TERRITOIRES RECYCLÉS, TERRITOIRES VIVANTS :

INTERDÉPENDANCE ET APPROVISIONNEMENT : QUELS CHOIX FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE POUR L'ARC NORD-FRANCILIEN ?



40E ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE DE CERGY-PONTOISE

DU 5 AU 23 SEPTEMBRE 2022

CAHIER DE SESSION

les Ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine

les Ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine

Les Ateliers internationaux de
de maîtrise d'œuvre urbaine

Immeuble Le Verger, rue de la Gare
95000 Cergy

Tel : + 33 1 34 41 93 91

Pierre André PÉRISSOL
Président des Ateliers
Maire de Moulin
Ancien ministre, France

Christine LEPOITTEVIN
Directrice
christine.lepoittevin@ateliers.org

Véronique VALENZUELA
Directrice des projects
veronique.valenzuela@ateliers.org

TERRITOIRES RECYCLÉS, TERRITOIRES VIVANTS

INTERDÉPENDANCE ET APPROVISIONNEMENT : QUELS CHOIX FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE POUR L'ARC NORD-FRANCILIEN ?

40E ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE DE CERGY-PONTOISE

DU 5 AU 23 SEPTEMBRE 2022

Plus d'informations: **www.ateliers.org**

Les Ateliers remercient tous les partenaires qui les ont soutenus dans la réalisation de cette session

« Rares au monde sont ces espaces de liberté d'expression, de fécondation mutuelle et de partage des idées, de croisement des cultures et des disciplines, alliés à un vrai professionnalisme, pour penser ce lieu où de plus en plus d'habitants de notre planète vivent : la Ville. »

Pierre-André Périssol
Président des Ateliers

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

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

Au fil des ans, un réseau international s'est constitué autour des deux mille personnes qui ont déjà participé à l'un de nos ateliers : professionnels, universitaires et décideurs en matière d'aménagement urbain.

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

SOMMAIRE

01
LE SUJET
6

Territoires recyclés, territoires vivants 7
Focus sur l'arc nord-francilien 9

02
LE PROCESSUS
10

Le travail préparatoire 11
L'atelier 13

03
LES PROPOSITIONS DES ÉQUIPES
18

Equipe A 20
Equipe B 30
Equipe C 40

04
LE JURY
50

Membre du jury 51

05
ANNEXES
56

Trombinoscope des participants 57
Trombinoscope de l'équiê des Ateliers 60

AVANT-PROPOS

Depuis 40 ans, l'association réunit chaque année en septembre en Île-de-France une vingtaine d'étudiants et de jeunes professionnels de nationalités et de profils variés, qui travaillent sur site en équipes pluridisciplinaires et présentent en fin d'atelier leurs propositions et stratégies devant un jury international présidé par les autorités locales. Les propositions des équipes associent visions de long terme pour les territoires et idées d'actions illustrées, composant ainsi un éventail de projets mis à disposition des décideurs locaux.

Depuis l'origine jusqu'à leur maturité actuelle avec un réseau de plus de 3 000 anciens participants, le parti pris des Ateliers est de traiter librement, et à plusieurs échelles, des sujets complexes, en s'autorisant à prendre du champ par rapport au contexte institutionnel.

Cette 40ème session se situera dans la continuité des sessions récentes qui, au cours des dernières années, ont permis de travailler dans une démarche prospective sur « la vie dans les métropoles (2018) », « les franges heureuses (2019) », La place de l'eau dans l'aménagement du territoire (2020), la ville habitable et désirable (2021).

REPENSER LES VILLES DEVIENT UNE NÉCESSITÉ VITALE

Les crises successives (climatique, sanitaire, géopolitique...) modifient notre monde : les équilibres naturels planétaires et locaux sont bouleversés, les vulnérabilités de l'économie mondiale mises au jour, et les inégalités accentuées. Ces transformations remettent en question nos habitudes, nos relations aux autres et à ce qui nous entoure, nos manières d'habiter, de travailler, de consommer et de s'épanouir.

Les niveaux d'interdépendance entre territoires lointains rendent l'approvisionnement des populations urbaines fragiles. Par contraste, ils soulignent la valeur de la proximité et des ressources locales, plus accessibles, plus résilients. Ils nous invitent à regarder le territoire d'une ville et sa population comme des entités vivantes avec ses équilibres propres, capables de produire le nécessaire pour la vie sans attenter aux générations futures.

Il s'agit d'un changement de paradigme qui modifie nos perceptions du vivant, de la terre, qui transforme les déchets en ressources et qui nous impose de repenser les liens entre la ville et son arrière-pays. Quels modèles de villes pour quels modes de vie souhaitons-nous ?

Il est encore temps de se mesurer à la responsabilité de l'urgence annoncée et de réagir.

Lors de cette 40e session d'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine en Île-de-France, pour illustrer le travail et les propositions des participants, les Ateliers proposent de prendre appui sur l'exploration d'un grand territoire : l'arc nord de la région francilienne, arrière-pays du cœur battant de la métropole parisienne.

Son rôle et sa place au contact direct de la métropole seront questionnés et devront être repensés à plusieurs niveaux :

Au niveau du métabolisme territorial

De l'approvisionnement en produits et services jusqu'au traitement des déchets.

Selon Sabine Barles, le métabolisme territorial désigne « l'ensemble des flux d'énergie et de matières mis en jeu par le fonctionnement d'un territoire donné ».

Cette notion de métabolisme est empruntée au domaine de la médecine et décrit la ville (ou la métropole) comme un corps qui se nourrit, distribue et transforme les ressources avant d'éliminer les déchets qui en résultent. La différence majeure étant que le métabolisme du corps humain ne peut être modifié contrairement à celui de la ville.

Pour vivre, la ville est alimentée par des apports en produits et services qui se déclinent sous différentes formes : eau, électricité, nourriture, objets, etc. Certains apports sont issus en partie ou complètement d'une extraction ou d'une production locale, certaines denrées alimentaires par exemple, d'autres sont importés d'autres territoires jusqu'à la très grande échelle.
En fin de parcours, les déchets sont ce que rejettent les territoires au sens large. Ils peuvent être visibles ou invisibles (pollution) et sont définis par leur valeur presque nulle voire négative. Le primat est surtout donné à la valorisation énergétique sans aborder la question de la valorisation matérielle.

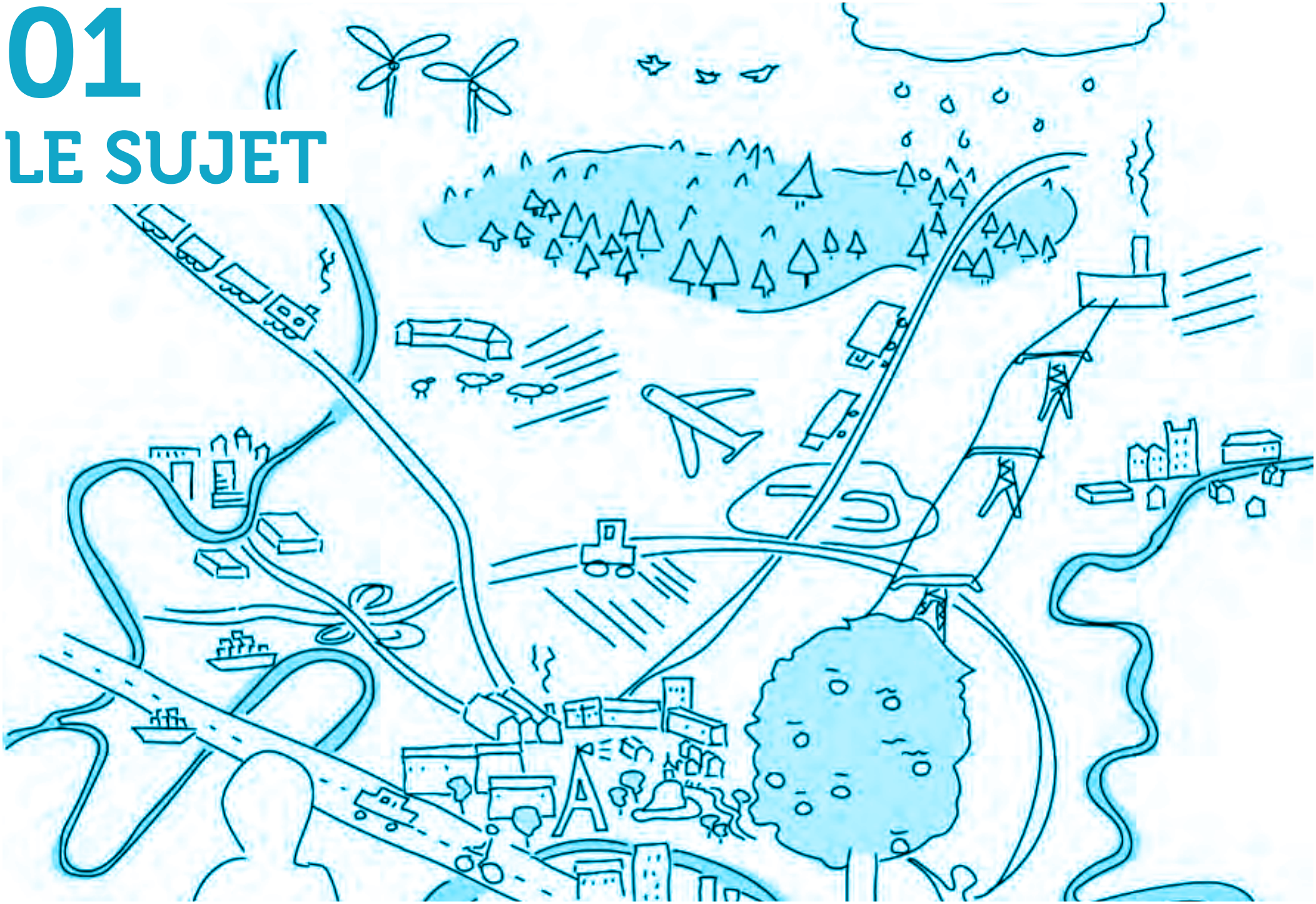
Du point de vue des modes de vie et de consommation

L'approvisionnement est fortement lié aux usages, aux modes de vie et de consommation. La règle de l'offre et la demande influence les marchés et les filières. La conscience grandissante des consommateurs de l'impact environnemental et sanitaire de leurs pratiques peut faire évoluer de manière systémique les modes de production et d'approvisionnement des territoires. Dans un contexte d'usages émergents sous l'influence des nouvelles technologies, ces évolutions peuvent être plus ou moins rapides, plus ou moins vertueuses. Les politiques publiques et les acteurs qui organisent les activités dans les territoires entrent en interaction avec ces pratiques et peuvent accompagner les mouvements en cours.

Comment faire évoluer nos villes et leurs territoires pour les rendre plus sobres, plus heureux, plus résilients et vivants ?
Quels nouveaux outils d'aide à la décision pour les acteurs des territoires, politiques et sociétaux, pour amorcer un changement nécessaire de nos sociétés ?
Comment penser le développement des villes plus en lien et en accord avec leur environnement ?
Comment à la fois répondre aux besoins énergétiques de la métropole de façon plus locale, ancrer l'approvisionnement alimentaire, décarboner le secteur de la construction et penser un développement urbain qui ne se fasse pas au détriment de la nature ?



01
LE SUJET



TERRITOIRES RECYCLÉS, TERRITOIRES VIVANTS

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

Face aux crises successives, les niveaux d'interdépendance entre territoires lointains rendent l'approvisionnement des populations urbaines fragiles. Par contraste, ils soulignent la valeur de la proximité et des ressources locales, plus accessibles, plus résilientes. Ils nous invitent à regarder le territoire d'une ville et sa population comme des entités vivantes avec ses équilibres propres, capables de produire le nécessaire pour la vie sans attenter aux générations futures.

COMMENT FAIRE ÉVOLUER NOS VILLES ET LEURS TERRITOIRES POUR LES RENDRE PLUS SOBRES, PLUS HEUREUX, PLUS RÉSILIENTS ET VIVANTS ?

COMMENT RE-CYCLER LES TERRITOIRES ET LES RÉINTÉGRER DANS UNE TRAJECTOIRE PLUS VERTUEUSE ?

ENFIN, QUELS NOUVEAUX OUTILS D'AIDE À LA DÉCISION POUR LES ACTEURS DES TERRITOIRES POUR AMORCER UN CHANGEMENT NÉCESSAIRE DE NOS SOCIÉTÉS ?

UN SYSTÈME ENCORE DEBOUT, MAIS UNE PLANÈTE À BOUT

Face à la crise climatique, les efforts menés à ce jour par les pouvoirs publics sont considérables mais n'en demeurent pas moins insuffisants. En effet, le dernier rapport du GIEC dresse un tableau alarmant des conséquences du changement climatique. La nécessité d'adapter nos modèles actuels et d'ancrer le principe de résilience dans la société, au niveau de toutes ses strates, devient un besoin urgent, sinon une nécessité vitale. Cela concerne à la fois les modes d'usage et de consommation de biens et services au sein des territoires que des flux qui les concernent.

Quelles sont les pistes pour concilier développement économique et urbain avec une certaine sobriété en termes de ressources, une intelligence dans les modes de faire et une place plus grande donnée à l'humain ?
Comment passer des idées aux actes ?

DÉPENDANCE(S) ET MONDIALISATION

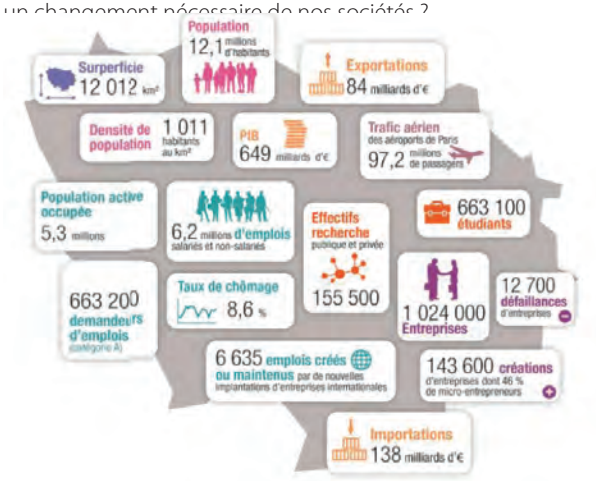
Les villes sont par définition dépendantes d'autres territoires : des territoires d'où sont tirés l'eau, des territoires agricoles qui nourrissent, des territoires producteurs d'énergie, ou ceux d'où sont extraits des matériaux comme le bois des forêts, les matériaux de construction mais aussi à l'autre bout de la chaîne tout ce qui est renvoyé dans une version transformée. Ce qui fait vivre la ville provient majoritairement d'ailleurs. Aujourd'hui, la mondialisation paraît achevée : entre 1950 et 2010, le volume des exportations mondiales a été multiplié par 33.

La dynamique s'est estompée depuis 2008, mais le volume total du commerce international représente toujours plus de 50% du PIB mondial.

La logique d'approvisionnement mondialisée et déracinée d'un contexte territorial est contestée, notamment au travers de l'impact environnemental en termes de rejet de gaz à effet de serre. En 2020, 57% de l'empreinte carbone de la France résultait des importations de marchandises.

Comment à la fois répondre aux besoins énergétiques de façon plus locale, ancrer l'approvisionnement alimentaire, décarboner le secteur de la construction et penser un développement urbain qui ne se fasse pas au détriment de la nature ?

Comment penser le développement des villes et des bassins de vie plus en lien et en accord avec leur environnement ? Enfin, quels nouveaux outils d'aide à la décision pour les acteurs des territoires, politiques et sociétaux, pour amorcer un changement nécessaire de nos sociétés ?



Caractéristiques du territoire francilien

SOCIÉTÉ(S) DE L'INSTANTANÉE

La pandémie actuelle nous dit, une fois de plus, que le monde d'aujourd'hui est celui de l'instantanéité, de l'accès immédiat aux informations, du télé-travail et de la livraison rapide d'un bout à l'autre de la planète. Les systèmes de production et d'approvisionnement sont en conséquence à la fois complexes et rapides, en perpétuelle évolution.

De nouvelles formes urbaines accompagnent la montée des usages hyper-connectés. La livraison en 10 mn top chrono se traduit dans les centres-villes en dark kitchen et dark stores, laissant les collectivités territoriales impuissantes. Dans le même temps, Internet permet également l'organisation collective à travers des supports non institutionnels, gratuits, participatifs, efficaces et instantanés pour le développement de liens directs entre producteurs et consommateurs.

Comment les nouveaux usages engendrés par les nouvelles technologies peuvent-ils participer à remodeler la ville et son environnement ?
Quelle est la place des acteurs publics dans l'anticipation, l'encadrement et la maîtrise de certains modèles émergents, des flux associés et de leurs effets ?
Comment faire évoluer les usages de consommation et les pratiques pour plus de résilience ?

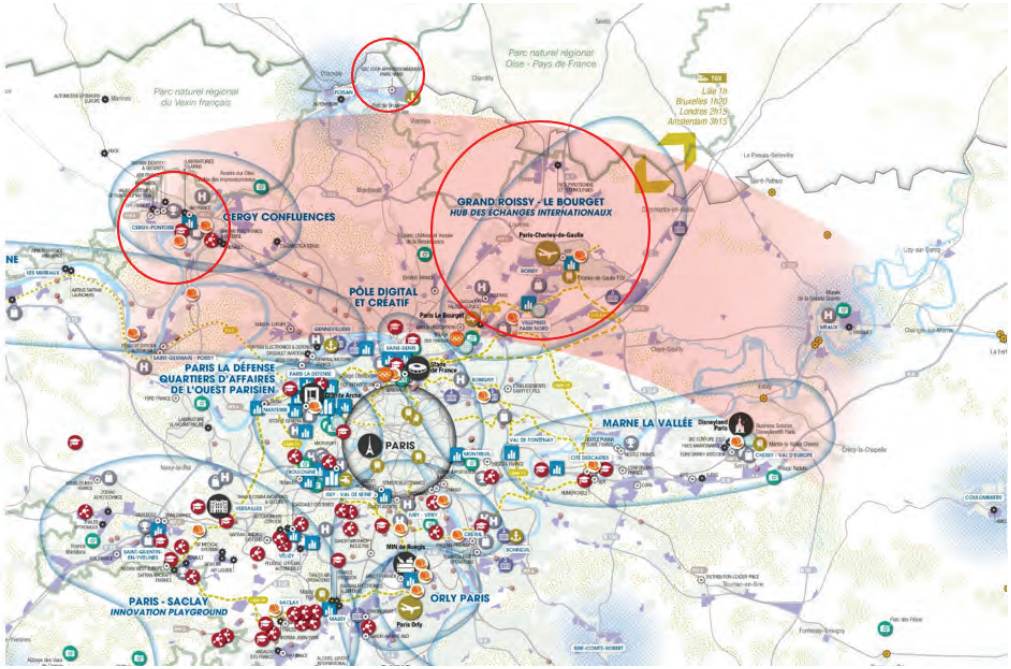
RECYCLÉS ET VIVANTS, LES TERRITOIRES DE DEMAIN…

Le recyclage est décrit communément comme l'ensemble des techniques ayant pour objectif de récupérer des déchets et de les réintroduire dans le cycle de production dont ils sont issus. Introduire la notion de cycle dans l'ensemble des processus d'un territoire donné reviendrait à requestionner, à la fois, les modes d'approvisionnement, de métabolisme urbain et de gestion des déchets. Cela reviendrait aussi à penser le territoire comme en perpétuel renouvellement (ou recyclage) où rien ne se perd mais tout se transforme.

