



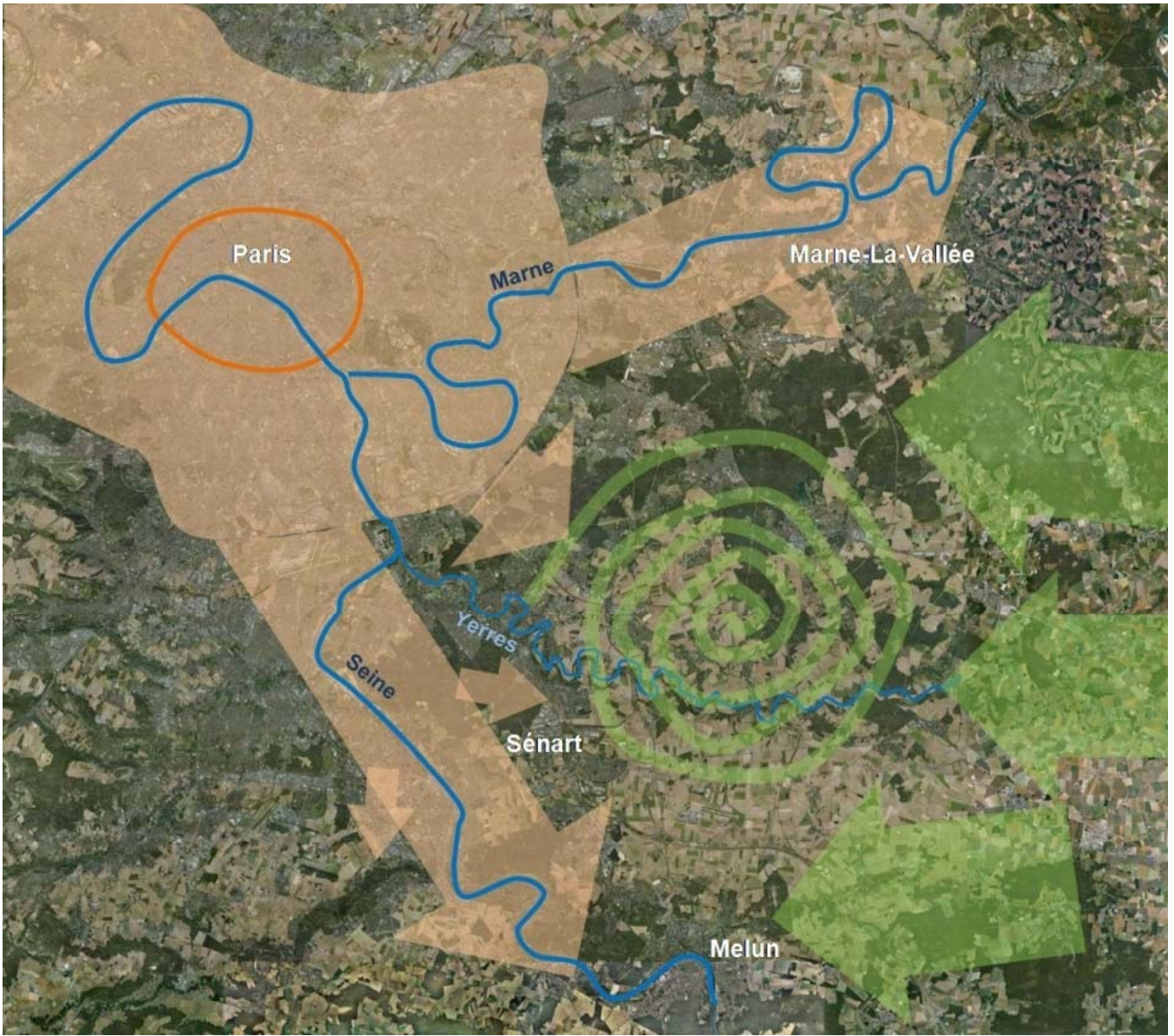
L'interface rural/urbain des grandes métropoles

Cas d'application à l'Est du Grand Paris



28 août – 24 septembre 2010

28^{ème} session des Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine



Source : Les Ateliers

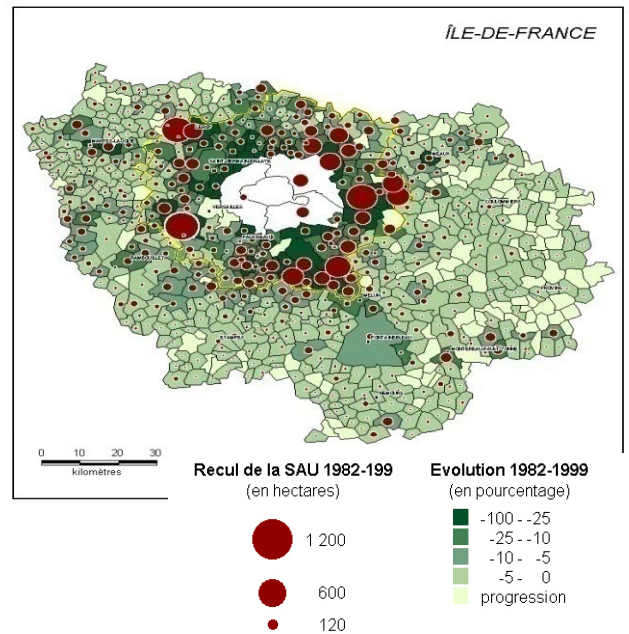
La Seine-et-Marne, historiquement rurale, fait l'objet d'une pression urbaine constante.

Source : EPA Sénart



Melun - Nord

RECU DES SURFACES AGRICOLES 1982-1999



Source : DRIAF IdF, MOS de l'IAU-IdF

Préambule

Espaces absorbants ou périurbains ?

L'espace des métropoles, dans le passé récent, a été particulièrement sollicité sur ses franges par la périurbanisation et les implantations d'équipements, provoquant une fragmentation du territoire agricole et sa fragilisation.

En réalité, « le modèle dominant de la ville compacte, dense et diversifiée dans la proximité physique, porté par le développement durable, pose la question des formes d'urbanisation qui lui sont spatialement périphériques, étalées, fragmentées, diffuses. Ce modèle fait surgir un nouveau pic dans l'affrontement quasi continu entre modèles d'urbanisation : modèles culturels, modèles de société », explique Francis Beaucire.

A cet égard il paraît tout autant nécessaire de renouveler la pensée périurbaine en interrogeant le modèle de la ville compacte que de faciliter le fonctionnements de l'activité agricole et d'élargir, dans la couronne urbaine, la palette des projets possibles pour garder des espaces ouverts, souvent privés, qui remplissent des rôles d'intérêt collectif.

Les documents de planification urbaine encouragent au maintien des surfaces agricoles mais présentent une vision désincarnée de ces espaces (ceinture verte, trame verte, corridor biologique...) : des concepts insuffisants à eux seuls pour assurer la pérennisation des exploitations agricoles en place.

A l'échelle de la métropole, ces espaces ruraux au contact de l'urbanisation ne font pas partie de la palette des urbanistes dans la construction des rôles structurant la force d'expansion de la ville. Ils ont des rôles de production en priorité agricole et d'activités économiques dérivées, et peuvent fournir des biocarburants, de la biomasse. Ils sont aussi un territoire des circulations, et l'urbanisation peut y être maîtrisée, les implantations d'emplois et de logistique resserrés.

Trop souvent considérés hors la ville, ces espaces aspirent à la reconnaissance de leur fonction, voire à jouer de nouveaux rôles. Face au changement climatique on leur demande désormais de protéger les zones humides et de conserver les eaux de surfaces, d'enrayer la perte de biodiversité, de relier les réservoirs de biodiversité par des corridors, de viser à un équilibre du bilan carbone du territoire départemental. Ils ont enfin la fonction, dans l'aménagement de la ville, de rendre des services en terme de loisirs et d'être garants de l'entretien du paysage, et plus globalement de l'identité métropolitaine,...

Pour y aboutir, c'est une réflexion sous de nombreux angles et à plusieurs échelles qu'il est nécessaire de renouveler afin d'inventer les bases d'un équilibre ville/campagne dans le contexte du XXIème siècle : réchauffement climatique, enjeux énergétiques, nouvelle gouvernance, pénurie alimentaire. C'est aussi en renforçant la gouvernance et les partenariats, comme cela se dessine déjà, que l'on peut y arriver. De nombreux exemples en France et à l'étranger témoignent du rôle accru que peuvent jouer ces espaces au niveau économique, urbain, écologique et paysager.

L'atelier d'été 2010 propose ainsi de décentrer le regard des urbanistes : reconsidérer le rôle et la forme des espaces qui absorbent le développement urbain, en les associant pleinement à la vision d'avenir d'une métropole durable.



