

Les Franges Heureuses

Villes, villages, hameaux
dans les métropoles,
comment faire de
ces territoires des
franges heureuses ?



Synthèse
de l'atelier
francilien 2019

les ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

Les Ateliers internationaux
de maîtrise d'œuvre urbaine
Le Verger, rue de la Gare
95000 Cergy

www.ateliers.org

Les Ateliers, association à but non lucratif créée en 1982 par les urbanistes de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, organise en France et à l'international des ateliers de production collective au service du projet territorial, permettant de porter un regard nouveau, de varier les échelles, d'oublier les frontières administratives, de revisiter les territoires. Ces ateliers réunissent des étudiants ou professionnels de toutes nationalités, sélectionnés avec une grande exigence, qui prennent part pendant plusieurs semaines à une réflexion en équipe au croisement de la planification et de l'architecture, en intégrant d'autres disciplines: géographie, économie, paysage, sociologie, art, ingénierie, environnement... Au fil des ans, un réseau international s'est constitué autour des deux mille personnes qui ont déjà participé à l'un de nos ateliers: professionnels, universitaires et décideurs en matière d'aménagement urbain. La valeur ajoutée de ces ateliers réside d'une part dans la production d'analyses et d'idées originales, que la pression du quotidien et les rôles institutionnels ne permettent pas toujours de faire émerger, et d'autre part dans les rencontres et échanges informels des décideurs, acteurs et professionnels de l'urbain qui jalonnent le déroulement des ateliers.

Nos convictions

La fabrique de la ville est par nature collective. Autant l'architecture ou un ouvrage d'art sont des objets qui font appel à une conception individualisée et personnelle, autant le travail sur la ville ne peut pas être attribué à une personnalité qui dominerait tous les aspects d'une fabrique urbaine: celle-ci est, par nature collective. La maîtrise d'œuvre urbaine intègre dans une logique de laboratoire les différents métiers qui interviennent sur la ville et ses interfaces. Ainsi, chaque atelier est un lieu de proposition libre, où l'émulation d'un travail collectif et bénévole permet de faire émerger des conceptions, des représentations et des projets innovants pour le devenir des espaces urbains en transition permanente.

Les ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise remercient tous les partenaires, membres, experts, pilotes, assistants et participants qui ont participé à la réalisation de la 37e session de l'atelier francilien 2019.

CHEVILLOTTE Marie

Pilote, rédactrice de la synthèse
Chef de service Ruralité et Parcs Naturels
Régionaux, Région Ile-de-France

MOUTARD Louis

Pilote, rédacteur de la synthèse
Architecte urbaniste

FONTICELLI Claire

Assistante-pilote
Docteure en sciences du paysage

JOUAILLEC Terric

Assistant-pilote

LEPOITTEVIN Christine

Directrice

VALENZUELA Véronique

Directrice des projets

LOMBART Juliette

Assistante de gestion

NGOMA Jenny

Assistante logistique et administrative

TENZIN Lhakey

Assistante logistique

COSTES Cyril

Assistant

KOFLER Paulina

Assistante, interprète

BROCHARD Simon

Assistant coordination synthèse

WHYTE Iain

Interprète

ZIELINSKI Marek

Illustration de la couverture

KORMANN Emmanuel

Mise en page

Les Franges Heureuses

Villes, villages, hameaux dans les métropoles, comment faire de ces territoires des franges heureuses ?

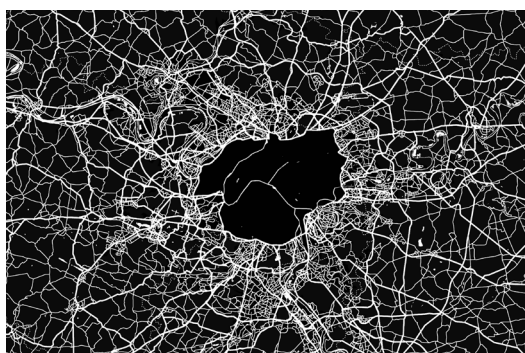


Le centre dense de la métropole francilienne

Yasmina Benabderrahmane, artiste associée de la session

Le Grand Paris, la métropolisation, la concentration à l'excès des ressources et la densification, notamment autour des futurs lieux d'échanges du réseau de métro du Grand Paris Express, sont devenus les maîtres mots de l'aménagement de la région francilienne. Ce sont ainsi 186 projets urbains qui sont à ce jour engagés dans les 35 premiers quartiers autour des gares à livrer d'ici 2025¹. L'atelier francilien 2018 sur la notion de bien-être dans les métropoles avait déjà mis en lumière les impasses de ce modèle.

Les études et enquêtes sur les aspirations des franciliens, montrent également la difficulté grandissante pour bon nombre de franciliens à habiter et travailler « heureusement » dans l'ag-



Les infrastructures de transport – hors centre de la métropole

Yasmina Benabderrahmane

1 Le Monde du 19 février 2020

glomération parisienne. Suivant les résultats de l'enquête Harris interactive pour Grand Paris Aménagement du 22 novembre 2018, 54 % des franciliens ont le sentiment de vivre dans un endroit pollué, 72% le qualifie de cher, et 33% estiment que leur choix est majoritairement choisi sur des critères financiers. A l'été 2018, une enquête menée pour le site cadre-emploi a révélé que 84 % des cadres franciliens envisageaient de quitter la région pour s'installer ailleurs en France. Ce sont les 35-40 ans qui sautent le pas². La pandémie actuelle et le confinement qu'elle nous impose agiront sans doute comme des accélérateurs de ces aspirations croissantes à plus d'espaces, de nature, de reconnexion avec le local.

Au-delà du cœur de l'agglomération parisienne, le développement de nouveaux lotissements, la régénération des grands ensembles sociaux et résidentiels et celui de certaines villes nouvelles, prolonge au quotidien le modèle métropolitain par l'étalement de la ville sur des terres agricoles et naturelles et génère des bassins de vie en quête de second souffle... Plus loin encore, ou à côté, des territoires constitués autour de petites villes historiques, de villages et hameaux, aux franges de l'Île-de-France et des nouvelles régions françaises, invitent à imagi-

2 Laurent Chalard dans Le Monde du 7 janvier 2019

Casse-tête #1
Définir la ville ou
capter les campagnes?



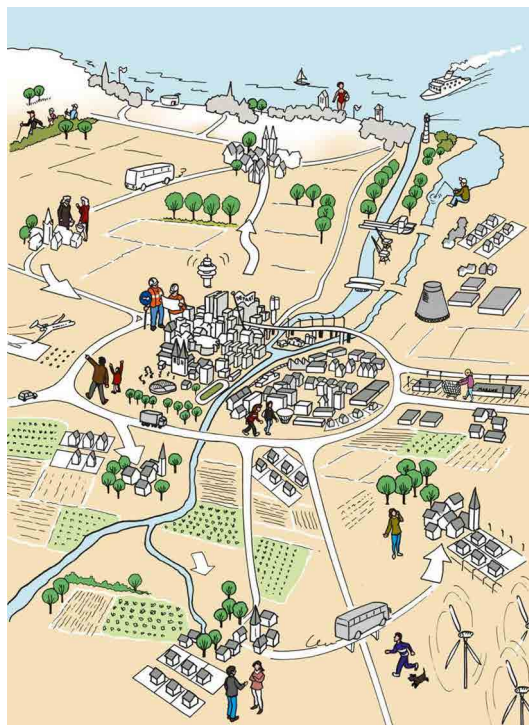
L'équilibre rêvé entre ville et campagne.

Illustration issue de l'ouvrage Vito Utopique !, reproduite avec l'aimable autorisation de l'auteur. Retrouvez Vito sur <https://www.facebook.com/VITO.Illustration/>

ner une alternative à vivre autrement en ville, en village, dans une nature productive et dans un environnement apaisé et riche en échanges, que l'on peut se réapproprier à une échelle humaine.

Comme pour le travail, l'évolution des usages, des modes de vie, des transports et mobilités, ouvre de nouveaux horizons et permet aux habitants des villes d'imaginer de vivre des périodes de leur vie dans des environnements différents du centre ultra-connecté. Les franges heureuses expriment cette alternative à choisir son lieu de vie dans et aux lisières de la grande métropole régionale, à choisir dans cette diversité de territoires, de climats, d'aménités qui les composent à des prix maîtrisés...

Mais dans quelles conditions ces franges peuvent-elles devenir une alternative soutenable et contribuer à une meilleure résilience



Comment ces franges peuvent-elles participer à une meilleure résilience de la métropole ?

<http://www.atelier-territoires.logement.gouv.fr/rencontresnationale-de-l-atelier-des-territoires-a135.html>

de la métropole ? Comment penser et aménager ces territoires pour qu'ils constituent un véritable choix et non pas exclusivement le résultat d'une contrainte financière ? Peuvent-ils offrir une façon de vivre différente, plus sobre, plus cohérente avec le défi environnemental majeur que représente le changement climatique ?

Au-delà des problématiques d'accès aux services, aux transports, à l'emploi, à la formation, qui sont réelles, nous avons souhaité orienter la réflexion de cet atelier francilien autour de la notion de « bonheur » qui nous ouvre un champ de réflexion sur la question du mieux vivre en ville au delà de l'agglomération périurbaine, et de co-construire des hypothèses économiquement viables et durables. Seul, en famille, en communauté, en collectivité ; il s'agit de pouvoir in fine offrir des parcours de vie riches et diversifiés selon l'âge, les activités, l'état de santé, les projets et désirs, le pouvoir d'achat...

Dans le cadre de cet atelier, les trois grands territoires de démonstration de cette diversité des franges sont :

- › « L'entre deux PNR » entre le Val d'Oise et la région des Hauts de France.
- › La RN 20, secteur essonnien de Massy à Étampes aux portes de la région Centre
- › Le secteur de la Bassée du sud Seine et Marne, aux portes de la région Grand Est et de la Bourgogne Franche Comté.

7 LES ENJEUX ET LES DÉFIS

15 LES FRANGES : DES TERRITOIRES MULTIPLES

21 LES QUESTIONS POSÉES

27 LES PROPOSITIONS DES ÉQUIPES

35 L'ESPRIT DES PROPOSITIONS

47 CONCLUSION



LES ENJEUX ET LES DÉFIS



Les enjeux

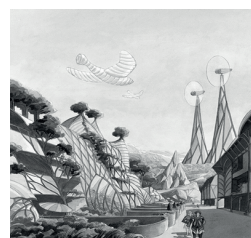
Les limites de l'hyperdensité et le rêve de la ville à la campagne

Ces territoires, aux franges de la métropole peuvent aujourd'hui représenter un territoire ressource, un idéal d'une vie plus proche de la nature, mais connecté avec la métropole et ses atouts. La nouvelle géographie économique a mis en lumière les capacités des grandes métropoles, et a fortiori des villes mondes, à favoriser un développement fort grâce à la concentration des populations. Les métropoles sont devenues un enjeu très fort des politiques publiques d'aménagement. Néanmoins, ce modèle présente aujourd'hui certaines limites: congestion, pollution, prix du logement... Les derniers événements d'épidémie montre les faiblesses du modèle urbain associé à de trop fortes concentrations de populations. Face à la crise sanitaire actuelle, et aux crises qui risquent de se multiplier, la faible résilience des grandes métropoles apparaît avec acuité.

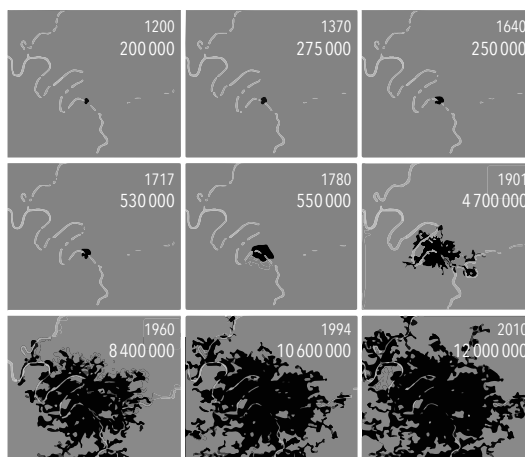
Dans ce contexte, la « campagne » constituerait un territoire refuge. Des cités jardins à la réflexion autour des biorégions de l'Institut Momentum, le retour à un aménagement pensé à l'échelle locale en interconnexion avec l'environnement naturel est apparu régulièrement comme une réponse aux dérives de la ville industrielle hier, à celles de la ville mondialisée aujourd'hui. Au-delà d'une campagne idéalisée par de nombreux Franciliens, il s'agit bien de repenser l'aménagement de la Région métropole afin d'offrir de nouvelles façons d'y vivre, d'y habiter en lien avec les aspirations de ces habitants et les impératifs de la transition climatique.

De la ruralité agricole aux campagnes urbaines: disparition d'une identité ?

Les franges de la métropole connaissent des trajectoires communes. L'étalement urbain a peu à peu gagné les territoires les plus ruraux de l'Île-de-France, désormais inclus dans l'aire urbaine parisienne. Les villages, bourgs et hameaux sont de plus en plus intégrés aux dynamiques métropolitaines voire inter-régionales, ce qui explique



Cités-jardins d'Howard, Auroville, écologie municipale, ville végétale de Schuitem ont inspiré les équipes



L'étalement urbain

D'après Roland Vidal (source avant 1900 : Jacques Dupâquier; après 1900 : IAU-IDF / INSEE)

leur revitalisation. Les fonctions de ces territoires ont également fortement évoluées, sous l'effet du recul de l'activité agricole, et de l'impact des activités logistiques qui trouvent dans ces sites des potentialités d'implantation de très grandes unités bâties.

Cette évolution s'accompagne également d'une évolution socio-démographique avec l'arrivée de nouvelles populations, et le changement de profils des maires. Par ailleurs, l'évolution de la vie quotidienne, et à plusieurs échelles pour ces habitants de ces franges, contribuent à l'hybridation des modes de vie.

Périurbain, campagne urbaine, périphéries, zones rurales... les franges de l'Ile-de-France renvoient à de multiples notions et constituent un périmètre difficile à appréhender. L'évolution des franges des nouvelles grandes régions limitrophes de l'Ile-de-France sont ainsi des nouvelles données qui complexifient la compréhension de ces territoires.

L'émergence de ces campagnes urbaines, aux facettes multiples, impose de redéfinir des grilles d'analyse permettant de comprendre la réalité de ces territoires et les conditions de l'affirmation de leur(s) identité(s) particulière(s).

Un territoire subi ou un territoire choisi ?