Comment mettre en œuvre une économie circulaire qui « vise à changer de paradigme par rapport à l'économie dite linéaire, en limitant le gaspillage des ressources et l'impact environnemental, et en augmentant l'efficacité à tous les stades de l'économie des produits ? »

Les grands enjeux

- La relocalisation des fonctions de production selon les potentiels du territoire (proximité)
- Le rééquilibrage des flux pour mieux organiser simultanément l'approvisionnement et le métabolisme territorial dans une recherche de sobriété
- L'investissement, l'innovation et la promotion d'une économie circulaire réelle
- L'inflexion des modes de vie et de consommation
- La mise en place d'une politique foncière et d'une planification au service de ces ambitions



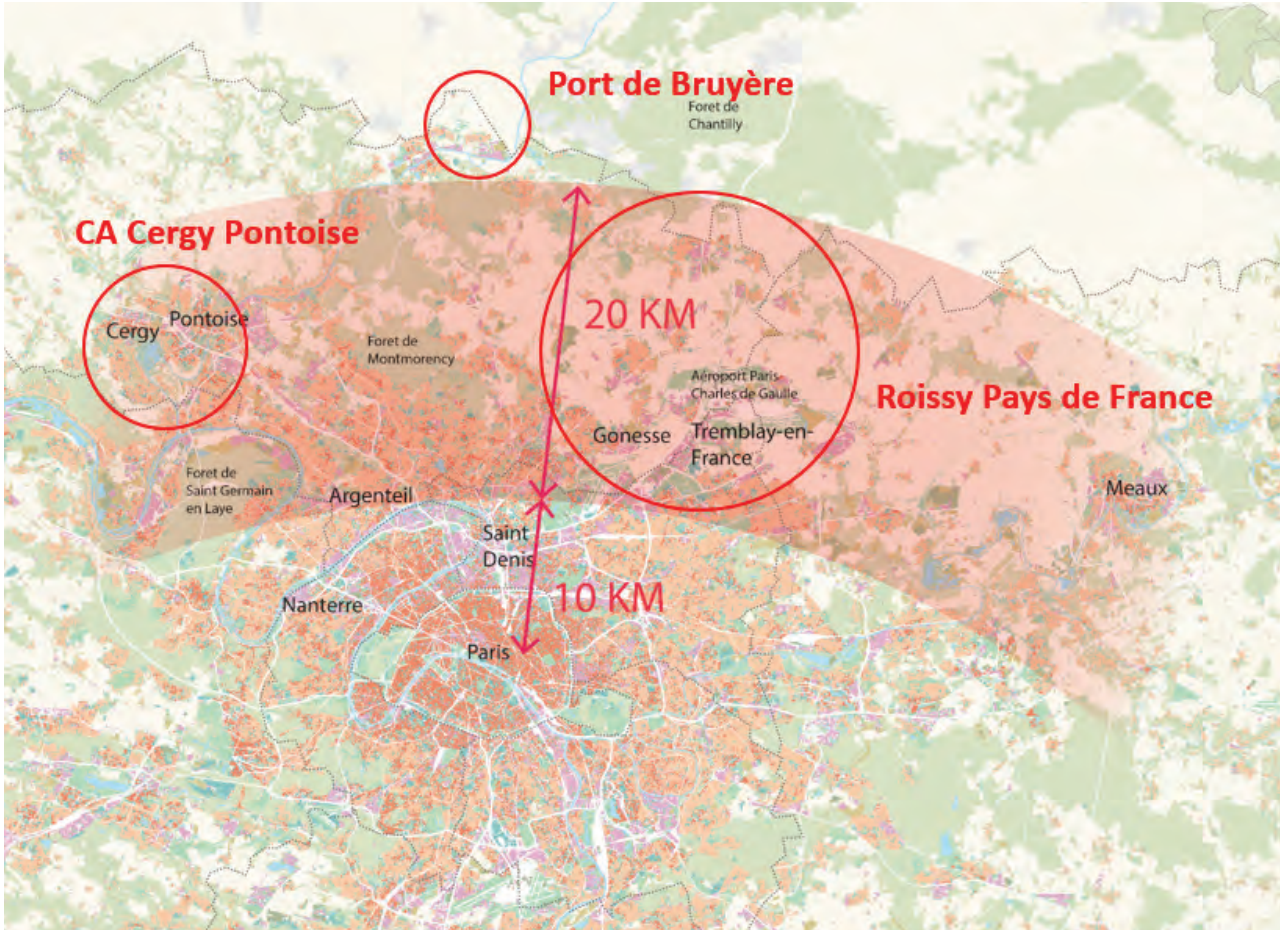
Polarités économiques de l'arc nord francilien

FOCUS SUR L'ARC NORD FRANCILIEN

De Cergy-Pontoise à Meaux, les territoires agricoles, urbains et économiques, arrière-pays de la métropole parisienne, semblent entretenir peu de liens avec leur environnement proche et avec le centre de la métropole. Ils paraissent davantage tournés vers l'extérieur, vers le monde. Les infrastructures (aéroport, autoroutes et chemins de fer) permettent des échanges là aussi internationaux rapides, constituant des rampes d'appui au royaume de la vitesse et à la mobilité des matériaux, des produits et de l'énergie.

Comment la transition socio-écologique peut-elle s'appuyer sur les échanges et les relations ville-campagne et s'incarner dans le territoire nord-francilien ?





Situation géographique de l'arc nord francilien

02
LE PROCESSUS



LE TRAVAIL PRÉPARATOIRE

3 TABLES RONDES THÉMATIQUES

Ces tables rondes avaient pour vocation de faire dialoguer différent acteurs (collectivités, opérateurs et aménageurs urbains, chercheurs) sur des aspects du sujet de l'atelier afin d'en dégager les principaux enjeux et questions, et ainsi enrichir les réflexions des participants à l'atelier de septembre.

Chaque table ronde s'est déroulée en deux parties : tout d'abord les présentations des intervenants, suivies d'un temps de débat et d'échanges entre les intervenants, le public et la tribune.

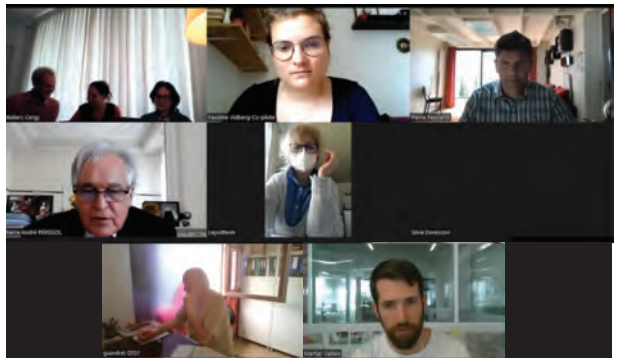


Table ronde 1

TABLE RONDE 1 | JEUDI 12 MAI 2022

Intervenants :

- Vialleix, Martial, chargé d'études écologie urbaine, Institut Paris Région
- Descovi, Silvia, Cheffe de projet innovation urbaine, Ville de Sevran pour le projet Cycle Terre
- Sandret, Gérard, Association Quelle terre demain ? pour le Projet Alimentaire Territoriale de Cergy- Pontoise, Vexin Français
- Pezziardi, Pierre, Président du groupe coopératif La Ceinture verte
- Delinde, Jean-Michel, Fondateur du Court Circuit Paysan

CE QU'IL FAUT EN RETENIR

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

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

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



Table ronde 2

TABLE RONDE 2 | JEUDI 9 JUIN 2022

« Nouveaux Usages et Modes de fonctionnement »

Intervenants :

- Desjeux, Dominique , Professeur d'anthropologie sociale et culturelle à la Sorbonne
- Lewis, Steve, Responsable du pôle de transition écologique de la CRESS Ile-de-france
- Ecran, Catherine, Co-Fondatrice de la plateforme Bio Tout Court

CE QU'IL FAUT EN RETENIR

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



Table ronde 3 - mercredi 7 septembre



VIsite du Port de Bruyères - mardi 6 septembre

L'ATELIER

SEMAINE DU 5 AU 9 SEPTEMBRE

DÉCOUVERTE DU SUJET ET DU TERRITOIRE TRAVAIL EN ÉQUIPES

LUNDI 5 SEPTEMBRE : 1ER JOUR DES VISITES

Pour ce premier jour, les participants ont été accueillis au bureau des Ateliers pour partager un moment convivial et introductif des participants, de l'atelier et du sujet. La journée de visites a ensuite démarré du côoté est de l'arc francilien, en commençant par le "Triangle de Gonesse" présenté par Mme Ceccherini, de la CA de Roissy Pays de France. Celle-ci a exposé les enjeux de ce morceau du territoire, notamment d'un point de vue économique et écologique. S'ensuivit un arrêt au siège de la CA pour une prise de parole de la directrice Mme Valérie Fresneda et échanges avec les participants.

Après le déjeuner, les participants ont visité le démonstrateur écologique "Cycle Terre" à Servan où le directeur, M. Teddy Dusausaye, a présenté les méthodes de recyclage des terres excavées en matériaux de construction. S'ensuit la visite d'une autre initiative écologique, la Cueillette de Compans présentée par l'agriculteur Hubert Riché et pour finir, la visite de la ZAE du pont de la Brêche.



Visie du Triangle de Gonesse



Visite de Cycle terre

MARDI 6 SEPTEMBRE : 2ÈME JOUR DES VISITES

Le deuxième jour était davanateg tourné vers le côté ouest du territoire. Les participants ont d'abord visité l'Axe Majeur de Cergy-Pontoise où M. Michel Jaouen a pu fournir un panorama historique du projet. M. Gérard Sandret éatit également au rdv pour présenter les enjeux du PAT de Cergy. Après un tour en bus parcourant la ville, puis le plateau du Vexin, direction bords de l'Oise pour une halte déjeuner à Beaumont-sur-Oise.

Les visites de l'après-midi étaient tournées vers les plateformes portuaires : d'abord au port de Bruyères, présenté par Diane Roussignol du département du Val d'Oise, puis des Conflans de Sainte-Honorine, en passant par



Visite de l'axe majeur de Cergy



Visite du Conflans St Honorine - Futur port Paris Seine Europe

MERCREDI 7 SEPTEMBRE : OUVERTURE OFFICIELLE

Pour cette matinée d'ouverture officielle, les participants se sont rendus au Siège de l'EPFIF (Établissement Public Foncier d'Île-de-France) pour le lancement officiel de cet ateleir.
La présence de partenaires des Ateliers et d'acteurs du territoire a permis d'exprimer les attentes et questions vis-à-vis de cet atelier et des participants qui, de leur côté, ont pu poser des questions aux intervenants.
L'après-midi sest déroulé la 3ème table ronde à l'Hôtel d'agglomération de Cergy-Pontoise.







Ouverture officielle à l'EPFIF

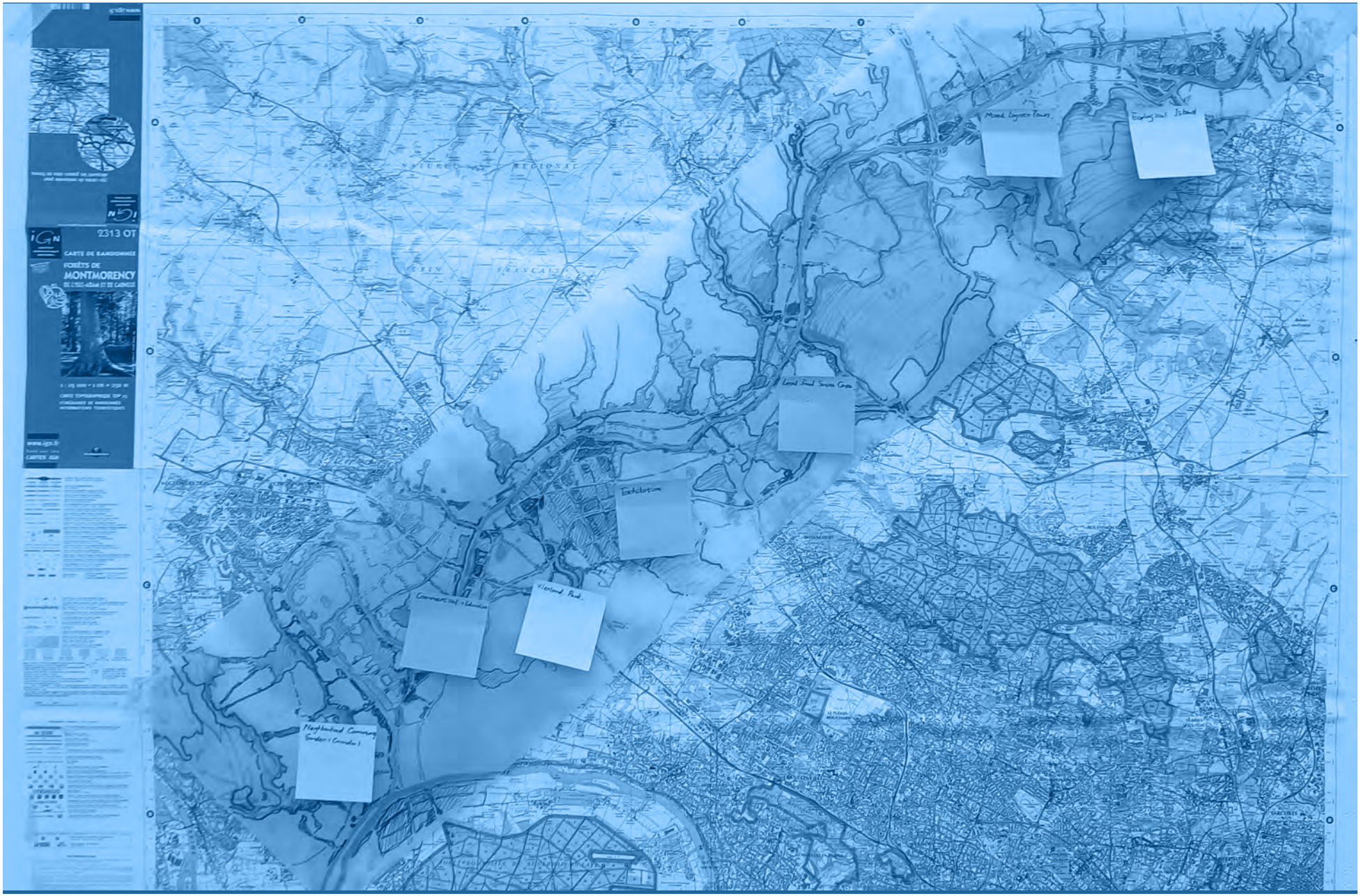
JEUDI 8 SEPTEMBRE : SÉMINAIRE EXPÉRIENCES INTERNATIONALES

La matinée se passe à l'École Nationale Supérieure d'Art de Paris Cergy, où les équipes commencent à débrieffer des journées de visites et tables rondes, et à esquisser les grandes lignes de leurs propositions.
L'après-midi a eu lieu le séminaire à distance donné par Phil Enquist et Dan Ringelstein présentant des projets de leurs carrières chez SOM (Skidmore, Owings & Merrill) et ARUP. Cette présentation a permis d'ouvrir les perspectives des participants sur d'autres expériences extra-françaises, et une approche design aux questions posées pour cet atelier.



Séminaire Expériences internationales - SOM et ARUP




2313 OT
CARTE DE RANDONNÉE
FORÊTS DE
MONTMORENCY

DEUXIÈME SEMAINE DU 12 AU 16 SEPTEMBRE

TRAVAIL EN ÉQUIPES ET FORUMS D'ÉCHANGE

FORUM D'ÉCHANGES - LUNDI 12 SEPTEMBRE - VENDREDI 16 SEPTEMBRE

Le forum d'échanges est un moment privilégié et important lors duquel les 3 équipes internationales et pluridisciplinaires de l'atelier peuvent présenter leurs idées et pistes de projets et échanger directement avec les acteurs du territoire, partenaires de l'atelier et membres.



Equipe B - The Beavers





Equipe A - Roar



Equipe C - Circe She

03 LES PROPOSITIONS DES ÉQUIPES



ÉQUIPE A - ROAR
Sols vivants



ÉQUIPE B - BEAVERS 5
Territoires fluides



ÉQUIPE C - CIRCE 食
Métamorphose du territoire à travers le système alimentaire



03 ÉQUIPE A - ROAR



Sols vivants



Comme toutes les autres formes de vies, le sol a besoin d'air, d'eau et de nutriments pour rester vivant et productif. Le sol est le socle de nombreux habitats pour la faune et la flore. C'est un écosystème à part, essentiel pour la biodiersité, qu'il s'agisse des micro-organismes, de la flore, des animaux, de la vie aquatique mais aussi de l'homme. Par conséquent, la santé de tous les êtres vivants est intimement liée à la qualité des sols qui les supportent. A l'inverse, s'ils sont endommagés, meutris ou surexploités, dus aux pollutions par exemple, une dégradation biologique du vivant est inévitable. Protéger les sols dans l'Arc Nord Francilien est l'occasion de tirer le meilleur parti de la richesse de son terroir.

PRÉAMBULE

Les différentes crises successives rendent compte de la fragilité du système français actuel, particulièrement dépendant de l'extérieur pour l'énergie, les matières premières, les produits alimentaires, les produits chimiques et bien d'autres. L'*Arc Nord Francilien*, anciennement grenier de Paris, occupe, depuis quelques décennies, une place stratégique essentielle dans les échanges commerciaux internationaux français. Sa situation géographique singulière (à 30 kilomètres de Paris) concoure à faire de lui une "porte d'entrée" vers l'Europe et le reste du monde. La diversité des modes logistiques sur le territoire contribue au développement exponentiel des activités économiques dans le secteur qui sont en perpétuelles mutations et constamment soumises à de nouvelles demandes.

Par l'hyper-attractivité du secteur, l'urbanisation de l'*Arc Nord Francilien* est inévitable. Pour ce faire, nous ambitionnons une nouvelle forme d'urbanisation et de développement territorial, plus respectueux du vivant, tourné vers et pour le territoire. La présence de l'aéroport international Roissy-Charles-de-Gaulle et de l'agriculture céréalière intensive représentent deux activités majoritaires du secteur. C'est pourquoi nous souhaitons, par nos propositions, faire coexister deux modes de consommation et de production différents. Les sols incarnent, pour nous, la colonne vertébrale de notre projet. Il est le support de toute vie qui sont toutes imbriquées les unes avec les autres que nous nous devons préserver par :

LA MISE À CONNAISSANCE DES MODES DE PRODUCTION ET DES PROCESSUS

Nous voulons rétablir la connection entre les citoyens et le processus de production et de consommation. Nous souhaitons développer des territoires vivants en réduisant l'impact des activités humaines sur la nature notamment par l'hyper-exploitation du sol. Pour cela, nous devons porter à connaissance les responsabilités que chacun d'entre nous a sur le territoire et proposer, de fait, un mode de consommation plus durable et circulaire.

LA RECONNEXION DE L'HOMME ET DE LA NATURE

Nous ne pouvons pas ignorer la réalité du territoire, construite dans une dimension multiscalaire (du local au global). Aussi, il est important de reconnaître la dimension "servante" du territoire depuis des siècles pour la ville de Paris d'abord puis le Grand Paris et le reste du monde ensuite. Nous avons choisi de prendre comme territoire d'application l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle autour d'un diamètre de 20 km, englobant, ainsi, aires urbaines, zones agricoles, hub multimodal et forêts. En plus d'être un bassin d'emploi conséquent, il est aussi un important émetteur de pollutions.

L'AMÉLIORATION D'UN MODE AGRICOLE RESPECTUEUX DU SOL, DE LA VIE ET DE LA PLANÈTE

Au sein d'une démarche "glocale", et en améliorant les pratiques agricoles actuelles, nous pouvons fournir aux populations locales de la nourriture, les rendre plus indépendantes, tout en nourrissant le sol et ainsi rendre le territoire plus résilient.

LE DÉVELOPPEMENT D'UN MODE DE CONSOMMATION CIRCULAIRE ET RECYCLÉ

Le modèle linéaire sur lequel repose actuellement le développement social : extraction-production-distribution-consommation-déchets génère d'énormes quantités de matériaux qui sont soit inutilisés, soit difficiles à traiter. Les déchets sont le reflet de la société et il est vital que nous fermions d'urgence la fracture métabolique entre la ville et la campagne. Notre proposition est axée sur une collecte rigoureuse des déchets biodégradables dans les zones urbaines et industrielles dans le territoire d'application. En nous concentrant sur les déchets biodégradables, nous pourrons mieux séparer les déchets à la source, évitant ainsi la contamination des matières recyclables. Après le traitement des déchets biodégradables, le substrat peut être utilisé comme engrais pour améliorer la capacité du sol. En restituant les nutriments au sol que nous avons extraits pendant la production alimentaire, nous essayons de fermer le cycle tout en prenant soin du sol et en prolongeant sa vie.

Afin de parvenir à une « zéro artificialisation nette » des sols, il est important de nourrir et de maintenir le sous-sol en bonne santé pour éviter la perte de fertilité. En mettant en œuvre de bonnes pratiques telles que l'application de substrats pour l'amélioration des sols, comme le compost, ou encore l'utilisation de techniques agroforestières (dépôt d'une couverture végétale issue de l'élagage des arbres), nous serons en mesure de faire de profiter du métabolisme actuel pour apporter des avantages à l'environnement.