Le Carré Sénart, à Melun



La zone d'activité de la SNECMA, plus de 4.500 emplois



Une des activités agricoles de la région : la betterave



Au nord de Melun : la ville dense au contact des champs



Entrée de ville à Moissy-Cramayel. Un habitat rurbain, avec ses exigences : un accès routier limité pour préserver la tranquillité des riverains.



Dans la Ville Nouvelle de Sénart.

Sommaire

1. Le territoire du Grand Sénart aux portes de la Brie

1. La toile de fond : l'histoire comme ligne de force
2. La Seine et Marne, un grand département agricole.
3. Le périmètre d'étude
4. Le contexte urbain : des fronts plutôt contrastés
5. Un territoire hétéroclite : mélanges et conflits d'usage
6. Les projets... urbains.
7. Rural structurant

2. Les thématiques à l'étude : vers un développement innovant de l'entre-ville

1. La production agricole peut-elle être maintenue à proximité des zones urbanisées ?
2. Habiter ensemble, ou la confrontation des modes de vie? Faire naître les complémentarités.
3. Interface ou lisière ? L'épaisseur de la transition urbain/rural.
4. Quels réseaux bâtir, en intégrant continuités et liaisons vertes dans les projets urbains en devenir ?
5. Comment la grande agriculture peut-elle s'adapter au contact de l'urbanisation ?
6. De quelles figures sont porteuses les dynamiques de «l'entre-deux » ?

3. Des éléments de réponses apportés par d'autres métropoles

4. Pour participer

5. Annexe

6. Les Ateliers



1. Le territoire, du Grand Sénart aux portes de la Brie

Bien que l'Île-de-France accueille l'une des plus grosses agglomérations urbaines européennes, 80% du territoire régional reste rural. Les paysages sont donc très contrastés. Du paysage urbain dense du centre de Paris vers la ville nouvelle de Sénart l'urbanisation se dilue et la périurbanisation s'étend sur le territoire rural de la Seine-et-Marne.

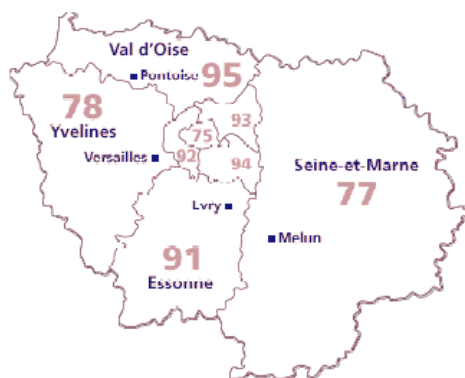
Le département de Seine et Marne, situé à l'est de Paris et de la région, totalise 50% du territoire total de la région Île-de-France, et environ 58% des terres agricoles. Sur l'ensemble du département, les espaces agricoles représentent 56%, les espaces urbains 20% et les espaces boisés 24% du territoire.

La croissance démographique est très importante et l'installation de population urbaine à la recherche d'un cadre de vie rural modifie la composition sociologique, culturelle et économique des territoires. En effet, le département compte 1,3 millions d'habitants, sa population a doublé au cours des 30 dernières années. C'est un département dynamique avec une population jeune (30% de la population a moins de 20 ans) et un taux d'activité supérieur à la moyenne nationale. **Trois pôles économiques sont les locomotives du département : Roissy, Marne-la-Vallée, et Sénart.**

Cette poussée de l'urbanisation est tout-de-même récente, et le département garde une tradition rurale inscrite dans son territoire... il est encore appelé « Le grenier à blé de la région parisienne ».



La région Île-de-France



La Seine-et-Marne (77) : 50% de la surface totale de la région

1.1 La toile de fond : l'histoire comme ligne de force

La Seine et Marne a joué dans l'histoire un rôle de zone tampon entre deux pouvoirs rivaux, celui des comtes de Champagne (forts de la puissance commerciale des foires, où se rencontraient des marchands venus de Flandre et d'Italie du nord, provinces les plus riches et les plus urbanisées d'Europe) et celui de la dynastie des Capétiens et des Valois qui réussirent à asseoir leur pouvoir sur le Royaume de France et à mettre à Paris, ville-port, leur siège. C'est alors le début d'un décalage entre Paris qui s'urbanise et les villes comme Provins qui se ruralisent. Au regard de cette approche, la Seine et Marne a hérité du territoire des vaincus. Ce conflit qui a totalement disparu a pourtant laissé des traces visibles au-delà de la simple échelle patrimoniale des monuments : aujourd'hui, le plateau de Brie est resté ce territoire à forte ruralité. La structure territoriale agricole qui s'est organisée à partir du 17^e siècle se lit pleinement dans l'espace actuel, malgré la consommation d'espace et une certaine désorganisation du territoire par l'aménagement urbain qui touche aujourd'hui tout le département, villes ou villages.

A l'heure où se construit dans un changement d'échelle la métropole du Grand Paris, cette figure d'altérité, représentation symbolique de la ruralité historique, même si elle ne correspond pas à l'image idéalisée que le citadin a de la campagne, prend une nouvelle stature.

1.2

La Seine et Marne, un grand département agricole.

La Seine-et-Marne a accentué, depuis quelques décennies, son rôle d'accueil pour l'habitat. Une fonction qui doit aller encore en s'amplifiant. Dans les documents d'urbanisme, le secteur est considéré comme un territoire à faire monter en puissance tant du point de vue de l'implantation de logements que pour le développement de zones d'activités, d'emploi tertiaire et de plates-formes logistiques. C'est aussi un département agricole qui possède parmi les terres les plus fertiles d'Europe ; la grande culture, très performante, occupe 78% de la surface agricole utilisée (61% pour les céréales, 14% par les oléagineux- qui servent en partie pour les biocarburants, et 9% par la betterave industrielle).

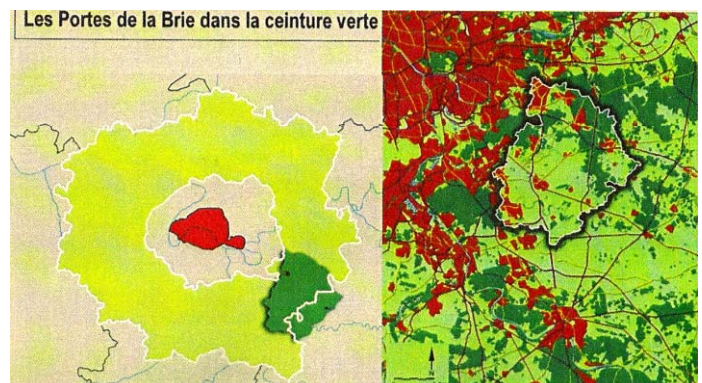
Cette grande culture du plateau de Brie, avec ses champs à perte de vue, est une image majeure du département qui se déploie jusqu'au bord des villes anciennes : Meaux au Nord, Melun au sud, et des deux villes nouvelles : Marne la Vallée au nord-ouest, Sénart au sud-ouest.

Mais les circuits courts se développent : pour la totalité de la région, la cueillette à la ferme et la vente directe dans les exploitations ou en bord de routes concernent 21% des exploitations, l'agriculture biologique par contre représente moins de 1% de la surface agricole. Par des politiques en faveur de l'agriculture de proximité comme les « *périmètres régionaux d'action foncière* » et les « *programmes agri urbains* », les instances responsables cherchent à développer les circuits courts, d'autant qu'il y a une forte demande des citoyens-consommateurs pour les produits de proximité et pour des espaces naturels, agricoles et forestiers dans leur cadre de vie.

Île-de-France	Données de structure	Seine-et-Marne
576 300 ha	Superficie agricole utilisée	334 300
348 200 ha	Céréales	205 200
83 318 ha	Oléagineux	45 700
40 170 ha	Betteraves industrielles	29 100
4 550 ha	Maraîchage, horticulture, vergers	
32 500	Bovins	20 400
5 310	Exploitations	2 780
10 140	Actifs agricoles (UTA)	5 180
278 070	Surface boisée	137 070
23,1%	Taux de boisement	23,1%

Surfaces agricoles utilisées et surfaces boisées

Source : DRIAAF IdF, Agreste, 2007



Au cœur de la ceinture verte : les Portes de la Brie

Source : DRIAF - Agence des Espaces Verts de la Région Île-de-France

L'organisation agricole de cette vaste unité

Elle se définit à deux échelles : l'une locale, résultant de l'organisation spatiale de l'exploitation, et l'autre au niveau territorial, plus large.

