité** : l'inclusion des personnes en situation de vulnérabilité ne peut se faire que si ces personnes ont accès aux services essentiels de santé, de soins, d'éducation, aux opportunités économiques. Également, elles doivent avoir accès aux aménités qu'apporte la végétation tel que les îlots de fraîcheur. Pour cela, il est important de réfléchir à l'amélioration des mobilités pour ces personnes.

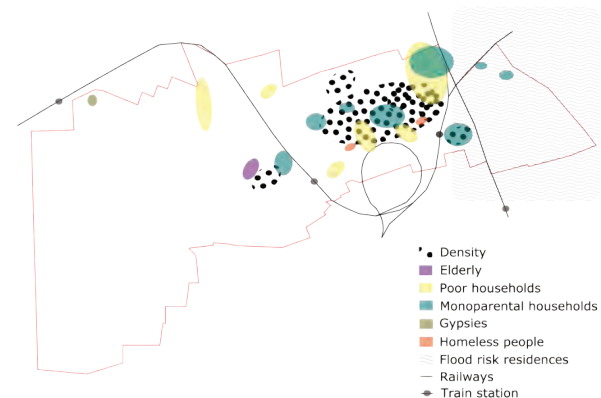
BUILDING THE CITY WITH AND FOR VULNERABLE INDIVIDUALS :

We explore alternative spatial organizational forms that don't emphasize a single polarity. Concepts of bioregionalism, "right to the city", access and accessibility are developed. explore alternative spatial organizational forms that don't emphasize a single polarity. Concepts of bioregionalism, "right to the city", access and accessibility are developed.

Where are the people in vulnerable situations in Goussainville ?



Where are the people in vulnerable situations in Orly ?



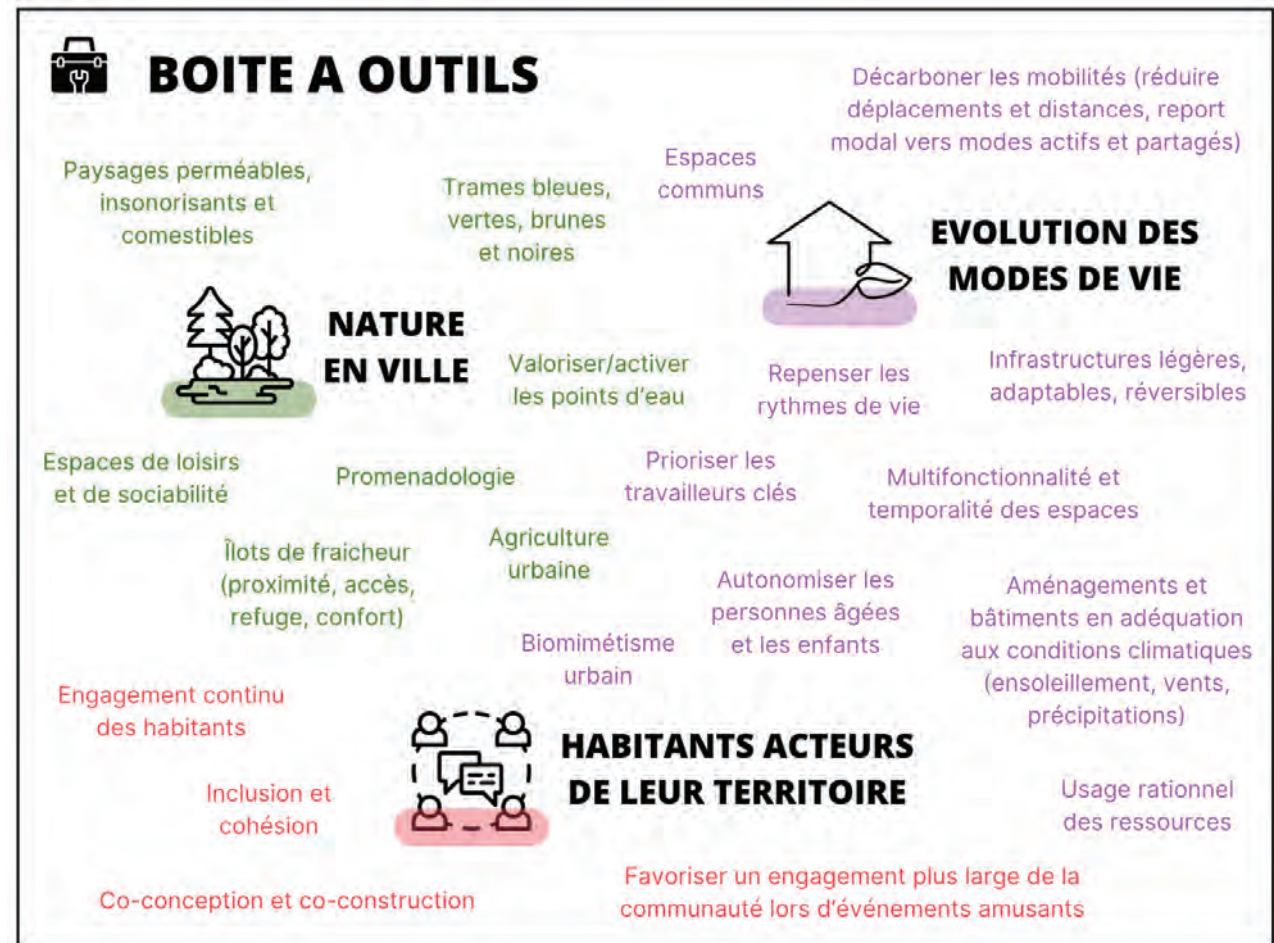
DES TERRITOIRES PLUS ACCESSIBLES ET INCLUSIFS

Suite à de nombreuses réflexions sur les actions concrètes à entreprendre pour cette transition souhaitée, nous les avons rassemblées dans la boîte à outils ci-contre. À partir de celles-ci, nous avons décidé de nous concentrer sur quatre leviers pour les détailler. Ces leviers sont présentés succinctement ci-dessous.

Les habitants acteurs de leur territoire : l'objectif est de permettre une meilleure prise en compte des habitants dans les projets de leur territoire. Il ne s'agit pas seulement d'appliquer les modalités de la concertation réglementaire pour des projets micro-locaux, mais bien d'impliquer les habitants dans tous les projets, en particulier les plus impactants. Cette inclusion passe par des rassemblements dans des espaces communs et ouverts à tous. Ces événements se veulent être des temps joyeux de partage.

Des villes accessibles et apaisées : l'objectif consiste à agir sur les pratiques quotidiennes des habitants en ce qui concerne leur mobilité. Il s'agit de décarboner les mobilités et faciliter l'accès des habitants à ce dont ils ont besoin et à ce qu'ils désirent. Une connectivité et une accessibilité améliorées rendent les villes encore plus attractives pour y vivre, travailler, se divertir, etc. L'aménagement de la ville peut favoriser la transformation des habitudes de déplacements. A long terme, il ne serait plus nécessaire ni désirable de se déplacer loin puisque l'essentiel serait à proximité. Sous cette acception, la mobilité désigne autant celle des biens que des personnes.

Nature, the answer to the battle against climate change: The main objective of creating a green space or a micro-oasis of freshness in an urban environment is without a doubt to reduce the temperature generated by the greenhouse effect and other pollution factors found



in the center of cities. It is also intended to be a place where you can rest and find within an urban environment what nature has to offer outside of it, a place to escape from the routine of a city life.

Reclaimed public spaces as laboratories of the future: we envision a shift in thinking that is not revolutionary, but merely avoided: to work towards cultivating a collective

of inhabitants who engage in meaningful interactions, who realize their existence in (and dependence on) a web of social connections, and who desire to cultivate and struggle for those connections.

Surely, this engaged collective would be better equipped to deal with the changing natural environment, and the threats of climate change in the places they inhabit.

LES HABITANTS ACTEURS DE LEUR TERRITOIRE

Participation des habitants via des espaces de rencontre et d'échanges : penser la multifonctionnalité des lieux en transformant les écoles le soir en lieux d'échange. Favoriser les espaces de sociabilité tels que les jardins partagés.

Participation des habitants par des espaces du "faire" : grâce à des cours de cuisine, de jardinage, de réparation, d'échange de bonnes pratiques, etc. Donner plus d'importance à la parole et aux savoirs habitants dans les projets urbains via trois échelles :

Régionale : donner plus de poids aux CESER, qu'ils ne soient pas seulement une instance consultative.

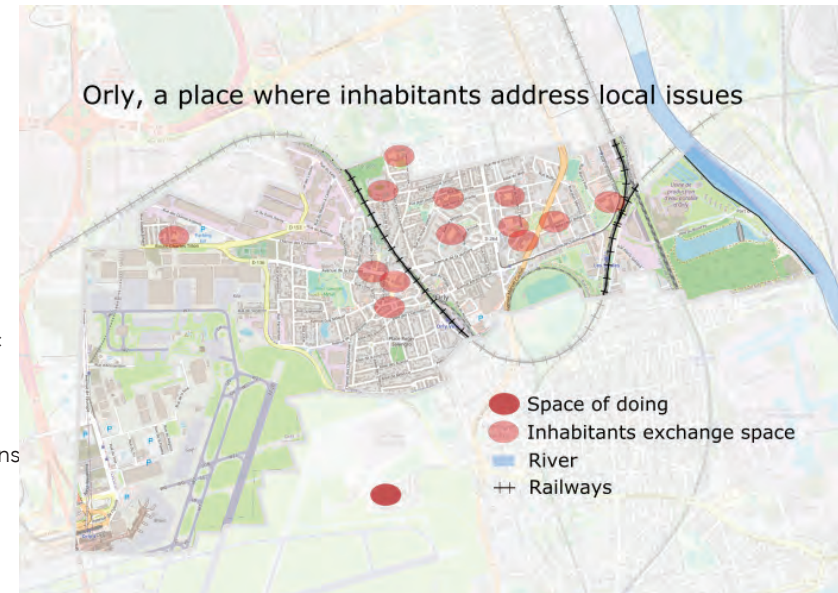
Commune : s'inspirer des Junta de Accion Communal en Colombie. Ses organisations habitantes visent à résoudre les problèmes les plus urgents de leur communauté.

Logement : s'inspirer des Sociétés coopératives pour l'habitat en Suisse. Privilégier la gestion des communs par des groupes de travail dédiés. Une charte est établie pour le bon partage de ces espaces.

Participation of residents through meeting and exchange spaces : think about the multifunctionality of places by transforming schools into exchange spaces in the evenings. Promote social spaces such as community gardens. Participation of residents through "doing" spaces : offer cooking, gardening, repair, and best practice exchange classes, etc. Give more importance to residents' voices and knowledge in urban projects at three levels : regional, municipal, housing.