Les franges ont en commun une interdépendance forte avec la métropole du Grand Paris et avec les polarités historiques de la région (en premier lieu pour l'accès à l'emploi); mais la vie dans ces franges peut recouvrir des réalités très différentes. Certains espaces peuvent être vécus comme des lieux de relégation pour des populations ne pouvant plus se loger que dans la grande couronne et qui se retrouvent dès lors pénalisées par l'accès difficile aux services de



Carte postale présentant le Villagexpo, quartier d'exposition de maisons individuelles à Saint-Michel-Sur-Orge



Terrain loti et prêt à construire en Seine-et-Marne

Source : ville de Presles

transport en commun. D'autres villages ou petites villes peuvent, à l'inverse, disposer d'une très forte attractivité et chercher à contenir l'arrivée de nouveaux habitants pour maintenir leur cadre de vie. Les problématiques d'étalement urbain versus celles de préservation de l'environnement vont se poser de manière très différente si le territoire est subi ou choisi.

Les défis

Aménagement des franges et impératif écologique

Le développement des territoires les plus ruraux, s'il peut répondre à une forte aspiration des français à un retour à la nature, n'est pas exempt de critiques. Peu denses, l'aménagement des zones rurales contribue à l'émiettement et au recul des terres agricoles et des espaces de nature. Leur faible densité questionne également le maintien de services aux publics pourtant essentiels à la cohésion sociale et territoriale. Éloignés des transports, les habitants utilisent massivement la voiture. Les formes urbaines de ces territoires (maisons individuelles aux typologies banalisées, parcellaire de lotissement hors contexte et cahier des charges de cession privilégiant l'isolement) sont peu adaptées aux caractéristiques des sites, à la sobriété énergétique, aux attentes des nouvelles générations



Plans de lotissement à Lissy (77)

Source : Lissy

d'habitants et à la mixité intergénérationnelle.

La visite d'un village expo avec les participants à l'atelier, dans lequel les citoyens viennent découvrir des typologies de maison et les achètent comme on achète une voiture, nous a permis d'évoquer à la fois les processus de construction de la ville dans ces territoires (achat d'une maison et d'un terrain lié à la capacité de prêt du foyer ; homogénéisation du bâtiment sans lien avec les caractéristiques socio-culturels des territoires...).

Le défi de l'atelier est donc d'imaginer un aménagement de ces franges qui ne fasse pas l'impasse sur les problématiques récurrentes liées à l'étalement urbain : allongement des distances et des temps de transports, émiettement des implantations bâties, artificialisation des sols, faible intégration urbaine et architecturale et de fait fiscalité locale importante, mais aussi des fonciers et patrimoines bâtis moins coûteux...

Mobilités, services... : innover dans les franges pour des usages moins coûteux

Alors même que bon nombre de familles modestes s'éloignent de la ville agglomérée pour des raisons économiques, les mobilités représentent pour les habitants seuls et les familles une contrainte forte : le temps consacré au déplacement est très conséquent en Ile-de-France (2 heures par jour en moyenne pour les trajets domicile travail) et le surcoût est significatif. Même si le pass navigo au même prix pour toutes les zones a considérablement facilité l'accès à ces sites éloignés des centralités régionales et du centre de Paris, le coût de l'éloignement est parfois insupportable pour les familles, l'impact sur la santé au quotidien est réel, et le bilan carbone se dégrade d'années en années.

Dès lors se pose la question de l'évolution de ces mobilités, de réduire les temps de transports ou encore de transformer un temps subi en un temps choisi et en un parcours heureux. Les récents changements pour transformer les mobilités dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), votée en décembre 2019, sont des leviers à mobiliser pour l'aménagement de ces territoires : services à la demande

et nouvelles mobilités, amélioration du niveau de service des transports collectifs du quotidien, transformation des services en gare, développement des mobilités actives,... Par ailleurs, les connexions au nouveau réseau du Grand Paris Express (2025 - 2030) soit l'accès à 200 km de lignes et 68 gares va modifier profondément pour certains territoires leur relation au centre de l'agglomération.

Comme pour les mobilités, les services numériques liés au télétravail, à la santé, à la formation et à l'apprentissage, la création des tiers lieux dans les gares notamment, offrent des potentialités pour vivre ces territoires en limitant les déplacements et en offrant une nouvelle dynamique d'aménagement de ces territoires. Comment faire pour que la conception même du développement de ces lieux de campagne urbaine intègre d'ores et déjà dans l'espace public comme dans l'espace privé les nouvelles offres de services dans les déplacements ?



Milly-la-Forêt, 24 mars 2019. Cyclistes et piétons ont défilé pour réclamer la création d'une piste de liaison douce sécurisée route de Fontainebleau.
LP/Laurent Degradi - Source : Le Parisien



Le 50b, espace de coworking à Méré, dans les Yvelines
Source : le 50b

Témoignage

**Estelle Chevalier, Responsable
Intermodalité et Nouvelles Mobilités,
Ile-de-France Mobilités**

La loi a renforcé le rôle des autorités organisatrices de mobilités

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a élargi le champ de compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) afin qu'elles puissent disposer de l'ensemble des leviers pour organiser les solutions et services de mobilité les plus pertinentes sur leur territoire. La loi désigne également une autorité compétente pour organiser les transports partout en France y compris dans les zones rurales qui n'étaient jusqu'à présent pas couvertes. Ile-de-France Mobilités (IDFM), l'AOM compétente en Ile-de-France, souhaite jouer pleinement son rôle d'acteur et d'animateur des initiatives publiques et privées pour promouvoir les mobilités durables et inclusives

sur l'ensemble du territoire régional. Comme chez les autres AOM, c'est une véritable transformation organisationnelle qui est en marche : à son rôle historique de planificateur, financeur et organisateur des transports en commun, se greffe à présent l'ambition de coordonner tout un nouvel écosystème d'opérateurs de transports et de services (numériques ou physiques) avec les collectivités et les tissus associatifs et économiques locaux.

Structurer la multimodalité ou le « bouquets d'offres de transport », autour d'une stratégie « Mobility as a Service » pour limiter l'autosolisme et le taux d'équipement en véhicules particuliers

Le covoiturage est une solution de mobilité intéressante pour les territoires périphériques moins denses qui ne bénéficient pas forcément d'une offre de transport en commun très développée. En Ile de France, les trois quarts des trajets de covoiturage qui sont effectués ont une origine et/ou une destination en grande cou-

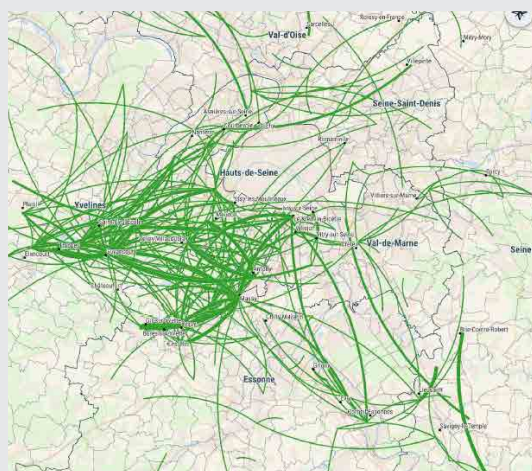
ronne. Depuis fin 2017, IDFM a fait le choix de promouvoir le covoiturage en mettant en place une convention cadre de partenariat avec les plateformes de covoiturage, dans laquelle les opérateurs s'engagent à offrir deux trajets par jour aux abonnés Navigo et à centraliser leurs trajets dans Vianavigo en contrepartie d'une subvention pour chaque passager covoituré. Un système de contrôle et de lutte anti-fraude a été développé en partenariat avec l'émanation de l'Etat créée à cette fin, le Registre de Preuve de Covoiturage. Depuis la mise en place de ce dispositif, 5M€ ont déjà été octroyés aux opérateurs partenaires. Les volumes de trajets ont significativement augmenté : de 10 000 trajets mensuels en octobre 2017 à 110 000 en février 2020 en passant par un pic à 280 000 pendant la grève des transports de janvier 2020. La LOM vient conforter ce positionnement en autorisant les AOM à financer les trajets de covoiturage au-delà même du barème kilométrique pour les courts trajets.

L'autopartage est également une solution de mobilité, adaptée aux territoires périurbains et ruraux, dont la mise en œuvre est facilitée par la LOM. L'autopartage « en boucle » avec des stations réservées, permet des déplacements d'assez longue portée (70km en moyenne) avec une durée moyenne d'utilisation du véhicule d'environ 4 heures. Ce type d'usage très sollicité dans les territoires peu denses permettrait, selon la

dernière Enquête Nationale sur l'Autopartage, de remplacer 5 à 8 véhicules personnels pour chaque véhicule en partage. Afin de faciliter la mise en œuvre de ces services par les collectivités gestionnaires de voirie ou par les porteurs de projets comme les entreprises ou les aménageurs, la loi autorise les AOM à délivrer un label. Cet outil a été mis en place par IDFM qui a labélisé, dès fin 2019, les premières flottes de scooters et de véhicules répondant à des normes de qualité de service et des critères environnementaux ambitieux. Le label a été complété par un « kit informatif et méthodologique » à destination des territoires, réalisé en collaboration avec la Métropole du Grand Paris, pour promouvoir le lancement d'expérimentations ou de services pérennes partout dans la région.

Enfin, le regain d'intérêt pour le vélo et l'émergence du vélo électrique sont des leviers de mobilité importants dans les franges périurbaines. Un doublement du trafic cycliste a été observé en Ile-de-France pendant la grève des transports fin 2019 ainsi qu'après la crise sanitaire. Pour accompagner la pratique, IDFM a mis en service en septembre 2019 l'un des plus importants services de location de vélo électrique de longue durée en Europe, Véligo Location. Avec un abonnement pouvant être pris en charge pour moitié par l'employeur, les franciliens peuvent ainsi tester l'utilisation d'un vélo électrique pendant 6 à 9 mois pour 20€/mois. S'ils sont séduits et souhaitent acquérir leur propre vélo, ils peuvent également bénéficier d'une des aides à l'achat mises en place depuis fin 2019. Ces dispositifs connaissent un grand succès en frange périurbaine et rurale : les franciliens de Grande couronne sollicitent ainsi environ 20% des abonnements à Véligo Location et 55% des aides à l'achat.

Trajets de covoiturage commune d'origine - commune de destination en Octobre 2019



Renforcer l'intermodalité au travers de projets de réaménagement des pôles portés par les territoires

L'aménagement des pôles gares joue un rôle fondamental dans les pratiques d'intermodalité et la connexion des territoires les moins denses au reste de la région. IDFM finance les porteurs de projets pour le réaménagement d'environ 180 pôles. Comme beaucoup d'autres AOM, elle veille à la bonne intégration des équipements intermodaux (stationnements vélo, stations de

bus, parc relais) et à la création d'un environnement propice aux modes actifs et collectifs pour accéder aux gares. Un programme ambitieux de soutien aux collectivités et aux opérateurs de transports a été lancé pour multiplier par dix le stationnement vélo sécurisé et abrité aux abords des gares et le rendre gratuit pour les détenteurs d'un abonnement Navigo. Ce programme fait écho à l'un des objectifs fixés par la LOM d'imposer aux opérateurs historiques un quota de places de parking vélos aux abords des grandes gares.

Des services de transport à la demande sont progressivement mis en service et, comme dans beaucoup d'autres AOM, se structurent autour d'une offre régionale centralisée. Dans de nombreux territoires périurbains des expérimentations de navettes autonomes sont également lancées, certaines dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt EVRA porté par l'ADEME, pour faciliter les liaisons entre les gares et les zones d'emplois ou d'habitation comme à Vélizy ou à Saint Quentin-les-Yvelines.

Développer des services pour renforcer le confort de usagers, leur permettre de réduire leur déplacement et promouvoir les territoires

Dans le cadre des contrats de service publics négociés avec les opérateurs de transport, les AOM jouent enfin un rôle clé pour encourager l'émergence de nouveaux services en gare. En zone périurbaine ou rurale, ces services peuvent prendre différentes formes : commerce du quotidien, point de vente ponctuel, comptoir café, relais colis, espaces connectés, atelier partagé, recyclerie, espace d'accueil de la petite enfance, maison des associations, relai d'information touristique... Ils facilitent le quotidien des usagers des transports et des riverains et permettent de mettre en avant les dynamiques locales. IDFM a récemment engagé des réflexions avec SNCF pour trouver de nouveaux modèles pérennes de gestion des petites gares (moins de 5000 montants par jour) dont les locaux seraient transformés en espaces multi-services tournés à la fois vers les transports et vers les territoires.

Droit au village: la cohésion sociale dans les territoires diffus

Le choix d'habiter dans ces franges peut aussi exprimer un refus d'habiter la ville dense, avec son potentiel d'insécurité et sa forte mixité sociale. Si la vie dans les «villages» de l'Île-de-France est très éloignée des sociabilités qui pouvaient exister dans les villages dans les années 60, les aspirations grandissantes pour un plus grand ancrage local et un meilleur contrôle de son environnement peuvent aboutir à faire de certaines périphéries des grandes métropoles le lieu d'un repli sur l'entre-soi, a fortiori dans les zones pavillonnaires qui deviennent des véritables «clubs» fermés selon l'expression d'Eric Charmes.

L'aménagement des franges doit s'accompagner d'une réflexion sur la structuration des espaces sociaux et politiques en cours dans ces territoires. Comment penser l'urbanité de ces territoires, quelles formes peut prendre le «droit au village»? Comment favoriser par les habitants une appropriation des processus qui façonnent l'urbanisation de leurs campagnes et renforcer l'urbanité de celles-ci?

Cohésion territoriale et écosystème métropolitain

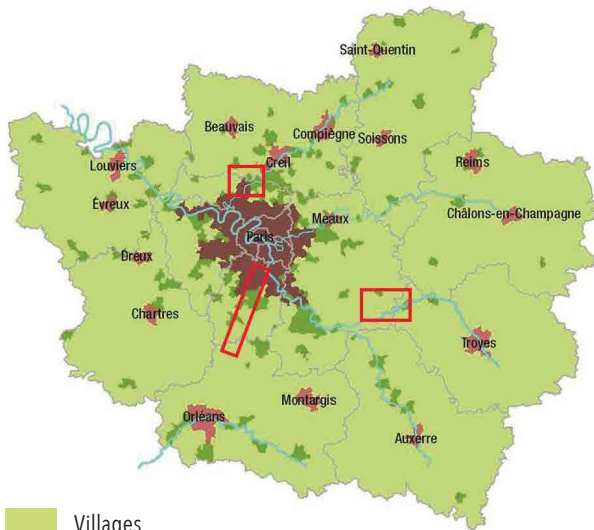
De nombreux discours opposent aujourd'hui «villes» et «campagnes». Or, le futur de la métropole francilienne ne peut pas se construire sur l'exode des urbains de la zone agglomérée vers ses zones moins denses. Il s'agit plutôt de repenser l'interdépendance des territoires urbains et ruraux, à la fois dans une logique de meilleur fonctionnement de l'écosystème métropolitain et pour répondre aux aspirations grandissantes des Franciliens pour une plus grande connexion au local et aux espaces de nature.