La première correspond à l'inscription dans les terres agricoles du corps de ferme, lieu d'habitat, de garage du matériel et de stockage régulateur des récoltes de grain, du réseau de voirie utilisé par les tracteurs, et de certains équipements (ateliers de mécanique agricole, centre collecteur de grain, etc.).

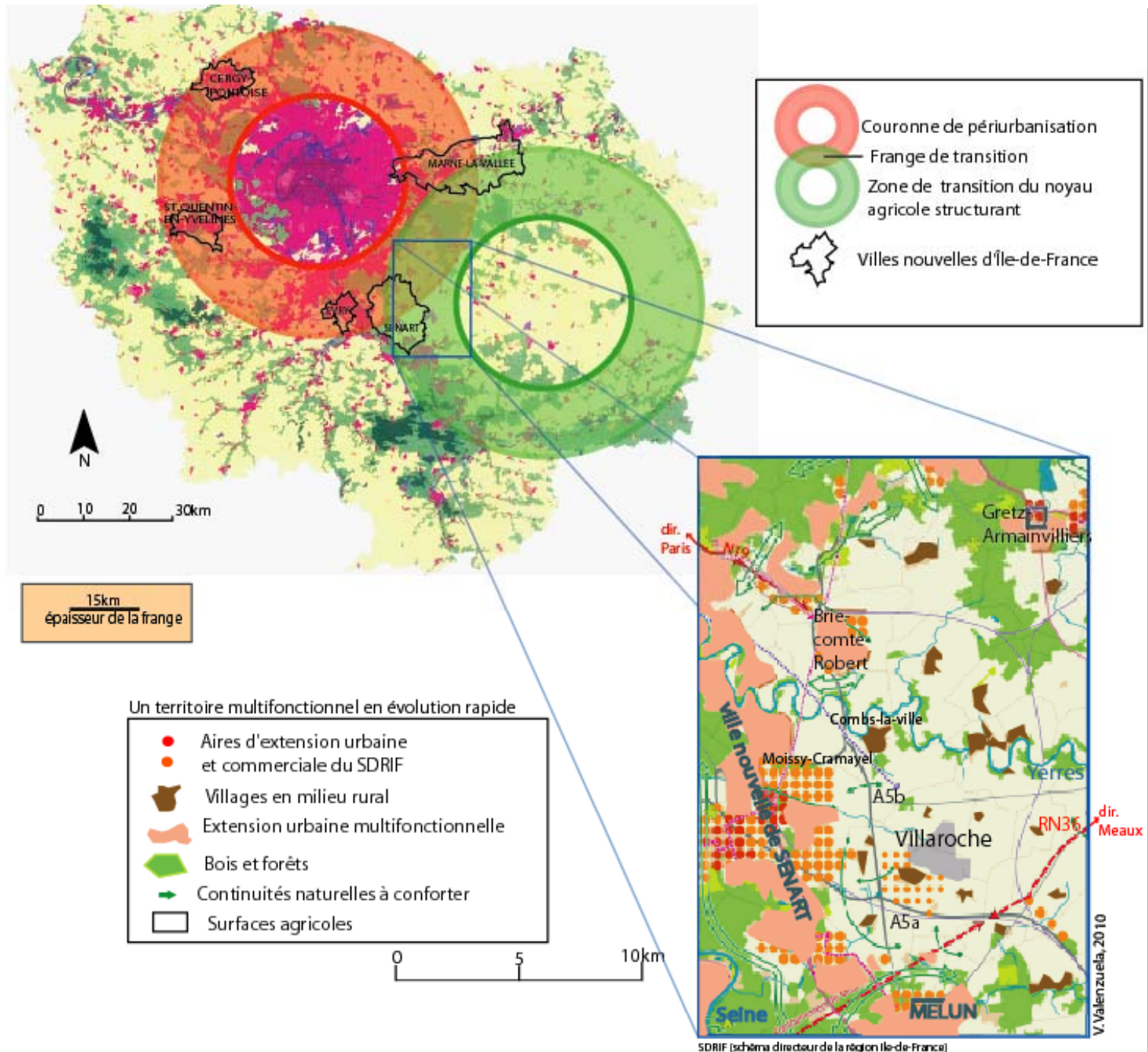
La seconde correspond aux grandes filières agroalimentaires ; elles partent de la production, et agrègent les sites industriels et commerciaux de traitement des produits agricoles (minoteries, sucreries, abattoirs, laiteries, etc.) ; le lien se fait par des systèmes logistiques entre le stockage local et le traitement industriel ou commercial. Ce territoire des filières n'a cessé de grandir ; il est de nos jours beaucoup plus vaste que l'Île-de-France ; car sa frontière passe par les ports reliant ce territoire aux marchés européen et mondiaux (Metz, Rouen) ainsi que par les grands pôles agro-alimentaires d'autres régions.

Une monoculture, avec ses problèmes de pollution et de carence en biodiversité.

Les territoires de la monoculture souffrent de l'absence de diversité, et l'utilisation d'engrais et de pesticides ont des conséquences nocives : dégradation des sols, atteintes quantitative et qualitative à la ressource en eau. Des efforts sont faits cependant, par l'agriculture raisonnée, pour diminuer le recours aux produits de traitement.

1.3 Le périmètre d'études

Interface seine-et-marnaise entre front urbain et pénétrante agricole



Le territoire d'étude est à la charnière entre un des bras urbanisés de la métropole parisienne, qui descend le long de la Seine jusqu'à Melun, et la ceinture verte. C'est un espace multifonctionnel très attractif avec une large palette d'activité.

Les activités commerciales et logistiques installées dans la ville nouvelle de Sénart ou le long des axes routiers profitent d'abondantes infrastructures de transports (routières et ferrées).

L'habitat prend une multitude de formes: un habitat dense à Melun, pavillonnaire le long de la ville nouvelle de Sénart, ou encore un habitat individuel clairsemé autour des villages de campagne.

L'agriculture intensive garde une place dominante sur le territoire mais elle apparaît menacée par le morcellement progressif des exploitations.

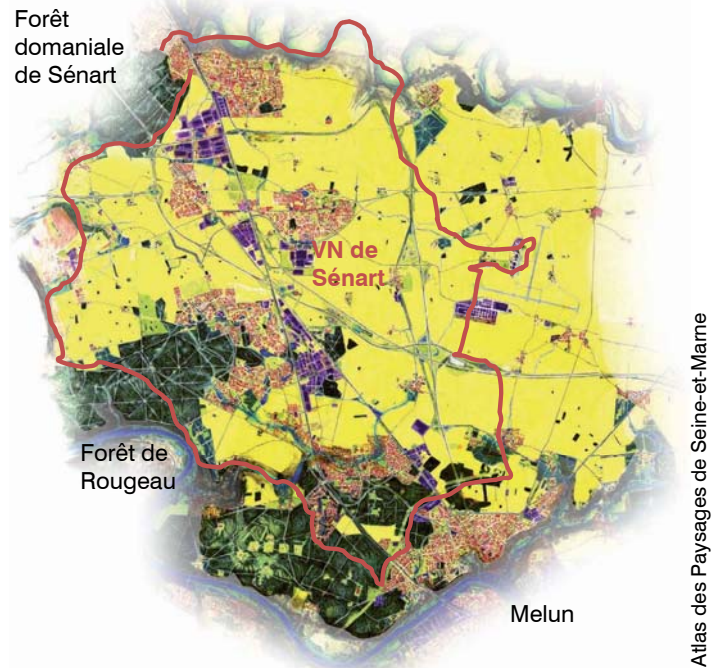
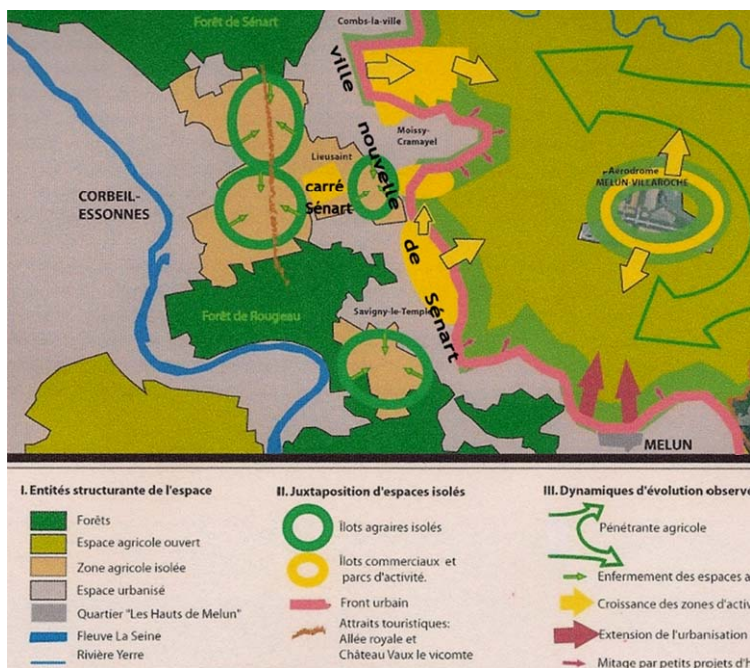
1.4 Le contexte urbain : des fronts plutôt contrastés

L'axe des fleuves – la Seine au sud, la Marne au nord – (cf. carte p.2) est stimulant pour l'activité économique et l'emploi. Des liaisons en transport en commun desservent les villes de Melun et de Sénart et seront renforcées. Mais la juxtaposition d'éléments urbains déstructure les exploitations agricoles, mite le paysage et renforce l'appauvrissement des espèces naturelles. Les problématiques sont donc multiples et les actions entreprises sont souvent dissociées sans regard systémique ni transversal.