«Arc Nord Francilien»

Un aménagement multimodal du territoire tourné vers l'import/export

Par la route

3e voie de contournement de Paris (N104)

Super-périphérique parisien (A86)

Périphérique parisien

Principales voies routières

Par le fleuve et les airs

Aéroports

Ports

Flux de marchandises

Activités agricoles du territoire

Agriculture céréalière en openfield

Agriculture maraîchère

Agriculture biologique

Des infrastructures portuaires de logistique



L'aéroport international de Roissy Charles-de-Gaulle bassin économique national et régional



N

VERS
Aéroport de Beauvais

Lignes haute et très haute tension



REGION HAUTS-DE-FRANCE

REGION ILE-DE-FRANCE

L'Oise

A16 (vers Calais, Londres)

A1 (vers Lille, Bruxelles)

A15 (vers Rouen)

N104 (La Francilienne)

N3

La Seine

La Marne

Port de Bruyères-sur-Oise

Cergy

Aéroport de Paris

Aéroport du Bourget

Meaux

Port de Paris

Paris

Marché de Rungis

Aéroport d'Orly

VERS
Port du Havre



Le Seine, comme transport fluvial



Une agriculture intensive en openfield

0 10 20 km

L'*Arc Nord Francilien*, «porte d'entrée» vers le reste du monde

VIVRE DANS
DES ESPACES VIVANTS

Nous proposons différentes orientations afin de développer, à partir du métabolisme actuel et des activités présentes sur le territoire, une nouvelle forme d'aménagement plus respectueuse du vivant et de la nature. Le point de départ de notre réflexion est la ligne en rouge, qui représente, pour nous, la limite à l'étalement urbain. Sur le modèle de la permaculture (cf. page suivante), théorisée via un système de zonage, nous proposons différentes étapes de développement de modes agricoles plus diversifiés et nourriciers. Leur localisation dépend des ressources naturelles présentes sur le site (topographie, hydrographie, qualité des sols...), de leur besoin énergétique et du niveau d'entretien. Afin de combiner la permaculture à un métabolisme circulaire dans la gestion des déchets, nous proposons la mise en place de «zones de compostage» qui permettent de collecter, à différents endroits du territoire, les déchets biodégradables issus des activités du territoire (domestique, industrielle, commerciale). Enfin, afin de réduire les distances géographiques entre les zones de production et le consommateur, nous proposons la mise en place de marchés locaux pour la distribution et la mise en vente des produits issus des activités agricoles environnantes.

Limite de l'urbanisation

La ligne rouge représente la limite de l'urbanisation. Afin de réduire l'étalement urbain, nous proposons de ne pas construire au-delà de cette limite.

Franges urbaines (1ère zone)

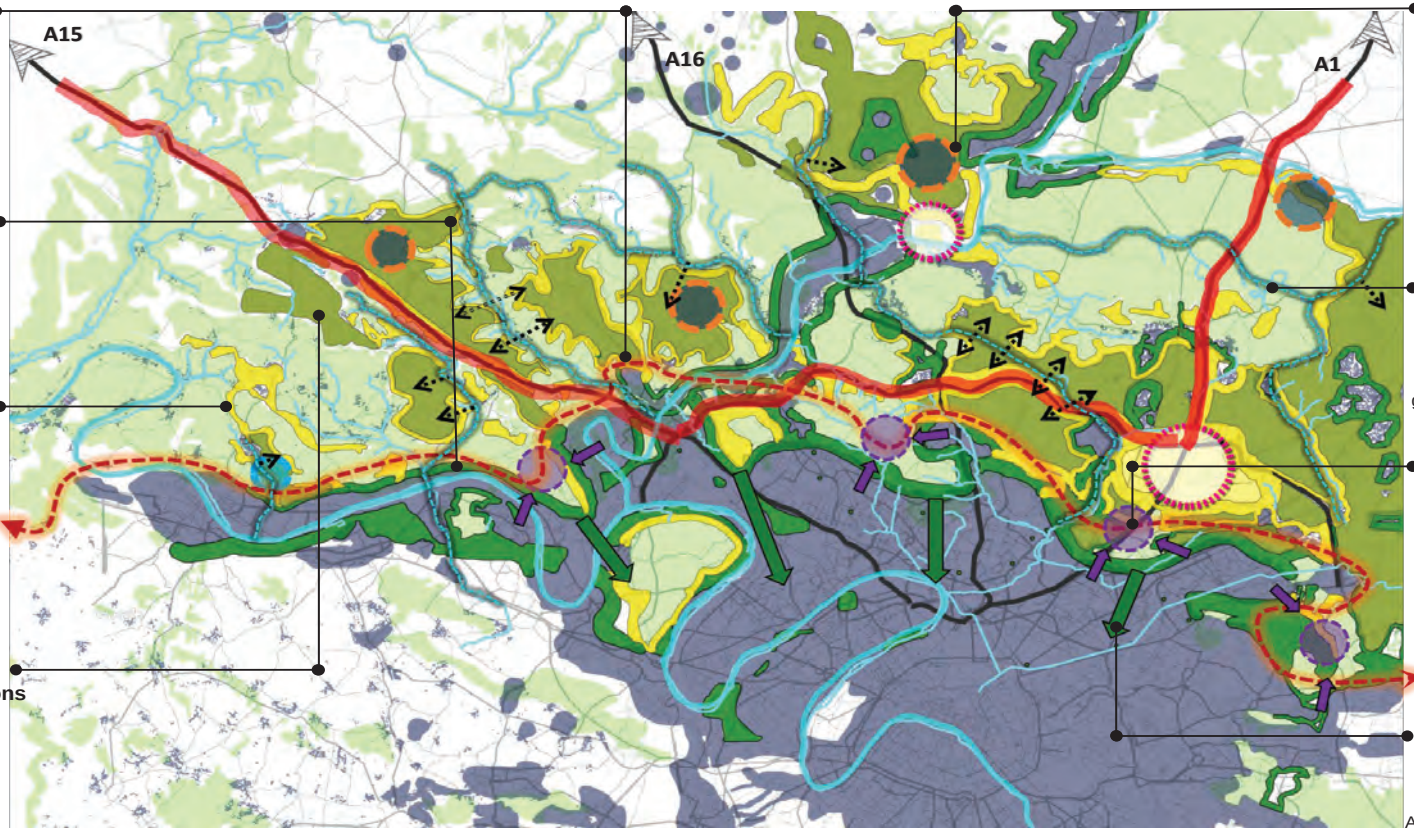
Les franges urbaines symbolisent la première étape de développement. Les jardins collectifs peuvent s'y developper afin d'aménager des parcelles potagères en ville,

Boisement (2nde zone)

Nous distinguons trois sortes de boisement : la plantation d'arbres pour réduire la pollution sonore, l'agroforesterie et les bois. Dans le système de zonage de la permaculture, l'agroforesterie occupe la seconde zone.

Diversification des productions agricoles (3e zone)

Ces aires de grande culture s'aménagent dans une troisième zone. Elles peuvent se developer sous un mode semi-intensif demandant peu d'entretien (céréales, vergers, pâturage). L'objectif de la diversification des productions agricoles est d'améliorer la qualité des sols.



Zones de compostage

Le compostage permet de transformer les déchets biodégradables en du compost fertilisant pour l'agriculture.

Cours d'eau

La presence de l'eau peut permettre un développement des productions agricoles grâce à la fertilité des sols.

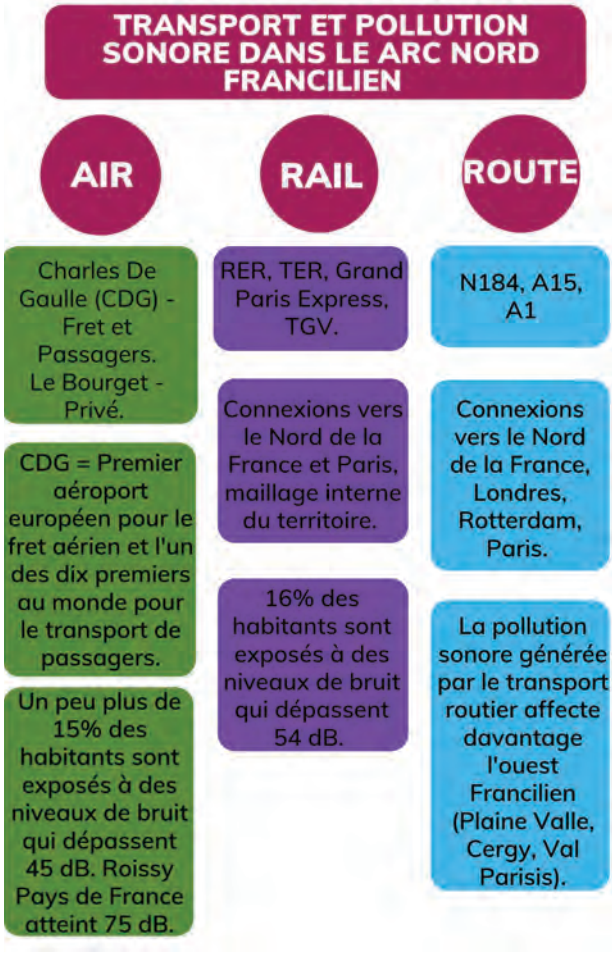
Marché local

La presence de marché local permet de réduire la distance entre les producteurs et les consommateurs. Ils offrent, localement, des produits locaux frais au coeur de l'aire urbaine.

Développer la nature "comestible" en ville

Afin d'offrir au plus près des habitants de la nourriture, nous proposons de planter partout où c'est possible des végétaux comestibles.

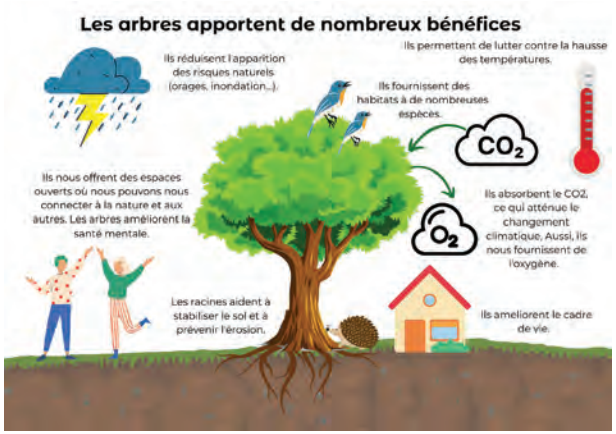
POLLUTION
SONORE ET BIEN-ÊTRE



Pour lutter contre la pollution sonore en grande partie liée aux transports, nous proposons de développer de zones tampons arborées le long des axes routiers et ferroviaires et autour des zones de bruits, dès que c'est possible. La plantation d'arbres sur une largeur de 30 mètres permet de réduire le son de 5 à 10 décibels, ce qui correspond à une réduction ressentie de l'ordre de 50% pour l'oreille humaine. Une des espèces d'arbres les plus répandue est l'evergreen notamment pour sa hauteur et son feuillage dense.

La plantation d'arbres sous forme de zone tampon ne permet pas de prévenir le bruit des avions dans l'air mais le réduit lors du décollage et de l'atterrissage.

Aussi, la présence d'arbres apporte de nombreux bénéfices, pour les sols, toutes les formes de vie et la nature. La plantation d'arbres sur un terrtoire doit être pensée dans son interaction avec les forêts existantes et les terres agricoles environnantes.



- Le développement de zone tampon peut favoriser la croissance de corridors écologiques, entre plusieurs réservoirs de biodiversité pour de nombreuses espèces (présentes ou futures), mais aussi comme trait d'union entre l'homme et la nature par l'aménagement de sentiers piétons ou cyclistes. Notre proposition vise notamment à (re) connecter les espaces naturels entres eux.
- Dans les zones agricoles, les arbres sont un support pour l'agroforesterie en augmentant/ favorisant la vie dans les sols. Ils peuvent aussi être plantés dans les zones actuelles de grande culture (maïs, blé, betterave), bénéficiant aux agriculteurs pour augmenter leur rendement et améliorer la qualité des sols.
- En développant des zones tampons arborées, il est possible de développer des haies, des brises-vents ou des bandes riveraines qui contribuent à une autre forme d'agroforesterie. Ces méthodes protègent les récoltes et améliorent la qualité du sol tout en prévenant l'érosion.

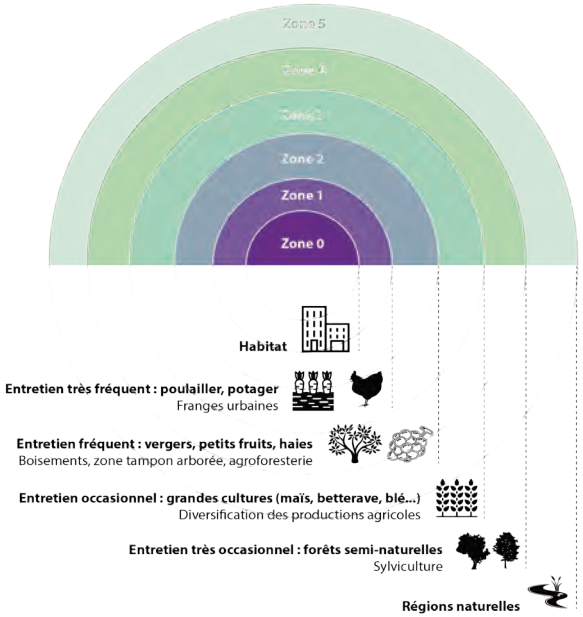


PERMACULTURE,

ON CHANGE ?

Le mot "permaculture" vient de la contraction des mots "agriculture permanente" et "culture durable" et se base sur une utilisation éthique et durable des terres pour produire. La permaculture vise à reproduire des écosystèmes naturels existants afin de concevoir un mode de production nourricier abondant respectueux des hommes et de la nature. La permaculture est théorisée à partir d'un principe de zonage autour de l'habitat humain afin d'apporter, au plus près des concentrations humaines, une alimentation riche et diversifiée.

Le système de zonage dans la permaculture :









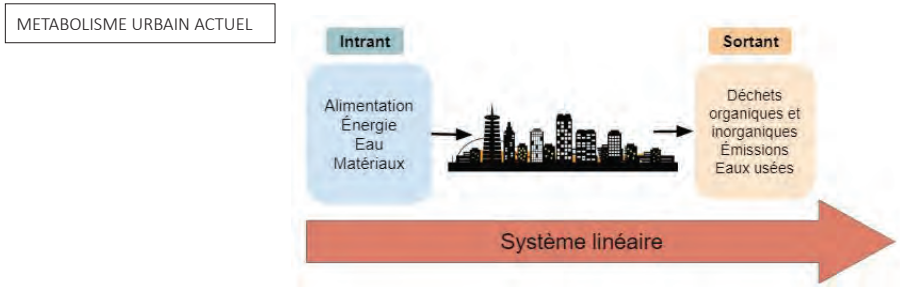
Les principes de la permaculture

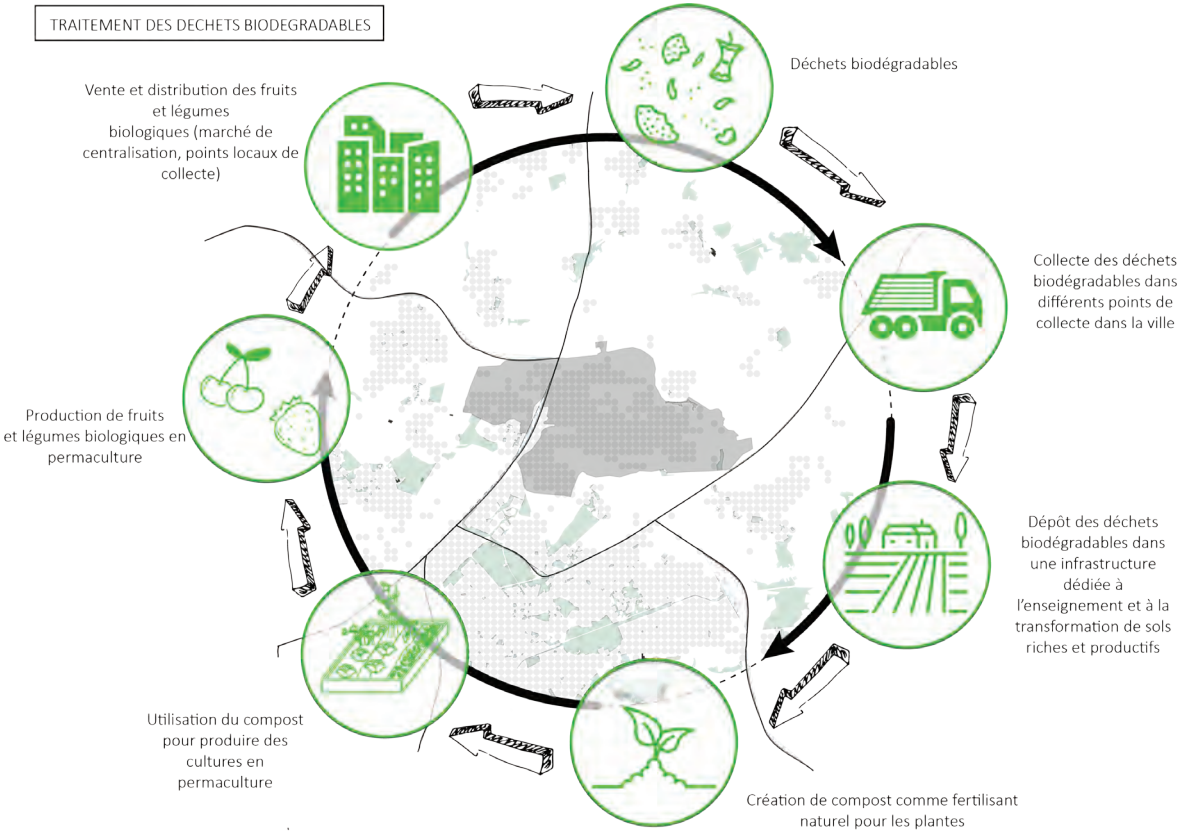
- Le soin de la Terre : permettre à tous les systèmes de vie de se maintenir et de se multiplier
- Le soin des personnes : permettre aux gens d'accéder aux ressources nécessaires à leur existence
- Fixer des limites à la consommation
- Ne produisent pas de déchets

DÉCHETS, VERS UN MODÈLE PLUS DURABLE ?

Les différents aspects d'une gestion efficace des déchets biodégradables afin de contribuer aux objectifs de Zéro emissio Nette (ZAN)

- **Convertir** les territoires «servants» destinés à l'approvisionnement des aires urbaines en des espaces productifs diversifiés pour le développement local
- **Fermer** la fracture métabolique en utilisant les déchets alimentaires générés par les différentes activités humaines du territoire (domestiques, industrielles, commerciales) comme un matériau générateur de sols fertiles
- **Réduire** le volume des déchets biodégradables dans les déchetteries
- **Créer** un centre d'enseignement (et/ou de formation) sur les pratiques agricoles écologiques, la production et la commercialisation de biofertilisants, de graines et de surveillance sur la santé/qualité des sols.
- **Renforcer** l'accès aux biofertilisants et à une communication transparente dans les zones agricoles pour une transition adéquate vers un système agricole plus durable et diversifié.
- **Promouvoir** l'utilisation de «carbon farming» (stockage du carbone dans les sols) pour réduire les émissions tout en nourrissant le sol.





PAYSAGES COMESTIBLES,
POURQUOI PAS ?