Dans ce contexte, comment valoriser le rôle des franges dans le fonctionnement métropolitain? Comment renforcer les liens entre les territoires ruraux et le cœur de l'agglomération dans la perspective d'un monde à +2°? Comment valoriser les nouveaux rapports territoriaux d'interdépendance qui façonnent l'espace métropolitain et valoriser le bien commun que constitue la métropole pour l'ensemble de ses strates?





LES FRANGES : DES TERRITOIRES MULTIPLES



- Villages
- Bourgs et petites villes
- Agglomération de Paris
- Autres grandes agglomérations

Franges de la métropole parisienne
 Source du fond de carte : Institut Paris Région

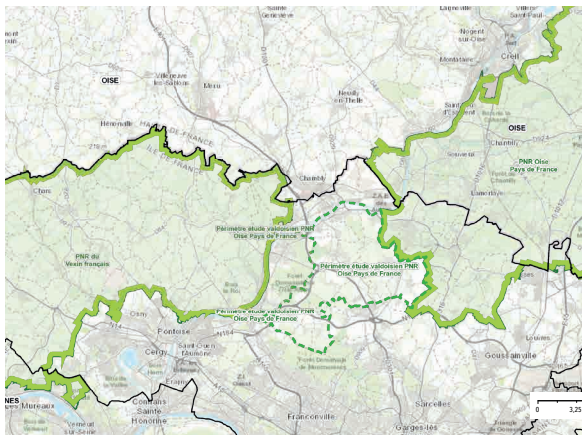
Les franges de la métropole, environ 3 M d'habitants, chapelet de villes, hameaux, villages peuvent constituer une alternative séduisante, un refuge hors de la ville ou une alternative contrainte pour des populations qui n'ont pas les moyens de vivre dans la métropole actuelle du Grand Paris.

« L'entre deux PNR » entre le Val d'Oise et la région des Hauts de France

La Vallée de l'Oise est un axe marqué par la présence d'infrastructures routières, autoroutière et ferroviaires importantes. Le lien à Paris y est ainsi plus rapide que sur d'autres territoires, mais ces infrastructures ne sont pas sans générer des coupures paysagères importantes, allant jusqu'à couper certaines villes de leur lien à l'Oise. Malgré une bonne desserte, notamment avec le transilien H qui met ce territoire à 30 minutes de la gare du Nord à Paris depuis la gare de Persan-Beaumont, l'essentiel des actifs privilégie la voiture pour leurs déplacements domicile travail et la plupart (89%) des habitants ont une voiture minimum. Avec le Grand Paris Express, ces territoires seront davantage interconnectés au reste de l'Île-de-France.

Cette bonne connexion au cœur de la métropole a également orienté les activités, comme des activités de production pour le territoire métropolitain : l'axe fluvial est déjà exploité en partie pour le transport de marchandise, mais est amené à l'être davantage dans les années à venir. La Vallée de l'Oise est également marquée par de nombreuses zones d'activités - et parcs d'activités le long du fleuve. La vallée connaît toutefois un déclin industriel relatif. L'emploi agricole y diminue également, suivant en cela les tendances nationales et régionales.

Dans ce contexte, l'avenir de ce territoire interpelle. Sur ce territoire anciennement industriel, la question du départ ou de la reconversion des industries en présence - comme par exemple



- Départements
- Limites Parcs Naturels Régionaux
- Existant
- Périimètre d'étude

Le périmètre d'étude se trouve dans l'espace existant entre le Parc Naturel Régional du Vexin français et celui de l'Oise Pays de France
 Source : Conseil Départemental du Val d'Oise

l'ancienne usine Vulli - qui produisait autrefois le jouet Sophie la Girafe, transformé en logements sociaux, se pose. Toutes les friches n'ont pas été reconverties, et certaines peinent à l'être.

La Bassée Montois

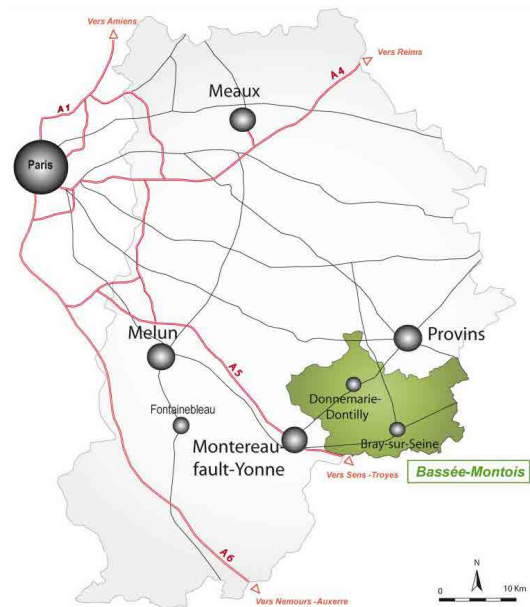
En matière d'emploi, la Bassée a connu un développement économique principalement tourné vers le Grand Paris : c'est historiquement un territoire de production de granulats de la vallée de la Seine qui continue à alimenter les chantiers métropolitains. Intercommunalité périurbaine, une part non négligeable de ses actifs travaille dans la métropole (17%). Territoire en réseau, 21% des actifs travaillent sur les pôles d'emploi proches (Nangis, Provins, Montereau, Melun). Enfin, 31% des actifs travaillent sur l'intercommunalité, essentiellement à Bray-sur-Seine et à Donnemarie-Donzilly. En 2014, il y a ainsi 11 098 actifs sur la CCBM, 9 958 actifs ayant un emploi et 4 494 emplois sur le territoire intercommunal. La CCBM accueille également environ 1 400 actifs de l'extérieur. Malgré tout, l'intercommunalité perd des emplois : en cinq ans, elle a perdu 5% de ses emplois salariés (151 emplois en moins). Le paysage de la Bassée-Montois est un paysage essentiellement d'agriculture et de grande culture conventionnelle, avec de l'élevage bovin.

Le paysage bâti est de qualité : les bourgs conservent leur architecture de qualité. Jusqu'à présent, il y a eu peu de mitage, peu de constructions récentes, même si des évolutions sont en cours. On y trouve surtout un riche patrimoine naturel, avec des zones humides, des espaces forestiers importants et des espaces reconus et bien préservés (ZNIEFF). Les enjeux de préservation d'espèces y sont nombreux et se confrontent aux difficultés à réaliser des corridors écologiques dans certaines zones (ruptures liées aux infrastructures et aux grandes cultures présentant une faible biodiversité).



Contrastes dans la vallée de l'Oise

Sources : CD95, Bruyères-sur-Oise



Situation de la Bassée Montois

Source : <http://cc-basseemontois.fr/acces-situation>



Bray-sur-Seine

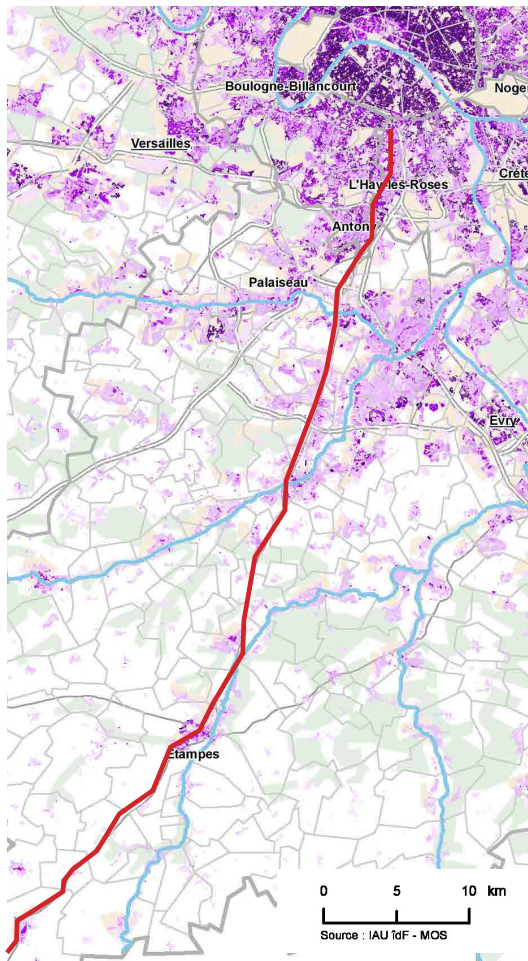
Source : <http://www.gites-braysurseine.fr/visite-de-bray-sur-seine/>

La RN20

La Route nationale 20 est une ancienne voie romaine, devenue - avec quelques modifications de parcours - une route nationale. Elle relie Paris à la frontière espagnole quelques 864 km plus au sud. La partie de cette route qui nous intéresse va de la limite de l'agglomération parisienne vers Longjumeau, jusqu'à la ville d'Orléans. Cette route, a depuis été déclassée et est gérée par les départements (elle s'appelle RD2020 des limites de l'Île de France à Orléans), mais pour plus de commodités, nous continuerons à l'appeler RN20.

Cette route va traverser de nombreux villages et quelques villes (Arpajon, Etréchy, Etampes), mais, dans la portion qui nous intéresse, elle traverse beaucoup d'espaces de grande culture. Sur cet axe, l'un des plus embouteillé de France, peut se réaliser un cheminement mettant en avant les contrastes d'une frange à une autre.

A son début, à la Porte d'Orléans à Paris, la RN20 traverse des espaces denses ou très denses, largement urbanisés, et des villes de banlieue (Montrouge, Antony). Au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Paris, la densité urbaine diminue : aux immeubles de plusieurs étages à l'alignement sur rue, succèdent des immeubles de faubourg, puis le tissu urbain devient éparé, et l'on rencontre des entrepôts, des maisons, des garages le long de cette nationale, voire des dents creuses.



Densités le long de la
RN20 en Île-de-France
Source IAU





Photos du linéaire de la RN20
à Massy (x2), Boissy-sous-
Saint-Yon et Monnerville
Source : google.maps







LES QUESTIONS POSÉES

Que signifie être heureux dans les franges?

Les franges sont souvent perçues comme le royaume du pavillonnaire, construit sous forme de lotissements, dont le modèle de développement insulaire est largement critiqué.

Cependant, les façons d'y habiter sont très contrastées, évolutives en fonction de l'arrivée de nouvelles populations et différentes d'un territoire à l'autre. L'adossement à des patrimoines bâtis existants et à des paysages référents peut en faire des lieux avec une identité forte. La plus petite échelle permet d'envisager des relations de proximité, valorisant un nouveau rapport à son environnement.

- › Comment inventer de nouveaux modes de vie dans ces territoires ? De quelle utopie ces territoires peuvent être le lieu ? Comment réinventer le droit à la ville à la campagne ?
- › Comment les franges peuvent-elles devenir des territoires d'expérimentation pour des nouveaux modes de vie plus frugaux ?
- › Les franges peuvent-elles incarner des territoires de décroissance positive ?
- › Face au risque de repli sur soi, comment faciliter la cohabitation, l'assistance aux services, la mixité des fonctions, la mixité des générations et des catégories socio-professionnelles ?
- › Les territoires de franges peuvent être le lieu d'un renouvellement de notre rapport à l'environnement et à l'agriculture ?
- › La petite ou moyenne échelle urbaine permet plus facilement l'innovation et sa mise en œuvre : comment favoriser le passage de l'innovation ponctuelle à des transformations plus profondes ? Comment accentuer le potentiel des territoires pionniers ?

Quel modèle d'aménagement dans le diffus ? Faut-il inventer encore un « modèle » ou développer des réponses d'aménagement « sur mesure »

La faible densité caractéristique des franges impose de trouver de nouvelles façons de penser l'aménagement, son type d'occupation, sa typologie, son rapport entre l'espace public ou commun et l'espace privé. La revitalisation des campagnes ne doit pas s'accompagner d'une prolifération de l'émiettement, et de fait faciliter l'étalement urbain.

- › Comment fonctionner en réseau, mutualiser des services notamment pour maintenir des équipements publics fragilisés par la perte d'habitants comme les écoles ou des services au public ?
- › Quelle densité peut être imaginée dans ces territoires, pour permettre de développer un bon niveau de service ?
- › Comment organiser des microcentrales de référence dans ces territoires ?
- › Comment connecter ces territoires entre eux et avec les centralités régionales de proximité ?

Comment faire projet dans les franges ?

On évoque souvent comme pour les villes bourgs et villages en France le manque d'ingénierie et d'argent public pour développer ces territoires. C'est en partie vrai mais plus que de l'ingénierie, c'est souvent le manque de volonté à inventer des projets qui prédomine dans ces lieux. Pourtant, des nouvelles manières de faire projet s'y construisent dès que certains acteurs, élus, concepteurs, associations et habitants s'engagent ensemble à réfléchir au devenir de leur territoire et à le faire connaître. Alors le projet apparaît !

Différentes formules d'échanges peuvent alors se mettre en place pour diagnostiquer ces lieux mais moins pour faire projet : Atelier des territoires, CAUE, appels à projets, conférences, Ateliers de Cergy...

- › Comment ces formules peuvent elles permettent de sortir des sentiers prédéfinis ?
- › Comment favoriser l’informel dans les projets d’aménagement?
- › Peut-on réaliser des projets multisites et multiscalaires?
- › Comment intégrer les différentes échelles dans les projets d’aménagement ?
- › Y-a-t-il une reproductibilité des modes alternatifs de projet ?
- › Comment créer des espaces communs dans ces franges?
- › Comment, une fois les projets identifiés, faciliter la régulation des coûts du foncier, d’aménagement, de construction ?

Quelles nouvelles mobilités dans les franges ?

L’accès aux services de transports en commun a longtemps été le problème majeur de ces franges, les longues distances domicile travail étant largement subies. Pourtant, on assiste à un rapprochement des mobilités vers le domicile, au développement de mobilités alternatives et des échanges par des nouveaux services d’approvisionnement.

- › Dans ces franges, quelles mobilités imaginer, pour les personnes et pour les marchandises. Pour aller où ?
- › Pourquoi ces mobilités ? Pour quels types de déplacement ? Comment les relocaliser vers une échelle plus locale ?
- › Comment imaginer des mobilités souples non institutionnelles ?
- › Comment relocaliser dans les franges ce que les habitants vont chercher au-delà ?

Quels rôles peuvent jouer ces territoires en région métropole ?

Trop longtemps perçues comme des territoires dépendants de la ville centre, les franges réinventent pourtant de nouvelles relations, moins interdépendantes.