A l'échelle du territoire d'étude, on constate un fort dynamisme démographique renforcé par des prix abordables et un contexte « naturel » attrayant pour les familles désirant un cadre de vie rural. Ce territoire d'interface entre l'urbain et le rural garde de nombreux témoignages du passé : les bourgs anciens avec leurs murs, des allées d'arbres, des fermes et nobles demeures, dont le château de Vaux le Vicomte. Il est bordé :

- au sud par l'agglomération historique de Melun, qui présente sur sa face nord une urbanisation récente en immeubles (quartier d'habitat social « Les Hauts de Melun »), dans un secteur appelé à s'accroître sur territoire agricole et un projet d'éco quartier, et un front urbain simple.
- à l'ouest par la ville nouvelle de Sénart qui, à l'inverse, est plutôt pavillonnaire : dans cette zone de contact des fronts urbains dispersés se sont multipliés.

Les différents bourgs réalisent leur extension par petites opérations immobilières.



L'avancée de l'urbanisation menace la pénétrante agricole de l'ouest de la Seine-et-Marne

Les espaces agricoles (jaunes) dominent un paysage encadré par les forêts à l'Ouest. L'urbanisation progresse suivant un front urbain continu (Melun) ou diffus (Ville Nouvelle de Sénart)

Les espaces boisés

Ils environnent le terrain d'étude, et apportent de la qualité de paysage et de la biodiversité. Parmi les nombreux espaces naturels proches (publics ou privés), au sud de Marne la Vallée deux importants massifs joutent la Ville Nouvelle (forêts domaniales d'Armainvilliers et de Coubert) et la rivière l'Yerres se signale par le zigzag de son ourlet vert. D'importantes masses boisées ourlent, à l'est de Melun, le bas de la pénétrante agricole. A l'ouest de la ville nouvelle de Sénart se trouve la forêt domaniale de Sénart et au sud la forêt de Rougeau qui s'étend jusqu'à la Seine. Une *allée royale* a été tracée entre ces deux bois pour servir de corridor biologique et de lieu de promenade (piétons, cycles, cavaliers).

1.5 Un territoire hétéroclite : mélanges et conflits d'usages

Le surplus de la métropole

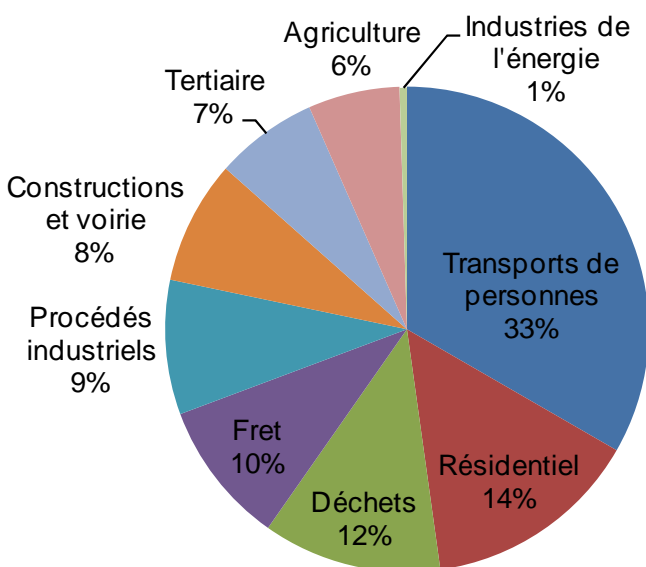
Le foncier bon marché, la faible densité urbaine et la présence des autoroutes sont des éléments qui attirent certains types d'activités, indispensables au fonctionnement de la métropole, mais qui peuvent vite effacer les présences urbaines et l'unité du paysage, morceler et dévaloriser l'activité agricole, au final, dégrader l'idée de ville comme celle de campagne : hangars de logistique, merlons, déchetteries, infrastructures,...

Une structure agricole peu comprise par les citoyens contemporains

Dans les villes telles Sénart ou Melun, ainsi que dans les villes et bourgs périurbains habitent des citoyens qui ne comprennent pas forcément l'agriculture contemporaine. De façon générale dans les métropoles, les milieux de production (espaces agricoles, forêts de production) sont privés et à finalité économique ; mais pour les rurbains ils sont de plus en plus considérés comme des biens communs, pour lesquels ils souhaitent une finalité sociale : un « beau paysage », et un accueil pour les loisirs... Une pédagogie est donc nécessaire pour que ville et campagne se mettent à faire système, que les champs et les habitats puissent partager un même espace et que chacun apprécie la présence de l'autre.

Un territoire qui souffre d'être représenté comme vide

Les cartes et les documents de planification actuels tiennent rarement compte des différences existantes entre « espaces ouverts » : grande agriculture, prairies, terres en friches, et sont généralement représentées en blanc. Cette habitude engendre une relative indifférence au sort de ces zones, qui accueillent des projets d'infrastructures et une urbanisation difficile à contenir.



Bilan carbone Seine-et-Marne

L'objectif de réduction est de 20 % des émissions d'ici 2020...



La Ville Nouvelle de Sénart.

Des infrastructures qui connectent, mais dont l'impact est lourd

Les infrastructures aménagées pour la vitesse et la sécurité sont nombreuses : la R.N.105, la R.N. 36, l'autoroute A5 qui se dédouble (A5 a, A5 b). Elles sont accompagnées de lignes à HT, de bâtiments de logistique... un très grand centre commercial dédié au meuble, des hangars de stockage, et de l'aérodrome de Villaroche (pôle recherche/développement du groupe aéronautique SNECMA/SAFRAN : 450ha + 77ha de bureaux).

Les voies ferrées sont tout aussi abondantes avec notamment la ligne RER qui relie Paris à Melun, la LGV (ligne grande vitesse) sud-est et le barreau LGV Chessy/Massy.

1.6 Des projets... urbains.

→ Toutes les unités urbaines ont le projet d'étendre leurs périmètres urbains.

Les activités commerciales et les petits projets immobiliers étant les principales raisons.

→ Des transports en commun, jugés insuffisants pour l'instant, sont programmés. Début 2011, le « Tzen » Sénart-Corbeil (transport en commun en site propre) reliera la gare de Lieusaint-Moissy à celle de Corbeil-Essonnes, joignant ainsi les 2 branches de RER.

→ La voie de contournement de Melun par le Nord doit être construite pour désengorger le centre-ville, mais son tracé est sujet à discussion.

→ Il est envisagé au Schéma Directeur Régional d'avoir une gare de TGV à hauteur de Villaroche sur la ligne existante (qui longe l'A5). La gare induirait un développement important autour, en accueillant des entreprises industrielles et logistiques. C'est au total une dizaine de parcs d'activités, dont un éco-pôle (Combs-la-Ville) qui sont programmés.

→ Les agriculteurs du secteur expriment peu de projets, ils souhaiteraient se maintenir, et pour cela que la consommation de terre ralentisse et que les conditions de circulation sur les routes ou dans les villages soient améliorées.

Le Carré Sénart, une opération de 231 hectares → localisée au centre de la ville nouvelle, est un important centre commercial placé dans un secteur franchement urbain qui doit accueillir à terme 12000 à 15000 habitants, avec environ 4000 logements, des activités, des services et équipements. Le Carré Sénart doit aussi s'agrandir avec des restaurants et des espaces tertiaires (2011) et plus tard un théâtre (vers 2013). A proximité de la gare de Lieusaint sont situés un institut universitaire (IUT) et des activités tertiaires.



Source : EPA Sénart



← Au Nord de Melun, le projet de contournement Nord de la ville par la RN 105 est l'occasion de projeter une grande opération urbaine : hôpital (bleu), parc urbain et sportif (vert), zone d'habitations de 1800 logements (jaune).