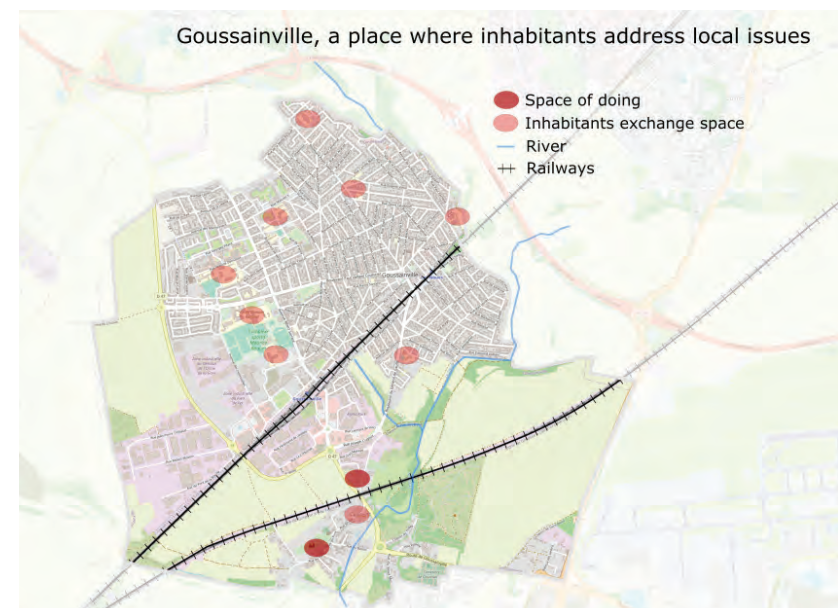
À ORLY

- Mobiliser les écoles le soir pour en faire des espaces de rencontre et d'échanges.
- Créer un partenariat entre la commune d'Orly et la Ferme du Parc des Meuniers à Villeneuve Le Roi ou s'impliquer dans un projet similaire.
- Faire du projet de la librairie-café dans le vieil Orly un lieu de rencontre et d'échanges pérenne.



À GOUSSAINVILLE

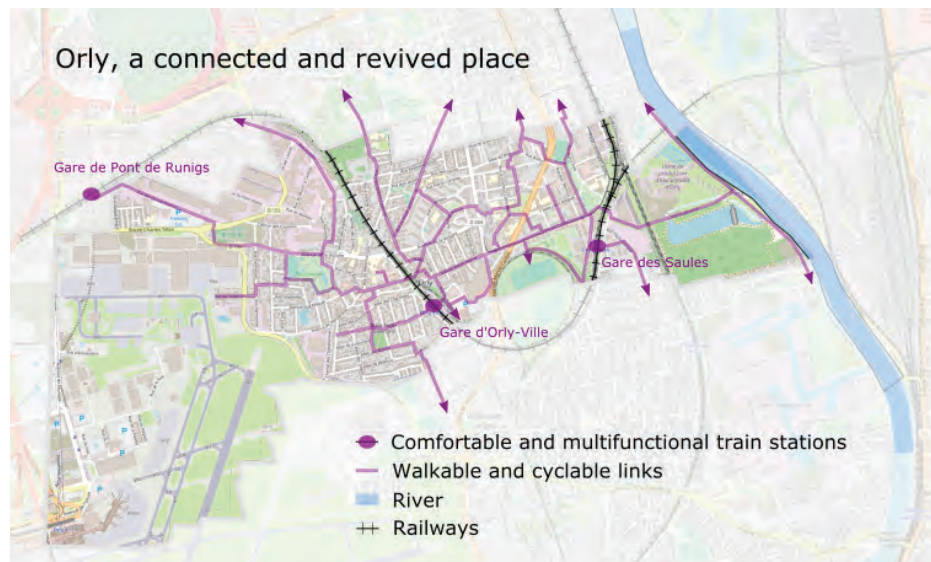
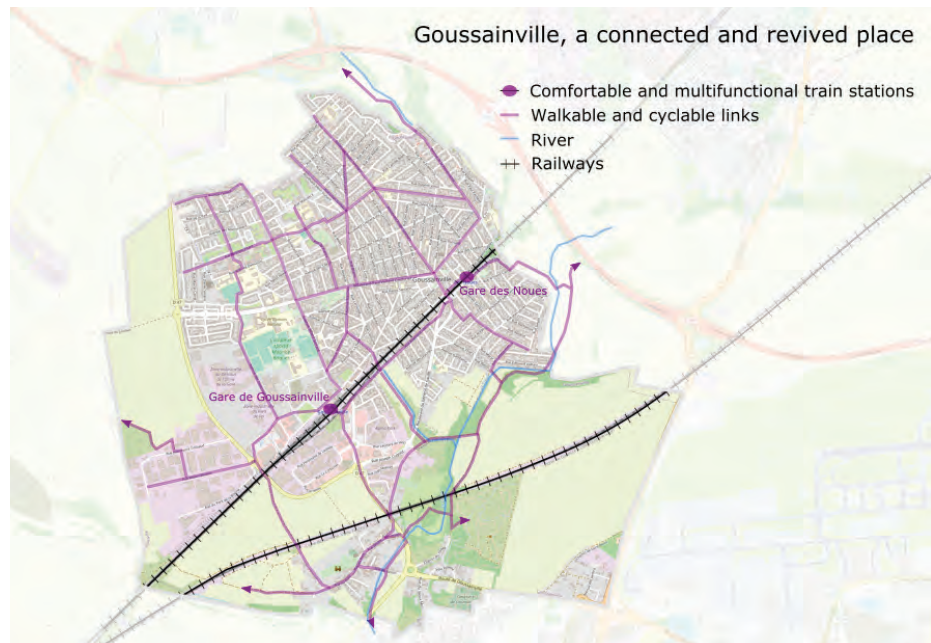
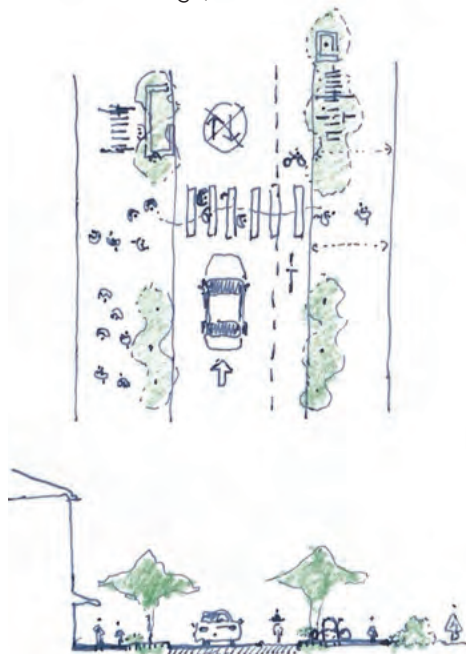
- Mobiliser les écoles le soir pour en faire des espaces de rencontre et d'échanges.
- Apprentissage de la cuisine, du jardinage dans les jardins partagés. Créer de nouveaux jardins partagés dans le cadre du projet Agoralim.
- Investir les anciennes écuries du Vieux Pays pour en faire un lieu de réparation de vélo.



DES VILLES ACCESSIBLES ET APAISÉES

Réduire le nombre de déplacements et la distance parcourue ...

- ... en diversifiant les tissus urbains afin de créer une proximité dans la vie quotidienne entre le logement, le travail, les services, les achats,
- ... en rendant moins attractive l'utilisation de la voiture en solo et en contraignant la circulation automobile,
- Agir sur le stationnement et sur la vitesse de circulation
- Passer des doubles sens à des sens uniques
- Créer des liaisons connectant les lieux d'intérêts, où la place et la priorité sont données aux modes actifs (piétons et vélos) et aux modes partagés (transports publics et covoiturage)



Favoriser le report modal des modes actifs (marche, vélo) et partagés (TP, covoiturage) ...

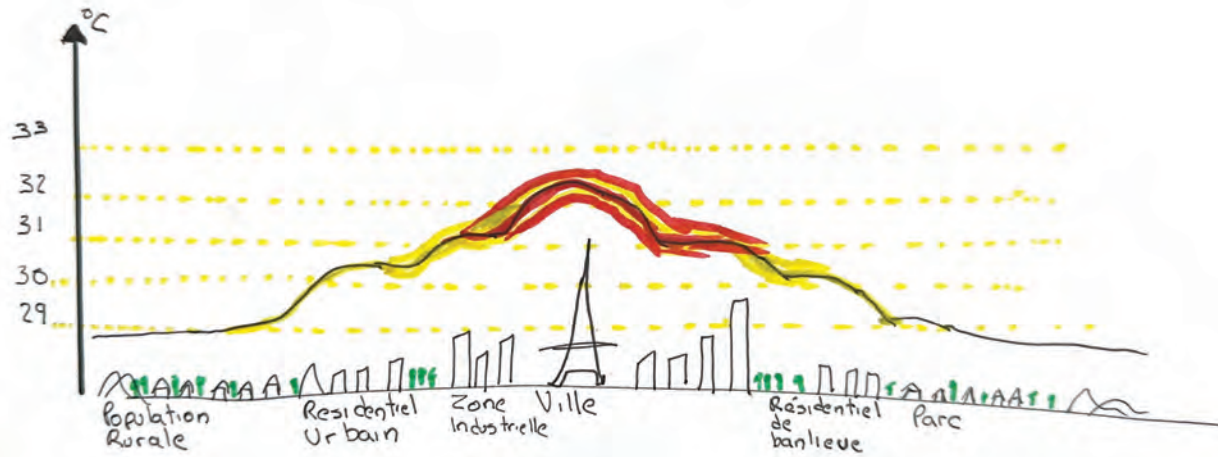
- ... par la marchabilité, la cyclabilité au cœur de la stratégie : sécuriser, faciliter et rendre agréable les déplacements à pied et à vélo,
- Marchabilité : priorité du piéton sur les autres, accessibilité universelle, dimension esthétique et sonore
- Cyclabilité: aménagements et stationnements vélo
- ... en rendant agréable l'accès et les espaces d'attentes du réseau de transports en commun,
- Végétaliser les espaces d'attentes extérieurs
- Bonnes conditions d'intermodalité (ex. stationnement vélo)
- ... en incitant à ces pratiques (animations, exemplarité des élus, location et subvention vélo)

Reducing the number of trips and travel distance...

Promoting modal shifts toward active (walking, biking) and shared (public transportation, carpooling) modes...

NATURE, THE ANSWER TO THE BATTLE AGAINST CLIMATE CHANGE

Urban heat islands occur in cities or densely populated urban areas where temperatures rise significantly due to factors such as concrete, asphalt, steel, widespread use of air conditioning systems, and elevated levels of CO2 emissions from excessive traffic, industrial activities, and consumerism culture. These elements impede the natural cooling of the ground and air at night.



Augmentation des chaleurs dans l'urbain dense

In this context, green spaces reduce urban heat island effect by providing shade and cooling the surface through evapotranspiration. By creating urban forests, strategically located, with bodies of water and other ecosystems, the temperatures of neighborhoods and cities can be reduced. Vegetation also stores much less heat than traditional building materials, which results in a comfortable living environment.

Therefore, creating vegetalised public spaces that offer refreshing environments during hot days and nights, and provide gathering spots or rest areas for all. Through their multifunctionality, freshness islands can foster metamorphosis. They can evolve into spaces for community cohesion and serve as meeting points for neighborhood residents. These spaces invite a more responsible and healthier social life, promoting a culture of camaraderie, respect, and physical activities in an inclusive environment. Without any form of discrimination, everyone is welcome, an integral part of our toolkit.

Planting trees and creating a new natural environment also plays a crucial role in reducing atmospheric pollution, which directly impacts our health. Greenery serves as a natural air filter. When combined with effective urban planning and well-designed infrastructure that nurtures and safeguards vegetation, the outcomes can be significantly enhanced. However, it's important to note that it's not just about having green spaces like grass or plants; it requires a comprehensive approach in

planting new greenery to maximize their potential while also preserving existing ones. Additionally, studying the physical morphology and distribution of the city, including the design and positioning of buildings in relation to sunlight and wind, can have a substantial impact on heat accumulation.