- › Quels sont les nouveaux rapports entre la campagne et la ville ?
- › Comment les réinventer ? Comment penser le métabolisme, la complémentarité et la réciprocité de ces territoires entre ville et campagne ?
- › Comment faire collaborer ces franges entre-elles pour dépasser la relation de dépendance avec le territoire central ?

Témoignage

Mme Grégoire Dutertre, Architecte urbaniste , directrice du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement 77 (Seine-et-Marne).

La session 2019 des Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine s'est penchée sur le devenir des franges de l'Île de France. L'axe de réflexion engagé a ciblé la perspective du développement d'une identité territoriale attractive : les franges heureuses. En ayant participé au jury des trois projets développés par les étudiants et jeunes professionnels, j'ai apprécié ce temps de réflexion sur de nouveaux modes d'actions dans les territoires spacieux des franges.

La formulation des propositions d'actions bien ciblées et réfléchies peut nous permettre d'engager des démarches innovantes avec nos partenaires locaux. Le projet de l'école nomade axé sur la création d'un lieu mobile de mise en contact et de soutien aux initiatives et envies locales pourrait inspirer des équipes d'élus conscients des spécificités de nos cadres de vies. Au sortir du confinement et avec l'arrivée des nouveaux élus municipaux, un désir profond de changement s'exprime. Cela nécessite de formuler des hypothèses inspirantes et riches pour engager nos territoires vers des pratiques d'évolution du cadre de vie plus équitables, frugales et dynamiques.

La prise de conscience nationale du rôle concret des acteurs de proximité peut initier des structures de soutien à des projets inventifs, pragmatiques et utiles. Comme l'écrit l'équipe des ateliers : La notion de nomade décrit la mobilité de l'outil qui a pour objectif d'aller de commune en commune. Cela met également en valeur le caractère mobile des initiatives locales, des connaissances, des savoir-faire transmis au sein d'un territoire, mais aussi entre les différentes communes.

Cette proposition peut engager à long terme un fonctionnement alternatif et complémentaire des réseaux virtuels de transmission des savoirs. Pour aller vers tous et réduire les injustices des accès aux savoirs. L'école nomade peut aussi par

son caractère léger et évènementiel, toucher des publics réfractaires aux institutions et pourtant créateurs de solutions et d'innovations. Les modes vie en cours de révolution ont besoin de nouveaux relais, catalyseurs pour développer des liens de proximité cohérents avec les enjeux de frugalité.

Les franges heureuses doivent inventer des outils sur mesure pour asseoir leurs spécificités sans complexe vis-à-vis de la métropole. Les ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine peuvent contribuer à ces évolutions d'images en mobilisant les jeunes générations de concepteurs du cadre de vie et leurs experts encadrant.

L'absence d'engagement opérationnel permet aux acteurs locaux impliqués de prendre un temps de réflexion, de recul pour accompagner les mutations nécessaires, qui conditionnent la qualité de vie des décennies à venir. Plus que jamais cette jeune ingénierie apporte son enthousiasme et ses connaissances contemporaines, et reçoit, la réalité des moyens, des angles de vues parfois étroits et malgré tout incontournables. L'intelligence locale ne capte pas les lumières de la communication nationale ou planétaire, mais elle réalise les innovations, les inventions et les transformations proches du quotidien.

La Seine-et-Marne illustre parfaitement la disparité des contextes vécus actuels, mais elle réunit les acteurs de l'avenir que sont les chercheurs de l'Université Gustave Eiffel et les agriculteurs de la diversification agricole à travers les méthaniseurs. La nouvelle complémentarité ville et campagne s'inventera notamment en Seine et Marne et les ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine pourraient en être l'étincelle.







LES PROPOSITIONS DES ÉQUIPES

EQUIPE A

L'école nomade

Les franges de l'agglomération parisienne sont des espaces diversifiés et dynamiques, aux modes d'habiter, de se déplacer, de s'y nourrir, d'y consommer variés, mais souvent isolés. Ces franges ne sont plus à penser comme des espaces à haut potentiel pour répondre aux besoins de Paris, mais comme des territoires dont les projets prennent en compte en premier lieu le maintien d'une qualité de vie et d'une « lenteur » caractéristique de ces lieux. Pour atteindre cette autonomie et aboutir à un solide réseau inter et intra frange, l'équipe propose l'école nomade.

L'école nomade est un outil, un espace de rencontres et d'échanges qui permet aux différents acteurs du territoire (habitants, association, collectivité, entreprise, etc.) de se retrouver dans un contexte festif et informel. L'objectif premier est de réapprendre à travailler ensemble et à mettre en commun des connaissances, des savoir-faire, des forces-vives, des outils, des espaces, du matériel. Ainsi, tout acteur peut devenir moteur du changement sur son territoire.

Véritable catalyseur de projets, l'école s'implante et avance progressivement, permettant à un nombre d'acteurs limités de se lancer dans un projet simple et rapidement visible dans un premier temps (comme la mise en vente de produits maraîchers), puis, en évoluant dans un réseau élargi, de penser des projets plus complexes et ayant un impact fort sur les territoires (liés au logement ou au travail par exemple).

Pourquoi Nomade ? La notion de nomade décrit la mobilité de l'outil qui a pour objectif d'aller de commune en commune. Cela met également en valeur le caractère mobile des initiatives locales, des connaissances, des savoir-faire transmis au sein d'un territoire, mais aussi entre les différentes communes.

Le but est donc de redonner la possibilité aux différents acteurs des communes concernées la prise de contrôle du destin de leur territoire.

Cet outil a pour objectif de créer les conditions idéales pour mobiliser les acteurs autour de la création inclusive et pérenne d'un projet de territoire et ainsi redonner aux communes des franges le pouvoir de faire des choix pour leur territoire en fonction de leurs besoins.

Les étapes

VISIBILITÉ

L'école nomade identifie un terrain fertile pour s'installer in situ pendant un mois en accord avec la communauté. Il crée un espace de rencontre informel et festif en collaboration avec les acteurs locaux.

OBJECTIF

Créer des étincelles et mettre les gens en contact avec des aspirations communes et les aider à réaliser leurs projets.

Le processus de l'école nomade sur site

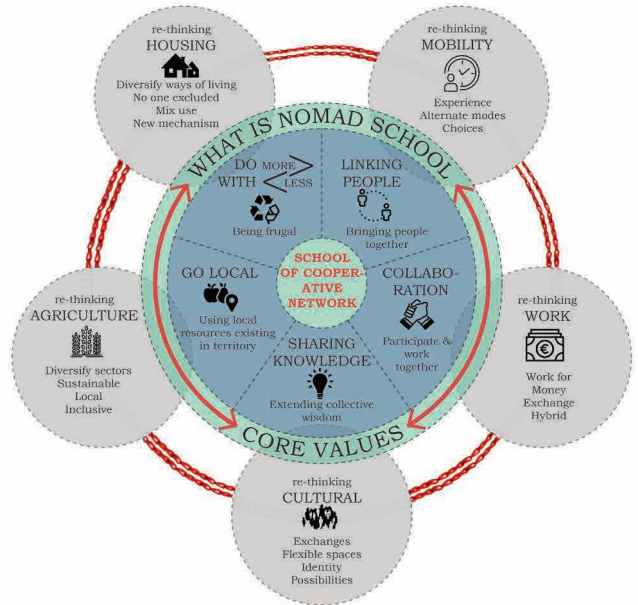


EXPERTISE LOCALE

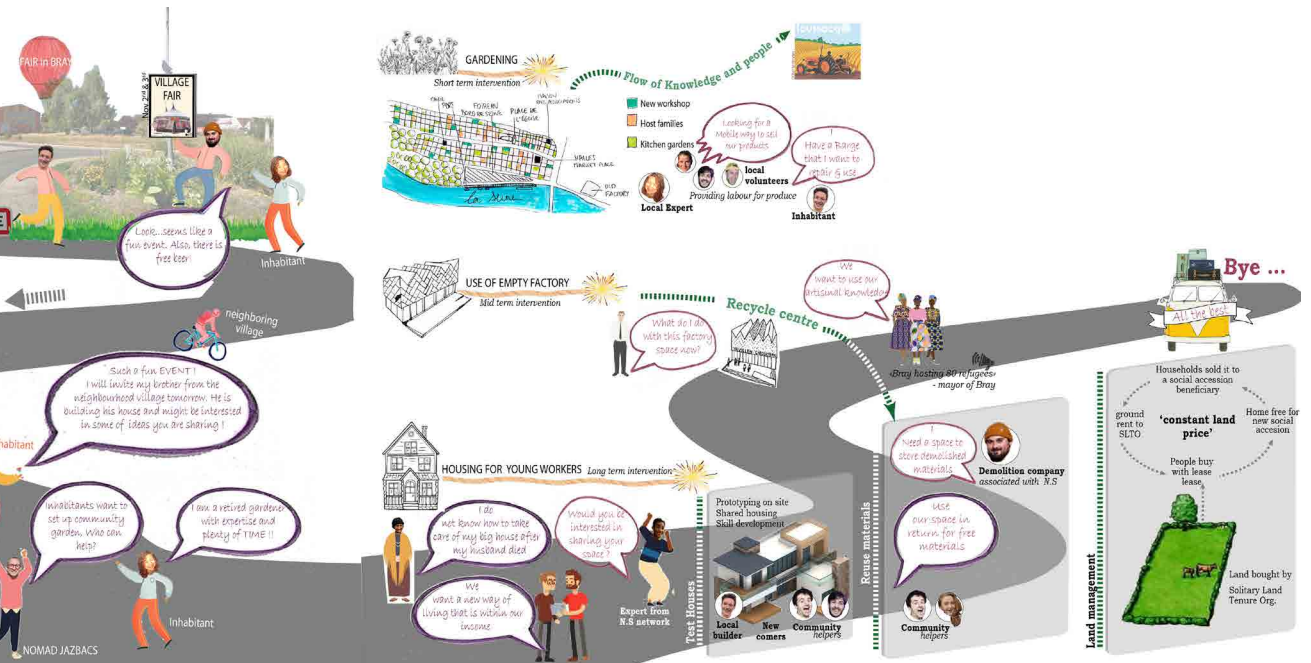
Pour assurer le succès des projets après la disparition de l'école nomade, diverses expertises dans le domaine aident à la mise en place du projet. Pour les projets plus complexes, ils peuvent recevoir de l'aide.

SUIVI DES PROJETS

L'école nomade assure un suivi sur site chaque année. La variété des projets est adaptée aux problématiques rencontrées localement, et selon les opportunités partagées par les citoyens. Trois exemples illustrent cette variété. Noisy-sur-Oise, territoire de migrations pendulaires malgré sa faible accessibilité, aura à coeur de réunir les acteurs de la mobilité. Touiry, qui souhaite devenir un territoire de "croissance verte", peut organiser des foires agricoles et promouvoir des techniques innovantes agricoles. A Bray-Sur-Seine dans la vallée de la Bassée, la plate-forme permet la création de jardins partagés ou de solutions de logements pour jeunes travailleurs.



Valeurs fondatrices de l'école nomade



ÉQUIPE B

Tour enracinée

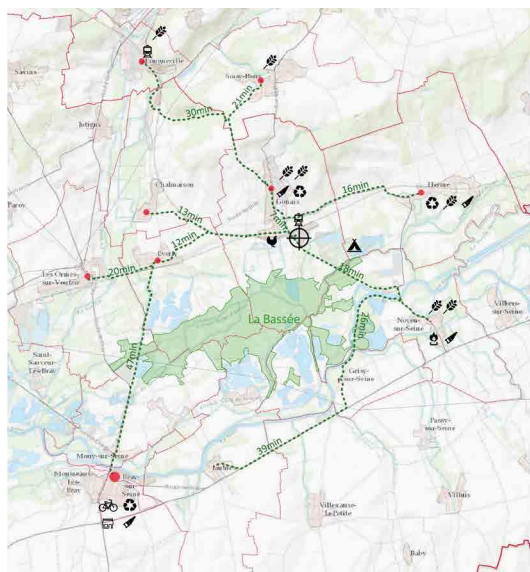
Les franges sont des territoires contrastés : elles appartiennent à la région métropolitaine mais sont à la limite entre le rural et l'urbain, ce sont des espaces de l'entre-deux. Elles ne doivent pas être pensées comme une limite, mais comme une articulation. L'équipe prend ainsi le parti de voir les franges non pas comme la prochaine étape de l'urbanisation, mais comme des lieux où réinventer de nouveaux modes de vie métropolitains, qui prennent davantage en compte les ressources locales, les écosystèmes, et la riche biodiversité qui les caractérise.

Le projet vise à créer des lieux où la symbiose entre les deux environnements et les deux modes de vie peut s'opérer : des espaces mixtes où les

gens apprennent, travaillent, jouent ou font leurs courses, au sein d'une même entité connectée à son environnement, de la première esquisse au dernier déchet - la tour enracinée. A grande échelle, les tours enracinées créent un réseau horizontal de petites centralités et construisent des lieux où reconnecter la population avec la beauté de son milieu naturel.

Les habitants conçoivent, construisent et animent leur tour enracinée, en puisant les matériaux et talents dans leur environnement local. La tour reflète ainsi l'identité locale : après le clocher du village, la mairie, les centres commerciaux, les tours enracinées deviennent de nouveaux totems de centralité dans les franges, en symbiose avec la nature. Ces tours pourront s'incarner en réinvestissant notamment des friches industrielles ou d'anciens bâtiments agricoles.

Les analyses de deux bassins de vie dans les franges franciliennes permettent de proposer deux projets concrets de tours enracinées. Dans la vallée de l'Oise, une ancienne centrale électrique devant accueillir un data-center se connecte au monde agricole pour créer de l'énergie propre et des emplois locaux. A la Bassée-Montois, la tour vient répondre au manque de commerces de produits locaux et d'espace culturel, et accueille un incubateur agricole pour participer à la dépollution des sols et de l'eau.