Changer notre paradigme

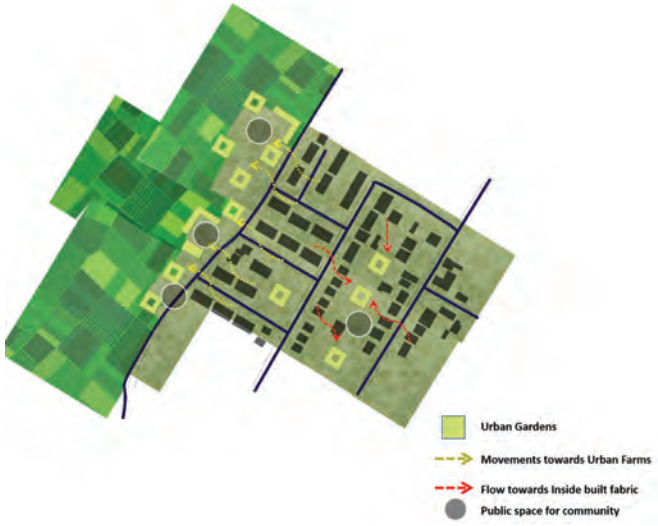
Aujourd'hui, un étalement des activités hors des zones urbaines



Pour demain, réduire l'artificialisation des sols en intégrant en ville, des productions nourricières où c'est possible



Le métabolisme territoral actuel distance de plus en plus le producteur du consommateur. La globalisation du système agricole dans l'Arc Nord Francilien, par de grandes cultures céréalières destinées à l'export, renforce encore plus cette distance. Le consommateur dépend d'un approvisonnement alimentaire exogène à son territoire de vie, parfois produits et transformés loin de chez lui, via un système de distribution complexe démultipliant les intermédiaires. Le système actuel renforce la dépendance du consommateur vis-à-vis de ce système qui, en cas de crise, le rend particulièrement fragile. C'est pour ces raisons que nous souhaitons rapprocher l'habitant des producteurs et favoriser le concept de «paysage comestible» là où c'est possible. Pour ce faire, nous ambitionnons dans l'Arc Nord Francilien une sorte de «grand jardin comestible» rendu possible par la création de parcs ou de jardins, de cueillettes ou encore par l'utilisation d'espaces vacants comme les toitures en espace de production alimentaire. Développer des paysages comestibles c'est aussi créer un imaginaire de découverte, d'initiation, de promenade. C'est allier des activités essentielles à la vie humaine (s'alimenter), à des activités récréatives (promenades, activités pédagogiques, etc.) ou encore à des activités de découvertes (écotourisme, écomusée...). C'est aussi améliorer une connaissance du vivant, favoriser un éveil à la nature et proposer aux gens des expériences exploratoires inédites. Le paysage comestible constitue un habitat pour la biodiversité locale tout en assurant une production alimentaire locale abondante. En même temps, il favorise une connexion plus profonde avec le monde naturel. Il s'agit d'une stratégie politique dans la planification urbaine car elle nous incite à considérer l'agriculture urbaine (ou de proximité) comme une partie intégrante des territoires durables, résilients et sobres.



ROISSY, UN TERRITOIRE RESILIENT

Afin de rapprocher les zones de productions nourricières au plus près des habitants (et des habitations), nous proposons, sur notre territoire d'application autour de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, une mise en perspective de nos orientations générales. Plus concrètement, nous souhaitons développer des solutions tangibles à partir du métabolisme territorial actuel. Ainsi se greffe autour des zones urbaines, de l'aéroport, des zones d'activités et des champs en openfield, une déclinaison du modèle agricole en permaculture sur une échelle urbaine de 20km de diamètre.



Cours d'eau

Développer une agriculture de chaque côté des cours d'eau pour profiter de la fertilité des sols

Marché local

Développer une offre de marchés locaux de distribution et de commercialisation en circuit-court des productions environnantes

Boisement

Planter et végétaliser autour des grandes cultures céréalières afin de créer des micro écosystèmes et reconnecter les espaces forestiers/boisés entre eux

Franges urbaines

Promouvoir, dans les franges urbaines, des parcelles potagères pour les urbains

Diversification agricole

Tendre vers une diversification des modes agricoles dans ces espaces

Zones de compostage

Transformer les déchets organiques biodégradables pour produire des fertilisants naturels

Zone tampon végétalisée

Développer des zones tampons végétalisées autour des axes de transports émetteurs de pollutions sonores (routes, rails, aéroport) afin de réduire les decibels perçues par l'oreille humaine

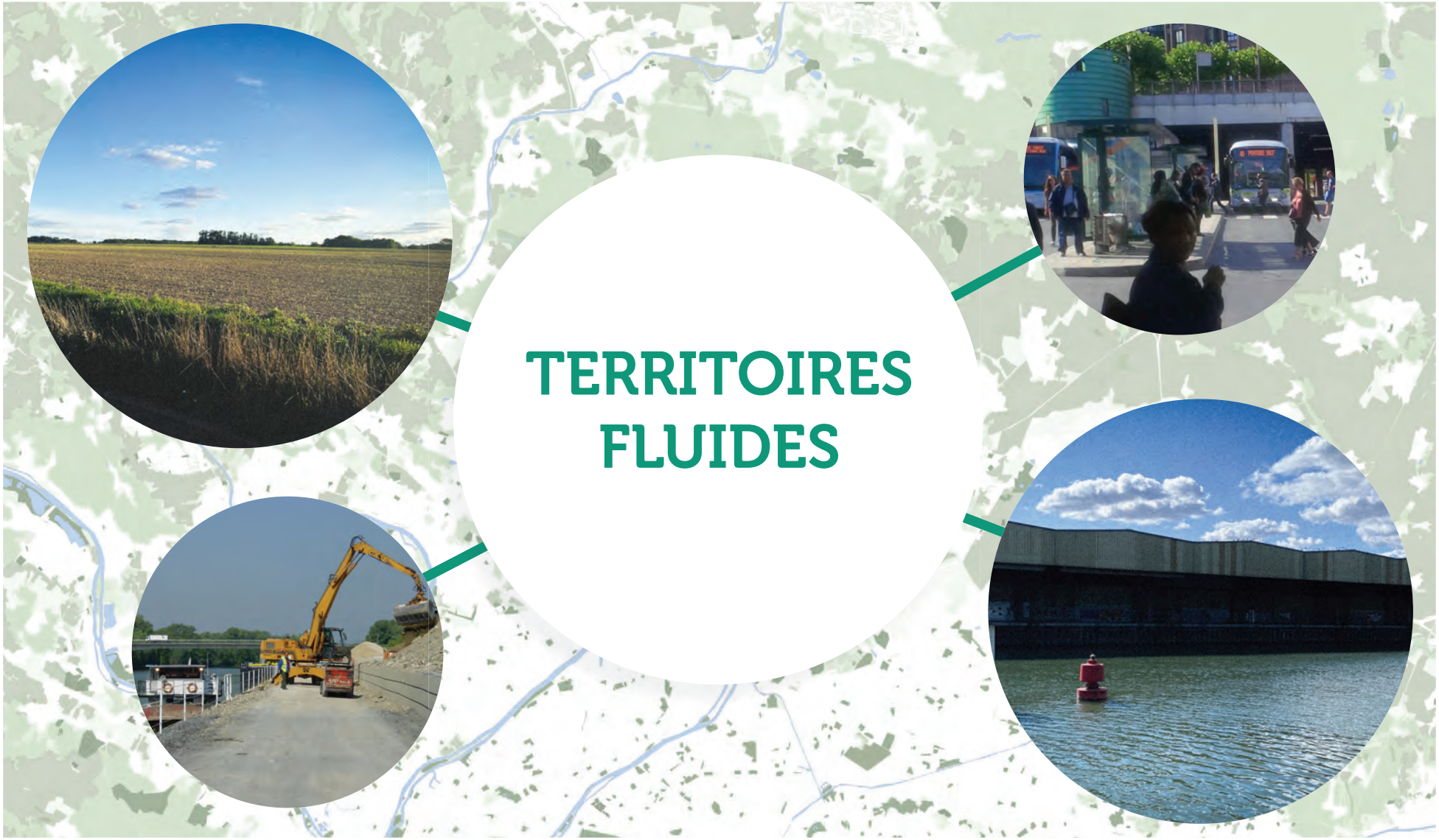
Fermes communautaires

Introduire, au plus près des habitants, des exploitations agricoles "communautaires" pour rapprocher les producteurs des consommateurs

03

EQUIPE B
BEAVERS 5




TERRITOIRES
FLUIDES

MANIFESTE
Assumer et réinventer la fonction logistique de l'arc nord-francilien

La logistique, support du métabolisme territorial

La logistique des marchandises et des ressources est longtemps restée un angle mort des politiques publiques locales et de l'aménagement des territoires. Elle est par définition un objet mouvement, qui échappe à la délimitation géographique et dont le traitement juridique semble sans cesse mis à l'épreuve par l'arrivée de nouveaux usages. L'abolition progressive des barrières douanières a renforcé l'internationalisation des échanges et des flux matériels afférents.

Tous ces flux nécessitent des infrastructures matérielles lourdes (centre de tri, hubs, axes de transport), qui forment l'ossature des territoires et orientent fortement leur métabolisme, celui-ci étant compris comme l'ensemble des flux consommés, transformés et rejetés par les systèmes urbains.

Les circulations de marchandises génèrent des émissions et des pollutions directes et indirectes aux conséquences à la fois globales et locales. Repenser la logistique implique d'une part d'optimiser et de décarboner les déplacements et, d'autre part, de trouver un équilibre entre dépendance et autonomie pour l'approvisionnement.

Les clés de lecture de l'arc nord-francilien

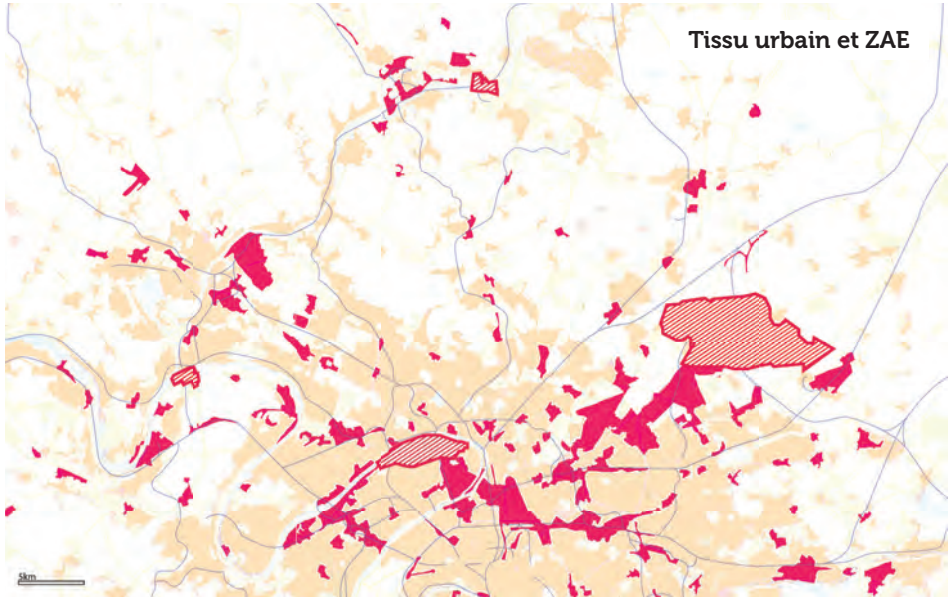
En raison de sa géographie et de son histoire, l'arc nord-francilien supporte une part prépondérante des flux logistiques, accueillant en son sein de nombreuses infrastructures indispensables à l'approvisionnement de la métropole mais aussi de la France. L'aéroport, le carrefour d'autoroutes et les entrepôts qui le parcourent en font un espace servant de la métropole dont l'identité est mal identifiée.

Il bénéficie cependant de nombreuses ressources pour former un territoire en soi. Ancien grenier de Paris, son agriculture est désormais davantage tournée vers les filières agricoles internationales que vers le territoire. Les parcs naturels du Vexin et de l'Oise, les bassins de vie de Cergy et du Grand Roissy constituent des opportunités de développement territorial.

La logistique est ainsi une clé de lecture cruciale pour saisir les réalités contemporaines de ce territoire et imaginer les voies d'un avenir désirable pour ses espaces de vie et de production. L'analyse des flux logistiques permet de mettre en évidence les chaînes d'approvisionnement et en regard les chaînes de valeur économique et de dépendances, dont la recomposition s'amorce en raison de la progressive raréfaction des ressources. L'aménagement est ainsi questionné : comment imaginer de nouveaux rapports entre systèmes urbains, humains et naturels ?

Dans ce contexte, les fonctions logistiques de l'arc nord francilien nous semblent importantes à conforter. Elles sont nécessaires à l'approvisionnement matériel et à l'activité économique. Cependant, elles doivent être réinventées pour adapter le territoire au changement climatique et engager sa transition socio-écologique vers un métabolisme circulaire et de proximité.





VISION
Un urbanisme logistique paysager

« Repenser et mettre en œuvre un système logistique efficace et durable qui s'appuie sur les ressources paysagères, à destination des habitants de l'arc nord-francilien. »

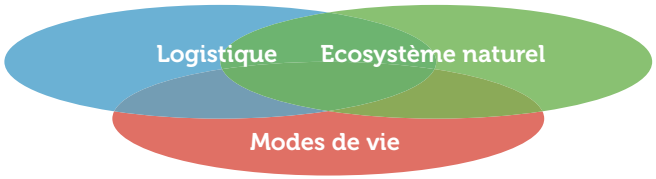
Les paysages de l'arc nord-francilien sont fortement transformés par l'activité logistique. Des entrepôts de plus en plus grands, entre 10 000 et 100 000 m², s'y installent contribuant ainsi à l'artificialisation des sols, à l'homogénéisation du paysage et à l'augmentation du trafic de poids lourds. L'urbanisme logistique paysager que nous proposons, s'appuie sur le développement d'activités logistiques en lien avec les paysages existants. Il s'agit de penser leur intégration paysagère mais aussi de transformer leur fonctionnement de manière à ce que leur empreinte carbone, spatiale et paysagère soit nulle voire positive.

Nos objectifs pour l'arc nord-francilien

- Structurer un système logistique tourné vers le transport fluvial en valorisant l'Oise
- Renforcer la logistique ferroviaire
- Développer des centres de consolidation pour la logistique urbaine en des points stratégiques
- Réutiliser, réhabiliter, recycler les zones logistiques existantes.
- Intensifier les usages des zones d'activités logistiques (production énergétique, verticalisation, mixité…)

- Repenser les circuits alimentaires pour davantage de proximité
- Développer des transports en commun sur la Francilienne pour connecter Cergy et Roissy
- Aménager des réseaux pédestres le long de la trame verte pour favoriser les modes actifs

- Raviver le système naturel de l'Oise en ravivant ses affluents et en les intégrant à une trame verte et bleue cohérente
- Préserver les terres agricoles et les intégrer à la trame verte
- Réutiliser, réparer, recycler l'ensemble des ressources du territoire : sol, air, eau, matières minérales et organiques





Nous avons choisi d'aborder la ville comme un écosystème composé de sol, d'eau et d'air. Quelques grands objectifs le structurent : améliorer la qualité des sols, garantir des occupations économes en foncier, améliorer la qualité de l'eau pour la biodiversité… Ces objectifs transversaux sont ensuite déclinés en objectifs sectoriels et mis en relation avec les spécificités du territoire : agriculture, logistique, habitat, connexion au monde et relations à la métropole.

LE SYSTÈME LOGISTIQUE
Reporter les flux sur le fleuve et le rail

Le système logistique francilien s'appuie aujourd'hui principalement sur la route alors que la région est dotée d'importants réseaux fluviaux et ferroviaires. L'arc nord-francilien constitue une porte d'entrée du territoire et joue un important rôle logistique à la fois comme espace de transit interrégional et d'approvisionnement de la métropole.

Chiffres-clés

217 millions — 217 millions de tonnes de marchandises transportées en Île-de-France en 2017 (*Region Ile-de-France*).

65 % — 65 % des produits acheminés en Île-de-France passent par une plateforme logistique (*Region Ile-de-France*).

1er — Roissy : 1er aéroport européen de fret avec 2,2 millions de tonnes (*Airports Council International*).

90 % — 90 % des marchandises transportées en Ile-de-France le sont par camion. 6 % par voie fluviale et 4 % par rail (*Region Ile-de-France*).

8 % — 8 % des émissions de gaz à effet de serre en Île-de-France sont dues au transport par poids lourds (*Region Ile-de-France*).

17 millions — 17 millions de m2 sont dédiés à la logistique en Île-de-France (*Region Ile-de-France*).

33 % — Le secteur du transport et de l'entreposage représente 33 % des emplois salariés privés dans le Grand Roissy alors qu'il représente 8% des emplois franciliens (*Acoss, 2017*).

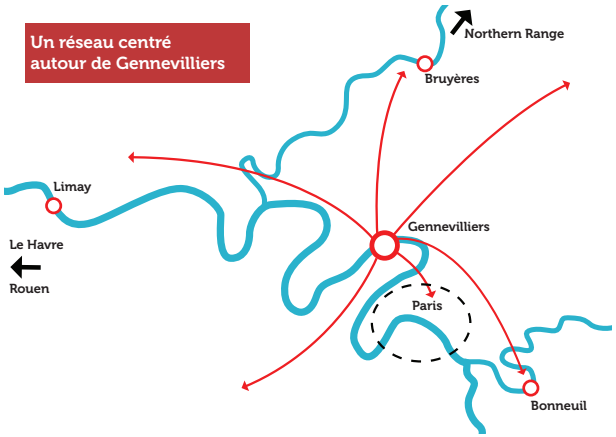
Notre projet repose sur la mise en valeur de la rivière Oise, espace de circulation non saturé et dont le rôle logistique est amené à se renforcer avec la construction du canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe. Celui-ci reliera la région parisienne et le bassin de la Seine aux ports du Benelux, permettant ainsi le conteneurs de la façade de la mer du Nord à la région parisienne. Il permettra également d'étendre l'aire de chalandise du port du Havre vers le Nord et l'Est de la France. Le transport fluvial de conteneurs, encore limité en Île-de-France (160 000 EVP en 2018), devrait augmenter avec le canal Seine-Nord-Europe. La création d'un réseau de ports hiérarchisés et complémentaires le long de l'Oise vise à engendrer un report modal massif de la route vers le fleuve.

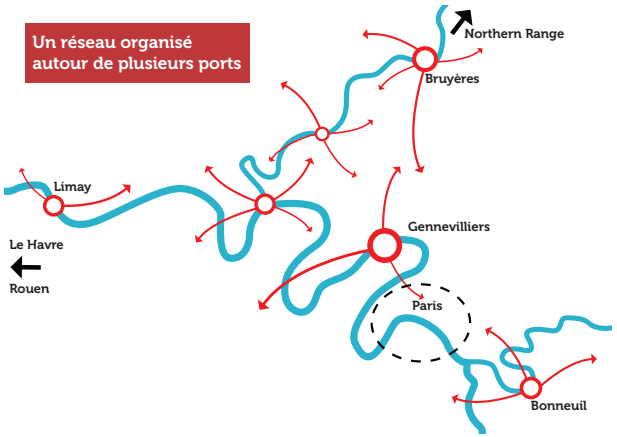
Des ports complémentaires

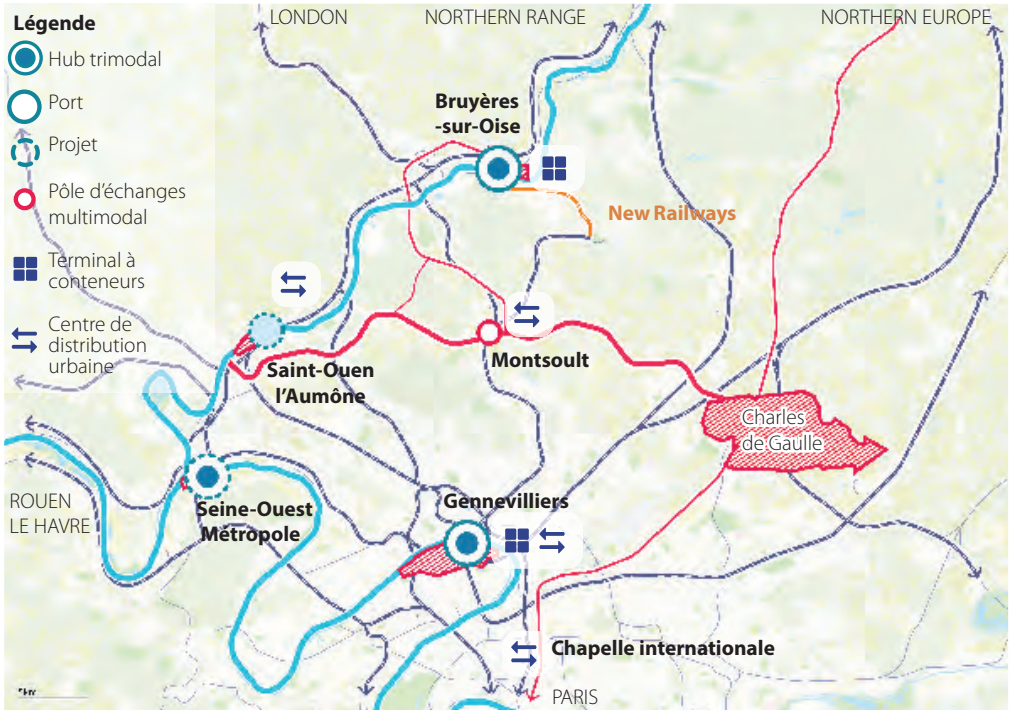
Aujourd'hui, la plupart des marchandises transportées par la voie d'eau transitent par le port de Gennevilliers. Cette situation conduit à un allongement des distances de transport et à de nombreux trajets inutiles : les marchandises arrivent à l'Ouest de la métropole mais transitent par les grands entrepôts de l'Est avant de revenir vers l'Ouest pour y approvisionner les magasins. Le port de Bruyères, les quais de Saint-Ouen l'Aumône et le futur Port Seine-Ouest-Métropole sont les futures plateformes portuaires de l'Oise permettant d'accompagner le desserrement logistique de la métropole tout en l'organisant autour des fleuves. Ce système logistique rompt avec la recherche d'instantanéité et la rapidité croissante des livraisons mais garantit une bonne fiabilité des délais. Les ports développent une complémentarité. Le Port de Bruyères, déjà doté d'un terminal à conteneur, d'entrée des conteneurs en Île-de-France et contribue à limiter les transferts de conteneurs en camions entre l'Est et l'Ouest de la métropole. Le Port Seine-Ouest-Métropole se spécialise dans les matériaux de construction. Ce réseau viendrait en complément de la plateforme de Gennevilliers qui pourrait ainsi développer des activités de distribution urbaine fluviale.