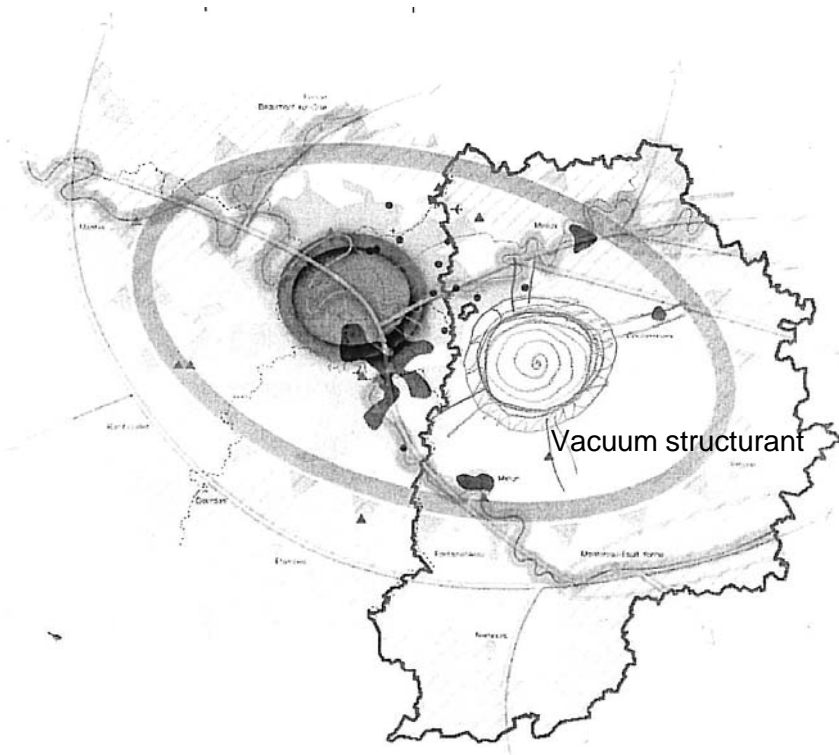
→ A l'ouest de l'aérodrome de Villaroche, un pôle de logistique très important est envisagé. (Le site abrite la SNECMA, et pourrait être développé autour de l'activité aéronautique). La surface de la plateforme de l'aérodrome est de 829 ha, sur lesquels 191 ha peuvent être aménagés sans besoin de changements dans l'actuel PLU.

1.7 Un rural structurant

L'atelier d'été 2010 propose aux équipes de participants d'inverser leur regard : ne pas appréhender le territoire comme une couronne urbaine mais investir le collier des forces qui viennent du rural et qui pourraient désormais être aussi structurantes que celles qui viennent de l'urbain.

L'idée d'utiliser les « vides » (par opposition aux pleins que seraient les zones bâties) dans les plans d'urbanisme n'est pas nouvelle. Au sortir de la guerre de 1914, des urbanistes comme Greber et Prost l'ont défendu dans les plans d'embellissement sans avoir toujours gain de cause auprès des municipalités. La perspective d'un travail sur le « vide » paraît intéressante à deux points de vue. D'une part, elle cherche à tirer profit d'une originalité qui résulte d'éléments d'histoire, d'autre part elle semble apte à créer du contraste interne à la région.

Au regard des changements climatiques et alimentaires qui se profilent, et pour caractériser le contenu de ce collier, les équipes devront travailler à des échelles inédites, de l'ordre de la dizaine de kilomètres de large, voire plus ponctuellement, afin de nourrir cette épaisseur des éléments structurants de cette nouvelle trame de dimension métropolitaine, qui est déjà de l'activité rurale et qui n'est plus de la ville au sens classique.



La représentation ci-contre propose, en symétrique du centre urbain bâti, un centre non-urbain qualifié de **vacuum structurant**, trouvant sa force dans ses fonctions métropolitaines autant que son identité historique et paysagère.

Cet espace de haute qualité environnementale est générateur de valeur, et ainsi capable d'organiser l'aménagement du territoire à ses confins.

Cet outil conceptuel participe à la manière de penser la structuration des grands territoires.

Pérenniser la production agricole, relever les défis de l'environnement et de la biodiversité – Concilier modes de vie ruraux et urbains, (ré-)imaginer une identité périurbaine, respectueuse d'un développement durable : ce sont, au travers de ce regard inédit porté sur le rural mais avec les outils d'un aménageur, les enjeux de cet atelier.

2. Les thématiques à l'étude : vers un développement innovant de l'entre-ville.

2.1 La production agricole peut-elle être maintenue à proximité des zones urbanisées ?

La population mondiale augmente et il faudra plus de terres exploitées et plus de rendement des cultures pour éviter une crise alimentaire, ce à quoi s'ajoute une demande nouvelle faite à l'agriculture de fournir des substituts au pétrole. Il y a donc une double demande alimentaire et énergétique.

Dans les pays développés, alors que les revenus des agriculteurs ont tendance à baisser, et que leur dépendance vis à vis des politiques européennes de soutien à la production augmente, l'activité agricole est aussi à valoriser, à stabiliser ou à pérenniser.

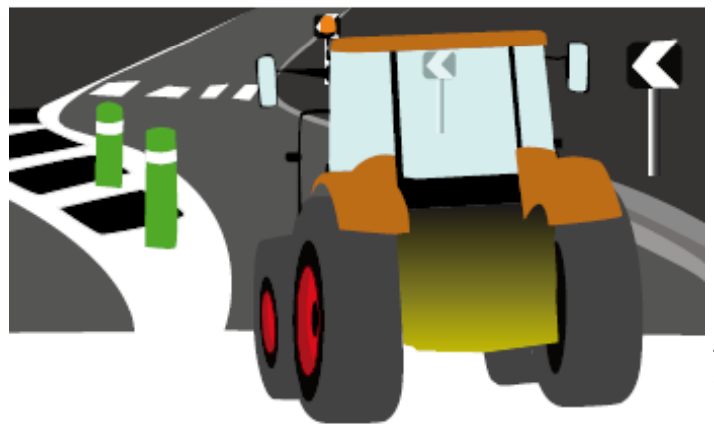
Se posent des questions d'adaptation des grandes exploitations aux besoins futurs, d'un point de vue socio-économique et, désormais, environnemental, en anticipant l'influence du changement climatique.

Ici la réflexion sur l'espace de l'agriculture périurbaine est d'abord à lier aux questions concernant les surfaces de la grande culture. Quels sont les moyens à mettre en œuvre pour encourager la grande culture en place à se maintenir ? Peut-on concilier grande agriculture avec une certaine forme d'urbanité ? Faut-il produire différemment, associer différents modes de culture ? Quelle importance donner aux productions locales, celles de légumes, de fruits, de plantes ? Quel est l'avenir de ces productions par rapport à des cultures performantes ?



Crédits bioledefrance.fr

Des consommateurs associés directement au producteur : vers une modification des modes de consommation ?



Source : Aménagements urbains et circulations agricoles – Mame et Gondoire

Les aménagements urbains (terre-pleins, rond-point, ralentisseurs) se transforment en courses d'obstacles pour les convois agricoles.

Comment suivre, observer et accompagner l'évolution des espaces agricoles en mutation rapide ? Y a-t-il des moyens de cartographier les contraintes agricoles ? Etablir des Cartes des filières a-t-il un sens ?

Quels autres outils (modes de représentation, indicateurs) permettent de mieux saisir les enjeux ?

2.2 Habiter ensemble, ou la confrontation des modes de vie? Faire naître les complémentarités.

Les migrants urbains qui investissent la périphérie rurale des agglomérations à travers de nouveaux habitats modifient la composition politique et sociologique des communes soumises à ce développement. Leur mode de vie demande une offre de service à caractère urbain : commerces et services de proximité, transports collectifs, équipements de loisirs pour profiter des espaces ouverts dont chemins et pistes cyclables... Dans le même espace, l'agriculture connaît des contraintes (difficultés de circulation) génère d'inévitables nuisances (bruit, pollution, odeurs) et en subit (déprédations, pollutions et fragmentation par les routes), mais elle peut évoluer.

Peut-on faire des suggestions d'aménagements adaptées à la préservation de la desserte de ces terres rurales dans un voisinage urbain ?

Quelles transitions instituer pour imbriquer les fonctions nécessaires à chacun en prélevant d'un côté mais en pérennisant de l'autre à long terme le fonctionnement agricole actuel ou futur ?

Comment amortir l'échange entre l'espace de la ville et celui de la production agricole ?

Par rapport à cette confrontation des modes de vie, quels outils peuvent apporter des urbanistes, des agronomes et des paysagistes pour conforter l'agriculture en lisière des métropoles ?