ENJEUX LOCAUX
 . emplois locaux
 . lien entre les habitants
 et les ressources locales
 . sol et eau pollués
 . lieu culturel

● 10000 13000 habitants
 ● 5000 10000 habitants
 ● 2000 5000 habitants
 ● 500 2000 habitants
 ● 0 500 habitants

RESSOURCES LOCALES

🐄 Elevage
 fromagerie
 🌿 Productions végétales
 céréales, maïs, grains
 ♻️ Aires de recyclage
 déchets de bâtiments, déchetterie
 🏪 Magasin de produits locaux
 fermé actuellement
 🚲 Camping
 près du site
 🛠️ Magasin, services pour vélos
 Charpentiers
 🏭 Usine de méthanisation

🚲 Chemins doux
 🚉 Gare
 0 1 2km

Six grands principes de construction sont définis, inspirés par les principes de la permaculture



Esthétique naturelle



Mobilités douces



Organisation horizontale



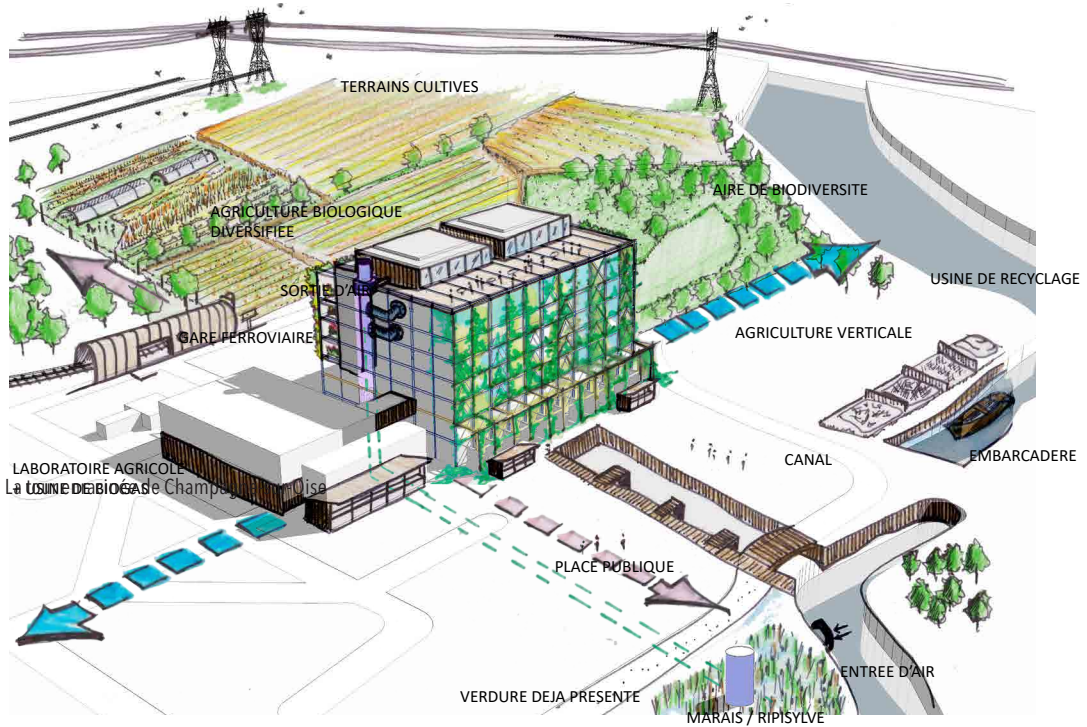
Economie circulaire



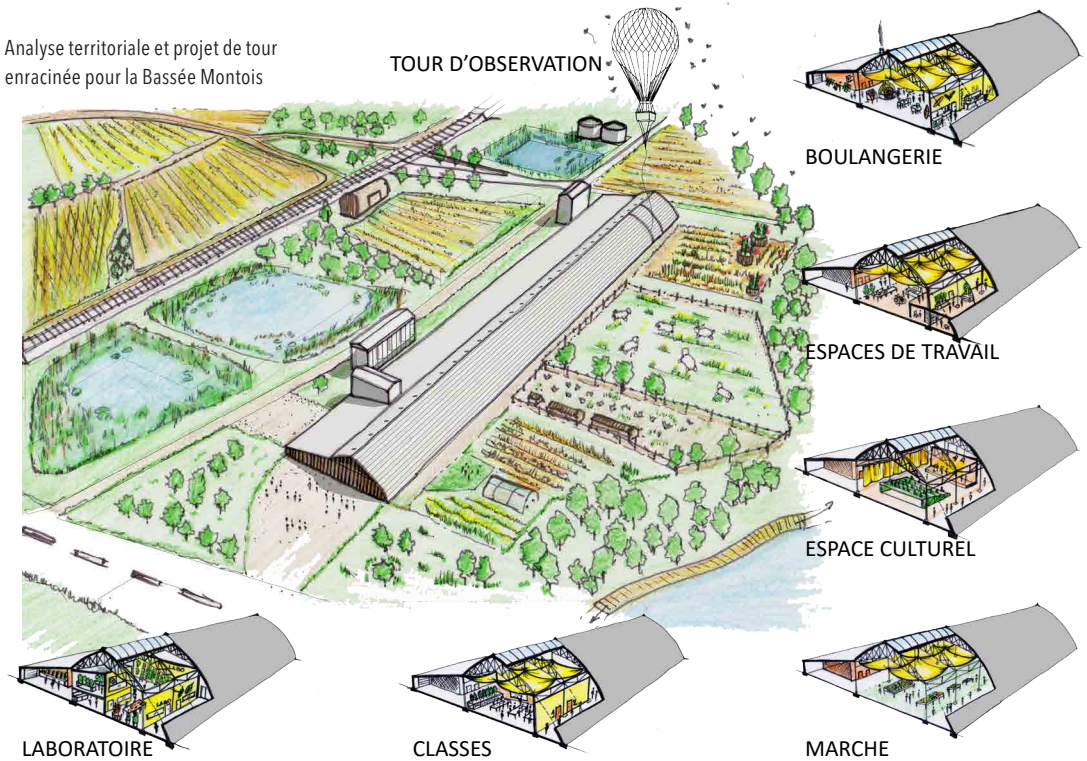
Ressources locales



Mixité d'usages



Analyse territoriale et projet de tour enracinée pour la Bassée Montois



EQUIPE C

The Nudgies

À l'opposé de la vie saturée et trépidante du centre de la métropole, les franges profitent d'un tissu rural, d'un riche patrimoine naturel et architectural et d'un style de vie plus calme et serein. Ce mode de vie proche de la nature attire de nouveaux habitants venant souvent de la capitale. L'objectif du projet Nudgies est de préserver cette spécificité en répondant aux défis de ces espaces : déclin de l'activité agricole, problèmes de mobilité, déficit de jeunes habitants.

Le développement de ces franges doit avoir lieu sans artificialisation des sols, mais en préservant le lien entre les habitants et leur lieu d'habitation, en renforçant le sentiment d'appartenance. C'est ce que permet le concept de "Slow life" : une façon de traiter la vie avec soin et simplicité, dans un état d'esprit détendu et harmonieux, mettant l'accent sur le respect de la nature, la protection de l'environnement, la préservation des ressources et la conservation de l'énergie, conformément à l'idée d'une coexistence durable entre l'homme et la nature.

Proposition d'implémentation de la "zone lente", le long de l'Oise



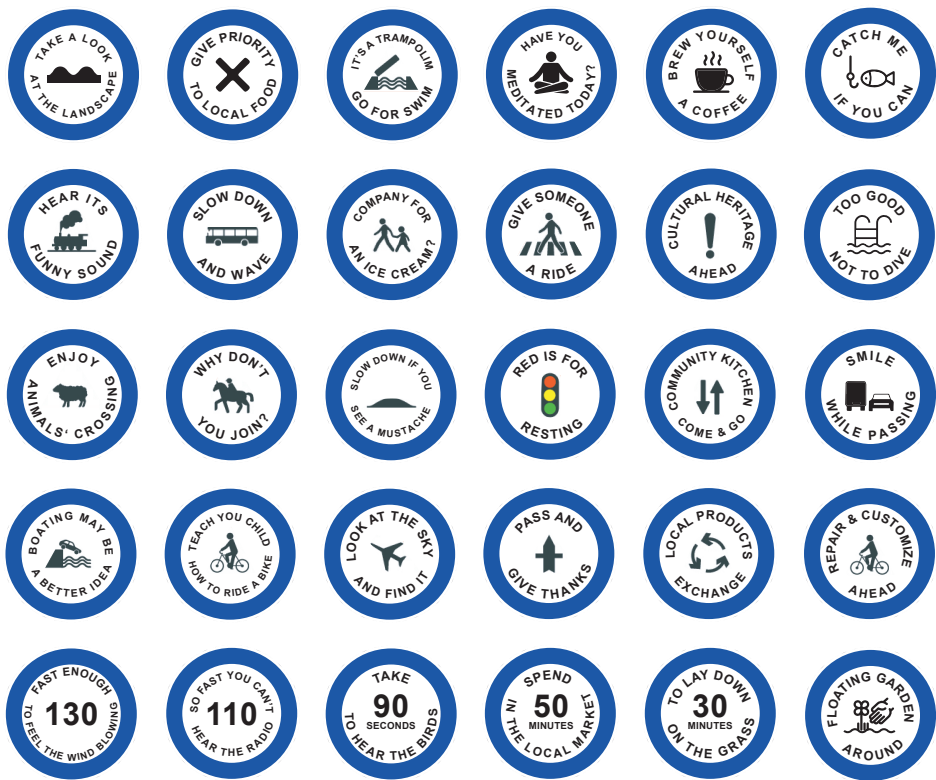
Pour mettre en oeuvre la slow life, des « zones lentes » propices à la reconnexion au territoire et aux personnes qui l'occupent sont instituées, et l'eau est utilisée comme un élément primordial pour valoriser le sentiment d'appartenance et la relaxation. Ces zones lentes sont matérialisées par trois approches, en prenant appui sur la Vallée de l'Oise.

La première approche détourne les panneaux de signalisation existants pour en créer de nouveaux, dans une perspective ludique et conviviale, afin d'attirer l'attention, de stimuler la vie communautaire et le ralentissement individuel. Les 30 nouveaux signes s'inspirent des Nudges, un concept de sciences du comportement qui a développé une technique douce visant à encourager les personnes à modifier leur comportement dans l'espace public tout en les laissant libres de leurs choix.

La deuxième approche propose la réhabilitation des installations inutilisées et des espaces naturels pour y installer des équipements collectifs en renforçant l'identité urbaine, en stimulant la vie locale et en valorisant la surface de l'eau et ses effets positifs pour la restauration et les loisirs : cuisines communautaires, lieux de trocs, jardins flottants, jetées de pêche...

La troisième approche prévoit l'utilisation de deux bateaux le long de l'Oise pour améliorer la vie locale : un dériveur en bois transporte certains produits agricoles locaux afin de raccourcir la chaîne d'approvisionnement et d'acheminer les produits alimentaires vers le consommateur, et une péniche écologique amène une grande quantité de produits agricoles pour les marchés, nouvelles centralités flottantes ou en plein air.

Ces trois approches se combinent ainsi dans des "espaces de ralentissement", tels que la portion de l'Oise qui réunit Persan et Beaumont.



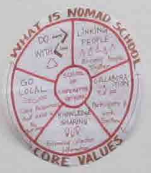
Signalisation pour les zones lentes



La dynamisation de la vie sociale au travers du projet Nudgies a de nombreux effets positifs potentiels



PEOPLE & KNOWLEDGE



LOCAL

SHORT IMPLEMENTATION

Woman in a black top and teal skirt, holding a notebook and pen, looking towards the wall.

Woman in a white top and tan pants, holding a notebook, looking towards the wall.

Woman in a white top, dark pants, and a grey scarf, gesturing with her hands while talking to the men.

Man in a dark jacket and light-colored pants, looking towards the woman in the scarf.

Man in a blue shirt and white pants, looking towards the woman in the scarf.

Woman in a red top and black skirt, standing in the background near a doorway, looking towards the group.

L'ESPRIT DES PROPOSITIONS



1. AUTONOMIE OU REPLI DES TERRITOIRES

La mise en capacitation des territoires

Les trois équipes ont construit leurs concepts respectifs de projet en mettant en avant la force et les atouts des territoires de franges pour les habitants. Ils ont très peu exprimé les liens potentiels avec les richesses existantes ou à venir de la Région Ile-de-France ou de la métropole du Grand Paris, ni les relations riches qui pourraient être développées avec les territoires environnants et les villes historiques de cette 3e couronne.

La connexion avec le réseau routier national, régional, départemental et local est à peine évoquée, les réseaux des transports en commun sont tout au plus référencés mais c'est vraiment le territoire de projet à l'échelle de la communauté de communes ou d'agglomération ou du bassin de vie qui est apprécié dans ses limites,

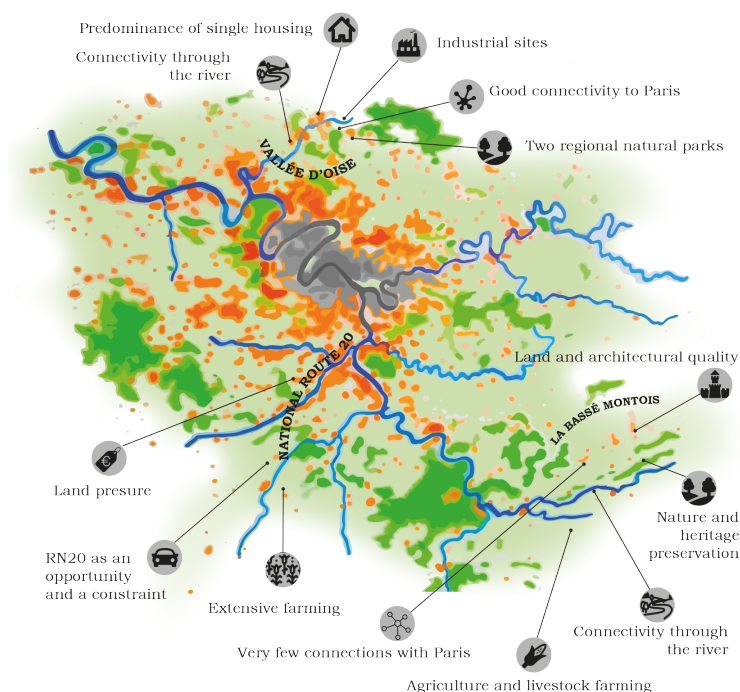
ses paysages, son économie, son patrimoine, ses habitants.

C'est un signe intéressant qui témoigne de cette méthode de projet qui consiste à trouver des idées d'aménagement et une dynamique programmatique qui se construisent sur le contexte, depuis le terrain et sur la compréhension des usages locaux et non depuis la planification territoriale. C'est d'ailleurs bien l'échelle de la communauté de commune ou d'agglomération qui prime et que rappelle la loi LOM de décembre 2019 sur le thème des mobilités pour pouvoir se constituer en Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) hors Ile-de France.

Cette notion de contexte et de sens, liée à l'appartenance à un lieu comme outil de projet est un vecteur intéressant pour définir les conditions d'identité et de transformation d'un territoire et par là même préciser ses propres atouts et difficultés.