Le développement du transport fluvial sur l'Oise s'appuie sur l'aménagement d'un ensemble de centres de consolidation, qui permettent de mutualiser des espaces entre entreprises et de regrouper les marchandises venant de différents fournisseurs afin de massifier les flux. Cette massification est nécessaire à la rentabilité économique du transport fluvial. Le transport de grands volumes sur de longues distances permet de compenser les coûts liés aux ruptures de charge. Ces centres sont gérés par un opérateur semi-public, comme Haropa Ports de Paris ou Sogaris, afin d'assurer leur complémentarité et d'orienter les espaces vers des activités considérées comme bénéfiques pour la métropole (alimentation, recyclage, etc.).

Une instance de gouvernance logistique impliquant à la fois les autorités de l'Arc nord-francilien, la Métropole du Grand Paris et les départements voisins, comme l'Oise, est mise en place pour assurer une vision logistique cohérente à l'échelle du bassin Seine-Oise.



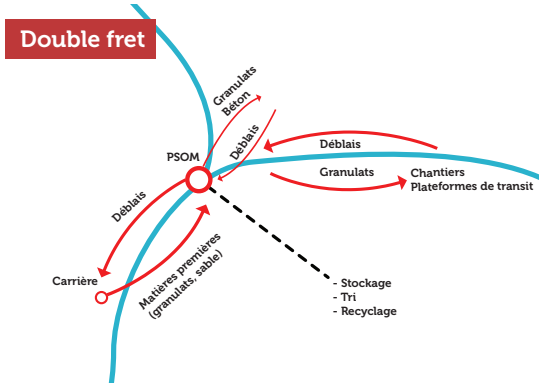




Port Seine-Ouest-Métropole : double fret et économie circulaire des matériaux de construction

Ce port en construction est majoritairement tourné vers les activités de la construction et des travaux publics.

- Inspiré du Brussels Construction Consolidation Center, un centre de consolidation pour les matériaux de construction permet aux entrepreneurs de disposer d'espaces de stockage hors des chantiers. Il permet également de limiter les retards de livraison.



- Développement du double fret et structuration de filières de recyclage. Un site de duplication intéressant pour la fabrique Cycle terre, qui produit des matériaux en terre crue à partir de déblais.

Port de Bruyères-sur-Oise : intermodalité fleuve/rail pour les conteneurs

- Utilisation du terminal à conteneur existant par les entrepôts logistiques.
- Exemple de la Scapnor : la centrale d'achat de Leclerc est approvisionnée en produits secs et palettes par bateaux cargo, qui sont redistribués dans les territoires (par le fleuve ou par le rail via la Chapelle internationale).
- Intermodalité fleuve/rail renforcée par de nouvelles liaisons ferroviaires permettant de limiter la saturation du réseau et la concurrence entre fret et transport passagers.

Port de Saint-Ouen l'Aumône : connecter et consolider pour encourager l'usage du fleuve

- Un port connecte les zones d'activités d'Epluches et du Vert Galant à la rivière.
- Un centre de consolidation pour les petites et moyennes entreprises, géré par une association des entreprises ou par un opérateur semi-public, propose également des services de restauration, de locations d'espace et d'optimisation de la logistique.

La Francilienne (N104) : une infrastructure au service des mobilités Est-Ouest

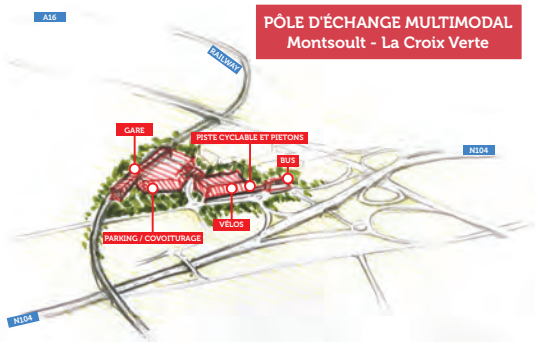
Elle constitue la colonne vertébrale de l'arc nord-francilien en reliant les espaces résidentiels de la ville nouvelle de Cergy et du Val d'Oise à la plateforme aéroportuaire et à la zone d'emplois de Roissy. Le manque de transports en commun pour rejoindre la plateforme de Roissy est une des causes des difficultés à recruter dans la filière logistique à Roissy. La francilienne constitue également un axe de transport routier de marchandises entre les zones logistiques de Roissy, Montsoult, Saint-Ouen-l'Aumône, Conflans et de transports de matériaux de construction entre les chantiers franciliens de la zone dense et les ports de la Seine et de l'Oise. Enfin, elle traverse la plaine de France à vocation agricole, créant une coupure mais aussi des panoramas sur le grand paysage.

Nous proposons d'anticiper les effets du développement des pôles d'activités de l'arc nord-francilien sur cette infrastructure en y développant des transports publics et partagés et, dans un futur plus lointain, du transport massifié de marchandises. Cette transformation se ferait en plusieurs temps :

1. Expérimentation d'une voie réservée pour bus et covoiturage et d'un pôle d'échanges multimodal à Montsoult (covoiturage, bus, train, vélo)

2. Pérennisation de la voie réservée et extension du réseau de pôles d'échanges. Des pôles devenus multifonctionnels (transport, commerces, logistique, distribution alimentaire locale).

3. Construction d'une infrastructure de type tramway sur la voie réservée et création d'une voie réservée au co-voiturage. Expérimentation de transports de marchandises par tramway.

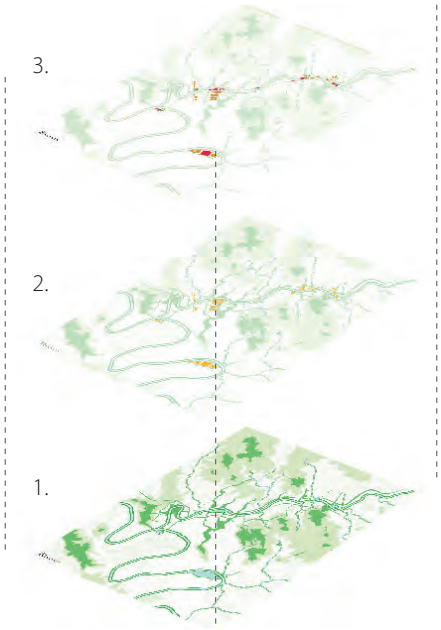


ÉCOSYSTÈME NATUREL
Entrelacer l'urbain avec le paysage

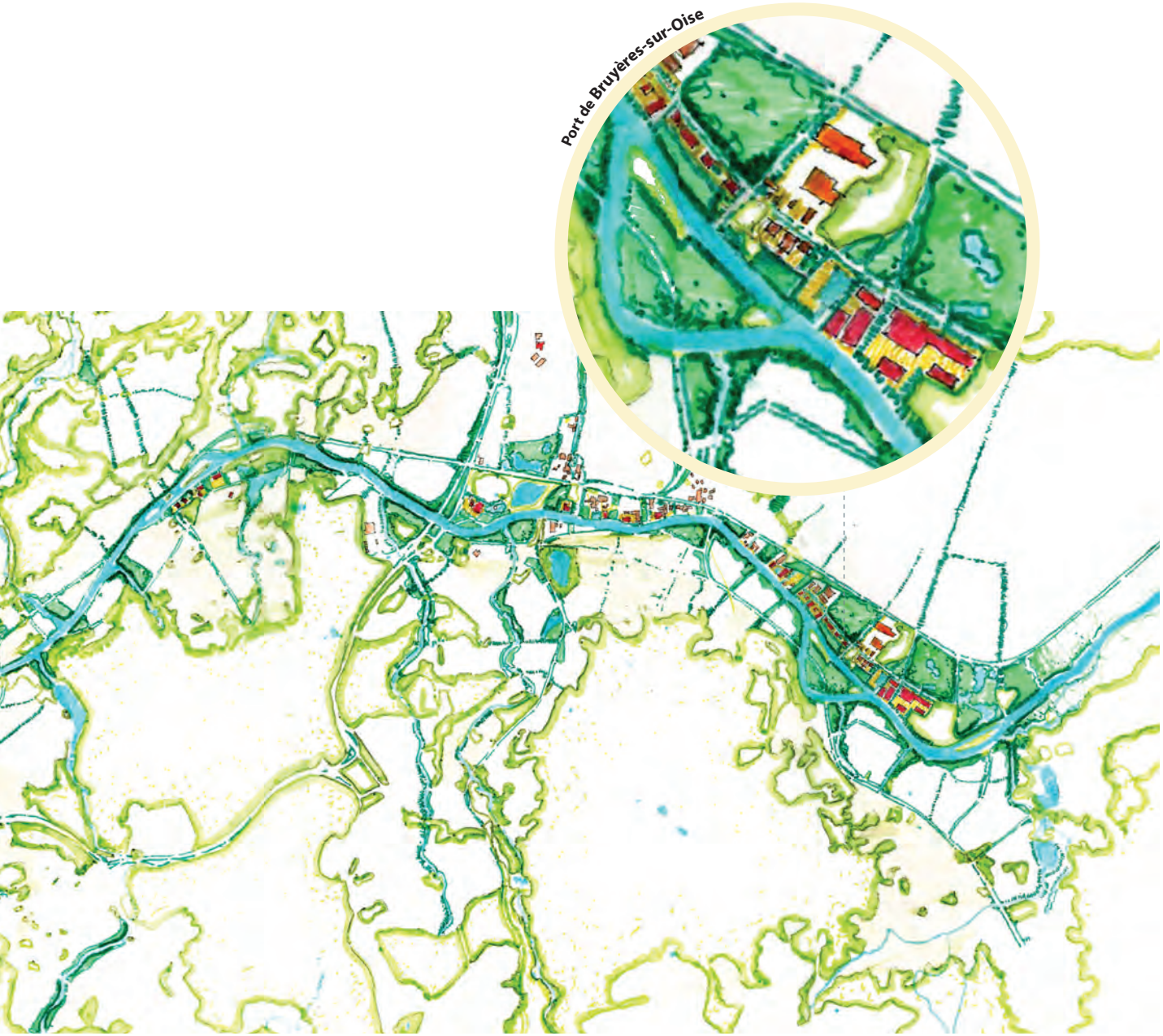
1. Connecter le fleuve et le paysage grâce à des corridors verts pour une meilleure continuité de l'écosystème
Suivre les courbes de niveau, les affluents et les infrastructures depuis la zone forestière du plateau jusqu'à la région la plus basse - le fleuve, dans lequel les pôles portuaires créent les territoires de destination des corridors linéaires.

2. Entrelacer le tissu urbain potentiel avec le paysage pour un environnement plus sain
Des corridors verts et des forêts urbaines redessinés se mêleront aux systèmes fonctionnels et logistiques.

3. Hybrider des fonctions multiples pour un mode de vie plus durable
Le mélange des fonctions urbaines et logistiques dans les ZAE crée un modèle de vie et de travail adapté aux besoins futurs et implique moins de gaspillage d'énergie pour la production de marchandises.





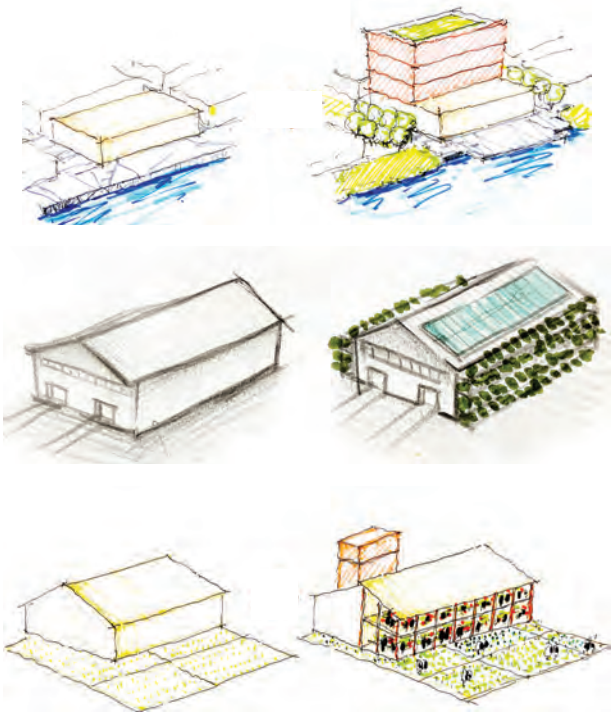


Rénovation des entrepôts

Nous proposons un éventail de possibilités pour la requalification des bâtiments industriels et logistiques des zones d'activités économiques :

- Densification de l'emprise au sol par la verticalisation et l'intensification des usages ;
- Utiliser des entrepôts vacants et/ou les murs extérieurs pour l'agriculture urbaine ;
- Utiliser les toits des entrepôts pour l'énergie solaire.

Le choix des rénovations doit faire l'objet d'une étude locale selon la typologie et l'usage du bâtiment (vacance, activité productive, …).



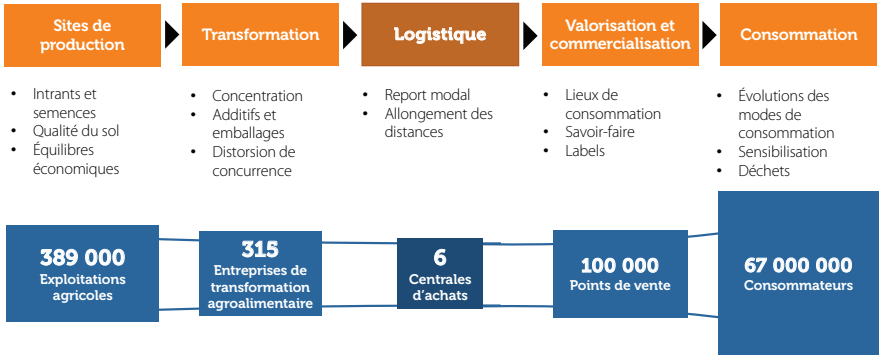
LE SYSTÈME ALIMENTAIRE
Repenser les circuits de production et de distribution

Un impératif de renouvellement systémique du modèle agricole

Au sein d'une profession soumise à un profond malaise, à des injonctions contradictoires et aux exigences mouvantes des consommateurs, les modèles agricoles doivent évoluer pour répondre aux impératifs écologiques. Au même titre que la logistique des marchandises, nous souhaitons prendre en compte la situation actuelle et les différents modèles agricoles de l'arc nord-francilien pour enclencher une transition collective vers un modèle plus diversifié et résilient, des grandes cultures destinées à l'exportation vers d'autres régions à la production de circuits courts à l'échelle de la commune, en passant par des sites locaux de transformation.

Des filières logistiques centralisatrices à remettre en cause

La mondialisation s'est accompagnée d'un allongement des distances pour l'approvisionnement alimentaire, ainsi que d'une complexification des chaînes de distribution, multipliant les intermédiaires et réduisant la marge de manœuvre des paysans. Cette tendance s'est doublée d'une concentration extrême des circuits de distribution par quelques acteurs en situation d'oligopole, conduisant à des positions dominantes nuisibles à la transition des pratiques.



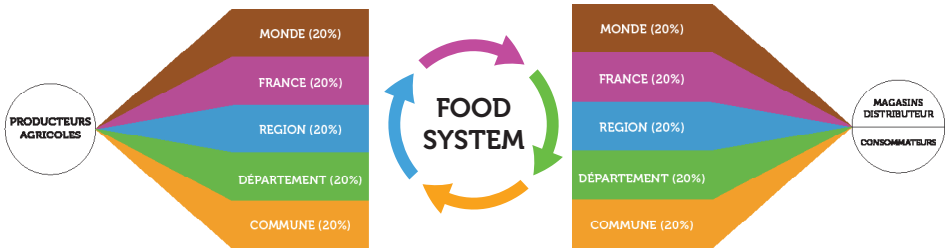
Les 6 plus grandes centrales d'achat (Auchan, Carrefour, Cora, Intermarché, Leclerc, Système U) concentrent 92 % de l'approvisionnement alimentaire en France.

Introduire un nouveau concept : « 20 % dans le mix alimentaire »

Beaucoup de politiques alimentaires et agricoles visent le même objectif d'assurer un approvisionnement aux habitants plus sûr, accessible, durable et vertueux ; mais peu parviennent à le réaliser. Il s'agit alors d'amorcer une dynamique de relocalisation de l'approvisionnement par l'incitation des acteurs aval et amont de la chaîne.

Nous proposons l'introduction d'une obligation progressive d'un mix de 20 % pour assurer une diversification géographique de :

- la destination des débouchés pour les producteurs agricoles (à l'échelle d'une exploitation, d'une coopérative ou d'un petit territoire) ;
- la provenance des approvisionnements (à l'échelle d'un magasin distributeur ou d'un ménage).



Une diversification agricole en trois typologies d'exploitation

À partir des modèles existants et de la diversité des modèles agricoles existants dans l'arc nord-francilien, trois types principaux peuvent être mis en évidence et combinés - avec des ajustements selon l'exploitation considérée. À ce titre, le Triangle de Gonesse pourrait être un espace démonstrateur de différentes pratiques agricoles complémentaires.



	Fonctions	*Leviers de transformation*
Agriculture de plein champ	Production (alimentation, énergie) destinée à une transformation industrielle	Réintroduction de haies Diminution des intrants Combinaison des cultures
Agriculture maraîchère	Production locale de produits faiblement transformés	Agroforesterie Utilisation des déchets organiques Petites unités de transformation
Agriculture urbaine	Usage pédagoqique Générateur de lien social	Mixité des lieux (toits et murs, friches industrielles, espaces verts, interstices) Ré-usage des déchets urbains (matières

PERSPECTIVES
Quelle logistique pour quels modes de vie ?

Les enjeux logistiques sont intimement liés à l'évolution des modes de vie ; en particulier, l'essor du e-commerce et sa pénétration dans tous les actes de consommation. Si l'impact des choix de consommation fait appel à la responsabilité, limitée mais indispensable, des consommateurs, les politiques d'aménagement du territoire peuvent être un vecteur de promotion et d'appropriation de modes de vie plus durables. Car la répartition spatiale des fonctions et des services oriente les pratiques quotidiennes des habitants, en matière de mobilité, de choix résidentiels et de consommation.

Nous questionnons ici quelques assertions contemporaines qui forment peu à peu nos représentatives collectives. Elles invitent à imaginer et à interroger les mutations de nos modes de vie et leurs effets sur notre territoire d'étude : l'arc nord-francilien.