Comment redonner leur place aux trames vertes et bleues, comment recueillir et épurer les eaux de surfaces, renforcer la biodiversité, dans un milieu fortement artificialisé par les grandes cultures et l'espace urbanisé ?

La réponse est aussi à chercher du côté des jardins et potagers individuels ou collectifs, qui peuvent offrir une variété par rapport à la grande culture intensive, et un apport de biodiversité.

Cette complémentarité entre espaces différents peut-elle aussi rapprocher des acteurs du territoire afin de partager des projets communs ?



ZAARTPARK,
Espace vert créé entre une autoroute et la lisière de Breda (Pays-Bas) formant ourlet vert et, par son plan d'eau, stockant et filtrant les eaux de ruissellement.



Jardin potager individuel
Porteurs de grande biodiversité, les jardins individuels sont des réserves naturelles.

2.3 Interface ou lisière ? L'épaisseur de la transition urbain/rural.

Espace de croissance rapide et morcelée, les territoires périurbains sont des lieux de tensions et de conflits, mais ces rencontres et affrontements donnent lieu à des innovations en matière de projets, gestion et gouvernance. **Autant la forme de l'urbain que celle du rural doivent être regardées, pour traiter cet espace et construire un dialogue entre les territoires.**

La frontière cristallise les différences entre les usages, l'intérêt est donc de traiter cet espace afin de construire un dialogue entre les territoires.

Comment donner une figure, et sur quelles trames aménager ces franges rurales/urbaines qui s'étendent parfois sur plusieurs communes voire départements ? Quelles solutions socioéconomiques, d'aménagement ou de gouvernance - pour que s'instaure localement une meilleure compréhension commune et acceptation ?

Faut-il traiter l'interface comme un front qui délimite de façon spécifique une portion agricole active du territoire et lui donne une identité – ou en le rendant perméable, facilitant les échanges sans lui enlever de la force d'expression ?

Peut-on traiter les lisières périurbaines de grandes villes telles que Sénart ou Melun de la même manière que celles des bourgs insérés dans le milieu rural ?

Comment intégrer les grandes infrastructures de transports dans le fonctionnement du territoire ?

Comment associer les échelons multiples d'interventions ?

Comment renforcer les stratégies intercommunales de développement et d'animation ?

Quels outils de dialogues adaptés pour une gestion qui accompagne les territoires ?

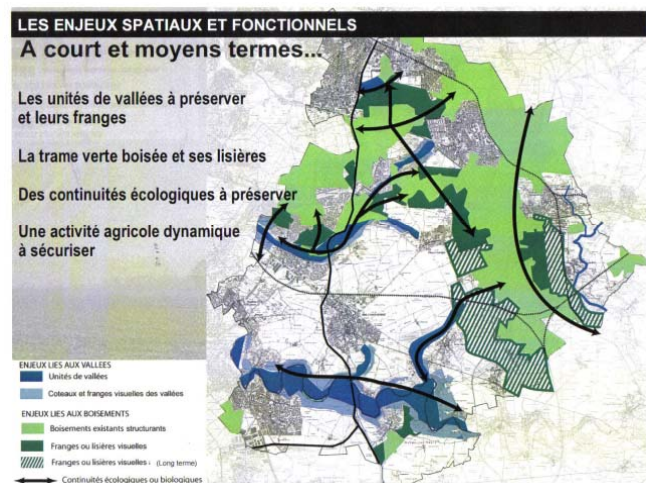
Les études porteront sur les différentes figures de lisière possible aux abords des grandes métropoles.

- en bord de ville nouvelle
- en bord de ville moyenne constituée
- en bord de bourg ruraux
- en bord d'infrastructures et de zones d'activités

Source : Grand Paris A.J.N.-AREP-ACD



Un 'ourlet' vert séparant les tissus urbains des espaces non imperméabilisés peut conjuguer une valorisation paysagère du territoire agricole



Source : Agence des Espaces Verts de la Région Île-de-France

Une **bande plus épaisse**, formant transition entre les deux étendues, peut être répertoriée côté urbanisme comme un espace dans lequel des précautions sont prises pour garantir les fonctionnements agricoles.

→ Bande ou trait peuvent d'ailleurs être employés à tour de rôle pour mieux coller aux contextes du terrain. Comment prendre en compte la dimension dynamique et structurellement évolutive de ces territoires de lisières ? **Comment réunir ces deux formes de territoire afin de développer un projet commun partagé et durable ? Faut-il donner un statut particulier à la lisière ?**

2.4 Quels réseaux bâtir, en intégrant continuités et liaisons vertes dans les projets urbains en devenir ?

Dans les documents d'urbanisme actuels, figurent désormais des liaisons à assurer, des **continuités écologiques** nécessaires à la vie végétale et animale (pour la lutte contre la perte de biodiversité). Pour la santé publique, pour le tourisme et les loisirs des citoyens, on projette des **circulations douces** et des véloroutes, répondant ainsi à la demande qui est forte pour les urbains de pouvoir se promener dans le grand territoire.

N'y a-t-il pas là des propositions à faire pour donner des complémentarités aux réseaux existants ou prévoir ceux qui manquent ? Fabriquer des réseaux spécifiques de circulation seulement pour les exploitants agricoles est peu envisageable en lui-même, mais un tel réseau en synergie avec d'autres problématiques est peut-être possible ?

Les continuités naturelles peuvent-elles être un moyen de contrebalancer le manque de biodiversité de la grande culture ?

Créer **des corridors verts** pour faire communiquer entre eux les espaces verts urbains, les rivières et les espaces naturels



Coulée verte prévue en remplacement d'une autoroute urbaine



Coulée bleue (et verte) de l'Akerselva à Oslo



Schéma de circulations à Aarhus

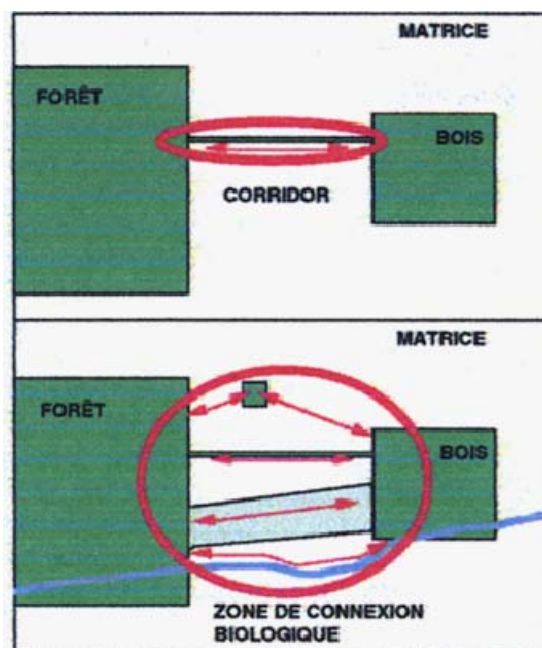


Schéma Ph Clergeau (Museum HN), corridor et zone de connexion

Les notions de « corridor » et de « zone de connexion biologique » :

La notion de corridor intéresse un type d'espèce (par ex : espèce arboricole ou forestière utilisant le couvert de la haie).

La notion de zone de connexion biologique intéresse beaucoup d'espèces qui pourront transiter par la haie, les herbages, le sol nu, certaines cultures, les arbres isolés, le ruisseau, etc.

2.5. Comment la grande agriculture peut-elle s'adapter au contact de l'urbanisation ?

Entre la ville et la campagne, pour le moment le périurbain considère l'espace rural comme un espace qu'il n'a pas encore réussi à urbaniser. En effet, au détriment de son rôle historique de grenier de la métropole, le rural périphérique agit aujourd'hui comme une réserve d'espace. Lorsqu'il n'y a pas de solution aux problèmes nés de la confrontation des cultures urbaines et rurales, les agriculteurs se retirent de fait ayant trop de difficultés à travailler ; la **friche** s'installe, ce qui n'est souhaitable pour personne.

Il faut, d'une part, envisager d'autres utilisations des espaces ouverts lorsqu'il n'y a plus de repereur dans le type de culture actuellement développé, et, d'autre part, accueillir si nécessaire d'autres modes d'agriculture ou d'utilisation des espaces aux sols perméables, tels les cueillettes à la ferme, les gîtes ruraux, les activités pédagogiques.

A l'heure actuelle il semble qu'il existe une demande très forte de la part des citadins pour des **productions locales** et à des prix compétitifs mais l'offre de la part des exploitants reste limitée.

Comment tirer les leçons des expériences menées ailleurs pour les amplifier ici ?

Comment envisager un équilibre entre offre et demande ?