Îlot de chaleur



Impact de l'îlot de fraîcheur sur l'environnement construit

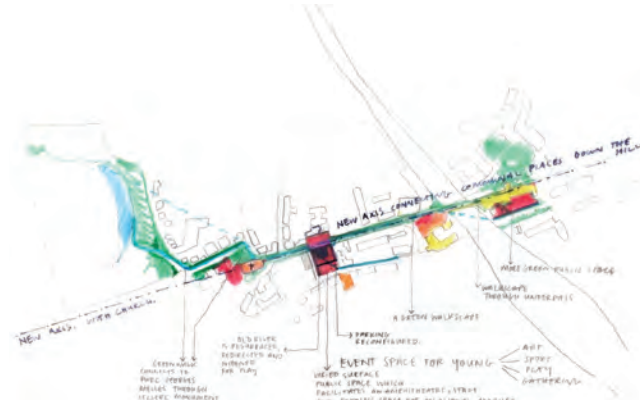
LA NATURE COMME RÉPONSE AUX DÉFIS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE : une solution efficace que nous proposons pour résoudre ce problème est celle des îlots urbains de fraîcheur. En créant des forêts urbaines stratégiquement situées, avec des plans d'eau et d'autres écosystèmes, les températures dans les quartiers et les villes peuvent être réduites. Ces forêts contribuent également à réduire la pollution atmosphérique.

RECLAIMED PUBLIC SPACES AS LABORATORIES OF THE FUTURE

How can people transform/recompose the city for climate change resilience, through activated, inclusive, multi-functional, and adaptable community spaces? How can these places encourage encounter, engagement, and acknowledgment, and create a more cohesive public?

This theme/topic is a layer in the palimpsest of the previous three (participation, soft mobility, and islands of freshness). An activated collective will appropriate public spaces, which are easy and desirable to walk to, and which can be at times places of refreshment and repose in the warmer climate.

We have focused on the 'quiet' market space in the old town of Orly, as a place of prototyping the activation of public space, since it is already a desire by officials. The public space learns from the functions around it, the many schools, the gymnasium, the art school, the axial line with both the church and the new Town Hall's public spaces. The square is activated by centralizing it as a



Proposition d'aménagement urbain

"[...] no one can say what will happen to our civilization when it has truly encountered other civilizations other than through the shock of conquest and domination."
Paul Ricoeur, History and Truth

moment of public life along this axis. An amphitheater formed by a gentle berm faces the square and facilitates public theater and performance. The berm would face the creche and become a playful landscape for the children. The geometry of the market ground shifts to the diagonal, and the old river is resurfaced as a splash point and a small stream, while more green berms shape movement and encourage repose.

LES ESPACES PUBLICS COMME LABORATOIRES DU FUTUR :

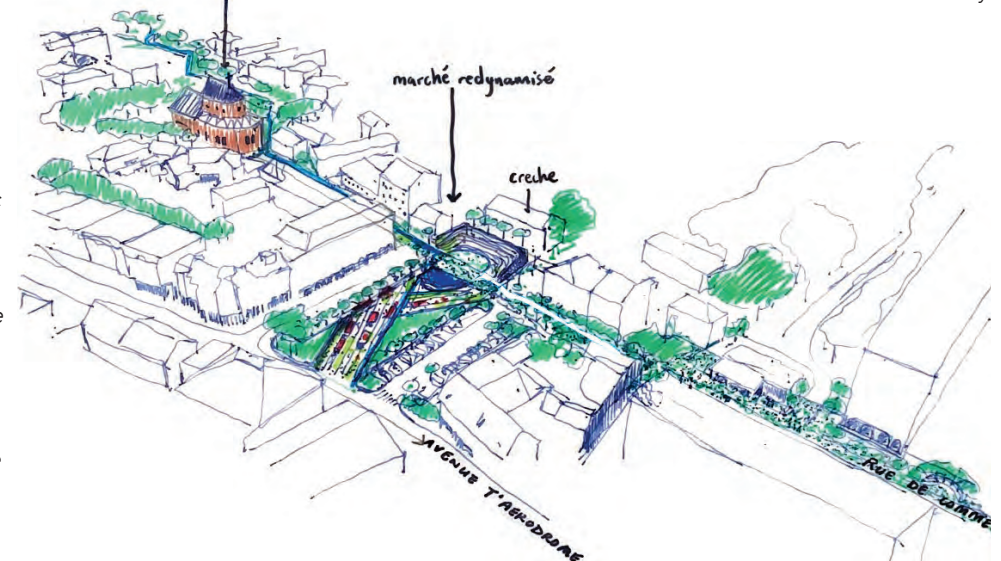
Ce thème synthétise les trois thèmes précédents. Les espaces publics sont pensés comme étant faciles d'accès et attrayants pour la marche. Nous nous sommes concentrés sur l'espace de marché dans la vieille ville d'Orly. L'espace public s'inspire des fonctions qui l'entourent, notamment les nombreuses écoles, l'axe reliant à la fois l'église et les espaces publics de la nouvelle mairie. La place est activée en la centralisant comme un moment de vie publique le long de cet axe.



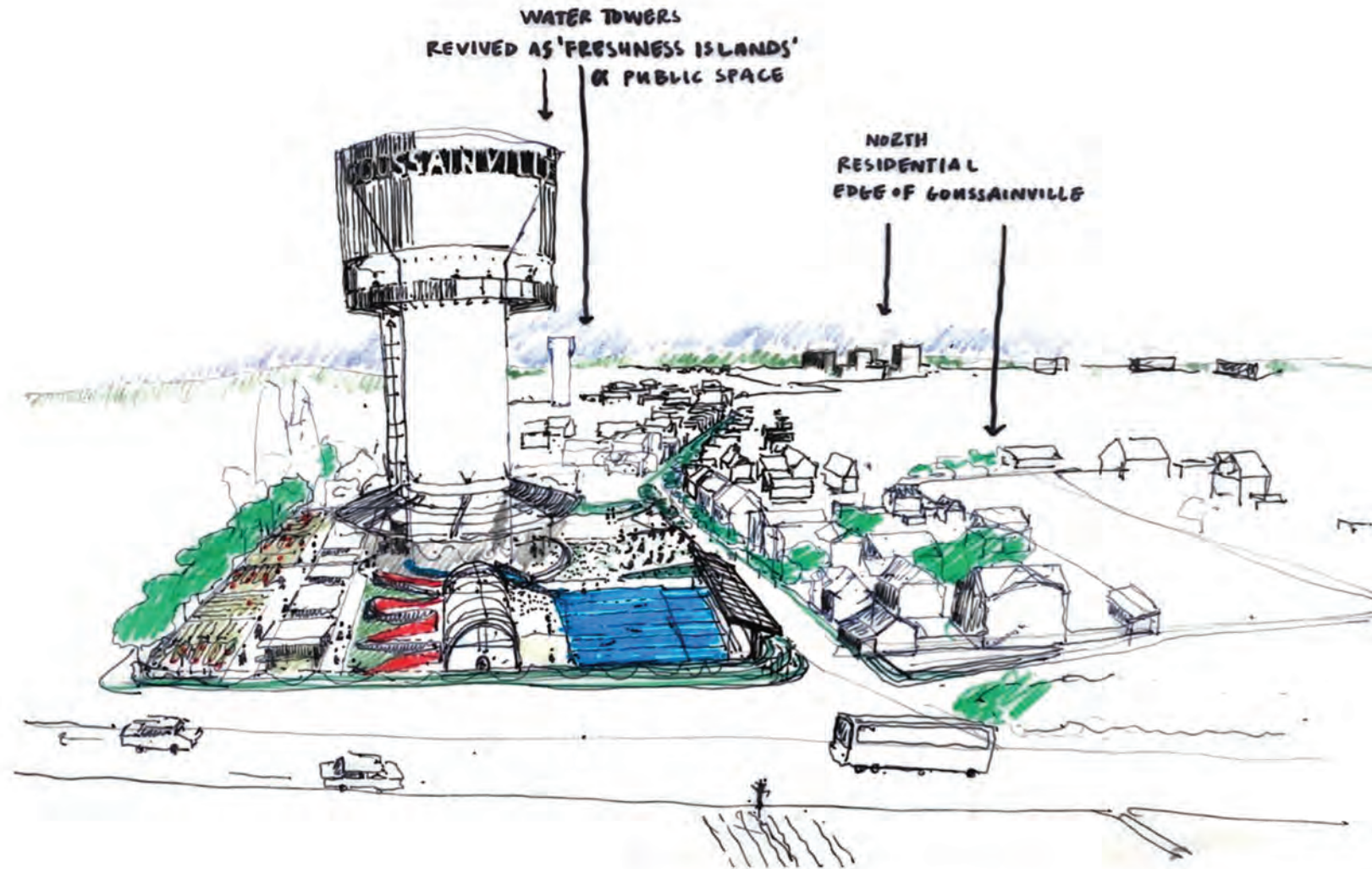
Eglise church

Analyse urbaine du vieux village d'Orly

Place du marché dans le vieux centre d'Orly



OUR DREAMSCAPE



Proposal at Goussainville

03

TEAM C

CONTINUUM



Azed Kouhil, Konstantina Liouliou, Sebastiàn Lampe, Estelle Calladine, Sacha Brunet

L'ÎLE-DE-FRANCE EN 2070 UNE RÉGION RÉSILIENTE

*Illustration conceptuelle revitalisation du Vieux-Pays, dessin du
Continuum Team*



INTRO

L'équipe du Continuum, composée d'architectes et d'une urbaniste, présente une vision novatrice pour l'Île-de-France à l'horizon 2070, destinée à la fois aux décideurs politiques et à la population. La région doit faire face à des défis climatiques pressants qui nécessitent une réaction immédiate. Les villes sont responsables de 70 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en subissent déjà les conséquences, comme en témoignent les récentes inondations en Grèce qui ont perturbé les réseaux routiers, ferroviaires et d'approvisionnement en eau, nécessitant le secours de 4250 personnes. Selon le GIEC, les canicules à venir seront plus intenses, et la perte de biodiversité, déjà préoccupante, s'aggravera dans les prochaines décennies, avec près d'un million d'espèces animales et végétales menacées. Les principales causes de cette situation sont l'urbanisation croissante, les pratiques agricoles intensives, la déforestation, le changement climatique et la pollution. En 2018, selon l'INSEE, 18 % des terres d'Île-de-France étaient urbanisées, faisant de la région la plus imperméable de France. La croissance démographique actuelle grignote les terres de la grande couronne, soulevant des questions cruciales sur la préservation des espaces naturels et le legs que nous souhaitons laisser aux générations futures. Les perspectives démographiques de l'INSEE prévoient un pic de population en 2040, suivi d'une légère diminution pour atteindre 12,53 millions d'habitants en 2070, soit une augmentation de 300 000 habitants. Cette évolution démographique mettra en lumière de nouveaux besoins et des modes de vie différents.

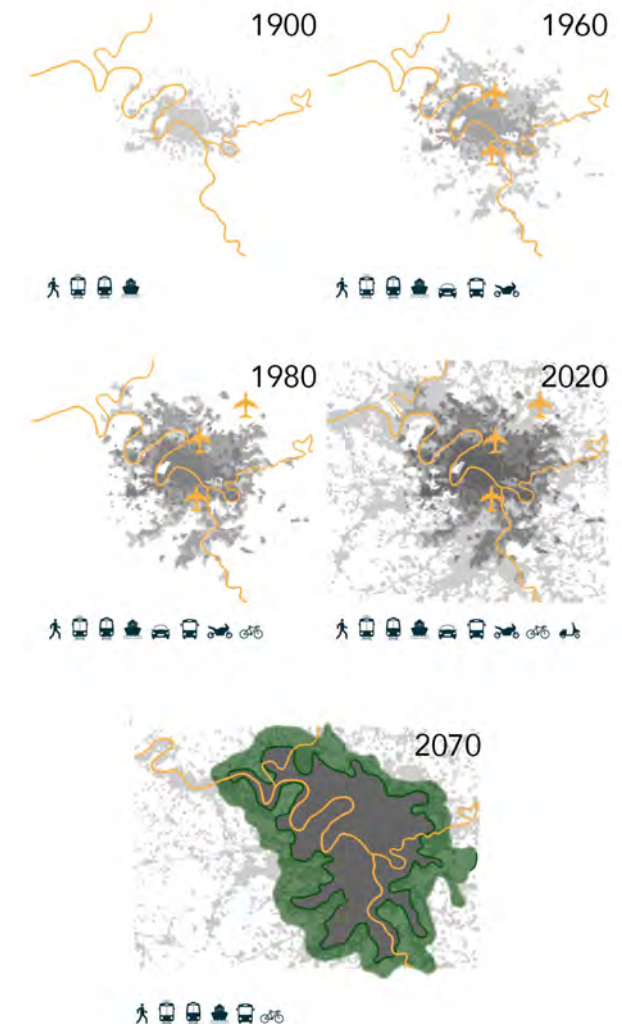
La question qui se pose est donc la suivante : comment enrayer l'étalement urbain en Île-de-France tout en répondant à la recherche d'espace et de nature de ses habitants ?

Nous allons présenter une vision prospective, étayée par des principes d'action solides à l'échelle régionale, ainsi

que des solutions concrètes qui peuvent être mises en œuvre dès maintenant. Pour illustrer notre démarche, nous prendrons deux exemples de territoires qui se font écho : Orly au sud de Paris et Goussainville au nord. Dans ces territoires, la population est principalement jeune et économiquement vulnérable, tout en étant proche de leurs municipalités respectives. Orly abrite des infrastructures clés telles que l'aéroport, Rungis et l'usine des eaux de Paris, générant des emplois et des retombées économiques pour la commune, mais soulevant également des questions sur sa dépendance à l'égard de Paris. En revanche, Goussainville, impactée par la création de l'aéroport CDG, aspire à devenir un territoire actif en accueillant l'extension de Rungis, Agoralim, dans l'espoir de bénéficier de retombées économiques et financières. De plus, les quartiers de Goussainville comme d'Orly présentent des identités marquées, mais il est difficile de discerner des liens entre eux. Comment ces territoires peuvent-ils repenser leur centralité par rapport à Paris au profit de relations différentes ? Comment les territoires qui ont été en grande partie des "territoires servants" peuvent-ils devenir plus autonomes ?

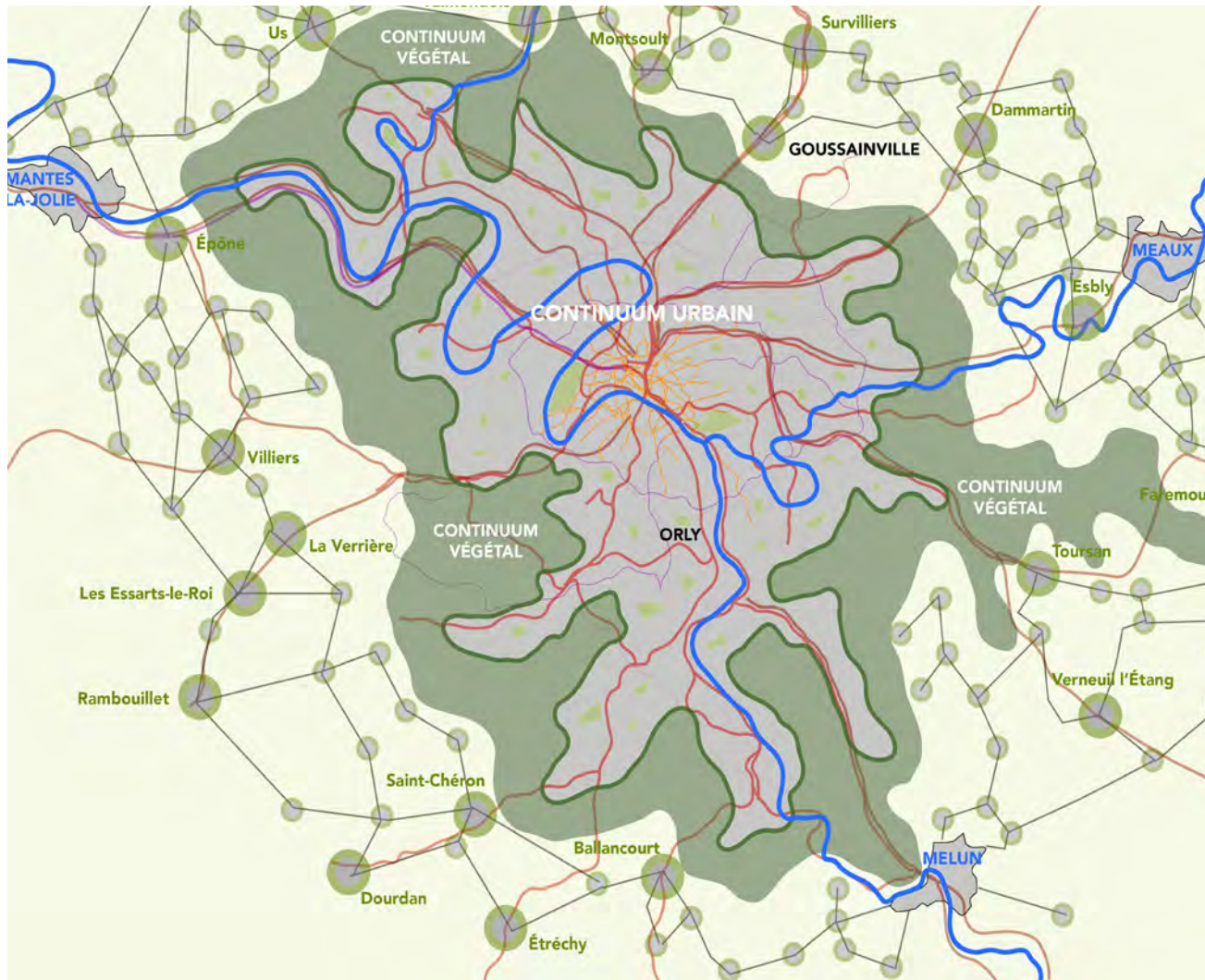
Nous allons répondre à ces questions en présentant notre concept pour l'Île-de-France en 2070, puis en zoomant sur les cas d'Orly et de Goussainville pour illustrer notre démarche.

The "Continuum" group of architects and urbanists presents a futuristic vision for the Île-de-France region in 2070, addressing climate change challenges and the need to combat urban sprawl. They focus on two contrasting territories, Orly and Goussainville, to illustrate their approach. Orly has significant infrastructure and economic benefits but faces issues of territorial fragmentation and dependence on Paris, while Goussainville aims to benefit economically from upcoming developments. The vision aims to rethink the centrality of these territories and achieve autonomy within the context of a region grappling with urbanization and an aging population.



Schémas de l'évolution de l'étalement urbain en Île-de-France avec les modes de transports

LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE



Carte prospective Île-de-France 2070, réalisation du Continuum groupe

Sur cette carte nous pouvons voir que la région se distingue en 3 espaces :

Le **Continuum Urbain** correspond à la ville dense et urbaine,

Le **Continuum Végétal** entoure le continuum urbain. Il est composé d'espaces naturels (forêts, espace vert, champs en jachère ou en activité). Aucune nouvelle construction est autorisée.

La **Périrégion** est en dehors du continuum végétal. Les villes sont entourées de cultures céréalières et vivrières. Ces espaces fonctionnent en symbiose. La Périrégion exporte une partie de sa production agricole au continuum urbain. Le Continuum Végétal accueille la biodiversité, rafraîchit la ville et sert d'espace de loisirs. Le Continuum Urbain se réinvente sur lui-même afin de proposer une ville perméable et agréable à vivre. Ainsi, les espaces naturels et agricoles sont protégés de l'étalement urbain.

Pour fonctionner ces espaces sont connectés par des réseaux de transports en commun efficaces. De nouveaux moyens de transports tels que des lignes de bus au biogaz ou des pistes cyclables relient les villes de la périrégion entre elles et au 3M (Meaux, Melun et Mantes la Jolie).

The region is divided in 3 spaces: the Urban Continuum (the dense city), the Natural Continuum (green - biodiversity area), and the Periregion (agriculture production). Connected with energy-efficient means of transport, they work in symbiosis, serving each other.

LE CONTINUUM URBAIN

L'étalement urbain

Le ministère français de la Transition écologique et de la cohésion des Territoires définit l'étalement urbain comme une extension excessive des zones urbaines sur des terrains naturels ou agricoles par la conversion de leurs sols en zones urbaines. Cette tendance se traduit par des trajets domicile-travail de plus en plus longs, ce qui entraîne une augmentation du nombre de navetteurs, avec quatre Franciliens de la grande couronne sur cinq optant pour leur voiture. Cette expansion est largement alimentée par le désir des ménages français de posséder une maison avec un jardin et de jouir d'un sentiment d'espace, ce qui conduit à une forme de périurbanisation, c'est-à-dire :

"le fait, pour une ville relativement grande, d'exporter sa population, généralement de façon involontaire, bien au-delà des limites de son agglomération, autour de petites communes, voire de villages ruraux." (Hamelin et Razemon, La tentation du bitume)

Cependant, les conséquences de cette tendance sont claires : une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, une diminution des espaces naturels et agricoles, ainsi qu'une imperméabilisation presque inévitable des sols. Ainsi, la question qui se pose est la suivante : comment pouvons-nous encourager les habitants à rester au sein de l'environnement urbain continu ? Comment pouvons-nous adapter nos villes aux évolutions démographiques tout en minimisant les impacts négatifs sur l'environnement et les ressources naturelles ?

Faire de l'existant un atout

En 2070, les villes au sein du continuum urbain continueront de jouer un rôle central en concentrant une

grande partie des emplois dans le secteur tertiaire, des infrastructures publiques essentielles, des commerces de proximité répondant aux besoins des résidents, ainsi qu'une offre de logements variée, allant des maisons individuelles aux tours des grands ensembles, en passant par de petites copropriétés. Les logements feront l'objet de rénovations progressives, et les spécificités de chaque type d'habitat seront devenues des atouts.

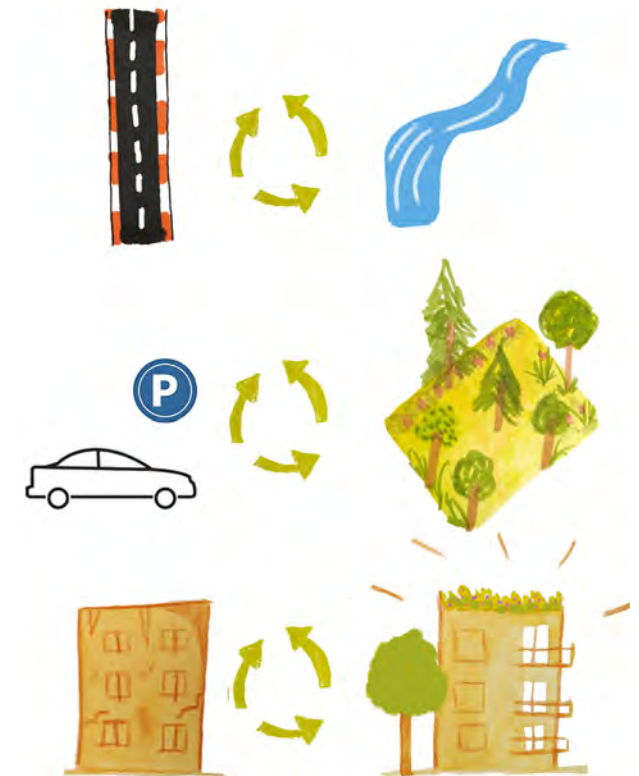
La population, vieillira et pourra adapter les pavillons, avec des rez-de-chaussée aménagés pour les seniors et des étages destinés aux actifs ou aux étudiants. Certaines municipalités pourront choisir d'encourager ces transformations grâce au principe BIMBY (Build In My BackYard), tandis que d'autres pourront opter pour la réquisition des logements et bureaux vacants. Dans cette optique, les maîtres d'œuvre accorderont une attention particulière à la préservation de la biodiversité dans chaque jardin et s'efforceront de construire entre les espaces des pavillons, créant ainsi une continuité verte dans la ville.

La ville d'Orly au Sud de Paris dans le département du Val de Marne, nous sert de cas d'étude pour illustrer les villes du continuum urbain en 2070.

Urban sprawl, defined as excessive expansion onto natural or agricultural areas, increases distances and car usage. People's preference for homes with gardens fuels peri-urbanization, causing irreversible damage to natural environments.

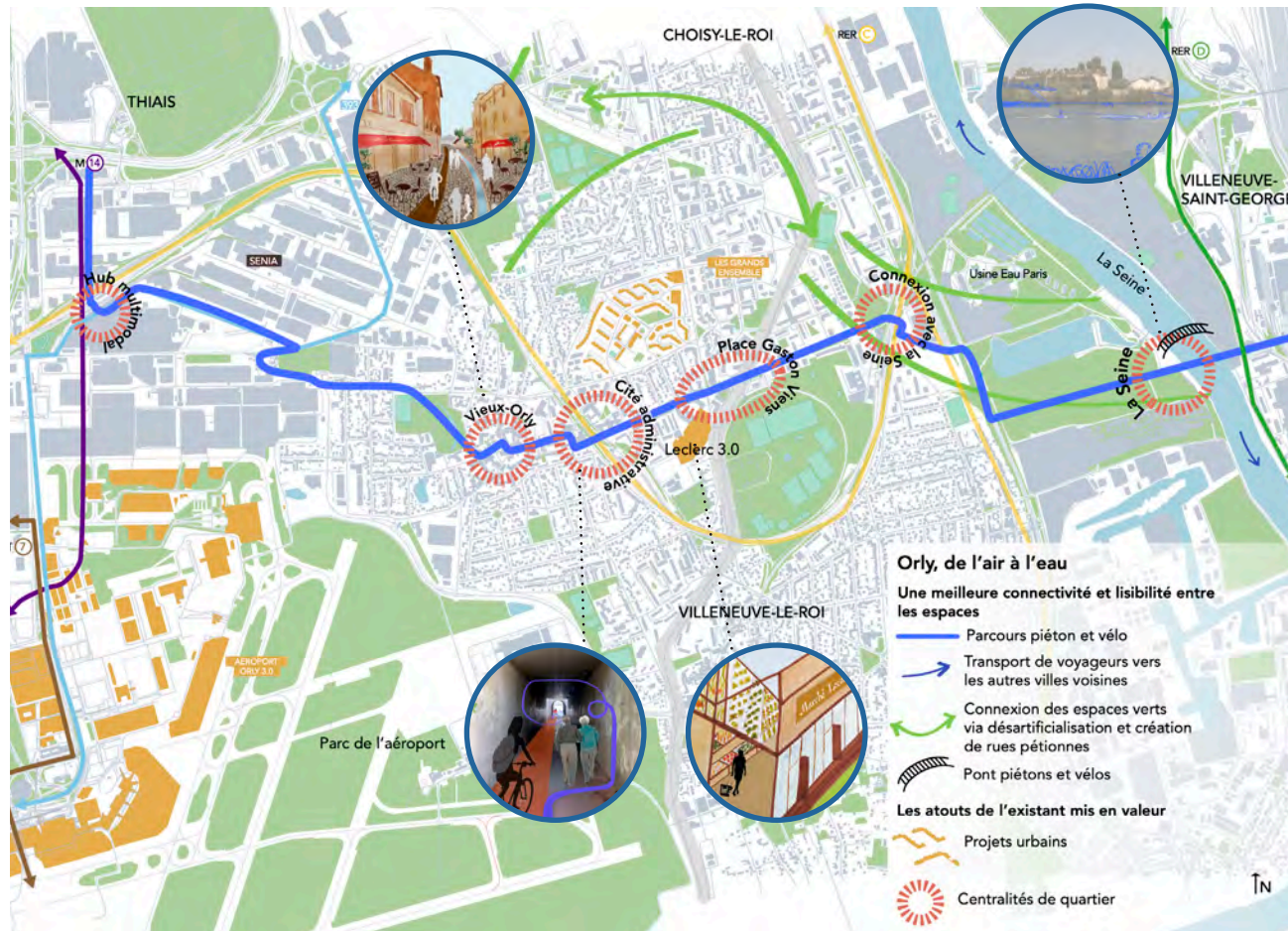
In our 2070 vision, cities within the Urban Continuum will rely heavily on public infrastructure, serving residents' needs. Housing will undergo gradual transformations, turning the drawbacks of each typology into advantages. With an aging population, detached houses will adapt, with ground floors for seniors and upper floors for younger residents. Construction will utilize existing spaces between houses, creating a continuous garden network. We'll illustrate this through a case study of Orly.

Rendre la densité désirable en redonnant de la place à nature en ville



Dessins de Continuum Team

ORLY, FROM AIR TO WATER



Carte prospective Orly 2070, réalisation du Continuum Groupe

La ville s'étire le long de la rive gauche de la Seine, avec l'aéroport à l'ouest, créant une fragmentation entre ses quartiers, à la fois en termes d'usage et d'architecture. Ces quartiers sont séparés par des voies ferrées qui traversent le territoire, divisant ainsi la ville en quatre grandes parties, chacune ayant une ou plusieurs centralités : le quartier SENIA et l'aéroport à l'ouest, le vieux Orly et ses quartiers résidentiels, les grands ensembles, et le quartier le long de la Seine à l'est.

Pour résoudre ce problème de fragmentation physique et mentale, nous avons imaginé un axe Ouest-Est, symbolisé par la métaphore du voyage de l'Air à l'Eau, reliant les quartiers de la ville et les villes voisines. Cet axe aurait pour objectif de renforcer les liens entre les quartiers, d'affirmer une voie principale, et de renforcer l'identité de la ville. Ce périple imaginaire commencerait à l'aéroport, représentant le départ, puis se poursuivrait à travers le quartier SENIA, qualifié comme le terminal de départ. Ensuite, il se déroulerait dans l'espace convivial du Vieil-Orly réinventé, symbolisant une étape intermédiaire du voyage. Les grands ensembles seraient représentés par l'image des tours d'aéroport, avant de finalement déboucher sur la destination finale : la Seine réinventée. Pour le matérialiser, une promenade entièrement cyclable et piétonne serait créée, marquée de manière ludique par une ligne bleue, et agrémentée de panneaux informatifs illustrant le voyage de l'Air à l'Eau, de l'aéroport à la Seine.

Orly, spans from the airport in the west to the Seine River in the east. It's divided into four parts: SENIA-airport, old Orly, Grands Ensembles, and the river Seine. Using a journey metaphor, from air to water, we revitalize the city's various parts to reclaim the Seine. The robust West-East axis, symbolized by a cyclable and pedestrian "blue line" promenade, seeks to erase boundaries, connect regions and nearby cities, and foster a unique identity.

ORLY, FROM AIR TO WATER



Dessin sur photo Orly 2070, réalisation du Continuum groupe

Zoom sur La Seine

Les berges de la Seine à Orly, un espace sous-exploité, requièrent une attention particulière en vue de leur revitalisation. Pour ce faire, nous proposons :

- L'aménagement d'une piscine avec des installations aquatiques.
- La création d'un vaste parc urbain.
- L'aménagement des quais avec des structures légères, comprenant une zone piétonne et une zone pour les navettes fluviales.
- La conception d'un pont pour piétons et cyclistes reliant Orly à Villeneuve-Saint-Georges (RER D).

Orly's underutilized Seine riverbanks need revitalization. Our proposals include a pool with aquatic facilities, a large urban park, improved quays with pedestrian and shuttle boat areas, and a pedestrian-cyclist bridge to Villeneuve-Saint-Georges (RER D).

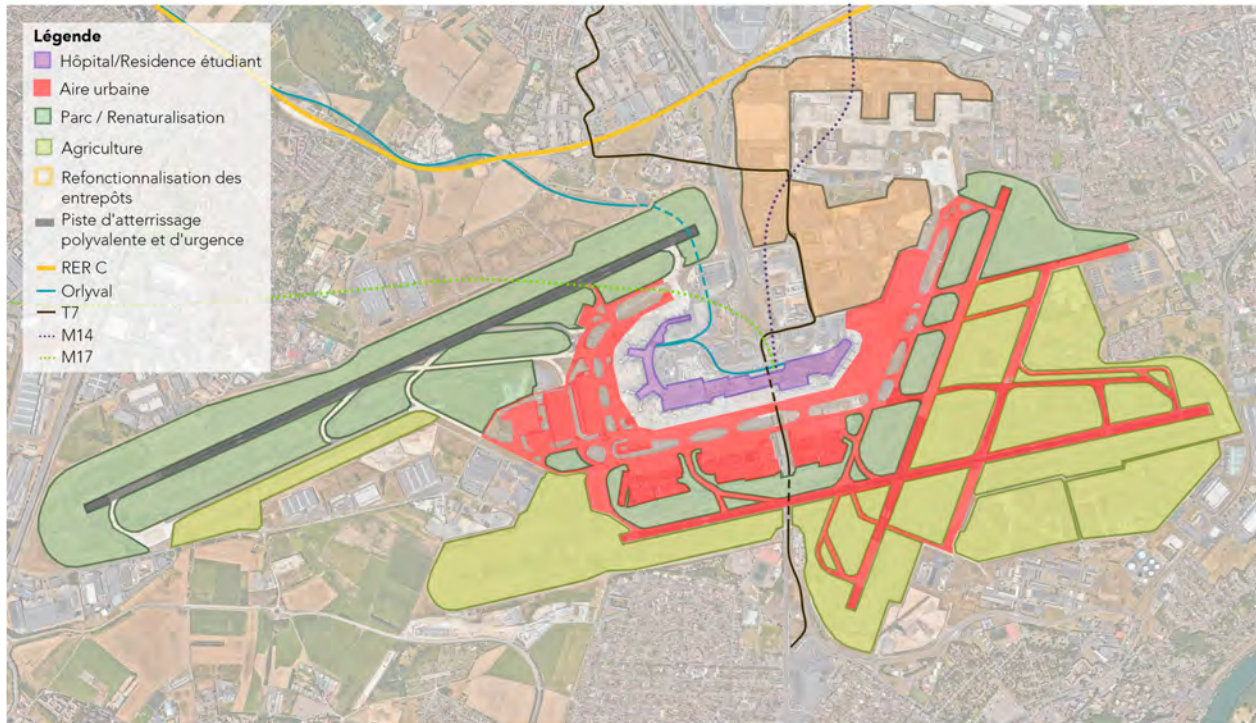


Zoom sur Les Grands Ensemble

Notre principal objectif est d'intervenir dans l'environnement existant via des projets de réhabilitation et de rénovation, nous proposons:

- Réhabilitation Énergétique : Modernisation tout en préservant l'intégrité historique, en mettant particulièrement l'accent sur l'isolation thermique externe et interne.
- Utilisation des Toits : Installation de panneaux solaires sur les toits, ainsi que l'organisation d'activités privées et publiques à cet endroit.
- Participation Citoyenne : Nous encourageons activement l'implication des citoyens à travers des processus de consultation et des opportunités de bénévolat, afin de prendre en compte leurs besoins et leurs souhaits.
- Transformer la perception de la densité de manière positive via :
- Connecter les Quartiers : Création d'espaces verts partagés entre les quartiers, favorisant ainsi le développement d'un réseau vert tout en renforçant les liens sociaux.
- Biodiversité Urbaine : Intégration des nichoirs pour la faune et de promouvoir la plantation de plantes grimpantes pour rafraîchir les façades des bâtiments, favorisant ainsi la biodiversité en milieu urbain.

ORLY, FROM AIR TO WATER

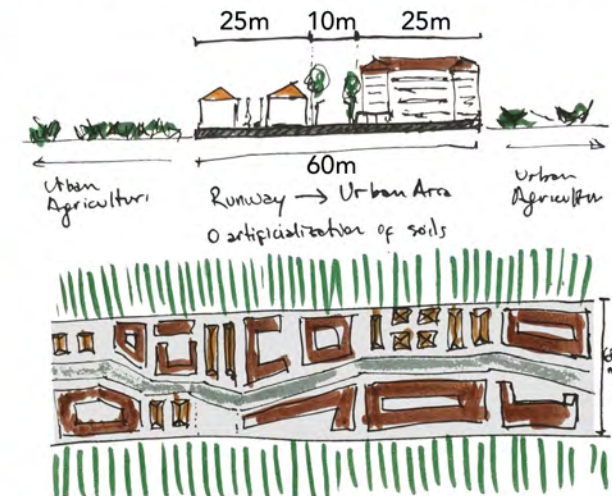


Zoom sur l'aéroport d'Orly
 L'ancien aéroport d'Orly a été transformé en un nouveau quartier dynamique et inclusif. Au cœur de cette métamorphose, un hôpital régional ultramoderne fournit des soins de haute qualité aux résidents, complété par une résidence étudiante qui favorise les échanges intergénérationnels et l'apprentissage continu. Le parc environnant est désormais une oasis verte pour la ville, offrant un espace de respiration aux habitants. Les maisons écologiques, gérées de manière autonome par une communauté engagée, intègrent des technologies durables et des sources d'énergie renouvelable, réduisant ainsi l'empreinte

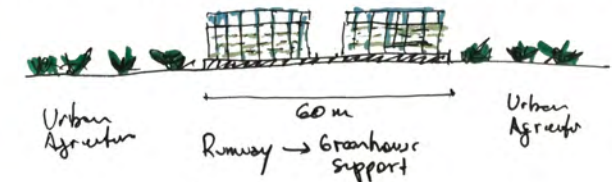
carbone de la région. Le quartier accorde également une grande importance au bien-être des citoyens âgés, avec des résidences intergénérationnelles favorisant l'interaction entre différentes générations et des infrastructures spécialement conçues pour les personnes âgées pour garantir leur confort et leur sécurité. Cette transformation de l'aéroport d'Orly en un quartier inclusif, moderne et durable illustre admirablement comment une vision audacieuse peut répondre aux besoins de la communauté tout en favorisant l'engagement citoyen et la durabilité. Dans ce nouveau quartier, il n'y aura pas d'artificialisation des sols. La priorité sera donnée à la réutilisation de toutes les grandes structures existantes et les nouveaux

Plan et dessins de l'aéroport en 2070, Continuum Team

Transformation des pistes en un nouveau quartier



Transformation des pistes en quartier de serres



quartiers seront construits sur les grandes surfaces pavées des pistes et de l'aire de manœuvre des avions. Les quartiers linéaires seront facilement accessibles et reliés aux zones renaturées et aux zones agricoles.

The former Orly Airport has become a vibrant, inclusive neighborhood with a modern regional hospital, a student residence promoting intergenerational connections, eco-friendly homes, and green spaces. The focus on well-being extends to the elderly with age-friendly infrastructure and intergenerational housing. No land will be artificially expanded, and existing structures will be repurposed for sustainability.

LA PÉRIRÉGION¹

Un constat agricole alarmant

À l'heure actuelle, l'autosuffisance de l'agriculture française atteint 43 % pour la production agricole et 72 % pour la transformation agricole, avec une exportation de plus de 25 % de la production. En revanche, l'Île-de-France affiche une autonomie alimentaire de seulement 19 %, exportant plus d'un tiers de sa production, tout en ne représentant que 1 % de la production agricole nationale. Son taux d'autonomie pour la transformation agricole est de 30 %.

Les terres agricoles en France ont été réduites de moitié en moyenne depuis 1950, ce qui équivaut tout juste à la surface nécessaire pour nourrir la population nationale. De plus, les effets du changement climatique se font ressentir, avec une diminution de 6 % des rendements en blé pour chaque augmentation de 1 degré Celsius, ainsi qu'une multiplication par trois des pertes de récoltes liées à la sécheresse entre 1961 et 2018 au sein de l'Union européenne.

Le secteur agricole, autrefois majeur, a été largement marginalisé, avec seulement 659 000 emplois permanents en 2020, contre 2,3 millions en 1970. Les statistiques de la MSA révèlent qu'il y a eu plus de deux suicides par jour en 2019 parmi les professionnels agricoles. Bien que la France ait été le principal producteur de l'Union européenne avec 77 milliards€², des questions se posent quant à son avenir en 2070, lorsque les impacts du changement climatique auront davantage réduit les rendements agricoles. Il est impératif de trouver des moyens de protéger les terres et de redonner de la valeur au secteur agricole.

Comment envisage-t-on de relever ces défis ?

1 Les chiffres indiqués qui n'ont pas de note de bas de page proviennent du même document : Utopies, "Résilience alimentaire", n°25, mars 2022

2 L'agriculture française en quelques chiffres, site Représentation permanente de la France dans l'UE, 20/10/2021

Illustration des villes de la périrégion en 2070, dessin Continuum Team



Tendre vers une autonomie alimentaire

En 2070, afin d'augmenter l'autonomie de l'Île-de-France grâce à la préservation des champs et cultures de la périrégion par le biais de mesures strictes de zonage urbain. Aucune nouvelle construction ne sera autorisée, ce qui permettra de restaurer la diversité des cultures qui se partageront des terres divisées par des haies. Ces haies offriront de l'ombre, protégeant ainsi une faune et une flore essentielles.

Une ceinture maraîchère entourera les villes, offrant aux habitants la possibilité de cueillir eux-mêmes des fruits et légumes dans des cultures biologiques ou de les acheter dans des épiceries et des supermarchés locaux. Les usines de production, de transformation et d'emballage seront rapprochées, voire regroupées dans les mêmes installations, favorisant ainsi la mutualisation de l'énergie et la réduction des déplacements.

La distribution de produits alimentaires sera axée sur un territoire local d'environ 200 km de rayon, desservant les cantines scolaires, les entreprises, les marchés locaux

et les supermarchés solidaires. Les denrées seront acheminées vers le continuum urbain par des moyens de transport écologiques tels que le train ou la péniche. En matière d'énergie, les déchets agricoles et le compost des habitants seront transformés pour alimenter les transports de marchandises et en commun, réduisant ainsi le nombre d'intermédiaires, notamment dans le domaine des transports.

Ces principes seront illustrés par l'exemple de la ville de Goussainville, située au nord du continuum urbain et à seulement 30 minutes de trajet en RER depuis Paris.

Climate change and agricultural decline threaten French agriculture and food autonomy. To address this, our 2070 vision for Île-de-France includes a ban on new construction and intensive agriculture, promoting local production, efficient distribution within a 200km radius, and waste recycling. Goussainville serves as an illustrative example.

GOUSSAINVILLE, FROM MARGIN TO CENTER



Goussainville, située dans la Périrégion, présente un potentiel de devenir un centre régional. Ses infrastructures existantes la relient à Paris, et ses zones industrielles peuvent être adaptées pour la transformation de la production agricole. La proximité des voies ferrées permet la création d'une gare de marchandises pour recevoir les produits agricoles et les déchets des villes voisines, qui peuvent ensuite être acheminés vers le Continuum Urbain. Les récoltes peuvent être stockées dans les entrepôts existants, et les déchets peuvent produire du biogaz pour alimenter le réseau de transport local.

Le Vieux Pays de Goussainville offre un potentiel de revitalisation tout en préservant l'environnement. Cependant, des défis tels que les réglementations PEB, l'état des bâtiments et la connectivité doivent être surmontés. Un nouveau parc reliant le Vieux Pays au centre de la ville, y compris un tunnel sous les lignes du RER, améliorerait l'accessibilité pour les piétons. Par exemple, des aménagements tels que de nouvelles pistes cyclables et une ligne de bus qui fait le tour de la ville, "la Goussainboucle", encouragent les déplacements écologiques. La relocalisation de quelques structures administratives vers le Vieux Pays engendrerait un flux de personnes. Les maisons de la zone C pourraient être rénovées pour accueillir de nouveaux résidents, tandis que les bâtiments de la zone B pourraient devenir des appartements de type "lodge écologique".

Afin de favoriser le développement économique dans le Vieux-Pays, les habitants pourraient recevoir de la municipalité une monnaie locale à utiliser uniquement dans les magasins locaux. Les commerces pourraient être des restaurants et des entreprises transformant les produits agricoles locaux, comme une brasserie locale.

Goussainville has the potential to become a regional center thanks to its existing infrastructure and adaptable industrial areas for agricultural production. The proximity to railways allows for efficient transportation of agricultural products and waste to the Urban Continuum.

Carte prospective Goussainville 2070, réalisation du Continuum Team

GOUSSAINVILLE, FROM MARGIN TO CENTER

Revitalisation du Vieux-Pays

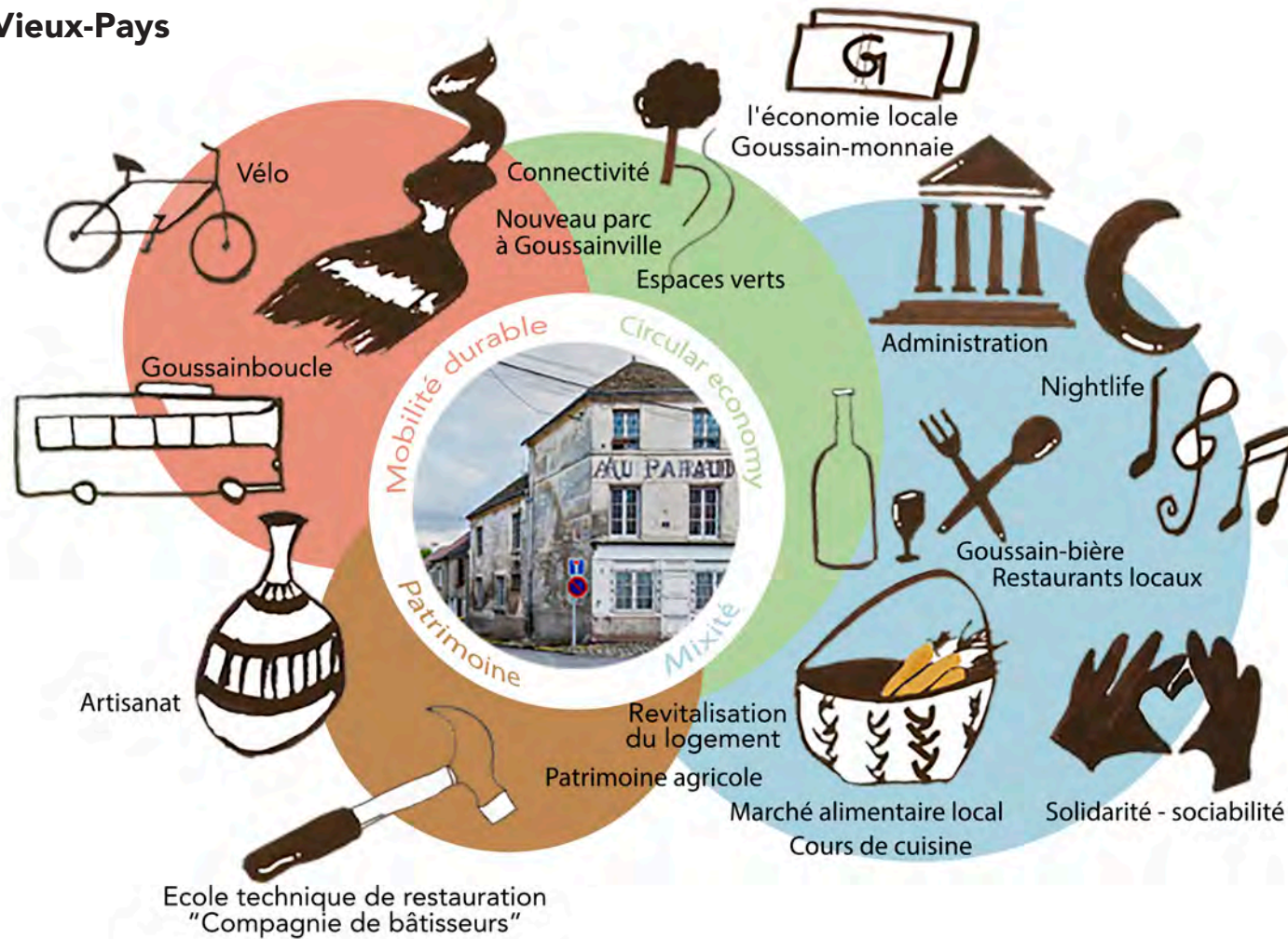


Illustration conceptuelle revitalisation du Vieux-Pays, dessin du Continuum Group



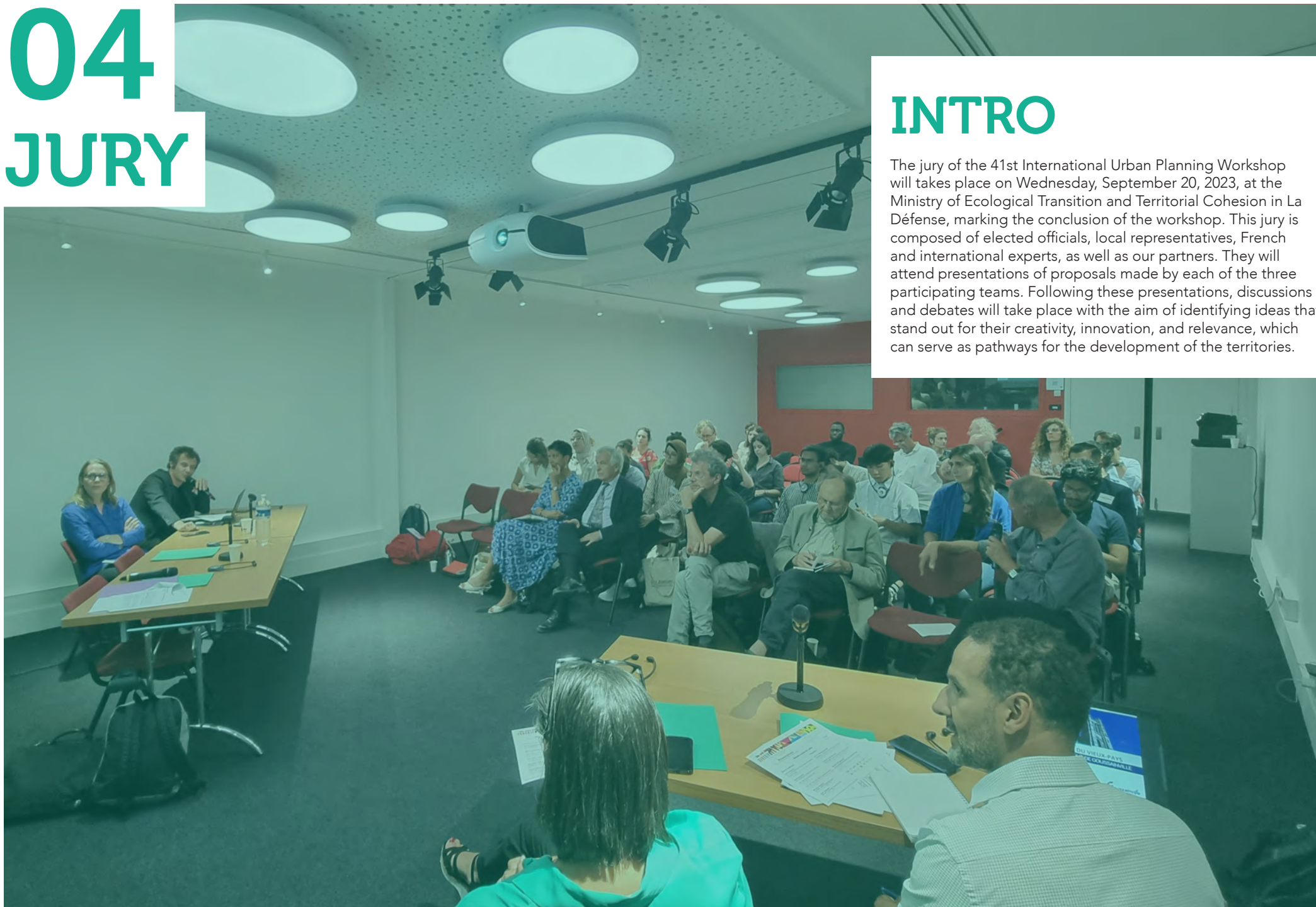
From margin to center, from air to water...

everything is a continuum.



Illustration conceptuelle revitalisation du Vieux-Pays, dessin du Continuum Group

04 JURY



INTRO

The jury of the 41st International Urban Planning Workshop will take place on Wednesday, September 20, 2023, at the Ministry of Ecological Transition and Territorial Cohesion in La Défense, marking the conclusion of the workshop. This jury is composed of elected officials, local representatives, French and international experts, as well as our partners. They will attend presentations of proposals made by each of the three participating teams. Following these presentations, discussions and debates will take place with the aim of identifying ideas that stand out for their creativity, innovation, and relevance, which can serve as pathways for the development of the territories.

HOSTING TERRITORIES



PERISSOL Pierre-André

President, des Ateliers
Mayor of Les Moulins
Former Minister



SOUID Imène

Mayor of Orly



ZIGHA Abdelwahab

Deputy urban planning
Goussainville



LACAZE Sandrine

Ile de France Region
Director of urban
planning



GIRARD Alain

Deputy Mayor of Orly

PARTNER AND GUEST TERRITORIES



PELISSIER Véronique

Val d'Oise Department
Vice President
Director of the CAUE



COUCHOT Sylvie

Cergy-Pontoise
Agglomeration Community
Vice-president
Mayor of Vauréal



ADELAÏDE Sylvie

Town Hall Cabinet Director
Pointe à Pitre, Guadeloupe



DENIS Marc

Cergy-Pontoise
Agglomeration Community
Vice-president
Ecological and
Energetical Transition



CATARINO Christine

Cergy-Pontoise
Agglomeration Community
Community Councillor



HIDALGO BICREL Marie

Préfecture Val D'oise
Assistant Director SUAD

PARTNERS OF LES ATELIERS



BOUVELOT Gilles

Etablissement Public
Foncier d'Ile-de-France
Managing Director



**BARIOL-MATHAIS
Brigitte**

National Federation of
Town Planning Agencies
General Delegate



**IOUALALEN-COLLEU
Djamila**

Ministry of Ecological
Transition
Project Manager



HENRY Louis

CDC Institute for
Research
Territories and sustainable
cities



LE GOFF Tanguy

Institut Paris Region
Governance Mission
Senior Researcher



CORTEEL Jean-Baptiste

Grand Paris Aménagement
Cabinet Director



MASSIS Pierre-Yves

AVITEM
Director of partnerships

INVITED INSTITUTIONS AND SPECIALISTS



BOSELNANN Peter

Berkeley USA
Professeur en Urban
Design



EYMARD Laurence

CNRS
Directrice de Recherche
en océanographie et
climatologie



**OLISOA Felana
Raharisoa**

University of Antananarivo,
Madagascar
Teaching Researcher



BERGER Thimotée

Groupe ADP
(Aéroports de Paris)
Directeur adjoint du
département Architecture



Wensley Drew

MT Planners Limited
Toronto, Canada



**DROHOMYRETSKYI
Roman**

Legal counselor to
European Institutions
Ukraine

MEMBERS OF LES ATELIERS



JAOUËN Michel

Co-founder & Vice-
president
Architect engineer



WARNIER Bertrand

Co-founder, Honorary
Member
Urban planning architect



SAUDO Sylvain

Member of Scientific
Steering Committee
Urban planning engineer

05

FACEBOOK



PARTICIPANTS

TEAM A



AVENDANO Lili

France - 24 years old
Landscape designer
kpuli_paysage@outlook.fr

As a landscape designer who has just graduated from ENSAP Bordeaux, I chose to start my professional life in the Île-de-France region, where I worked on a research-action project for the TAPLA (Terrains d'Aventure du Passé pour l'Avenir) programme. Originally from the French overseas territories, I enjoy working in complex, international socio-cultural contexts, in line with the territories and philosophy of Les Ateliers! I'm convinced that the collective and interdisciplinary emulation that comes from 'doing things together' helps us come up with ideas that are relevant to the many urban challenges we face today and in the future, rather than ready-made solutions.



GARCIDUENAS Silvia

Mexico - 30 years old
Architecture student
silgarciduenas@gmail.com

I'm currently pursuing a master's degree in sustainable architecture and design. I see myself as a young Mexican architect committed to local society. The duty towards others and the power of community inspire me as a means of change in our society. For me, urban planning, architecture, ecology, culture and knowledge are all important tools for achieving positive change. I am passionate about the future of sustainable cities and the application of innovative solutions.



CLEMENT Lucie

France - 24 years old
Masters in Geography: Territories, Society and Planning
lucieclm13@gmail.com

Through my studies in geography and spatial planning, I discovered a passion that matched my desire to get involved in the ecological, environmental and social challenges facing our world. I'm currently working for a local authority to promote the ecological transition as a way of life, focusing mainly on mobility issues, while also tackling the areas of energy, waste and food. As someone who is eager to learn, convinced of the benefits of collective collaboration, and keen to find solutions, I joined Les Ateliers to think about the city of tomorrow.



SINGH Kshitij

India - 25 years old
Climate policy professional
kshitij Singh2398@gmail.com

I have always felt a strong affinity for the natural environment. My curiosity to understand how human beings interact with their environment, including the natural world, led me to study public policy at India's National Law School in Bengaluru. Today, as a climate policy professional, I focus on urban climate action in Indian cities. I strongly believe that robust planning, empowered local authorities and political will are essential to ensure effective climate action in Indian cities.

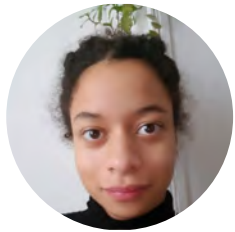


YOSHIDA Mikio

Japan - 23 years old
Masters in urban planning
si22929h@st.omu.ac.jp

I have a degree in urban planning, and I am constantly pursuing a goal that is close to my heart through my research and voluntary work: to create a community where people can have access to affordable housing while enjoying a rewarding living environment in a declining Japanese society. Taking part in this workshop and engaging in professional discussions with people from different backgrounds (and in English!) is a real challenge for me, but I'm determined to make the most of it. I hope that this workshop will give me some clues to help me achieve my goals.

TEAM B



DURAND Sarah

France - 28 years old
Masters in Public Policy,
Participation and Territories
in Transition and Masters in
Geography
sarah.durand95@gmail.com

I have a master's degree in geography specialising in agriculture and the rural world, and a master's degree in public policy specialising in citizen participation.

I'm passionate about the issue of territorial transitions and their construction, and I've had the opportunity to work in Senegal and Morocco. I also worked for a year as a consultant on territorial strategies and citizen participation: supporting local authorities in the creation of a Regional Nature Park; in the creation of a Local Health Contract; setting up regulatory citizen participation for Local Town Planning; etc.



MARQUEZ Armando

Mexico - 30 years old
Masters in Urban Design
abmg16@gmail.com

I was born in Mexico, but I consider myself a citizen of the world. After observing cities and their development for some time, I deepened my curiosity about their origins and how mankind managed to create such advanced settlements, such imposing buildings and such vast streets. My discovery of and immersion in urban planning was a wise decision. Although I'm still a beginner, I'm determined to keep learning. What could be better than taking this big step in one of the most developed cities, Paris?



PARVEX Audrey

Switzerland and United States
- 28 years old
Masters in Territorial
Development
audrey.parvex@etu.unige.ch

Driven by social and environmental justice, I first obtained a degree in international relations. My interests motivated me to pursue a Master's degree in territorial development at the University of Geneva, where I had the opportunity to spend an exchange semester in Medellin and learn from their 'social urbanism'. My interest is heightened when it comes to improving the quality of life of the most vulnerable inhabitants. I'm particularly interested in informing public action, supporting change and encouraging more sustainable practices.



STEPHENS Garryn

South Africa - 26 years old
Architect
garrynstephens@gmail.com

As a passionate architect, hesitant writer and artist in dormancy, I use drawing as a means of observation, reflection and development of my ideas. I have a passion for cities, with their tensions and contradictions. I am convinced that the sustainability of meaning is essential to the sustainability of cities. In my opinion, sustainability lies in the ability of a building or a place not to be destroyed or demolished, but to become an integral part of the city.



ZARHOUTI Douae

Morocco - 23 years old
Masters in architecture
zarhoutidouae@gmail.com

I'm Douae Zarhouti, a 23-year-old Moroccan student on a pursuing a master's in architecture, with a passion for urban planning. I'm currently preparing my dissertation, which is linked to the workshop theme of transforming a strategic wasteland in the heart of my city. At the same time, I manage a marketing team at the international NGO 'Aiesec' and run the 'Archishef' book club at my school. With more than two years of enriching experience during internships and as a freelancer, I'm always open to new opportunities.

TEAM C**BRUNET Sacha**

France - 21 years old
 Architecture student
sachimibrunet@gmail.com

I'm currently studying architecture in France, having just completed my dual degree in architecture and engineering at ENSAPLV and ESTP. Before continuing my studies at master's level, I decided to take a gap year to deepen my understanding of architecture and undertake a number of personal projects. These urban project management workshops are of particular interest to me, as they offer the opportunity to gain experience of working as part of a team on contemporary issues that are close to my heart.

**CALLADINE Estelle**

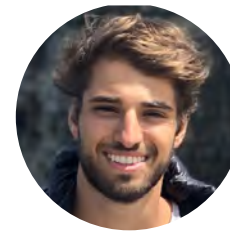
France - 29 years old
 Urban designer
estellecalladine@hotmail.fr

As an urban planner, I have led projects that have required me to seek funding, manage logistics and coordinate and lead meetings between partners in France and abroad. My experience in multi-territorial contexts has enabled me to feel at ease in a variety of fields, while always keeping the human aspect in mind. I've also carried out a number of research and diagnostic assignments, with a constant emphasis on design, to ensure that the results are as educational as possible.

**KOUHIL Azed**

Algeria - 32 years old
 PhD candidate in Urban Planning
kouhil.azed@umc.edu.dz

Having previously immersed myself in the fields of architecture and urban planning, I am now proud to be embarking on a career as a doctoral student. The aim of my thesis is to explore innovative approaches, with a particular focus on nature-based solutions, biodiversity and urban ecology, with the aim of reintegrating nature into the city. This passion stems from my deep admiration for my grandfather, who devoted his life to preserving the forests of Algeria.

**LAMPE Sebastian**

Argentina - 24 years old
 Architecture student
sebastian.lampe.arq@gmail.com

When I was young, I enjoyed building my own cities in my bedroom, exploring maps of the world and drawing maps of imaginary cities that danced my mind. As I grew older, I discovered that everything that brought me so much joy my childhood could become my professional career. And so I began studying architecture while participating in courses and workshops in urban planning outside university. I am now about to finish my studies in architecture, but I'm convinced that continue to follow my passion and specialise in the field of urban urban planning.

**LIOULIOU Konstantina**

Greece - 26 years old
 Master of architecture
konstantin.liou@yahoo.gr

I am a 26-year-old Greek student about to graduate from the Integrated Master of Architecture at the Aristotle University of Thessaloniki. I am currently finalising my design thesis on the adaptive re-use of some industrial buildings in Kalambaka railway station, Greece, as well as the regeneration of the surrounding urban area as a whole. My research interests throughout my studies have focused on the fields of heritage, reuse and urban design, and my dream is to continue my studies in the intersection of these subjects.

PILOTS



BESSON Raphael

r.besson@villes-innovations.com

Raphaël Besson is an expert in urban socio-economics and holds a doctorate in territorial sciences. In 2013, he founded Villes Innovations, an agency based in Marseille, specialising in urban innovation strategies and cultural and territorial transition policies. An associate researcher at the PACTE-CNRS laboratory and co-founder of the culture(s)-art-society (LUCAS) Laboratory, his work focuses on alternative urban planning, the transformation of territorial cultural policies in a transitional context, and the analysis of hybrid venues, cultural third places and other intermediate locations.



LOUDARD Marine

marineoudard@berkeley.edu

Architect and urban planner graduated from ENSA Paris Belleville in 2012 and UC Berkeley in Urban Design in 2016. With over ten years' experience in urban planning in France and over the world, I have worked at Skidmore Owings and Merrill (SOM) in San Francisco, uapS (Anne Mie Depuydt) in Paris, and with Balkrishna Doshi in India. After managing the urban planning department of the Dominique Perrault agency, notably on the Olympic Village project for the Paris 2024 Games, I founded Urbastudio in 2023. Based in Paris, the agency tackles a range of regional issues, from redeveloping city entrances to reclaiming nature. I joined Les Ateliers this year with great enthusiasm to work on the theme of 'Metamorphosis'.

TEAM



LEPOITTEVIN Christine

France - Director

christine.lepoittevin@ateliers.org

As an economist and with a doctorate in sociology, Christine has worked with NGOs, associations and foundations to develop and renew development and funding strategies for associative projects. She was director and coordinator of teams in Afghanistan and Bangladesh for international organisations (Oxfam, Terre des Hommes) as part of programmes on development and access to urban amenities. Lastly, Ms Lepoittevin has worked for major international private groups on the theme of 'change management', helping them to draw up their development strategies and partnerships.



VALENZUELA Veronique

France/Chili - Director of projects

veronique.valenzuela@ateliers.org

I'm a geographer with a specialisation in environment and a master's degree in town planning. I studied in Valparaíso, Lyon and Paris, before taking a course in international cooperation in 2013.

As Project Director of the Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy-Pontoise network, I work on a daily basis in complex multicultural contexts to build cooperation around local issues and alongside local and international players.

I accompany and lead workshops, working groups and research within the Ateliers network throughout the world, having travelled to more than 15 countries.



BROCHARD Simon

France - Coordinator

simon.brochard@ateliers.org

As a historian and geographer, I really like teamwork and see the results of collective work emerge.

Passionate about marginal spaces and uses, imaginary territories and representations of cities, I often prefer ambitious and imaginative solutions to technical debates. I worked for the French Ministry of Education before devoting myself to coordinating international and Paris region workshops with Les Ateliers.

**BAYLE Victoire**

France - Communication and Management Officer
victoire.bayle@ateliers.org

With a background in marketing, I wanted to combine my interest for Social and Solidarity Economy, ecology, sustainable lifestyles and travel with my professional career.

I've been working at Les Ateliers for three years now, and I'm learning a great deal about regional and urban planning in response to current environmental challenges. I work alongside people from a wide range of disciplines and backgrounds, all of whom are fascinating. Outside work, I enjoy spending time in nature, going on adventures and discovering the world.

**LOUDAOUI Tifawt**

France/Morocco - Assistant Pilot
loudaoui.ateliers@gmail.com

I am Tifawt, a graduate architect from ENSA Marseille, and currently pursuing a PhD thesis on the history of architecture around Western Mediterranean. My interest in local and regional issues is naturally linked to the Urban Master Planning Workshops of Cergy-Pontoise. Over the past three years, I have been collaborating within the MeLiMed partnership, which focuses on climate resilience in Mediterranean metropolises, particularly in northern Morocco, the Venice lagoon and the Marseille Étang-de-Berre region, reinforcing my commitment to sustainable solutions.

**SAMSON Djena**

France - Assistant Pilot
thibault.samson@ateliers.org

Currently in an internship for les Ateliers, this experience completes my university course, which focuses on urban planning and urban development. I was able to take part in the Ile-de-France session of the 41st workshop, which deals with subjects that are close to my heart, such as new ways of living and improving housing conditions. This discussion follows on from a dissertation that I was able to support recently. With a desire to develop more inclusive and egalitarian urban spaces, and in line with the idea of the right to the city for all, I would like to work with the various players in the city to offer a better housing stock for all residents.

**KOFLER-WARNIER Paulina**

France/Austria - Assistant
kofler.ateliers@gmail.com

Like in an old French fairytale, I fell into the town planning pot when I was a child. After exploring a number of university courses, I finally decided to go into this field. So here I am, studying environmental technology and international affairs (which I was told was a good gateway to urban planning) and once again assistant at Les Ateliers. I never tire of seeing the participants' projects, and it makes me more optimistic about the future of our generation and the planet.

**TENZIN Lhakey**

France - Logistics Assistant
lhakey@ateliers.org

**SOUMAORO Yahaya**

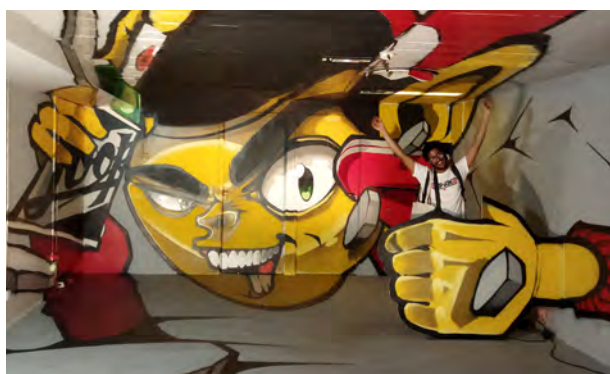
France - Accounting Assistant
yahaya.soumaoro@ateliers.org

**BOUTON Catherine**

France - Assistant
catherinebouton@yahoo.fr

PHOTOS





41st International Urban Planning Workshop of Cergy-Pontoise

les Ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine

SESSION BOOK

Version 2