« Des délais de livraison de plus en plus réduits »

Alors que les plateformes de livraison redoublent de procédés marketing pour encourager la livraison la plus rapide, considérant la réduction des temps de livraison comme une avancée inexorable, il apparaît nécessaire de remettre en cause cette fuite en avant. Aussi anodin que puisse être le choix d'un délai de livraison plus réduit, cet impératif temps sous-tend une chaîne logistique très gourmande en infrastructure et en énergie. Ce dogme de l'instantanéité conduit in fine à une sérialisation progressive des emplois et une déshumanisation du travail pour les employés du secteur, particulièrement nombreux dans l'arc nord-francilien.

« Précarisation des emplois et bullshit jobs de la logistique »

Avec près de 10 % des salariés du secteur marchand au sein des secteurs de la logistique et du transport, cette filière, où l'emploi est majoritairement masculin (73 %), soulève d'importantes interrogations sociales. Cette main d'œuvre peu qualifiée des entrepôts constitue la « nouvelle classe ouvrière du XXIème siècle ». Le secteur de la logistique est générateur d'une précarisation, due à une faible rémunération, des conditions de travail dégradées (horaires décalés, froid, manutention, cadences) et le recours à l'intérim. Face à des entreprises internationales jouant le chantage à l'emploi sur ces territoires, quels leviers d'action pour les gouvernements locaux ?

« Les boites à chaussures des zones d'activités »

« France moche », « boîtes à chaussures », les entrepôts logistiques font l'objet d'un désamour. Sous l'effet de l'éviction logistique des zones denses, les paysages agricoles de l'arc nord-francilien sont peu à peu grignotés par des entrepôts de plus en plus grands. Notre proposition souhaite participer à trouver un partage et une cohabitation entre les quartiers d'habitat activités logistiques, l'agriculture et une variété d'accès à la nature (forêts, parcs, jardins, squares, etc.) dans un territoire encore faiblement urbanisé en comparaison de la centralité parisienne. L'aménagement paysager permet de protéger la biodiversité, répondre aux besoins de nature en ville tout en donnant à voir et à comprendre le métabolisme de la ville.

« Obsolescence programmée ? »

Les développements logistiques actuels résultent de l'obsolescence rapide d'anciens entrepôts (manque d'espace, équipements dégradés, accès urbain difficile). Cet héritage urbain doit être l'opportunité d'intensifier les usages (artisanat, production d'énergie, agriculture urbaine…) d'espaces anciennement monofonctionnels, tout en gardant une vocation productive. La diversification des usages est aussi une manière de se préparer à l'obsolescence de ces nouveaux entrepôts qui devront être recyclés dans un monde plus sobre.

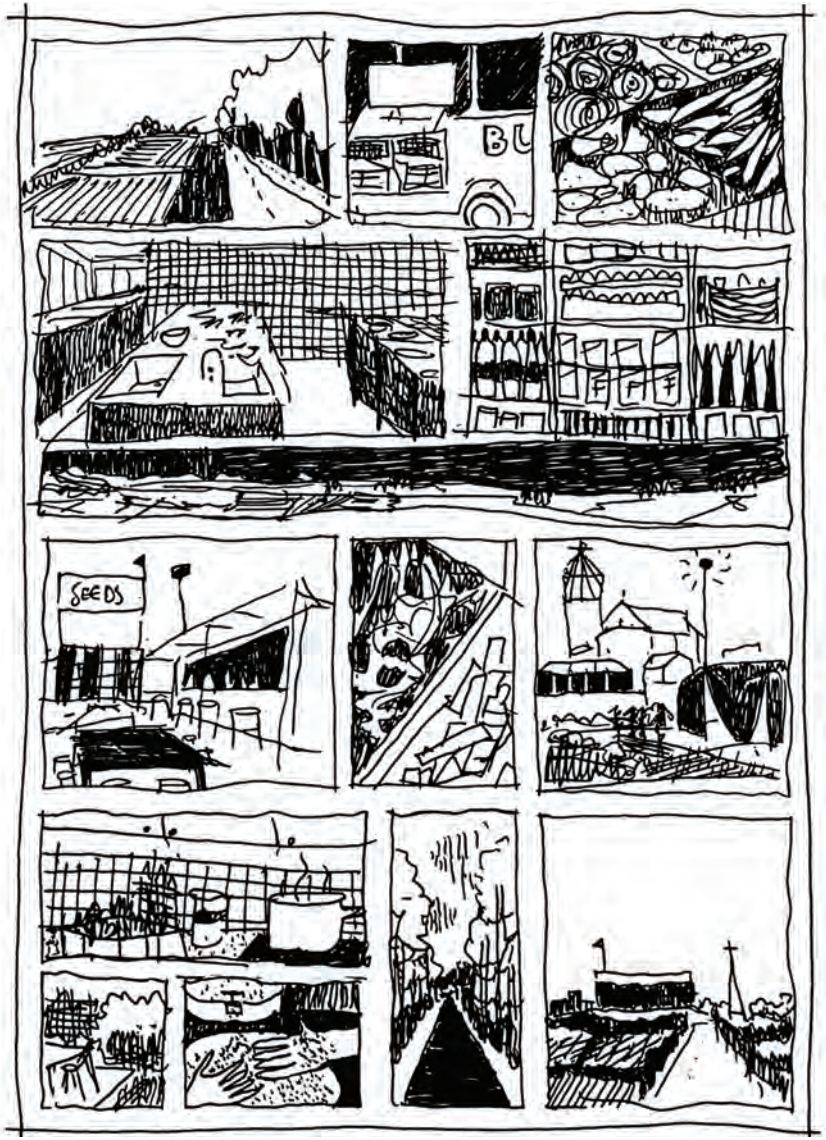


03

ÉQUIPE C

CIRCE - 食





CIRCÉ - 食

LA MÉTAMORPHOSE DU TERRITOIRE PAR LE SYSTÈME ALIMENTAIRE

CIRCÉ

Ancienne déesse grecque réputée pour sa grande connaissance des herbes et des potions, et pour ses pouvoirs de métamorphose.

食 - *(CHEU)*

Caractère chinois de la nourriture - Évolution du symbole de la consommation à partir d'un récipient plein de nourriture.



IDENTITÉS PAYSAGÈRES

DE PRODUCTION ET DÉPENDANCE

La frange nord francilienne, présentée dans l'atelier comme un arc épais de 20 km centré sur l'agglomération parisienne, est un périmètre particulier. Ce découpage inclut des unités paysagères associées à trois "pays" dont les limites épousent des spécificités historiques mais surtout géographiques : la Plaine du Vexin à l'Ouest, la vallée de l'Oise et enfin le Valois comprenant la plaine de France à l'Est. Territoire servant de la capitale, il est également axé sur les échanges nationaux et internationaux de par ses infrastructures (ports, aéroports, autoroutes et réseau ferré).

Comment engager une transition écologique du territoire au-delà des limites administratives dessinées par les politiques locales à l'horizon 2050 ?

Quel rapport entretenir à la continuité urbaine parisienne et à l'économie de la métropole ?

Quelle position adopter vis-à-vis des marchés territorialisés et mondiaux ?

Les intercommunalités de Cergy-Pontoise et de Roissy Pays de France sont représentatives de contextes agricoles fondamentalement opposés au sein de l'arc Nord francilien. La surface agricole utile (SAU) de Cergy-Pontoise représente 25% de la surface intégrée à ses limites administratives, tandis que Roissy Pays de France présente 50% de surfaces agricoles. D'après les données démographiques, cela équivaut respectivement à 65 m²/hab et 508 m²/hab de surfaces agricoles. Ainsi, Cergy-Pointoise s'est tournée vers le Vexin pour développer un projet alimentaire territorial cohérent (plaines productives, pôles de consommation) tandis que Roissy Pays de France s'inscrit dans une logique économique axée sur les échanges (grands hubs : aéroport, Agoralim) mais devra développer pour son PAT des dynamiques territoriales plus diffuses (espaces productifs, consommation en villes moyennes).

Les denrées produites et consommées sur le territoire sont aujourd'hui intégrées dans des filières non territorialisées. C'est le cas pour les denrées agricoles, dont l'exportation continue et linéaire engendre l'importation d'intrants agricoles. Ce faisant, le territoire s'inscrit dans une dynamique de flux liés à l'agroindustrie qui implique elle-même des besoins en transports et en logistique.

A ce sujet, deux logiques se côtoient sur le territoire. D'une part, les flux longue distance massifiés, dont les besoins logistiques sont matérialisés par des emprises foncières et des infrastructures de transport fréquentées par les véhicules de fret. En ce sens, la vallée de l'Oise est un atout au regard de la logistique fluviale. D'autre part, les flux de proximité qui sont par essence atomisés (ex : premier et dernier kilomètres), inféodés à la route, pour lesquels le défi principal relèvera de l'optimisation dans les années à venir.



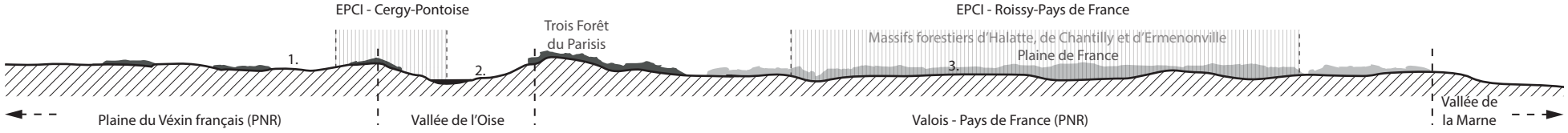
1.

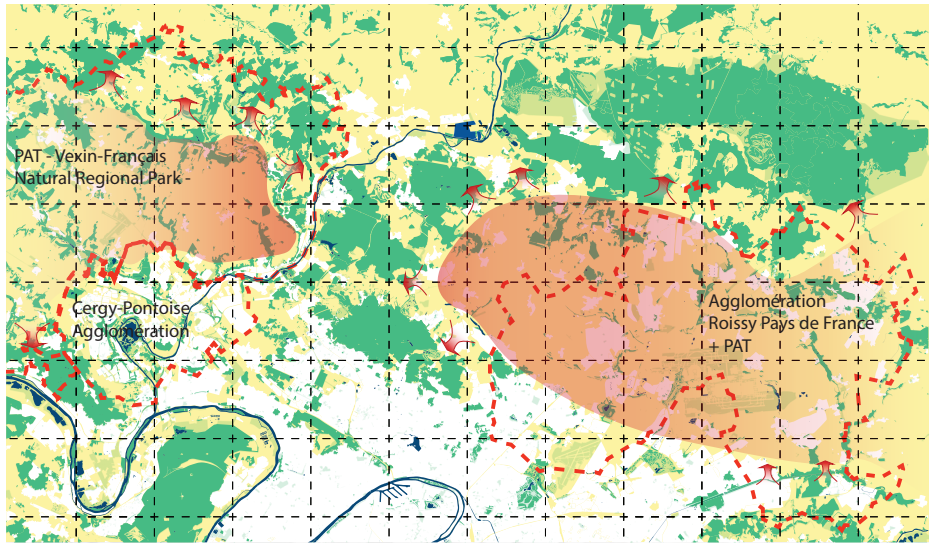


2.



3.

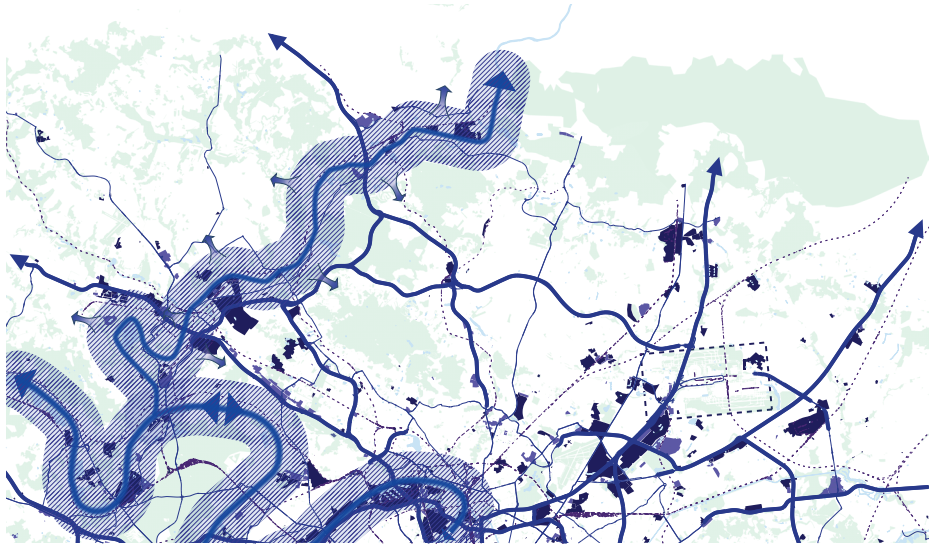




TERRITOIRES PRODUCTIFS HISTORIQUES
ET PROJETS ALIMENTAIRES TERRITORIAUX

- Forest areas
- Agricultural areas
- Urban areas
- Water ways
- PAT Boundaries
- Hypothetical dynamic

Scale
10km 20km



LOGISTIQUE LONGUE DISATANCE ET
POTENTIEL DES VOIES NAVIGABLES

- Forest areas
- Agricultural + Urban areas
- National road
- Regional / Departmental road
- Train lines
- Water ways + potential area

Scale
10km 20km

À LA BIORÉGION

En 2019, l'Institut Momentum définit la biorégion comme un territoire dont les limites géographiques désignent des écosystèmes façonnés par une co-évolution entre humain et non-humain. La projection faite dans le rapport Bioregion 2050 propose un fonctionnement de la région francilienne post-effondrement dont la biorégion est l'échelle territoriale capable de construire de nouvelles écologies territoriales et accueillir les habitants de la région parisienne.

Notre approche s'inspire de cette vision pour appréhender l'arc nord francilien à travers ses spécificités, afin de lui reconnaître une identité propre, découplée de la métropole parisienne et fondée sur la relation au vivant. Un territoire qui reconnaît la biodiversité comme nécessaire à son développement tout en augmentant ses conditions d'habitabilité.



Croquis J. Sgard - Les grands paysages d'Île-de-France, IAURIF 1996

LE F.O.D (FOOD ORIENTED DEVELOPMENT)

Le F.O.D (Food Oriented Development) est une approche de l'aménagement urbain et territorial visant à traiter les problèmes de la résilience alimentaire et climatique au travers d'actions sur le système alimentaire.

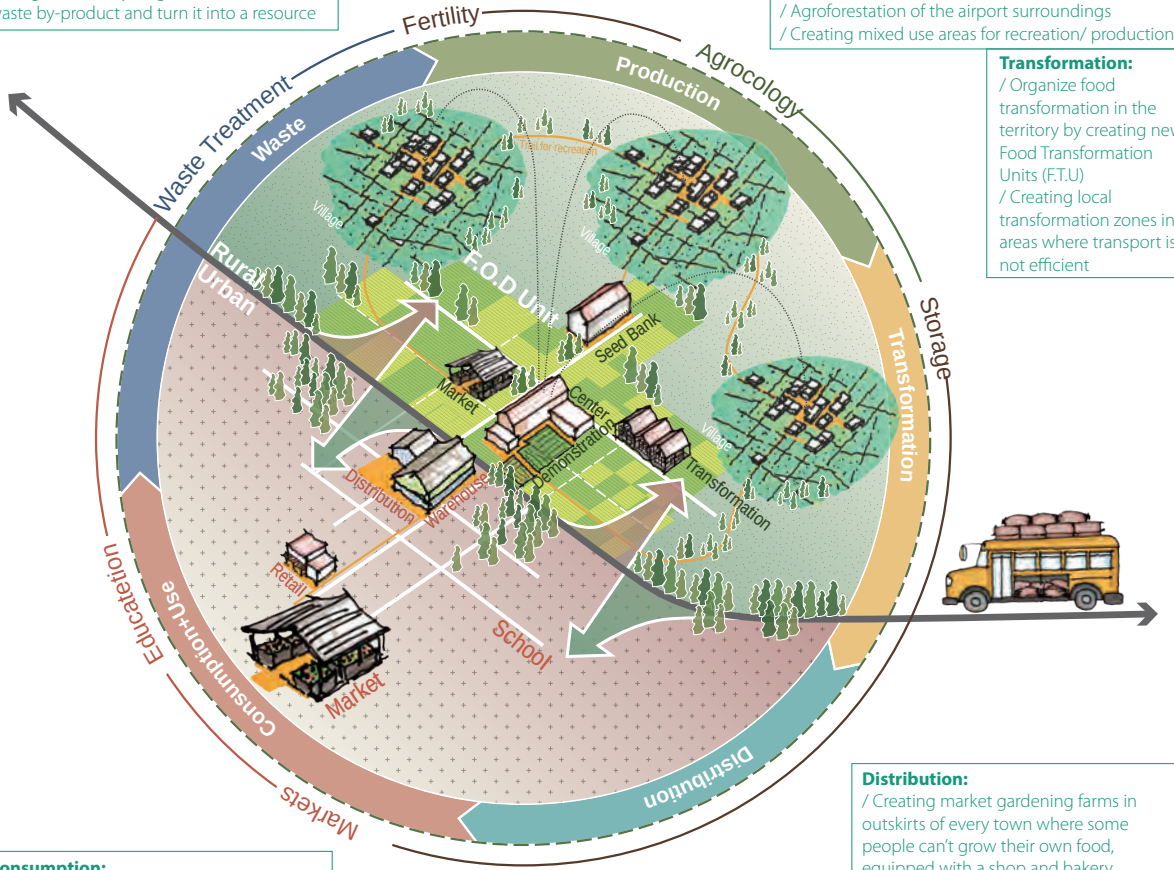
Ce cadre de réflexion permet aux professionnels issus de différentes disciplines de travailler ensemble sur un territoire et de concevoir un projet prenant en compte autant de composantes systémiques que possible.