La bonne figure à trouver rendra fiertés et valeurs pas simplement économiques aux productions agricoles mais culturelle et existentielle à une civilisation raisonnée de la nature auxquelles le monde entier aspire, localement.

Les friches peuvent-elles devenir des espaces d'intégration rurale/urbaine ? Peut-on construire à travers ces espaces abandonnés une (des) nouvelle(s) culture(s) partagée(s) ?



Crédit : <http://www.cha-peudepaille.fr>

Photo : le jardin nomade, Saint-Bernard, 48 rue Trousseau, Paris 11^e



A 200 mètres du carré Sénart, la cueillette de Servigny propose des produits de saison toute l'année aux habitants de la Ville Nouvelle.



Depuis 2003, la municipalité de Paris crée des "jardins partagés" donnés en gestion à des associations spécifiques.

Jardin expérimental fruits et fleurs pour familles et enfants créé par la ville de Malmö en réponse à une forte demande d'associations. Situé à l'intérieur d'un parc public, les familles s'initient au jardinage d'agrément et reçoivent les conseils des jardiniers municipaux.

2.6. De quelles figures sont porteuses les dynamiques de «l'entre-deux » ?

Quel projet de paysage pourrait donner au territoire de production une image qui lui permette de mieux s'affirmer ? Comment exprimer la valorisation des paysages agricoles aux lisières des agglomérations ? **Dans ce secteur qui développe autant d'images de modernité que d'images rurales typiques, qui est à un tournant de son statut et qui a un potentiel de transformation, peut-on donner une image innovante et une qualité de vie urbaine et rurale ?**

Quels projets pour devenir un territoire créatif intégrant les différents acteurs ruraux et urbains ? A travers une fonction paysagère encore mal exploitée, peut-on proposer un projet de valorisation par le loisir ?

Les projets devront notamment répondre à la question spécifique du mariage de l'activité de grande culture avec une image et un fonctionnement rénovés des paysages de la région.

Comment inventer le nouveau compromis rural/urbain ?

- des logements et des aménagements qui fabriquent de la lisière,
- des terrains agricoles qui accompagnent les eaux de surfaces,
- des urbanisations qui n'éliminent pas les terres à cultiver,
- des infrastructures (routes, voies ferrées, zones logistiques) corridors de biodiversité,
- des chemins d'accès agricole et trames de promenades,

-- ...



Crédit : www.trianglevert.org

L'association « le Triangle Vert » regroupe 4 communes et leurs agriculteurs afin de concilier un développement harmonieux des villes et le maintien d'une agriculture économiquement viable.



Crédit : www.senart.com

A la fois mémoire d'un tracé ancien, l'Allée Royale est une connexion biologique et un équipement de loisirs.

3. L'interface rural/urbain dans d'autres métropoles



La ceinture verte de Londres, création 1947 (Abercrombie), La superficie a doublé depuis 1947, très peu d'autorisations de développement dans la ceinture verte (sauf l'autoroute de contournement et quelques services) : une image très appréciée des habitants.

Village de Perly, dans la ceinture verte de Genève.

Pour permettre aux villages d'offrir des services urbains, on concentre l'habitat dans des résidences, on augmente la densité mais on donne aux habitants des balcons, des espaces verts de proximité et la vue sur l'espace agricole protégé.



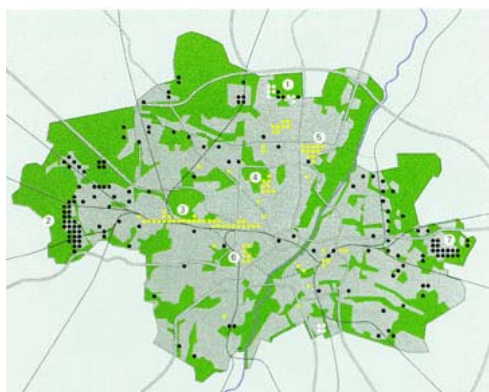
Rome

Le schéma directeur donne une place majeure au vert (ceinture verte et corridors). Le corridor de la Via Appia redonne un contexte vert au patrimoine historique.



Munich

pense qu'il faut être vert si on veut être dense



Future settlement pattern in Munich
 Map 1: Settlement areas by planning categories
 ■ New development
 ■ Restructuring
 ■ Densification
 1 Panzerwiese/Hatenberg
 2 Freimam
 3 Central railway land
 4 Central Station/Laim/Pasing
 5 Ackermannbogen
 6 Barracks/Neuuser Strasse
 7 Theresienhöhe
 7 Riem trade fair town

Plan des pôles de densification

Plan d'urbanisme, 2002
 Ceinture verte hachurée (protection de l'agriculture, reprise en état des sites naturels, augmentation des loisirs, et stratégie des corridors verts).

4. Pour participer

5.1 Conditions pour être candidat :

- Etre étudiant de **niveau Master minimum, ou jeune professionnel** récemment diplômé (âge indicatif entre 22 et 30 ans),
- **enseignement lié à la maîtrise d'œuvre urbaine** : ingénieur agronome, architecte, artiste, paysagiste, urbaniste, économiste, environnementaliste, géographe,
- pratique de l'anglais avec un bon niveau.

5.2 Sélection

La sélection se fait sur la base d'un **dossier de recherche** élaboré par les candidats. Ce travail peut être fait en binôme ou individuellement. Contenu : **étude du thème de l'atelier, appliqué à un site de votre choix.**

Format : 4 à 8 pages A3.

5.3 Dossier de candidature

- Fiche de candidature dûment remplie,
- CV du candidat,
- Dossier de recherche.

5.4 Date limite de dépôt des candidatures

Les candidatures complètes doivent être envoyées par email à Antoine PLANE avant le **3 mai 2009**.
antoine.plane@ateliers.org

Les résultats de la sélection seront donnés le **20 mai 2009**.

5.5 Participation financière

Participants résidant en France : les frais de voyage sont à la charge des participants.

Participants résidant à l'étranger : les Ateliers prennent en charge 50% du billet d'avion au tarif économique

Les participants doivent également contracter une assurance personnelle.

Option 1 – REPAS NON INCLUS.....350 EUROS

Inclus : hébergement en résidence universitaire, visites, conférences, encadrement pédagogique, inscription à l'université de Cergy-Pontoise.

Option 2 – REPAS INCLUS.....700 EUROS

Inclus : comme Option 1 + forfait repas donné aux participants qui ont souscrit cette option.

5.6 PRIX ET DIPLOME

Chaque participant recevra pour sa participation un diplôme universitaire nommé « Ateliers Internationaux de Cergy-Pontoise », délivré par le département Géographie de l'Université de Cergy-Pontoise, et pouvant valider 12 ECTS.

D'autre part, un montant total de 6 500 € sera réparti entre les équipes suite à la délibération du jury.

SAMEDI 28/08	Arrivée des participants <i>Dîner d'accueil</i>
DIMANCHE 29/08	Journée libre – Visite de Paris