La notion de connexion avec les autres territoires est venue dans un deuxième temps et l'attrait de valoriser un patrimoine existant, qu'il soit bâti ou environnemental, dans un esprit de

L'équipe A souligne les spécificités des territoires pour les mettre en relation



sobriété énergétique et des charges, a primé dans les propositions des participants.

Ça n'est pas pour autant une démarche de développement autonome au sens de l'isolement mais plutôt au sens d'un aménagement sur mesure qui nous impose de penser la mise en capacité des territoires.

Les trois équipes proposent ainsi chacune à leur manière, de penser l'aménagement de ces territoires à partir de leurs ressources et de leurs moyens propres :

Equipe A : avec l'école Nomade, l'objectif est de redonner la main aux acteurs locaux pour développer leurs projets en lien avec les ressources du territoire afin de créer une dynamique plus pérenne et inclusive :

« la construction actuelle de ces espaces est très dépendante des besoins de la capitale. Le but est donc de redonner la possibilité aux différents acteurs des communes concernées la prise de contrôle du destin de leur territoire. »

Equipe B : Cette équipe a pris comme point de départ, un changement de représentation des territoires de franges : « Nous avons alors inversé la manière traditionnelle de représenter les zones métropolitaines. Plutôt que de mettre le centre en avant, nous l'avons laissé sombre. Nous avons mis en lumière les « espaces disponibles », les terres agricoles et les territoires servants qui ne sont souvent pas représentés sur les cartes. » afin que ces espaces, et notamment toutes leurs fonctionnalités écologiques, puissent être pleinement intégrés dans les projets d'aménagement et ne pas être seulement des parasites qu'il s'agirait de contourner ou de préserver à la marge.

Equipe C : « Ce projet « slow life » permettrait in fine de relier le monde dit urbain du monde dit rural et de changer la dichotomie ville/campagne qui s'accompagne souvent d'une connotation négative. Le territoire en frange ne serait plus considéré comme la campagne urbaine mais comme un territoire à part entière, unique et symbolique de la région Ile-de-France. »

Certes, la méthode de projet proposée par les équipes demande à être confrontée à la ré-

alité, comme l'a suggéré le jury, car les habitants de ces territoires sont majoritairement des métropolitains qui travaillent ou ont travaillé en ville et ont donc des habitudes d'urbains et des échelles de vie qu'il faut aussi prendre en compte. Mais cette posture de développement urbain par le lieu s'inscrit dans une démarche d'inclusion, de concertation et d'innovation qui doit nous imposer un autre regard sur les franges, moins « métropolitain-centré ».

2. RAPPORT AU TEMPS

Le slow aménagement, c'est aussi retrouver le village.

Cette notion de mode de vie plus apaisé, moins stressant que dans la métropole a été largement mis en avant par les trois équipes. Cela illustre cette recherche d'un meilleur équilibre entre vivre en ville et vivre à la campagne. Évidemment ce phénomène s'exprime différemment suivant les tranches d'âge. Les 15-29 ans étudiants et jeunes actifs sont toujours très attirés par Paris et sa métropole pour y faire leurs études et trouver un emploi ; mais pour les autres tranches d'âge, quitter ce stress pour une meilleure qualité de vie est devenu une aspiration forte voire un projet réel tant la qualité des transports s'est dégradée, et la pollution et le coût de l'habitat se sont développés.

La densité urbaine est devenue un sujet de crispation, les villages perdent leur aspect villageois. Les rues sinueuses disparaissent, les jardins aussi, les maisons sont remplacées par des immeubles, les anciens cœurs d'ilots arborés également¹. Le plus recherché reste cependant pour de nombreux urbains et périurbains d'habiter le « village » de Rueil, d'Arcueil, de Créteil ou de Cergy ... et même dans Paris, de Belleville, de la Butte aux caille ou de Montmartre...

Cette densification des villages de la première et deuxième couronne s'inscrit dans le prolongement de la densification de ville agglomérée, autour de voiries automobiles englobant petit à petit les anciennes cen-

1 Cf Julia Learmonth, présidente de l'association pour la sauvegarde du village de romainville

tralités et générant un rythme de vie bruyant, polluant et cher. Elle s'inscrit en porte-à-faux avec les aspirations grandissantes d'espaces, de nature, de calme...

Cette recherche d'une ville plus calme, plus apaisée plus propice aux relations de proximité avec ses voisins, ses services, ses emplois même s'ils sont à distance quelques jours dans la semaine, c'est cette orientation que beaucoup d'habitants recherchent aujourd'hui. C'est bien dans ces territoires aux franges de la Région que l'on pourrait fixer une partie de cette population qui souhaite la quitter et ralentir ce mouvement d'exode urbaine et périurbaine en pensant une Région plus équilibrée.

La crise sanitaire actuelle et les deux mois de confinement nationaux ont fait prendre conscience à un nombre de français grandissant et, particulièrement à bon nombre de franciliens, qu'un rapport au temps très différent à celui d'avant le COVID-19 était possible.

Pour ceux qui le pourront, continuer à télétravailler, même partiellement, leur limitera considérablement leurs temps de déplacement. Le développement des tiers lieux pour travailler à distance à côté de chez eux est une demande réelle. Le retour à repenser la fabrique, la relocalisation de certaines productions dans les villes et villages, hors métropoles, est engagé et s'appuiera sur les friches industrielles ou commerciales qui y sont nombreuses.

Le temps pour faire ses courses a également changé en deux mois, les drive fermiers se sont considérablement développés, les marchés de proximité ont modifié leurs pratiques de vente. La solidarité de proximité se développe dans les quartiers pour fabriquer des masques, faire des courses pour des voisins âgés ou malades ou aider des familles pour l'école à la maison.

Ces nouvelles pratiques et cette aspiration grandissante à ralentir, doit interpeller les modèles actuels d'aménagement, de services et de mobilités. L'équipe B et l'équipe C ont intégré des propositions fortes pour des aménagements qui favorisent de nouveaux modes de vie :

Equipe B: Cette équipe prend comme point de départ les principes de la permaculture afin

Les 12 principes de la permaculture, inspirations des modes de faire de l'équipe B



Observer et interagir
Cours en extérieur (Roulottes, Montgolfière..) / Incubateur / Eco-camping



Collecter et stocker les énergies
Vortex hydroélectricité / Eolienne / Biogaz / Toilettes sèches / Collecteur de déchets / Énergie humaine



Zéro production de déchets
Collecteur de déchets (nourriture, plastique, bouteilles, textile...) / Réutiliser (emballages) / Construction / Agriculture



La conception jusqu'aux détails
Intégrer les déchets et les ressources / Économie circulaire



Promouvoir la lenteur et la proximité
Mobilité (piétons, vélos, trains...) / Réf. Château de Guédelon



Utiliser et valoriser la diversité
Biodiversité / Population



Créer et produire
Permaculture / Agroforesterie / Construction en terre / Filière Bois / Micro-industries / Transformation de produits / Production artistique



Équilibre des systèmes
Cycle Année/Saisons/Mois/Semaine/Jour / Balance Écologique



Intégrer plutôt que séparer
Cohésion entre écosystèmes



Utiliser et valoriser les ressources durables
Mobilité / Cycle des saisons / Sols / Eau



Utiliser les interfaces et les limites
Connecter les franges / Faire avec l'opposition



Faire face au changement
climatique et être créatif

de «renouer le contact avec la terre»; ceux-ci leur ont permis de définir de nouveaux préceptes de construction en proposant notamment une forte participation des habitants. «Cela passe par un projet commun et un fort contact avec la terre. Les habitants seront les architectes, les constructeurs, et les animateurs de leur propre TOUR ENRACINÉE. Ainsi toutes les ressources, humaines et naturelles proviendront des environs et seront intégrées dans des circuits courts et des modèles d'économie circulaires.» Ces nouveaux modes de faire l'aménagement doivent être le support de nouveaux usages, de nouvelles façons de pratiquer les lieux.

Equipe C: Cette équipe fonde sa proposition sur le concept de «slow life»: il s'agit selon eux d'une «façon de traiter la vie avec soin et simplicité; dans un état d'esprit détendu et harmonieux, mettant l'accent sur le respect de la nature, la protection de l'environnement, la préservation des ressources et la conservation de l'énergie». Il s'agit dès lors à la fois de répondre aux aspirations des habitants mais également de développer des projets différenciant et attractifs pour ces territoires. Cette équipe cherche à redéfinir la notion de développement afin de remettre au centre des projets d'aménagement les questions de qualité de vie.

L'équipe C à l'écoute d'un pêcheur et d'usagers des transports publics



J'adore admirer le paysage
Nous avons besoin d'un espace de rencontre, d'un local pour faire des activités

Il faut prendre le temps d'avoir le temps. A cause de la technologie il n'y a plus de communication. L'être humain a besoin d'échanger !



Les lieux que les gens connaissent le moins sont les lieux dans lesquels ils vivent

Les gens ne réalisent pas le bonheur qu'ils ont à côté, la région de Paris est belle

3. RURALITE ET CENTRALITE

Repenser la notion de centralité et ses fonctions

Les espaces urbains, périurbains ou ruraux ont souvent fait l'objet d'aménagement par « catégorie » (petite villes, villes moyennes...) ayant chacune leurs problématiques propres nécessitant des dispositifs de politiques publiques spécifiques. Dans ce contexte, la centralité, pensée comme « cœur de ville », est définie, spatialisée.

Or, les propositions des trois équipes nous offrent une vision renouvelée de la notion de centralité, qui s'affranchit à la fois des catégories et des fonctions traditionnelles attribuées

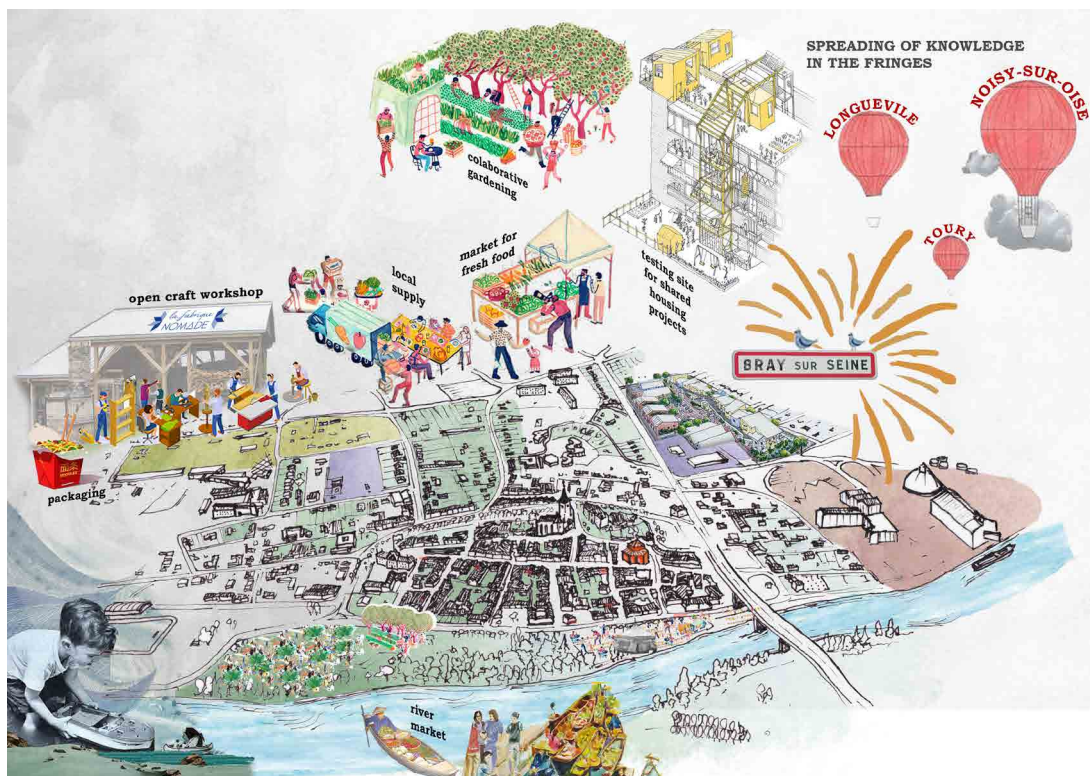
à la notion de centralité (qui serait dans les territoires ruraux un condensé d'équipements). Ce regard sur la centralité est lié aussi à la relation à la métropole et propose une nouvelle façon d'envisager le rôle, la forme et les services rendus par la centralité...

Equipe A: faire réseau entre les franges

La centralité dans la réflexion de l'équipe A n'est plus celle d'une ville précise; elle s'organise dans le cadre d'un réseau dont chacun des maillons pourrait avoir une partie des fonctions de la centralité. L'objectif majeur est de fluidifier ce réseau afin notamment de favoriser l'essaimage des innovations et des projets.

«L'idée est de créer des « feux d'artifice » qui se répandent sur l'ensemble d'un territoire donné et des territoires alentours. In fine, l'objectif est

Comme un feu d'artifice, l'école nomade essaime et créé un réseau entre les franges (équipe A).



d'aboutir à un solide réseau inter et intra frange.»

Equipe B : donner un nouveau rôle aux micro-centralités

« Nous avons imaginé des espaces mixtes dans les franges, où les gens peuvent apprendre, travailler, jouer ou faire leurs courses, au sein d'une même entité - la TOUR ENRACINÉE - connectée à son environnement, de la première esquisse au dernier déchet. »

Les tours enracinées deviennent ainsi des « totems » du territoire en valorisant des éléments de son identité (par exemple en réinvestissant des friches industrielles ou agricoles) afin de renforcer le sentiment d'appartenance au territoire - la centralité relève ainsi d'un tout autre registre que seulement celui de concentrations de services ou d'équipement.

Equipe C : l'eau pour relier les territoires

La notion de centralité est remplacée plutôt par celle de continuité, ou de fil conducteur que peut constituer l'eau. Il s'agit de retrouver des « zones lentes » plutôt que des zones de centralité, d'urbanité intense...

« Le cours d'eau et le lien qu'il entretient avec les habitants semblent être essentiels à la mise en oeuvre d'un projet moteur pour la valorisation de la lenteur et du sentiment d'appartenance ». Les aménagements proposés par l'équipe participent à renforcer l'unité des habitants, à créer un sentiment d'appartenance, mais s'inscrivent dans une spatialisation diluée, diffuse... nouvelle forme de centralité de la « slow life » ?

4. ACTEURS ET MODÈLES D'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

Un impensé : faire projet dans les franges pour une transition urbaine durable

L'ensemble des équipes a pointé les écueils des « modèles » d'aménagement actuels et ont chacune proposé une manière de penser le projet de manière différente dans ces petites villes et territoires ruraux. Toutes évoquent des pratiques et techniques pour impliquer plus qu'aujourd'hui les habitants des territoires et faciliter les échanges entre eux et faire apparaître leurs besoins et préoccupations.