Il consiste en quatre outils :
/ LE CERCLE DU SYSTÈME ALIMENTAIRE
/ LE F.O.D UNIT
/ L'ÉCHELLE DE TEMPS
/ L'EXERCICE DE RELECTURE DES PARTIES PRENANTES

Waste:
/ Creating a system for organic waste management (recycling) to handle the F.O.D waste by-product and turn it into a resource

Production:
/ Creating a network to organize transfers of fertility on the territory
/ Shifting current agricultural production into a more biodiverse model (crop mixind)
/ Integrating agriculture and agroforestry
/ Agroforestation of the airport surroundings
/ Creating mixed use areas for recreation/ production

Transformation:
/ Organize food transformation in the territory by creating new Food Transformation Units (F.T.U)
/ Creating local transformation zones in areas where transport is not efficient



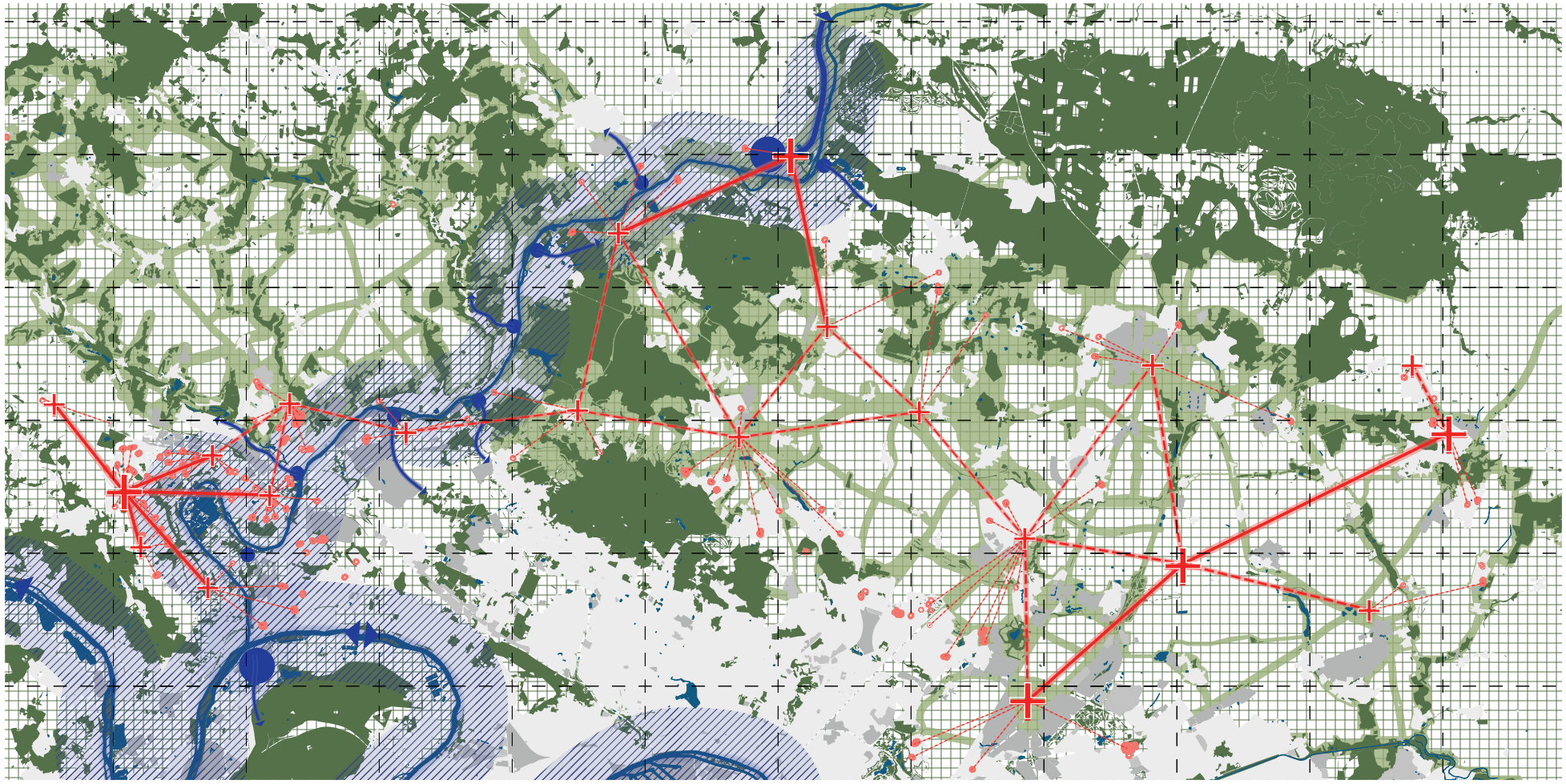
Consumption:
/ Developing mass catering and ensuring the sourcing improvements
/ Awareness creation through enhanced school programs that impact consumption habits both at local and global scales

Distribution:
/ Creating market gardening farms in outskirts of every town where some people can't grow their own food, equipped with a shop and bakery, community gardens
/ Making local agriculture products more accessible to the local population
/ Developing a brand through local production to commercialize in the airport

VISION

PRODUCTION DIVERSIFIÉE	**ÉDUCATION ET HABITUDES DE CONSOMMATION**	**DYNAMIQUE CIRCULAIRE DU F.O.D**
Diversifier le modèle de production agricole pour accroître sa résilience en augmentant la biodiversité dans le paysage et les champs.	Donner accès à une alimentation locale de qualité et changer les habitudes de consommation et les régimes alimentaires par l'éducation.	Créer une dynamique circulaire, en considérant les déchets comme un problème à résoudre dans le processus de production.
OPTIMISATION DES TRANSPORTS & LOGISTIQUE	**CRÉATION D'UNE BOÎTE À OUTILS**	**NOUVELLE IDENTITÉ**
Réduire les émissions de gaz à effets de serre provenant de la logistique et du transport en les optimisant.	Créer un cadre d'outils économiques, juridiques et sociaux pour développer le territoire et encourager la transformation.	Construire un sentiment d'identité et d'indépendance du territoire à l'égard de la région parisienne

STRATÉGIES TERRITORIALES - 3 DYNAMIQUES



BANQUE DE SEMENCES - GOUSSAINVILLE

Nous pensons qu'une des étapes nécessaires à franchir sur le territoire pour qu'un F.O.D. puisse fonctionner et transformer le territoire, serait la création de Banques de Semences pour les communautés locales. Le but est de fournir des graines issues de la flore locale à plusieurs acteurs et d'éduquer la population aux questions de biodiversité locale, de consommation et de production, ainsi que de gestion des déchets, en l'encourageant à construire une identité locale et en tenant compte de ses habitudes de consommation.

Dans le but d'inciter la communauté locale à prendre des mesures pour modifier ses habitudes de consommation, le complexe de la banque s'appuie sur plusieurs autres programmes pour être pérenne :
L'entrepôt de la Banque de Semences offre une capacité et des conditions de stockage adaptées à l'activité de conservation de semences tout en permettant d'accueillir un surplus accessible à la population locale.
- Des parcelles dédiées à la conservation de variétés productives (espèces annuelles et pérennes) ou ornementales, utilisées pour cultiver des plantes locales afin de conserver le patrimoine végétal et le rendre accessible à la communauté, pourrait apprendre les pratiques de jardinage domestique.
- Une unité de compostage pour traiter les déchets organiques générés in situ, et mobilisable comme support d'éducation sur le cycle de la matière organique et sa valeur agricole (engrais).
- Une serre dédiée à la croissance de semis et des petits arbres issus d'espèces locales destinés aux espaces verts, à l'afforestation et à la reforestation.
- Un conservatoire (forêt multispécifique d'essences locales) pour garantir la capacité de renouvellement de la pépinière.

Au départ, la banque de semences agit à l'échelle de la ville. Avec le temps et l'engagement des agriculteurs en faveur d'une diversification de leur production, son échelle peut s'adapter aux besoins exprimés en augmentant la capacité de son entrepôt de stockage, de ses installations de compostage, etc. Elle pourrait même fournir aux agriculteurs d'autres villes dépourvues de banque de semences locales, et récupérer les semences multipliées par les agriculteurs eux-mêmes après une campagne de production.

La Banque de Semences peut également développer de la recherche et des schémas de sélection permettant d'étudier l'adéquation entre les produits issus de ses semences et les exigences de la restauration collective, tant dans les établissements scolaires que dans les Z.A.E. locales.

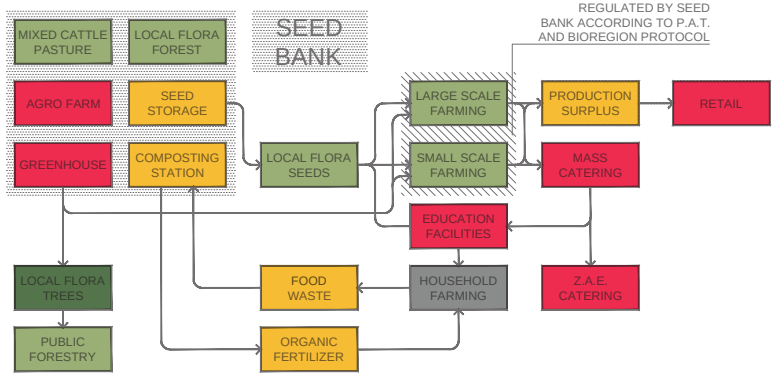
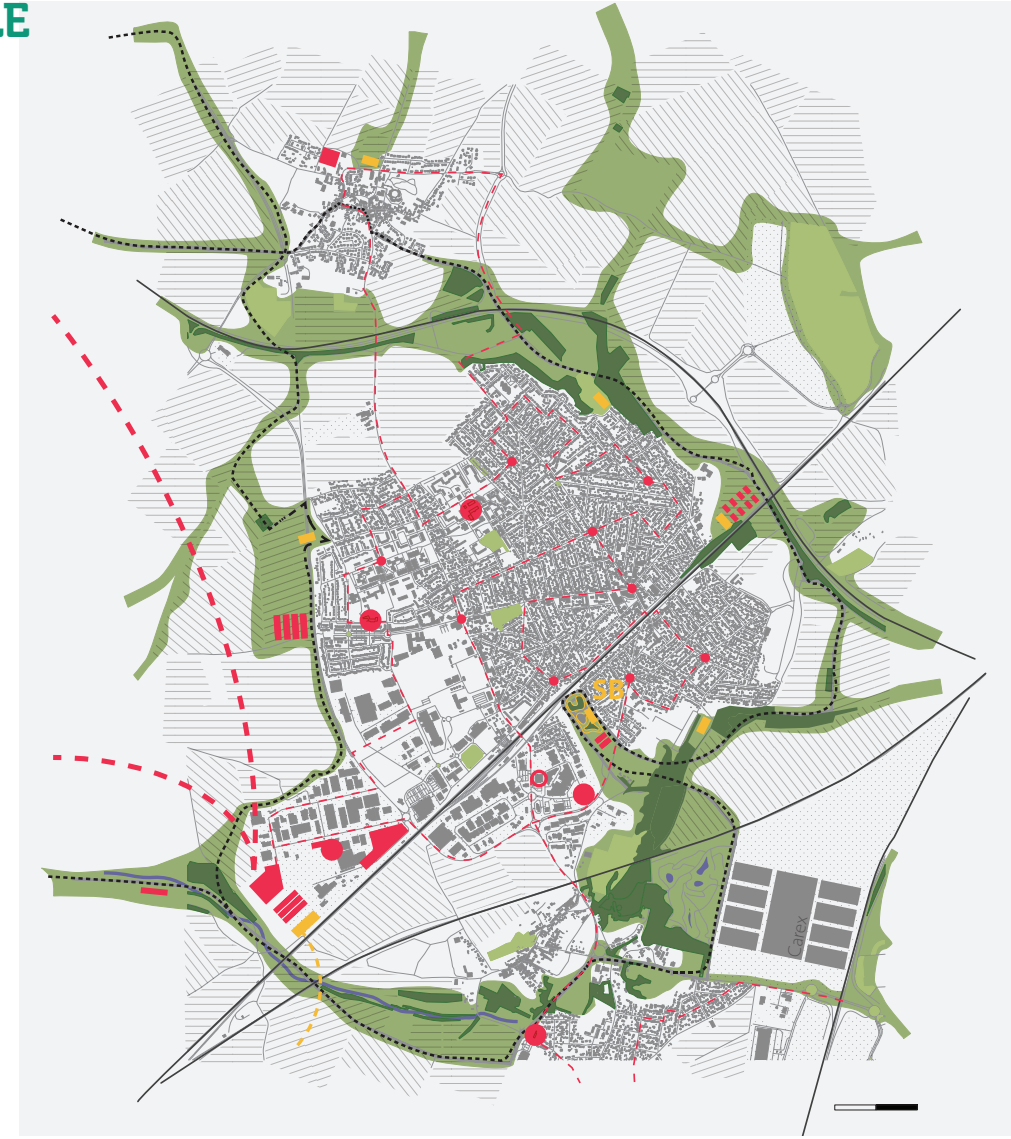
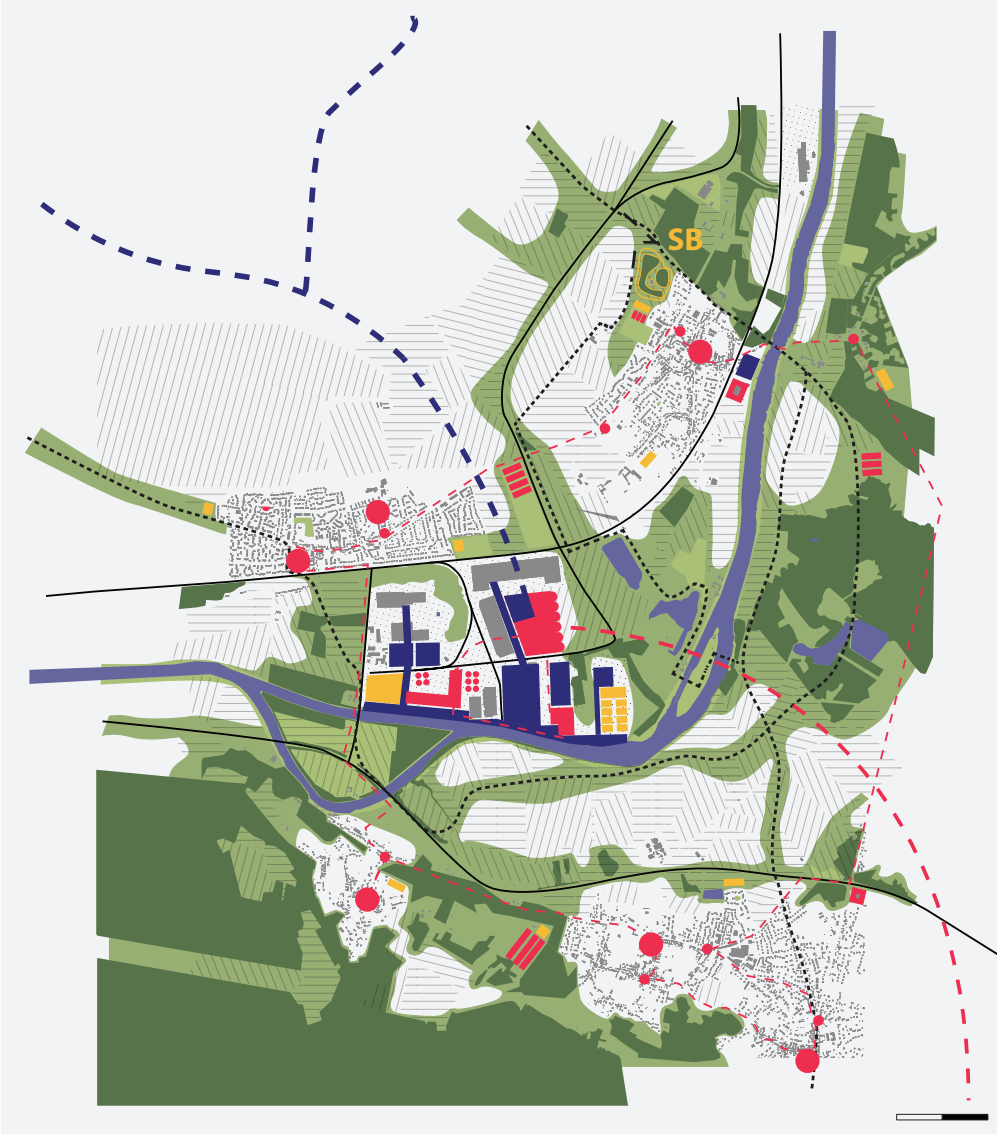


DIAGRAMME DE L'ÉCOSYSTEME DE LA BANQUE DE SEMENCES





CENTRE LOGISTIQUE - BRUYÈRES-SUR-

Sa situation stratégique tire parti de l'Oise et du système de transport multimodal existant (le rail, qui relie la capitale et les territoires extérieurs; la route, qui facilite les déplacements domicile-travail et la circulation des personnes et des marchandises entre l'agglomération polycentrique; l'Oise, qui facilite l'acheminement des marchandises vers le canal). Le port bénéficie aussi des activités agricoles et de la biodiversité qui doit être valorisée et préservée durablement. La zone pilote a été sélectionnée parce qu'elle représente une zone stratégique en termes de connexions d'approvisionnement et de développement logistique régionale et national en ce qui concerne le concept du F.O.D.

Le projet pilote vise à atteindre les objectifs suivants : (1) Améliorer l'harmonie entre la société et l'environnement par l'intégration d'espaces de vie à l'intérieur et à l'extérieur du port afin de créer des communautés vivables et heureuses ; (2) Adopter une économie circulaire à faible émissions carbones afin de pouvoir relever les défis mondiaux, notamment le changement climatique, la crise d'extinction de la biodiversité, la gestion des déchets et la pollution ; (3) Créer davantage d'opportunités d'emploi afin d'améliorer le niveau de vie de la population ; (4) Intégrer des modes de transport doux et écologiques plus abordables afin d'améliorer l'accessibilité et l'approvisionnement des marchandises malgré le système de transport multimodal déjà existant.

La transformation du port, qui fonctionne déjà, impliquerait pour commencer des changements réglementaires à l'échelle territoriale, qui encourageraient les industries à être responsables des déchets qu'elles produisent. Avec le développement d'unités de compostage ou d'activités de traitement biologique des sols pollués dans la Z.A.E. existante, nous inciterions également les industries qui génèrent des déchets organiques (scieries, menuiseries, etc.) à se localiser dans la zone, créant ainsi une dynamique circulaire de production et de traitement des déchets. L'objectif régional du territoire n'est pas seulement axé sur le recyclage, mais aussi sur la transformation de l'industrie de la construction en une industrie plus durable. En utilisant la terre pour les briques et les panneaux, le bois issu de reforestation en remplacement du béton et d'autres matériaux, ou même en le transformant en cellulose pour améliorer l'isolation des logements locaux. Les avantages d'une intervention spécifique pourraient alors devenir un modèle à reproduire ailleurs dans des conditions différentes.

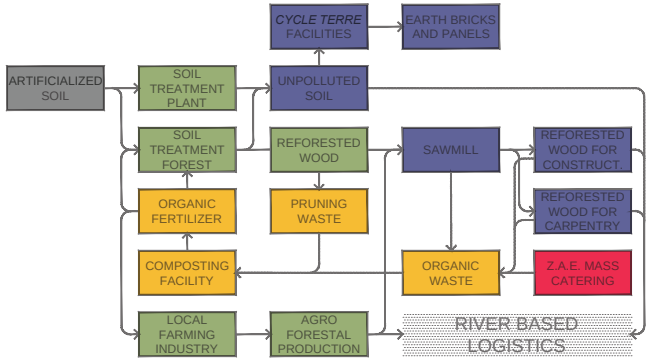


DIAGRAMME DE L'ÉCOSYSTEME DU CENTRE LOGISTIQUE

ÉCHELLE DE TEMPS

Engager la transition agro-écologique

diagnostic
plantation, création
experimentations, références
moyens/outils developpés

INFRASTRUCTURES AGROÉCOLOGIQUES	INDICATEURS	Court terme (y=0)	Moyen terme (y=3 to 5)	Long terme (y=8 to 10)	OBJECTIFS
Linéaires (haies, alignements d'arbres, bandes, noues...)	mètre linéaire (ml)				Paysage de bocage
Surfaciques (prés-vergers, forêts et bois)	surface (ha)				Agrosystèmes diversifiés
Ponctuelles (mares, arbres isolés...)	unités (U)				
Financements	budget (€)				
DIVERSIFICATION AND RELOCALISATION					
Légumineuses	surface (ha)				Agrosystèmes diversifiés
Elevage à l'herbe	surface (ha)				Filières locales
Stockage	capacité (T)				Appro. restauration
Transformation, Abattoirs	unités (U)				Education alimentaire
Distribution	unités (U)				Accessibilité
Suivi and évaluation	éq. temps plein (ETP)				Amélioration continue
SOUTIEN OPÉRATIONNEL					
Limitation du travail du sol	surface (ha)				Sobriété en intrants
Réseau de transfert de fertilité	membres (U)				
Emploi agricole	éq. temps plein (ETP)				Emploi et insertion

HABITER LE TERRITOIRE EN 2035



Tadeo descendit de l'avion à Roissy et traversa l'aéroport d'un pas pressant. S'il était arrivé plus tard, il aurait pu voir les biscuits de marque locale exposés dans une vitrine de duty free. L'aéroport n'était pas vide mais les halls ne semblaient pas proportionnés aux flux qu'ils accueillaient aujourd'hui. Jusque-là, le "pari technologique" n'avait pas payé et les combustibles fossiles étaient devenus si chers qu'on avait moins recours aux vols long-courriers à travers le monde.

Roissy, le 5 janvier à 7h18

C'était au tour de Yuna de recharger son téléphone dans la cafétéria de la mairie. Ces derniers temps, l'intermittence de l'électricité avait rendu le travail plus difficile. Une odeur de chou et de pommes de terre s'élevait des cuisines. Ces légumes provenaient d'une ferme impliquée dans le Réseau d'Échange de Fertilité et les biodéchets du déjeuner seraient compostés avant d'être restitués au sol.



Cergy, le 9 février à 12h27



Un coup de klaxon tonitruant fit sursauter Gaëlle. Sa reconversion professionnelle était le résultat des objectifs concernant le report modal sur le territoire. Les camions n'étaient plus aussi compétitifs que le fleuve pour assurer les liaisons entre Paris et la Manche ou la mer du Nord. Elle salua le collègue qui la dépassait. Sa péniche était chargée de céréales achetées par des pays où la sécheresse avait durement frappé au cours du printemps et de l'été. Certains parlaient même d'une crise alimentaire. Gaëlle espérait qu'il ne s'agisse que de rumeurs.

Bruyères-sur-Oise, le 16 mars à 15h32

Francesca ouvrit la soute du bus qui l'emmenait chaque jour au lycée agricole. Une partie était déjà remplie de caisses à travers lesquelles elle pouvait voir des légumes : les agriculteurs profitaient ainsi des transports en commun pour approvisionner les points de distribution locaux. Alors qu'ils approchaient de la ville, une ceinture verte commençait à se dévoiler. Francesca se leva en apercevant son arrêt de bus. "sentier Vexin - Plaine de France", indiquait le panneau. A la fin de ses études, elle accèderait à du foncier quelque part le long de ce sentier.



Goussainville, le 26 juin à 7h58

Michel était agriculteur toute sa vie durant. Il avait tout vu : l'apparition des tracteurs, le pays subissant le remembrement, la dynamique d'expansion dans la région depuis qu'il avait hérité de la ferme familiale en 1973. À son apogée, celle-ci comptait 312 ha. Un débat de société émergea, remettant en question son travail. Comme les tensions s'amplifiaient, il décida d'ouvrir sa ferme au public. À l'époque, les infrastructures agroécologiques poussaient dans la plaine comme des myriades de champignons. Maintenant, le paysage avait tellement changé qu'il le reconnaissait à peine parfois.



Nesle-la-Vallée, le 16 septembre à 19h02

04
LE JURY



INTRO

Le jury du 40e Atelier International de Maîtrise d'OEuvre Urbaine est accueilli à l'hôtel d'agglomération de Cergy-pontoise et clôture les trois semaines d'atelier.

Il est composé d'élus, d'acteurs locaux, de spécialistes français et étrangers et de nos partenaires. qui assistent aux présentations des propositions par chacune des trois équipes de participants.

Ces présentations sont suivies d'échanges et de débats, afin d'identifier les idées, qui par leur créativité, leur innovation et leur pertinence peuvent constituer des pistes pour les territoires.

PRÉSIDENTS DU JURY



PERISSOL Pierre-André

Président des Ateliers,
Maire des Moulins,
Ancien Ministre



DUGOUIN-CLEMENT Jean-Philippe

Vice-président chargé du Logement, de l'Aménagement Durable du Territoire et du SDRIFE
Région Ile-de-France

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES PARTENAIRES



COUCHOT Sylvie

1re vice-présidente
Culture et éducation artistique -
Maire de Vauréal
Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise



LACAZE Sandrine

Directrice de l'Aménagement de la région Ile-de-France



KERBOUZ Laetitia

Directrice Direction des territoires et de l'habitat

Conseil départemental du Val d'Oise



RAMOND Pierre

Directeur de la Stratégie et des Solidarités Urbaines
Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise



FRESNEDA Valérie

Directrice générale adjointe à la stratégie
Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France

INSTITUTIONS PARTENAIRES



ADAM François
Directeur
Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et du Paysage - DHUP - MTES



BOUVELOT Gilles
Directeur Général
Etablissement Public Foncier d'Ile de France



HENRY Louis
Responsable Recherche territoriale
Institut Caisse des Dépôts et Consignations pour la recherche



DISERENS Corinne
Directrice
Ecole Nationale d'Arts de Paris-Cergy



DEQUEKER Edouard
Professeur à la Chaire d'Economie urbaine de l'ESSEC / Responsable Mastère Spécialisé
ESSEC Management Urbain et Immobilier

EXPERTS NATIONAUX



BOUGNOUX Florence

Architecte- Urbaniste.
Membre du Conseil d'Orientation Scientifique
Les Ateliers



WARNIER Bertrand
Co fondateur des Ateliers



ROMERA Anne Marie

Urbaniste- Secrétaire générale
CITEGO



GRANDE Jerome

Directeur de l'agence d'urbanisme du Grand Amiénois
Fédération Nationale des Agences Urbanisme - FNAU



GUIRAL Naepels

Responsable adjointe de la division Développement urbain, logement, aménagement

Agence Française de Développement - AFD

SEM ET ACTEURS PRIVÉS



PORCEDO Jean Luc

Président des villes et projet
et transformations urbaines

Nexity



ALONZI Virginie

Directrice prospective
Bouygues Construction

EXPERTS INTERNATIONAUX



ENQUIST Phil

Architecte Urbaniste
Directeur Associé SOM
Chicago - USA



RINGELSTEIN Daniel

Director Master Urban
planning
ARUP - UK



WENSLEY Drew

Urbaniste, paysagiste
MT Planners - Canada

DÉLÉGATIONS INVITÉES



MDERE Salime

Vice-président
Conseil départemental de Mayotte



SAID Nadjima

Conseillère Canton de Bandraboua
Conseil départemental de Mayotte



TITUS Nigel

Directeur de l'Aménagement et du Design Urbain
Municipalité de Cape Town

LE Gac François

Directeur de la Mission Fleuve
Direction Territoire d'Avenir, Territoire de Coopération

Métropole de Bordeaux



TRAN Song

Vice-Président du Comité populaire de la ville de Hué

Ville de Hué - vietnam



THAI Bao Quoc

Directeur du Bureau de l'Urbanisme de la ville de Hué

Ville de Hué - vietnam



BERTRAND François

Directeur général adjoint
Territoires et Mobilités

Conseil départemental de l'Essone

05 LES PARTICIPANTS DE L'ATELIER



Participants

Team A



MEJIA-ARTIEDA Adriana
Equatorien - 30 ans
Travaille sur un projet de recherche sur la réduction des risques urbains
adriana.mejia.artieda@gmail.com

J'ai étudié les sciences politiques en Allemagne et, de retour en Équateur, j'ai travaillé dans le domaine de la coopération internationale, mais la durabilité urbaine a attiré mon attention. J'ai commencé un processus d'apprentissage et de découverte lié au concept de métabolisme urbain où je me suis concentré sur la production alimentaire et la production de déchets d'un point de vue sociologique. En Équateur, j'ai développé un grand intérêt pour la permaculture et la régénération des sols par des processus de gestion des déchets.



RAJ Rohit
Indien - 29 ans
Designer urbain à la Fondation pour l'égalité citoyenne (FFEC)
rajrohit0710@gmail.com

Je m'identifie comme un urbaniste social, mon expérience de la compréhension de l'hétérogénéité de la culture et des espaces, m'a conduit à poursuivre le design urbain dans mon Master. Ayant étudié dans différentes régions du pays, je trouve toujours un terrain d'entente avec les étrangers, je crois que chacun a une histoire à raconter, qui se rattache aux cultures urbaines des villes et forme un récit plus large. En tant que designer urbain, je pense que nous devrions travailler dans des villes qui remettent en question les dogmes et créent des espaces inclusifs.



KARANJA Edwin Kabugi
Kenyan - 25 ans
Maîtrise en établissements humains
edwinkabugi4@gmail.com

Je suis un designer urbain entièrement dévoué à l'excellence, à la croissance et au travail d'équipe. Une vaste expérience académique, professionnelle et sociale a façonné ma vision des établissements humains et de l'environnement. Avec la montée des défis liés au changement climatique, à la gestion des ressources et aux transformations urbaines contemporaines, la compréhension qu'il existe une interaction entre l'environnement et l'activité humaine.



JOUBIN Anaëlle
Français - 30 ans
Urbaniste au CAUE 95
ajoubin95@orange.fr

Géographe, j'ai un regard pluridisciplinaire sur la ville et ses territoires, en constante évolution et soumis à des problématiques complexes et imbriquées. Mon objectif est de créer des projets de qualité urbaine, sociale et environnementale en associant le maximum d'acteurs. Je crois au travail collaboratif qui est, pour moi, une variable essentielle à la réussite d'un projet.



SELLECK Lindsey
British - 26 ans
Volontaire virtuel pour l'organisation Word Forest en tant que responsable de la plate-forme d'apprentissage éducatif
lindseyselleck@live.com

Je suis un fervent défenseur de l'environnement, non seulement au niveau de mon éducation, de mon expérience professionnelle et de mes objectifs, mais aussi dans ma vie quotidienne. Je tiens à apporter une contribution positive à l'atténuation de la crise climatique et des crises qui y sont associées, par tous les moyens possibles.

Participants

Team B



HAN Qin
Chinois - 28 ans
Licence en sciences de l'ingénieur (en urbanisme)
qin382702514@gmail.com

Je suis Han Qin de Chine, étudiant en master d'urbanisme et de paysage à la KULeuven. et de planification à la KULeuven, avec plus de trois ans d'expérience professionnelle expérience professionnelle en tant qu'urbaniste, planificateur et paysagiste. Compte tenu de ma formation multidisciplinaire, je suis douée pour traiter les problèmes d'espace urbain à plusieurs échelles et pour me concentrer sur l'équilibre entre la biodiversité et les questions de développement urbain. Je me consacre également à la recherche de stratégies urbaines plus rebelles, durables et respectueuses de l'environnement pour faire face aux crises auxquelles les humains sont confrontés aujourd'hui.



GABUNIA Teimuraz
Géorgien - 23 ans
Étudiant pour M. Arch. (Master en architecture)
tiogabunia@gmail.com

Je suis un architecte et designer de Géorgie. J'ai étudié l'architecture à la GTU et obtenu mon diplôme avec mention. En 2019, j'ai obtenu la bourse Erasmus+ pour étudier à l'école d'architecture de Lisbonne. Mon expertise est dans la conception architecturale, la planification urbaine et le design d'intérieur. J'ai travaillé sur de nombreux projets en dehors de mes études universitaires : des bâtiments de grande envergure à Tbilissi, des attractions touristiques en Géorgie, des propositions pour le développement de Chelas pour la mairie de Lisbonne.



BASTIN Agnès Laura
Français - 30 ans
Doctorant en études urbaines
agnes.bastin.2@gmail.com

Je suis profondément intéressé par les transitions socio-écologiques. Je considère le métabolisme urbain comme un outil pour comprendre la matérialité de la ville afin de la transformer vers plus de circularité et d'habitabilité. J'aime remettre en question la pensée analytique et critique qui m'est familière (du fait de mon parcours scolaire) et la mettre au service de la production d'idées, de scénarios et de projets de manière plus créative.



CHAMPAS Tom
Français - 23 ans
Assistant de recherche à la Chaire d'économie urbaine de l'ESSEC
tom.champas@essec.edu

Diplômé de l'ESSEC avec une spécialisation en économie urbaine, je me suis formé en gestion l'économie et les affaires publiques. Animée par un intérêt pour l'action publique et l'intérêt général, je m'intéresse à l'aménagement urbain et régional, ainsi qu'aux enjeux de la transition écologique. Je souhaite poursuivre ma formation par une thèse dans ces domaines. J'étudie également la philosophie et je m'implique dans diverses activités associatives et politiques.



GANDHI Aarti
Indien - 31 ans
Etudiant en Master d'Urbanisme à l'Université de Washington
aartigandhi196@gmail.com

Je suis Aarti Gandhi, née dans la ville de Pune en Inde, architecte et designer urbain de l'Université CEPT d'Ahmedabad, engagée dans la pratique, l'enseignement et la recherche. Dans le passé, j'ai travaillé avec le lauréat du prix Pritzker, Ar. B.V.Doshi et j'ai au total 5 ans d'expérience dans le domaine de l'architecture et du design urbain.

Participants

Team C



ATCHADÉ Doriane
Français - 24 ans
Ingénieur AgroParisTech (Agriculture urbaine et foresterie urbaine)
doriane.atchade@gmail.com

En tant qu'agronome fraîchement diplômée d'AgroParisTech (agriculture et foresterie urbaines), je cherche à améliorer la résilience alimentaire et climatique des zones urbaines par le biais de systèmes alimentaires territorialisés. Cet atelier est une excellente occasion de développer un langage commun avec les acteurs impliqués dans la conception urbaine et régionale, mais aussi d'apprendre et de partager des visions basées sur des contextes culturels divers.



FAN Wenzheng
Chinois - 30 ans
Etudiant en master de design urbain
wenzheng_fan@berkeley.edu

Wenzheng Fan est étudiante en master de design urbain au College of Environmental Design, UC Berkeley. Elle vient de Pékin, en Chine, où elle a travaillé pendant 5 ans en tant que designer urbain au sein de l'équipe de Master Planning et de l'Innovation Design Lab d'AECOM. Elle a acquis une riche expérience sur une série de projets de haut niveau. Inclusion et justice sociale - Le design pour les gens est sa foi dans la profession et les études.



HOMPS Tadeo Manuel
Argentian - 29 ans
Assistant d'enseignement
tadeomhomps@gmail.com

Je suis diplômée en architecture de l'Université de Buenos Aires (FADU, UBA), et j'ai été assistant d'enseignement dans trois universités (UBA, UNSAM et DiTella). Pendant mon séjour à l'adresse
Tout en étudiant l'architecture, j'ai également participé à plusieurs projets de recherche, concernant
questions telles que l'obsolescence urbaine, le design alimentaire, et d'autres.

Actuellement, je cherche à élargir ma formation en me concentrant sur les pratiques artistiques.



LATIM Pamela
Ougandais - 27 ans
Planificateur physique - Ministère des terres, du logement et du développement urbain, Kampala.
Pamelakar2@gmail.com

Je suis titulaire d'une licence en planification urbaine et régionale et d'un diplôme d'études supérieures en gouvernance et gestion urbaines de l'Ouganda. Je considère qu'une composante importante de la planification urbaine et de la gestion des terres me donne non seulement l'occasion d'interagir avec les bénéficiaires mais aussi d'évaluer l'impact des interventions visant à résoudre les problèmes socio-économiques, de planification.



ROUX Alex
Français - 24 ans
Architecte DE, ENSA-Versailles
alex.roux.arch@gmail.com

J'ai été résident du territoire nord francilien. Lors du premier enfermement, en mars 2020, j'ai dû y retourner. Durant cette période, j'ai particulièrement interrogé nos modes de consommation. Ces interrogations ont donné lieu à plusieurs travaux. Je m'intéresse au potentiel des circuits alimentaires et de production comme activateur de la transition territoriale. Je tente de développer une approche stratégique à différentes échelles pour tendre vers une dynamique plus coopérative et durable.

L'ÉQUIPE



Pilotes



VIDBERG Faustine
faustinevidberg@gmail.com

Faustine Vidberg est architecte et urbaniste dans une agence parisienne. Diplômée de l'École nationale d'architecture de Strasbourg, elle a suivi une formation d'urbaniste avec une spécialisation en architecture à l'École de Paris Belleville. Elle travaille principalement sur des études stratégiques, notamment pour la requalification de zones d'activités économiques, et pour le suivi de zones d'aménagement concerté. Croyant fermement à l'interdisciplinarité et à la complémentarité des savoirs, elle a cofondé en 2016 un collectif interdisciplinaire de recherche et d'action urbaine, Point Virgule, réunissant des professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement.



EVIN Jean-Michel
jean-michel.evin@ectim-conseils.fr

Géographe de formation, Jean-Michel a occupé différents postes de direction générale dans des collectifs et agences urbaines. Spécialiste des questions d'aménagement et de mobilité appliquées à des territoires variés, son expérience l'a amené à inventer à différentes échelles, du projet urbain à la planification à l'échelle intercommunale et régionale.

L'équipe des ateliers



LEPOITTEVIN Christine
France -Directrice
christine.lepoittevin@ateliers.org

Avec une formation en économie et un doctorat en sociologie, elle a travaillé avec des ONG, des associations et des fondations pour le développement et le renouvellement de stratégies de développement et de financement au profit de projets associatifs. Elle a été directrice et coordinatrice d'équipes en Afghanistan et au Bangladesh dans des organisations internationales (Oxfam, Terre des Hommes) dans le cadre de programmes de développement et d'accès aux équipements urbains. Enfin, Mme Lepoittevin a travaillé dans d'importants groupes privés internationaux sur le thème de la « gestion du changement » et les a aidés dans l'élaboration de leurs stratégies et de leur partenariat de développement.



VALENZUELA Veronique
Chile/France -Directrice des projets
veronique.valenzuela@ateliers.org

Je m'appelle Véronique, je suis une géographe française et chilienne. Je me suis toujours intéressée aux problèmes sociaux et urbains des grandes villes, d'abord à travers la récupération de la mémoire historique et l'étude des mécanismes d'exclusion et de ségrégation socio-spatiale. Mon expérience personnelle m'a permis de découvrir et d'étudier les dynamiques urbaines et sociales de l'Amérique latine, de l'Afrique et de l'Europe. J'ai travaillé dans des institutions publiques et des associations, et je suis actif dans les Ateliers depuis 2010 en tant qu'assistant-pilote, participant, coordinateur et chef de projet. Depuis 2016, je suis chef de projet aux Ateliers. Je suis le coordinateur de cet atelier et vous pouvez compter sur moi pour tout.



TENZIN Lhakey
France - Assistante Logistique de l'atelier francilien 2021
lhakey.tenzin@ateliers.org

Je travaille comme assistante logistique dans les ateliers. Je suis vraiment heureuse de faire partie des ateliers depuis 2018 et de pouvoir aider à la logistique et évoluer de différentes manières. Curieuse de nature, je suis toujours à la recherche de différentes opportunités qui me permettront d' utiliser mes capacités et d'évoluer moi-même.



SOUMAORO Yahaya
France - Assistante Comptable de l'atelier francilien 2022
lyahaya.soumaoro@ateliers.org

Je travaille en tant qu' assistant comptable actuellement au sein de l'association. C'est un très grand plaisir de travailler depuis 2021 au cours desquels j' ai effectué plusieurs stages. Ce métiers me plait car il est énormément diversifié, je peux être en contact réel avec des personnes, et en même temps être dans un bureau sur poste informatique. C'est un excellent poste pour une personne qui désire découvrir et se projeter.

L'équipe des ateliers



CHERKAOUI EL BARAKA
Salwa
Maroc- Assistante pilote
salwa.ateliers@gmail.com

Je suis Salwa Cherkaoui, architecte urbaniste passionnée par la complexité de la ville, par le regard de ses habitants et par notre rôle permettant de créer, à partir de ces dynamiques, des lieux de vie soutenables.
Munie d'une double expérience en conception et en direction de la recherche et du développement, je porte un regard transversal sur les mécanismes de fabrique de la ville et les rouages du jeu d'acteurs. Je porte un intérêt particulier aux thématiques de ville circulaire, notamment à l'impact écologique du secteur du bâtiment.
Voilà pourquoi je me tourne aujourd'hui vers le domaine de la recherche, en préparant un projet de doctorat autour de la valorisation des terres excavées du Grand Paris Express.
Passionnée par le travail collectif, je suis ravie de faire partie de l'équipe des Ateliers en tant qu'assistante-pilote de la session.



BAYLE Victoire
France - Assistante
Communication & management
victoire.bayle@ateliers.org

De formation marketing, j'ai voulu allier ma passion pour l'ESS, l'écologie, les odes de vie durables et les voyages avec mon
parcours professionnel. Au sein des Ateliers depuis un an, la vision de l'association m'a beaucoup plus et j'en apprends énormément en matière d'aménagement du territoire. Je rencontre des profils divers et variés, tous passionnants. J'aime passer du temps dans la nature, partir à l'aventure et découvrir le monde.



KOFLER-WARNIER Paulina
France/Austria- Assistante
kofler.ateliers@gmail.com

Jout comme un vieux conte francais, je suis tombée dans la marmite de l'urbanisme étant enfant. Et après avoir exploré de nombreux cursus universitaires, j'ai finalement décidé de me lancer dans ce domaine. Me voici donc étudiante en technologies environnementales et affaires internationales (une bonne porte d'entrée pour l'urbanisme, m'a-t-on dit) et à nouveau assistante aux Ateliers. Je ne me lasse pas de voir les projets des participants et cela me rend plus optimiste pour l'avenir de notre génération et de la planète.



MORRIS Sheldon
USA- Assistant
sbmorr31@yahoo.com

Je suis un urbaniste et sociologue, j'ai récemment obtenu un master en urbanisme de l'Ecole d'Urbanisme de Paris et j'ai complété un stage de six mois chez IDEA Consult à Bruxelles. Durant mon stage, j'ai fait des recherches et conseil pour une série de projets de développement urbain et j'ai écrit ma thèse sur la participation communautaire dans les projets de réaménagement urbain.



TERRITOIRES RECYCLÉS, TERRITOIRES VIVANTS

INTERDÉPENDANCE ET APPROVISIONNEMENT : QUELS CHOIX FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE POUR L'ARC NORD-FRANCILIEN ?

40E ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE DE CERGY-PONTOISE

DU 5 AU 23 SEPTEMBRE 2022

Plus d'informations: **www.ateliers.org**

les Ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine

Les Ateliers remercient tous les partenaires qui les ont soutenus dans la réalisation de cette session