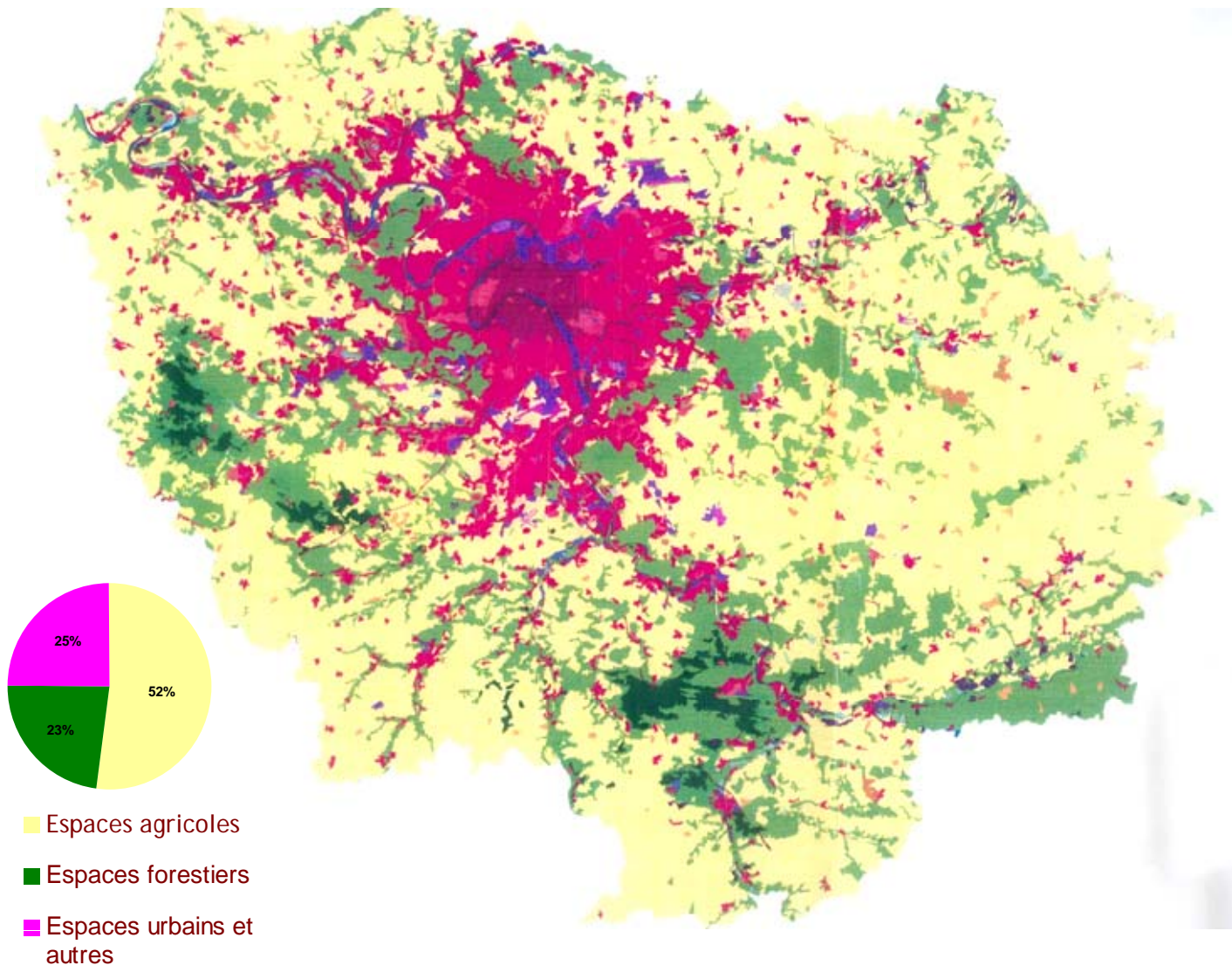
LUNDI 30/08	Présentation du déroulement Visite du site
MARDI 31/08	Exposés des participants 14h-18h à l'AFTRP : Cérémonie d'ouverture + Conférences
MERCREDI 1/09	Exposés des participants
JEUDI 2/09	Exposés des participants
VENDREDI 3/09	Exposés des participants <i>Formation des équipes</i> <i>Recadrage</i>
SAMEDI 4/09	Travail en ateliers
DIMANCHE 5/09	Journées libres

LUNDI 6/09	Travail en ateliers
MARDI 7/09	Travail en ateliers
MERCREDI 8/09	Travail en ateliers
JEUDI 9/09	Travail en ateliers
VENDREDI 10/09	9h30 – 16h à l'Ecole d'Art : Forum d'Echange n°1
SAMEDI 11/09	Travail en ateliers
DIMANCHE 12/09	Journée libre

LUNDI 13/09	Travail en ateliers
MARDI 14/09	Travail en ateliers
MERCREDI 15/09	Travail en ateliers Pavillon de l'Arsenal : Présentation par les artistes.
JEUDI 16/09	Travail en ateliers
VENDREDI 17/09	9h30 – 16h à l'Ecole d'Art : Forum d'Echange n°2
SAMEDI 18/09	Travail en ateliers
DIMANCHE 19/09	Journée libre

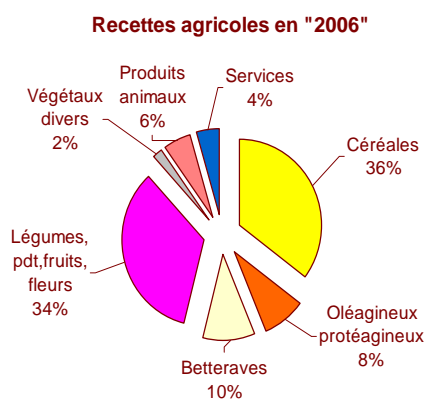
LUNDI 20/09	Travail en ateliers <i>Arrivée des membres du jury</i>
MARDI 21/09	Travail en ateliers <i>Rendu des travaux graphiques</i> <i>Visites et conférences pour le jury</i>
MERCREDI 22/09	Répétition des présentations <i>Lecture des projets par le jury</i>
JEUDI 23/09	9h : Jury International 20h : Soirée
VENDREDI 24/09	11h-14h : Cérémonie de clôture
SAMEDI 25/09	Départ des participants

5. Annexes

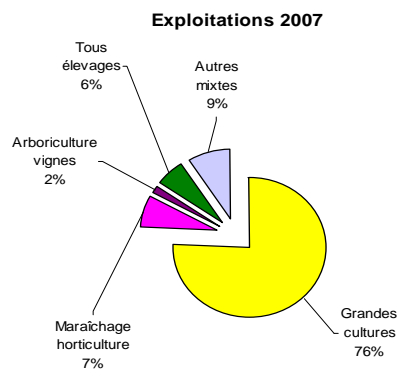


Source : DRIAAF IdF, Spot 1990

L'Île-de-France, une grande région agricole



Source : DRIAAF IdF, Agreste



Source : DRIAAF IdF, Agreste

6. Les Ateliers

Association à but non lucratif, les ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement. Ils sont aussi, par la confrontation des disciplines et des cultures, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

L'association a été fondée en 1982 à l'initiative de l'Établissement Public d'Aménagement de Cergy-Pontoise et des professionnels de l'urbanisme des Villes nouvelles d'Ile-de-France. Depuis le 1^{er} Janvier 2003, elle est adossée à l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP). Ce partenariat privilégié avec l'opérateur historique de l'aménagement de la région parisienne traduit la volonté du ministère de l'Équipement de pérenniser leur action originale de formation à l'urbanisme et de recherche appliquée dans le domaine de l'aménagement urbain. Ils sont également soutenus par le Ministère des Affaires Étrangères pour leur action à l'International, et au niveau local par le Conseil Régional Ile-de-France, le Conseil Général du Val d'Oise et la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Ile-de-France (un atelier tous les étés depuis 1982), les ateliers ont par la suite développé une forte expertise en Asie (Tokyo, Doi Tung, Canton, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok), et diversifient actuellement leur activité en organisant des ateliers autour de la Méditerranée (Casablanca, Marseille, Alexandrie), ainsi qu'en Afrique et Amérique du Sud (Bénin, Sénégal et Brésil).

Ateliers en projet

- 2010 Saint Louis du Sénégal – Vers une métropole régionale équilibrée.
- 2010 Cao Lanh, Vietnam – Anticiper et accompagner la croissance urbaine.
- 2010 Dunkerque, France – La porte Sud de la mer du Nord.
- 2010 Porto Novo, Bénin – Valorisation durable des berges lagunaires en milieu urbain.

Ateliers récemment tenus

- 2009 Vitoria, Brésil – Développement métropolitain et solidarités territoriales
- 2009 Cergy-Pontoise, France – Le Fleuve, Avenir d'un territoire
- 2009 Huludao, Chine – Designing an Eco-City.
- 2008 Cergy-Pontoise, France – Revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain.
- 2008 Bangkok, Thaïlande – Bangkok, Métropole Fluviale.
- 2007 Aéroports Nord de Paris, France – Vers une Aéropolis ?
- 2007 Aéroport d'Orly, France - L'aéroport comme levier de développement.
- 2007 Marseille, France – Extension d'EuroMéditerranée.
- 2007 An Giang, Vietnam – Atouts et risques pour les eaux du Mékong.
- 2006 SeineAval, France - Renouvellement urbain, densification, intégration métropolitaine.
- 2006 Casablanca, Maroc – Aménagement urbain de l'ancien aéroport d'Anfa.

Contactez les Ateliers

Immeuble le Verger – Rue de la Gare – 95020 Cergy-Pontoise Cedex – BP 90047

E contact@ateliers.org

S www.ateliers.org

T +33 1 34 41 93 82

F +33 1 34 41 93 91

Elaboration du document - Auteurs, contributeurs : Christophe Bayle, Patrice Berthé, Dominique Bonini, François Delarue, Nicolas Detrie, Anca Duguet, Hervé Dupont, Charles-Antoine de Ferrières, B. de Feydy, André Fleury, Hervé Gazel, François Moriconi, Antoine Plane, Henri Proffit, Thierry Rebour, Alexandra Rossi, Jean-Marie Stephan, François Tiro, Ghislain de Vasselot, Véronique Valenzuela, Bertrand Warnier, Ann-Carol Werquin, Patrice Berthé, Anne Delvaux, Magali Charmet.