C'est bien l'idée d'engager avant tout une réflexion sur l'envie de PROJET PARTAGÉ à l'échelle locale avec des valeurs et des usages propres au territoire, de partager et de communiquer sur ces ambitions de projet avec les habitants et de proposer des usages innovants et économes en termes de service de formation et d'habitat tout particulièrement.

Equipe A : Cette équipe a voulu mettre en valeur le foisonnement des initiatives locales et trouver un outil qui puisse s'appuyer sur ces dynamiques, les renforcer, les diffuser et les mettre en réseaux. L'école nomade est particulièrement adaptée à ces pratiques et propose d'une certaine manière une offre complémentaire aux structures existantes (CAUE, ateliers des territoires...). Elle propose une approche progressive : commencer par des projets simples pour créer une dynamique et démontrer la capacité de l'école nomade à faire émerger des projets et à s'appuyer sur les expertises locales pour monter des projets de plus en plus complexes.

« Créez des étincelles et mettez les gens en contact avec des aspirations communes et aidez-les à réaliser leurs projets ».

Equipe B : L'équipe propose une approche très innovante en appliquant les principes de

la permaculture à la construction et l'aménagement: «Ainsi, au lieu de voir les franges comme la prochaine étape de l'urbanisation, nous préférons les voir comme des lieux où réinventer de nouveaux modes de vie métropolitains qui prennent davantage en compte les ressources locales.»

«Les habitants seront les architectes, les constructeurs, et les animateurs de leur propre TOUR ENRACINÉE. Ainsi toutes les ressources, humaines et naturelles proviendront des environs et seront intégrées dans des circuits courts et des modèles d'économie circulaire.»

Equipe C: L'objectif poursuivi par cette équipe est en premier lieu de proposer une alternative durable au modèle de vie dans la métropole parisienne. Même si l'équipe souligne avec justesse les contradictions des populations de ces territoires («They want development / They don't want development»), elle propose une nouvelle

définition du développement mettant l'accent sur l'importance du sentiment d'appartenance et de l'identité.

«En termes de développement économique, l'aménagement d'espaces de ralentissement permettrait au territoire d'attirer des populations et investisseurs en créant une identité à part entière caractéristique de la région.»

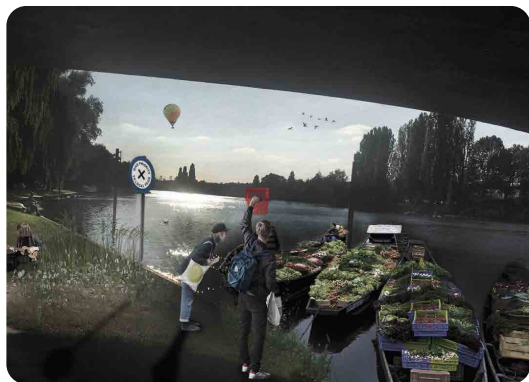
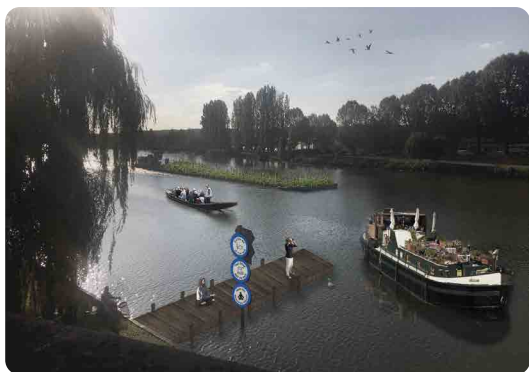
Rendre possibles ces propositions

Comment faire pour que ces territoires souvent «hors marché» puissent, à leur échelle, être force de proposition, et surtout promouvoir des actions qui puissent améliorer les conditions de vie de leurs habitants déjà en place ou à venir?

Là encore le débat avec les 3 équipes et les échanges avec le jury ont démontré que faire projet c'était avant tout mettre à niveau d'information, d'expérience et de préoccupations les différents acteurs publics et privés concernés par ces territoires. Les aménageurs, les lotisseurs, les promoteurs, les opérateurs fonciers, les constructeurs de maisons individuelles, tous les acteurs professionnels du cadre de vie architectes, ingénieurs, urbanistes, les paysagistes et bien sûr les industriels et les entreprises du bâtiment et de la construction ont tous une approche différente de la manière de faire projet.

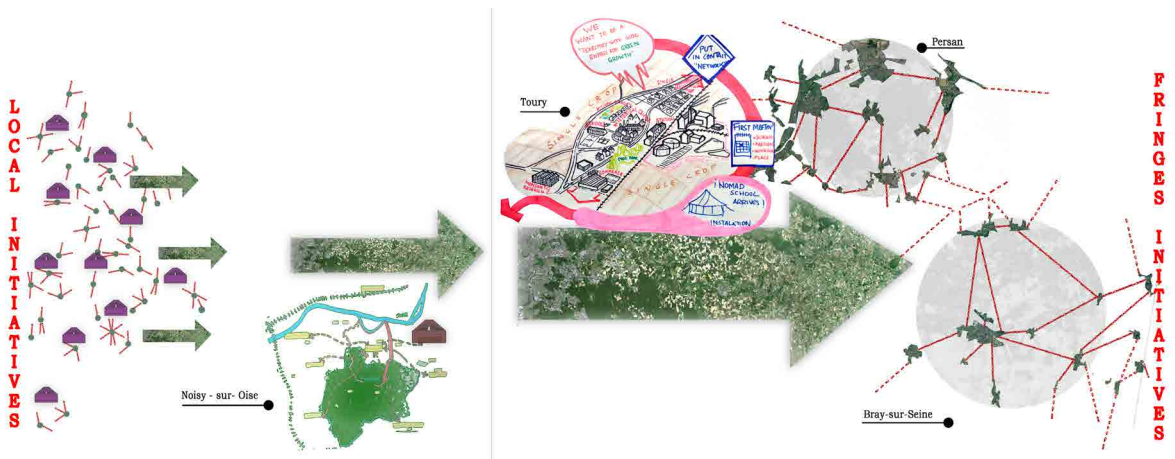
La crise sanitaire mondiale pourrait être un catalyseur qui puisse partiellement remettre en question ces modèles d'aménagement des villes et territoires et des pratiques professionnelles issues des années 75/80 et 95 en France ? Cela pourrait concerner :

- › La remise en cause de la concentration des lieux de travail tertiaires, et des lieux d'habitation
- › La remise en cause de la concentration des services de santé et des grandes unités d'enseignement les fameux clusters
- › La remise en cause du peu d'espaces extérieurs (balcons, terrasses, jardins) et d'espaces



Les bords de l'Oise, nouveaux lieux de centralités (équipe C)

SHORT TO LONG IMPLEMENTATION



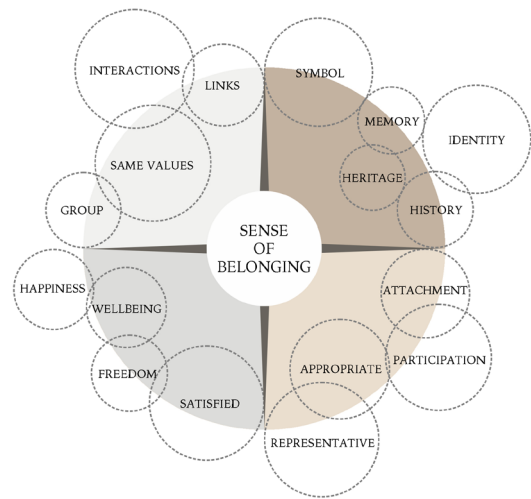
D'initiatives locales et déconnectées aux franges tissées entre elles (équipe A)

communs dans les logements alors que les LCR (locaux communs résidentiels) existaient en 1980 et que la hauteur sous plafond des appartements du temps de la reconstruction du pays en 1950 était de 2,60 m sous dalle (cf "Reconstruction, une question d'actualité", par Hervé Dupont, édité par Les Ateliers)

- › La remise en cause de la nécessité d'une certaine densité constructive pour justifier d'un modèle économique viable
- › La remise en cause d'une trop forte hausse du coût du foncier pour faire muter les sites

Elle pourrait promouvoir, comme le propose les trois équipes de l'atelier :

- › Plus de nature et de biodiversité dans les territoires habités
- › Moins de mobilités polluantes et coûteuses
- › Plus d'espaces et de services de proximité pour travailler, échanger et se former
- › Plus de solidarité et d'actions collectives
- › Moins d'isolement et plus de lien social
- › Moins de coûts et de charges immobilières



Le sentiment d'appartenance au centre de la stratégie de développement (équipe C)

Témoignage

Roger Denormandie
Maire de Montigny-Lecoup
Président de la Communauté de
Communes de la Bassée-Montois

Le Bassée-Montois est ponctué en majorité de bourgs ruraux avec une population allant de 300 à 1400 habitants et animé autour de 2 polarités de plus de 2 000 habitants : Donnemarie-Dontilly au nord-ouest et Bray-sur-Seine au sud-est. L'absence de ville-centre permet un aménagement plus homogène sur le territoire. La concertation entre les communes est essentielle pour aboutir à des projets communs.

A l'écart des dynamiques urbaines de la métropole et aux franges de celles des polarités urbaines, le territoire est éloigné des infrastructures structurantes de transport et de dessertes routières et ferrées desservant la métropole francilienne. Néanmoins la COVID a révélé tous les avantages d'une vie à l'écart de la ville et d'une zone à forte densité de population. Des maisons avec jardins à des productions locales de denrées alimentaires sont devenus de véritables atouts.

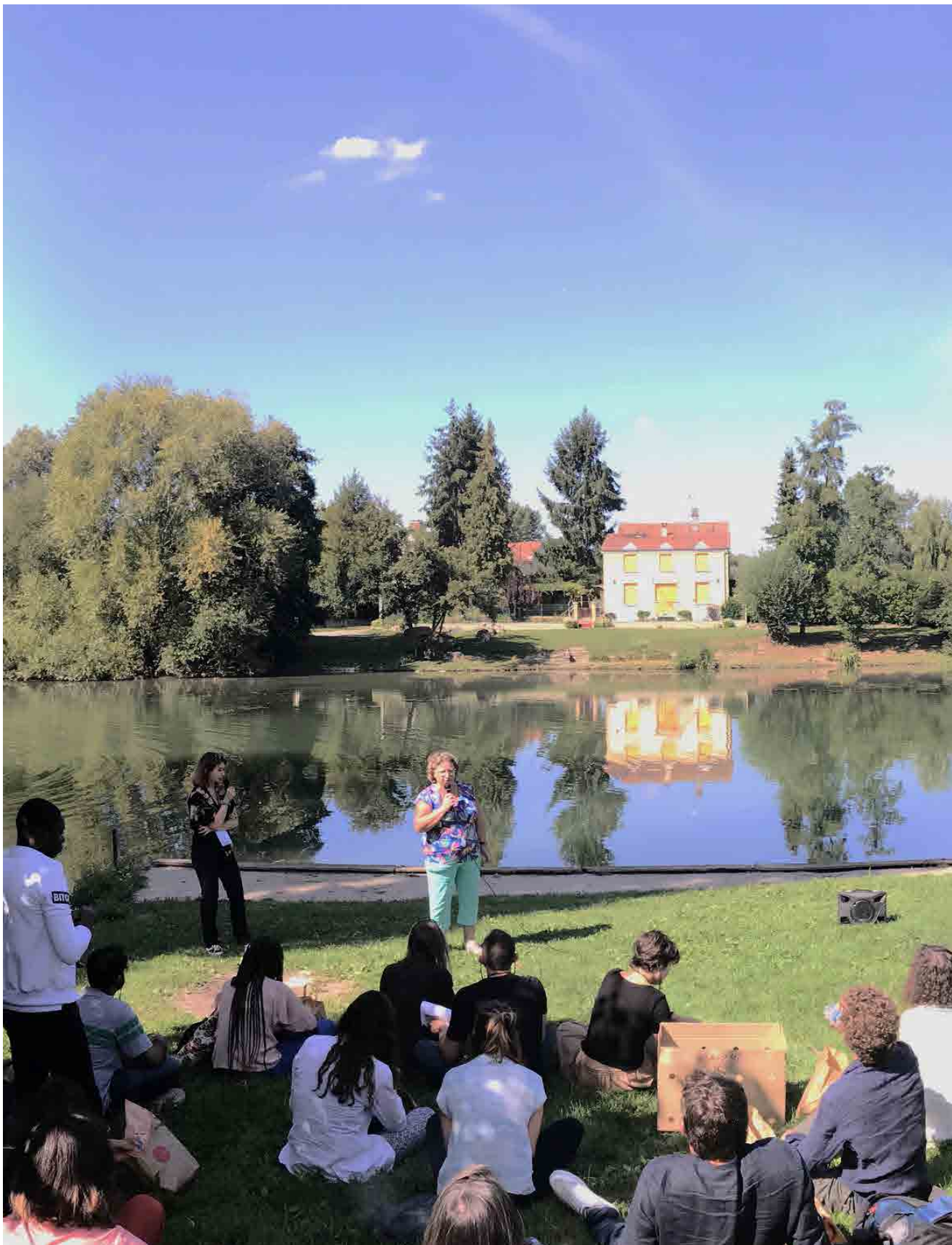
Longtemps perçu comme « servant », la Communauté de communes souhaite aujourd'hui se faire reconnaître avant tout comme un territoire ressource. Sa volonté est de valoriser ses richesses (alimentaires, eau, matériaux constructions, ...) et de développer de nouvelles activités notamment via la Seine par la création d'un nouveau port à proximité de Bray-sur-Seine.

Il s'agit également de valoriser les potentialités naturelles et attirer des cadres, à la recherche d'un lieu de vie à la campagne tout en étant proche de Paris. Cela est aujourd'hui rendu possible par le développement du télétravail, qui s'est généralisé avec la crise sanitaire. Ce nouveau mode de travail est perçu par les élus comme une réelle opportunité pour le territoire. Il permettrait de redynamiser les centres-bourgs, notamment le commerce de proximité et l'amélioration du bâti sans pour autant nécessiter de gros investissements en matière de transport.





Dans la réserve naturelle
nationale de la Bassée





CONCLUSION

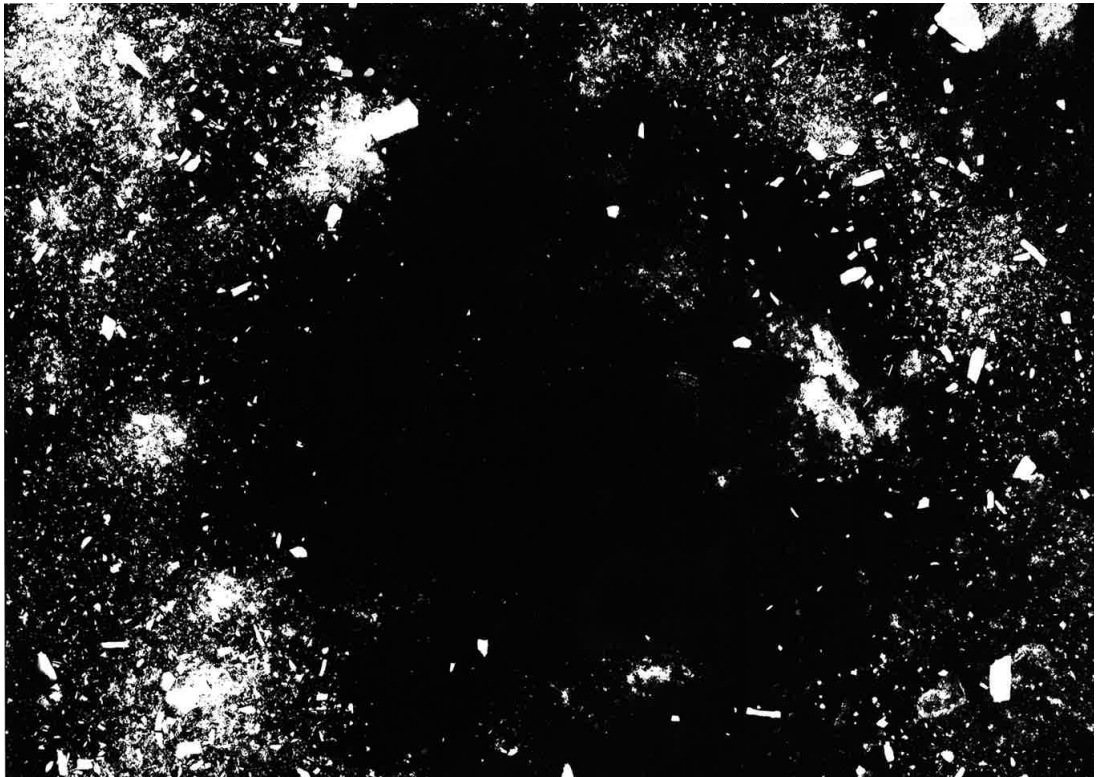
L'atelier 2016 aura révélé les potentialités de régénération programmatique et environnementale des friches en zones d'activités franciliennes péri-urbaines. L'atelier 2018 aura mis en lumière les excès de la métropolisation.

La crise sanitaire mondiale aura été quant à elle un double révélateur :

1 - Révélateur des fragilités environnementales, économiques et culturelles de la construction métropolitaine et de la nécessité de penser l'aménagement de la métropole en lien avec ses franges. Habitat abordable et moins dense, économie circulaire, alimentation de proximité, maintien d'espaces de nature... toutes ces questions ne peuvent être pensées qu'en lien avec un aménagement durable des territoires ruraux qui entourent l'agglomération parisienne.

2 - Révélateur des aspirations des franciliens : le confinement des métropolitains français a révélé toutes les difficultés à vivre la ville dense et ses richesses durablement. Les villes moyennes, les bourgs et villages ont vu arriver dès le début du confinement 2 millions de franciliens et bon nombre d'autres métropolitains qui ont préféré retrouver de la surface, de la nature, des parents, des voisins connus pour mieux vivre ce moment d'isolement.

Les Franges Franciliennes comme d'autres franges métropolitaines pourraient devenir et conforter pour certaines d'entre elles des territoires où il fait bon vivre et ainsi compléter le champ des possibles dans la transition urbaine et environnementale.



« Lieux désertés, friches abandonnées, territoires naturels protégés et cachés »... Les lieux ouverts dans les franges de la région francilienne

Yasmina Benabderrahmane

L'aménagement de ces territoires doit faire l'objet d'une vraie réflexion pour éviter leur périurbanisation à outrance sur les terres agricoles et naturelles. Il est urgent de formuler de nouvelles façons de co construire des projets, de dépasser certains dogmes notamment fonciers sur la rentabilité économique des opérations - et de donner envie de faire autrement en montrant toutes les potentialités de ces territoires.

Ces territoires ne doivent plus être seulement des territoires servants de la métropole (hier pour accueillir des fonctions logistiques et régulatrices des besoins de la métropole; aujourd'hui pour constituer des espaces de ressources à puiser) mais penser leur propre transformation en lien avec l'écosystème local et interrégional.

Les trois équipes ont développé des propositions riches, partant d'un nouveau regard sur les potentialités de ces franges et leur capacité à proposer une autre manière de vivre la métropole régionale.

Il reste quelques impensés qui seront autant de réflexions à poursuivre dans les prochains ateliers:

Comme l'a notamment souligné le jury, les propositions des équipes font l'impasse sur la question du modèle économique et des marchés fonciers. Dès lors, comment penser le changement des modèles d'aménagement tant que le marché immobilier sera aussi facile à développer dans la métropole (prêts à la personne très peu chers d'où l'augmentation mécanique des coûts fonciers et des prix de vente de l'immobilier, Airbnb et loyers à la semaine, surtourisme, ville-monde et ses appartements ou maisons occupés quelques jours par an) ? La rente foncière est très productive dans Paris comme dans la première couronne et ce phénomène explose notamment autour des 65 gares du Grand Paris express. La défiscalisation de l'immobilier pousse toujours plus loin les marchands de biens et promoteurs à construire des programmes pour des investisseurs, quelques soient les lieux, sous réserve qu'ils soient constructibles et situés de préférence à proximité d'axes de transport. Nous l'avons concrètement constaté lors de la visite du secteur essonnien de la nationale 20 où les maisons de villages ont été remplacées au fur et à mesure par des immeubles implantés dans ces

grands corridors routiers, pollués et bruyants.

Le mouvement engagé suite au covid montre l'intérêt de nombreux franciliens à investir ces lieux de campagne d'où l'on peut télétravailler et co-habiter entre familles pour partager des services et profiter de surfaces habitables beaucoup plus grandes, et de jardins. Le financiarisation du carbone comme en témoigne Agrosolutions pourrait également faciliter les montages économiques de ces nouvelles installations. L'assemblage d'un habitat partagé au cœur ou aux franges de ces villes bourgs et villages permettrait de faciliter l'apparition d'une nouvelle densité de population en rupture avec celle des lotissements par ailleurs toujours plus gourmands en terme d'occupation de terres agricoles.

Par ailleurs, les trois équipes évoquent très peu le rôle des élus et des institutions. Or, l'aménagement des territoires de frange, s'il veut être pensé de façon ambitieuse et cohérente, doit être soutenu, porté par les élus locaux et les forces vives de ces territoires. Dès lors, comment donner envie de faire projet ? Il y a donc un enjeu majeur pour que ces acteurs puissent s'approprier les potentiels de leurs villes et villages pour co construire des projets plus durables.

Dès lors, comment passer à l'action ?

Répondre aux enjeux de ces franges heureuses appellera des solutions diverses, dont le temps de mise en œuvre sera plus ou moins long. Afin de poursuivre nos réflexions, de les ancrer territorialement et de semer les graines d'une autre façon de faire, il nous semble primordial d'expérimenter: l'école nomade pourrait être testée comme révélateur de co-construction de projets dans ces territoires par les élus et les habitants. Les enseignements d'une telle expérimentation permettraient de prolonger les résultats de l'atelier francilien.

Participants

Equipe A

ABIÉ Nahi Anne-Claire

France - Urbaniste

BOURRET Zoé

France - Architecte

DAS Swagata

Inde - Architecte Urbaniste

DJAMADJIBAYE Jaurès

Tchad - Architecte Urbaniste

VIJ Bharat

Inde - Architecte Urbaniste

ZAPATA SALAZAR Alejandro

Colombie - Architecte

Equipe B

AGGARWAL Kshitij

Inde - Architecte

BLAUDAN Flavien

France - Architecte

DE CRÉPY Luc

France - Economie urbaine

GIPPET Anne

France - Architecte, études urbaines

NONGUIERMA Leticia

Burkina Faso - Urbaniste

VORONINA Anna

Russie - Urbaniste

Equipe C

DONG Xin

Chine - Urbaniste

DUBOIS Caroline

France - Urbaniste

FONTENELE Beatriz

Brésil - Urbaniste

GONZALEZ Clara

France, Brésil - Urbaniste

JHANGLANI Sagar

Inde - Architecte

TAIB Yazid

Algérie - Architecte

Membres du jury

PÉRISSOL Pierre-André

Président des Ateliers

Président du jury

Maire de Moulins, Ancien Ministre

Roger DENORMANDIE

Communauté commune de la Bassée Montois

Président

BAZIN Arnaud

Sénateur du Val-d'Oise

Conseiller départemental

SAINTGERMES AKAR Rose Marie

Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise (CACP)

Conseillère Déléguée

Vice-Présidente déléguée à l'économie sociale et solidaire et à la coopération décentralisée

LOSTUZZO Jean-Luc

Ville de Persan

Maire-Adjoint en charge des Services Technique

BORGNE Catherine

Présidente de la Communauté de Communes du Val de l'Oise

Maire de Noisy-sur-Oise

VANDECASTEELE Coryse

Conseil Départemental du Val d'Oise

Directrice Aménagement des territoires et de l'habitat

DROUILLY Odille

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement 95

Directrice

DUTERTRE Grégoire

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement 77

Directrice

KAUFFMANN Valérie

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement 91

Directrice

BARIOL-MATHAIS Brigitte

Fédération Nationale des Agences Urbanisme

Déléguée Général

HENRY Louis

Institut de la Caisse des Dépôts pour la recherche

Responsable des Territoires et du Développement durable

LECOMTE Alain

Ministère de la transition écologique et solidaire - DHUP

Coordinateur réseau Vivapolis

BOUVELOT Gilles

Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France

Directeur Général

DENERT Olivier

Conseil Régional Île de France

Directeur de l'aménagement

GALLARD Corentin

Coordination Nationale du Programme Action Coeur de Ville
Commissariat Général à l'Égalité des Territoires
Ministère de la Cohésion des Territoires

RABIN-ROCHE Michèle

Grand Paris Aménagement
Directrice de projet - Direction du Territoire

AUCLAIR Elizabeth

Université de Cergy Pontoise
Maître de conférences HDR en aménagement

PRADILLON François

Arep
Directeur des Relations institutionnelles

MSALLAK Hanaa

Bouygues Immobilier
Directrice de projets urbains

GIROUDEAU Jean-Marc

Parc naturel régional Oise – Pays de France
Chargé de mission urbanisme

PERRIN Laurent

Institut Paris Région (IAU Île-de-France)
Chef de projet

POIROT Pascale

UNAM (Union Nationale des Aménageurs)
Présidente D'honneur

BOUGNOUX Florence

Membre du Conseil d'administration des Ateliers
Architecte - Urbaniste - Associée SEURA

WARNIER Bertrand

Membre Ateliers
Cofondateur des ateliers

Délégation du Maroc

MOATA Jalal

Ministère de l'aménagement du territoire national
de l'urbanisme et de la politique de la ville

IBNYAHYA Abdelhadi

Ministère de l'aménagement du territoire national
de l'urbanisme et de la politique de la ville

Experts internationaux

BENDER Richard

Berkley
Professor Emeritus of Architecture and former Dean
of the College of Environmental Design

BOSSELMANN Peter

Professor of the graduate school in architecture, city & regional
planning, landscape architecture and urban design

Artiste associée

BENABDERRAHMANE Yasmina

France

L'équipe de l'atelier

CHEVILLOTTE Marie

France - Pilote

MOUTARD Louis

France - Pilote

FONICELLI Claire

France - Assistante-pilote

JOUAILLEC Terric

France - Assistant-pilote

COSTES Cyril

France - Assistant

KOFLER Paulina

France, Autriche - Assistante, interprète

BROCHARD Simon

France - Assistant coordination synthèse

WHYTE Iain

Interprète

Les Ateliers

LEPOITTEVIN Christine

France - Directrice

VALENZUELA Véronique

France, Chili - Directrice des projets

LOMBART Juliette

France - Assistante de gestion

BAYLE Victoire

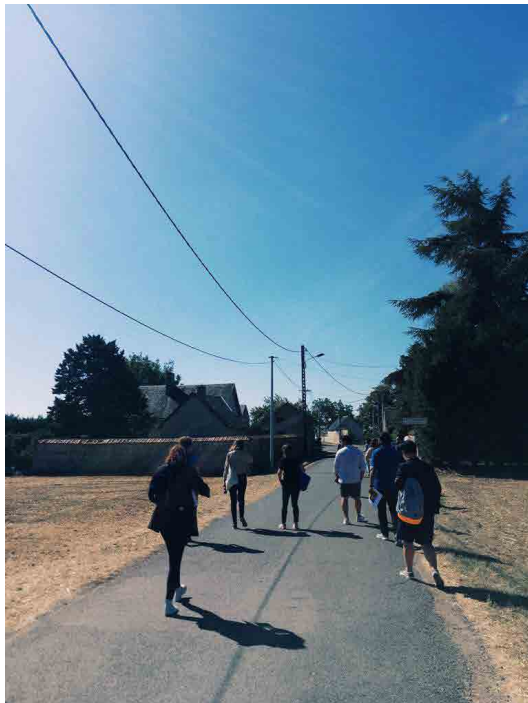
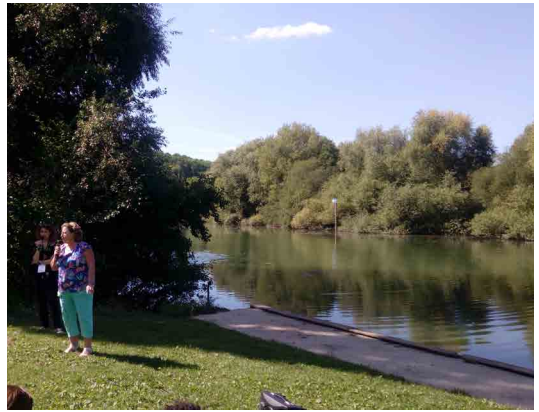
France - Assistante gestion et communication

NGOMA Jenny

France - Assistante logistique et administrative

TENZIN Lhakey

France - Assistante logistique





Les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise remercient tous les partenaires, membres, experts, pilotes, assistants et participants qui ont participé à la réalisation de la 37^e session de l'atelier francilien 2019.



Synthèse
de l'atelier
francilien 2019

les ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine