



GONESSE, AGRO-CITY

PÉRIPHÉRIE AGRICOLE, CENTRE COMMERCIAL : POUR UNE REDÉFINITION DES ENJEUX

AVANT PROPOS

Ce TPFE interroge les nouveaux rapports qui se tissent entre les processus d'urbanisation et les lieux de productions agricoles.

Mon site d'étude se situe en région parisienne où les dynamiques de construction engagées par le Grand Paris mettent aujourd'hui en danger les dernières terres arables de la petite couronne. La ville lorgne ces espaces qu'elle considère comme libres, vides, donc accessibles pour pouvoir s'y développer et construire davantage de logements, de locaux commerciaux et d'infrastructures garants d'une croissance immuable. Cette vision met en danger les espaces fertiles, car elle néglige la fonction essentielle de l'exploitation des terres qui est celle de l'alimentation pour la ville et ses habitants. Aujourd'hui le décalage entre les modes de croissances urbaine et rurale sont à l'origine de la confrontation «ville-campagne». La récente prise de conscience sur l'enjeu agricole dans les processus d'urbanisation est abordée en Île-de-France dans le SDRIF 2013, mais cet outil de programmation semble limité dans sa capacité à proposer de nouveaux modèles urbains.

Mon diplôme s'inscrit dans une dynamique de contre-projet face au développement indécent de surfaces bâties en frange urbaine. À l'orée d'une augmentation du prix des matières premières, des transports et de l'artificialisation grandissante des terres agricoles, il est urgent de penser la ville et son mode de constitution d'une manière raisonnable. Avoir une vision d'avenir durable où l'environnement et les écosystèmes sont exploités et maintenus viables pour les générations futures. Cette étude propose une alternative, sorte d'hybride agri-urbain, structurant la diffusion des cités sur le territoire par la mise en application de propositions paysagères. Vues comme constitutives d'une nouvelle infrastructure territoriale, elles regroupent des problématiques sociales, économiques et écologiques.

AVANT PROPOS	-5-
I. REGARD CRITIQUE	-11-
BUSINESS, AGRICULTURE, GREENWASHING	-13-
. PROGRAMMER LA VILLE SUR LES ESPACES LIBRES	
. EUROPA CITY, LA FOLIE MÉGALO	
GRAND PARIS EXPRESS ET TERRITOIRES SUPPORTS DE FUTURS PROJETS URBAINS	-19-
L'AGRICULTURE COMME OUTIL DE STRUCTURATION DES FRANGES MÉTROPOLITAINES	-21-
II. ARPENTAGES	-23-
. ROISSY CHARLES DE GAULLE, VILLE DANS LA VILLE _ 10-10-2012	
. ARPENTAGE EN ZONES LOGISTIQUES, LIMITE SUD _ 15-03-2013	
. ZONES DE TURBULENCES, ÉTUDIER LES LIMITES _ 31-05-2013	
III. ÉTAT DES LIEUX / DIAGNOSTIC	-53-
QUALITÉS ET VALEURS DU TERRITOIRE	-55-
. POTENTIELS STRUCTURANTS DES ESPACES OUVERTS	
. INFRASTRUCTURES ET PARCS D'ACTIVITÉS : NOUVELLES FRANGES URBAINES	
. VISION D'UN TERRITOIRE ENCLAVÉ	
. LA MÉTROPOLE CONSTRUIT SES FRANGES AGRICOLES	
. PLAINE AGRICOLE, HISTOIRE D'UNE DISPARITION	
TERRITOIRE ARCHIPEL	-73-
IV. AGRIPARC, NOUVELLE ARMATURE URBAINE	-77-
PARC AGRICOLE DE LA PROVINCE DE MILAN	-79-
. PROTECTION D'ÉCHELLE RÉGIONALE	
PARC AGRAIRE DU BAIX LLOBREGAT, BARCELONE	-81-
. PARC À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE	

SOMMAIRE

PARC AGRICOLE DE LA DEÛLE, LILLE	-83-
. L'AGRICULTURE COMME CADRE	
L'INGÉNIERIE AGRICOLE COMME STRUCTURE DES FRANGES	-85-
. SURFACES/CULTURES	
. RÉSEAUX/HYDROLOGIE	
V. PISTES DE PROJETS / ORIENTATIONS	-89-
POUR UNE NOUVELLE PROPOSITION	-91-
. REDEFINIR LE PROGRAMME DE GÜLLER ET GÜLLER	
. PROGRAMME PRODUCTIF	
. PROGRAMME DE GESTION DES FLUX	
. PROGRAMME RÉCRÉATIF	
RESTRUCTURER PSA, RÉHABILITER L'ESPACE AGRAIRE	-105-
. MISE EN ACTION DES PROGRAMMES	
VI. LE PROJET / MISE EN ESPACE	-109-
STRUCTURE VIAIRE	-113-
. NOUVELLE ARMATURE TERRITORIALE, LIER LES ESPACES	
RÉSEAU HYDRAULIQUE	-123-
. GESTION INTERNE DES EAUX, PRÉSERVER LES SOLS	
ORGANISATION VÉGÉTALE	-129-
. HIÉRARCHISER L'ESPACE ET PROTÉGER LES CULTURES	
DÉTAILS	-133-
CONCLUSION	-141-
MERCI À	-143-
BIBLIOGRAPHIE	-145-

I. REGARD CRITIQUE 11

J'ai construit ce TPF sur un site que j'ai pu découvrir lors d'une expérience en agence de paysage. Ce stage réalisé en fin de deuxième année de l'Ensp m'a permis d'appréhender les divergences entre la pédagogie enseignée en école et la réalité des commandes en milieu professionnel ; le constat m'est apparu frappant tellement la différence est grande.

La commande sur laquelle j'ai travaillé concernait un site aux nombreux enjeux mis en avant par le concours du Grand Paris. Le programme prévoyait l'urbanisation d'une partie considérée comme libre du territoire Nord de la banlieue parisienne, une bande d'agriculture coincée entre de grandes infrastructures, l'aéroport du Bourget, Roissy CDG, l'autoroute A1 et d'autres voies rapides. Cette bande est couramment nommée « le triangle de Gonesse », par analogie à la forme résultante des infrastructures et de l'étalement urbain grandissant de la métropole parisienne.

LES BUTTES DU TRIANGLE, ESPACE RÉCRÉATIF

128 Ha

CŒUR DU TRIANGLE, ESPACE BÂTI À VOCATION
TECHNO-TERTIAIRE

228 Ha

SANCTUARISATION DE L'ESPACE AGRICOLE
DANS UN BUT CULTUREL

400 Ha

ROISSY PORTE DU
MONDE

28 Ha



12

BUSINESS, AGRICULTURE, GREENWASHING

. PROGRAMMER LA VILLE SUR LES ESPACES LIBRES

Aujourd'hui, cette enclave agricole s'apprête à devenir un objet supplémentaire de la ville. L'équipe d'urbanistes Güller et Güller a, dès 2009, pensé à la manière de tirer parti de cet espace, jusqu'alors protégé des constructions par la proximité des aéroports. Les documents d'urbanisme sont très restrictifs, les PEB (plan d'exposition au bruit) et PGS (plan de gêne sonore) limitent les programmes de construction, particulièrement ceux de logements. Profitant des grandes infrastructures de déplacement et de l'aire d'influence de Roissy CDG, une partie du territoire agricole considérée comme le plus fertile d'Île-de-France disparaît sous un programme tertiaire. La place de cet espace dans les documents d'urbanisme régionaux sera développée plus tard, mais on peut retenir que, dès la rédaction du SDRIF de 1994, il a été ciblé comme un espace ouvert à l'extension urbaine.

Sur les 1 000 hectares de terres agricoles existantes, seulement 400 hectares seront conservés et convertis en espace dit de « production bio ». Ce programme néglige l'atout productif du sol qu'il considère comme support de développement urbain. L'espace bâti, est malgré tout judicieusement construit autour de la

future tangentielle Nord. La proposition lauréate a été choisie, car elle propose une forte densité des surfaces bâties, permettant ainsi de préserver quelques terres cultivables en territoire urbanisé. Celles-ci sont programmées comme espaces récréatifs dans la continuité des futures Buttes Saint-Simon au Sud.

Au nord du « triangle de Gonesse », d'importantes surfaces agricoles sont menacées par la construction d'un golf et de multiples zones d'activités, coupant physiquement l'espace productif adjacent du « carré vert ». Lequel risque rapidement de subir l'appétit croissant des espaces de logistique soutenu par les collectivités locales, en dépit de sa future protection.

Ce programme de construction compte jouir du développement aéroportuaire, en faisant un territoire tributaire des échanges internationaux. Aujourd'hui le programme défini par l'équipe d'urbanistes a fortement été modifié sous la pression des spéculateurs et se voit accueillir un « shopping mall », nouveau temple de la consommation touristique. Pensé par Auchan immobilier sur une surface de 80 hectares, ce projet ambitionne de devenir la vitrine nord du Grand Paris.

13



Dès 1969, Archizoom critique l'évolution de la pensée en architecture qui se matérialise par un abandon des constructions d'espaces qualitatifs (les formes) au profit du quantitatif (les m²). Le photomontage « Belvédère » évoque un objet parachuté où les caractéristiques du site sont ignorées malgré l'image d'un territoire préservé en toiture. Cette implantation brutale suggère l'opportunité des constructions dans les espaces considérés comme vides.

ARCHIZOOM - BELVEDERE - 1969

CULTURES
MARAICHÈRES

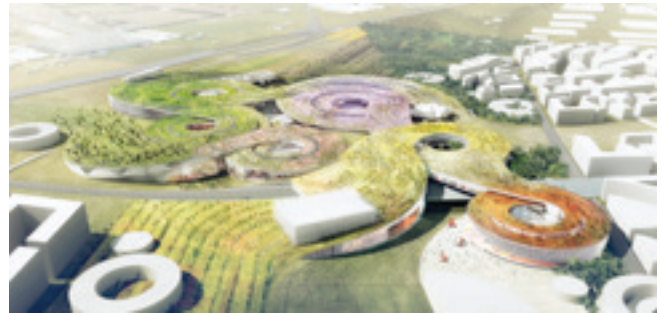
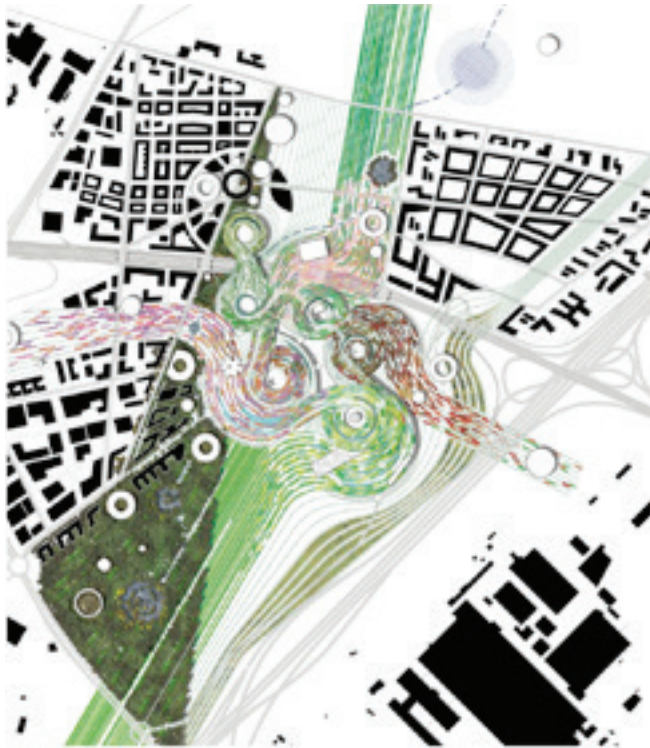




GRANDES
CULTURES

A1

Les terres agricoles de la Plaine de France sont reconnues comme les plus fertiles d'Île-de-France. Leur rendement avoisine les 100 quintaux de blé par hectare, chiffre nettement au-dessus de la moyenne nationale de 70 quintaux. Dès 2025, certaines d'entre elles seront remplacées par la construction de réseaux routiers destinés à accueillir les activités tertiaires.



ÉQUIPE MANUELLE GAUTRAND - DAVID BESSON-GIRARD - FRANCK BOUTTÉ - SNC LAVALIN - LE TROISIÈME PÔLE

16



ÉQUIPE LAURÉATE



ÉQUIPE BJARKE INGELS GROUP - SCAU - SETEC - TRANSSOLAR - BASE - MICHEL FORGUE

. EUROPA CITY, LA FOLIE MÉGALO

J'ai eu l'occasion de collaborer sur ce projet au coût et ambitions démesurés. L'emprise de 80 hectares, prévue par les documents d'urbanisme, accueillera 700 000 m² de surface construite dont 50 000 m² d'équipements culturels (une halle d'exposition, des salles de spectacle, un cirque...), des espaces de loisirs (une piste de ski indoor, un complexe aquatique...), environ 500 boutiques, 12 hôtels et plusieurs restaurants. Les estimatifs avoisinent les 2 milliards d'investissement, un cachet déplacé dans un contexte de crise économique et sociale.

La commande et les propositions exposées ont un rapport au site qui se rapproche des théories développées par R.Koolhaas. Considérer le centre commercial comme le nouveau cœur vivant des villes, apposer un programme sur un site sans prendre en considération ses qualités propres. Autant de modèles de développement qui ont été mis en application lors des réflexions pour la constitution des villes nouvelles de Melun-Sénart et de Marne-la-Vallée. Ils montrent aujourd'hui leurs limites en termes de qualités spatiales et sociales.

Les formes données à Europa city, son programme, n'émanent pas du site comme on pourrait le croire en voyant les images finales. Ils sont construits autour d'une approche dite « top-down » où l'on vient plaquer un programme sur un lieu, ici choisi pour son potentiel de développement économique. Les images donnent l'illusion d'une continuité agricole entre le site environnant et le toit même des surfaces construites, seulement le programme ne mentionne pas de volet productif. L'agriculture est ici vendue comme un archétype, une image qui renvoie à un lieu de bien-être, une nature fantasmée. D'autant plus que ces allégories nous laissent croire que ces lieux seront pratiqués, or on sait tous qu'ils ne seront que regardés à travers les fenêtres des bureaux et locaux commerciaux. C'est un cadre dont on a oublié le rôle majeur de production alimentaire.

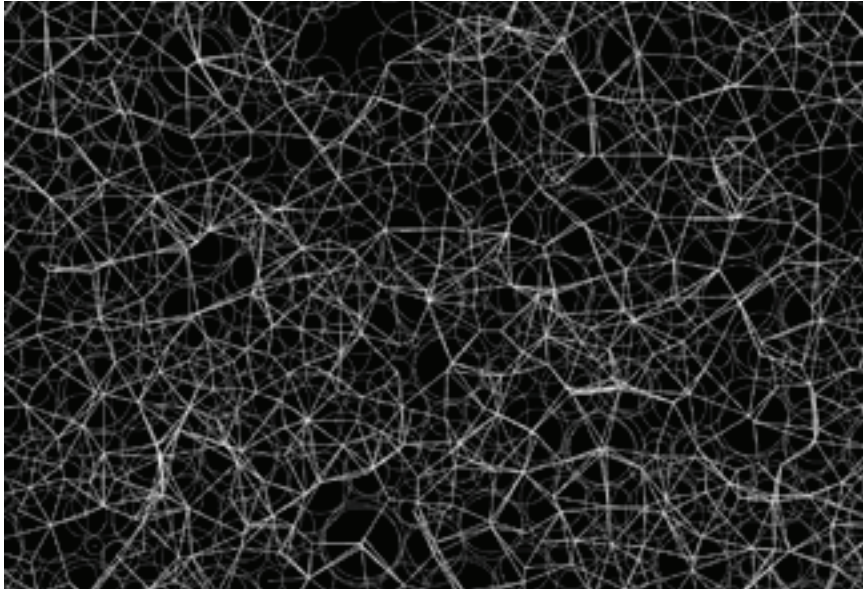
Cette vision du territoire métropolitain fait fi de la crise actuelle où les pays européens tentent de maintenir des systèmes de protection sociale, quand la volatilité économique peut faire sombrer un état dans une récession d'un jour à l'autre. Repenser l'économie des villes et des territoires pour qu'ils deviennent plus stables et autonomes doit être une priorité politique.

Comment ce type de projet, peut-il en partie, être porté par des paysagistes? Quelle est l'opportunité d'intervenir sur la construction d'un des plus grand « shopping mall » d'Europe, programmant la disparition de surfaces agricoles reconnues pour leur fertilité inégalable? Le paysagiste est appelé dans les équipes pluridisciplinaires dans le seul but de communiquer sur l'environnement et l'écologie. Il n'est là que pour promouvoir un idéal de bien-être développé autour d'une nature rêvée où les bâtiments ignorent les enjeux réels du site.

Le « greenwashing » arrive presque à son apogée sur les visuels exposés, la manipulation iconographique évoque une synergie parfaite entre le complexe commerciale et le « territoire vert ».

En réalité, les populations locales subiront plus qu'elles ne profiteront de cet équipement. L'argumentaire de la création d'emplois locaux n'est pas recevable lorsque l'on observe que les villes proches concentrent des taux de chômage supérieurs à la moyenne nationale (+2 % à Gonesse) alors que le taux d'emplois proposés par les zones d'activités est supérieur à 1 par habitant.

Cette expérience m'a amené à me questionner sur cette frange, historiquement agricole et depuis morcelée par de puissantes infrastructures. Penser autrement la ville dans sa constitution, reconsidérer les rapports banlieue-centre et zones urbaines-espaces de production sont les enjeux contemporains pour la ville future. J'ai redécouvert la plaine de France en orientant mon questionnement sur ses deux grandes constituantes : l'agriculture et l'infrastructure.



CEAB REAS « FIELD CONDITIONS»



TYCOON GAME



BUFFALO BAYOU PROMENADE, HOUSTON - TEXAS (USA)

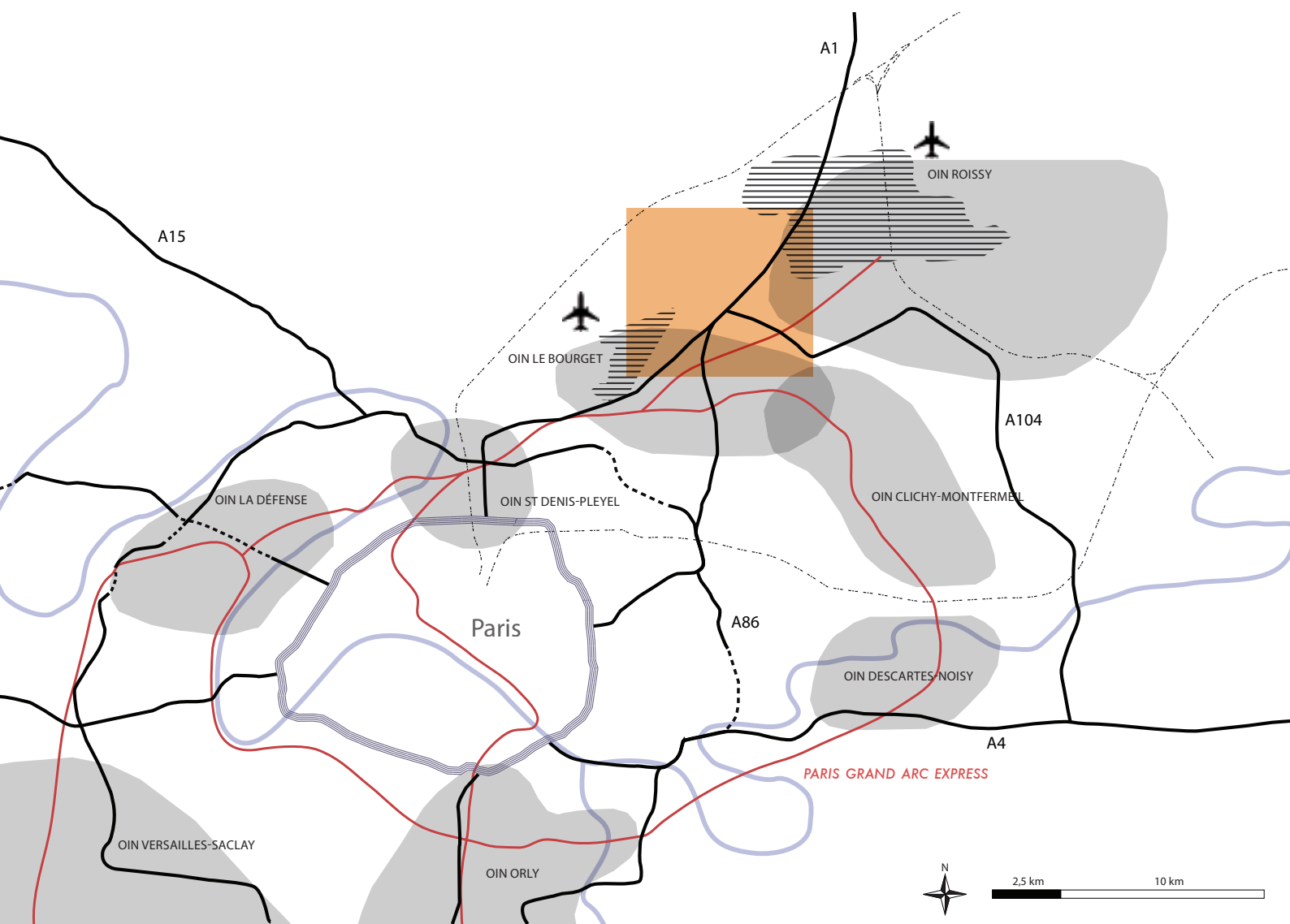
GRAND PARIS EXPRESS ET TERRITOIRES SUPPORTS DE FUTURS PROJETS URBAINS

Les grandes infrastructures ont redessiné la géographie du bassin parisien. Historiquement liées à l'établissement des sociétés humaines, elles marquent aujourd'hui les espaces qu'elles traversent par des échangeurs reliant les greffes industrielles au réseau international. Cette dynamique soulève la question de l'étalement des zones d'activités, très gourmandes en surfaces agricoles et marquées par leur faible ouverture aux espaces locaux dans lesquels elles s'installent.

La ramification des connexions sur le territoire multiplie les échanges, éclate le territoire en un archipel d'isolats fonctionnels, hérité des pensées modernes. Les espaces productifs sont morcelés, mis en danger par l'appétit grandissant de l'économie de service. Ces nombreuses constructions génèrent

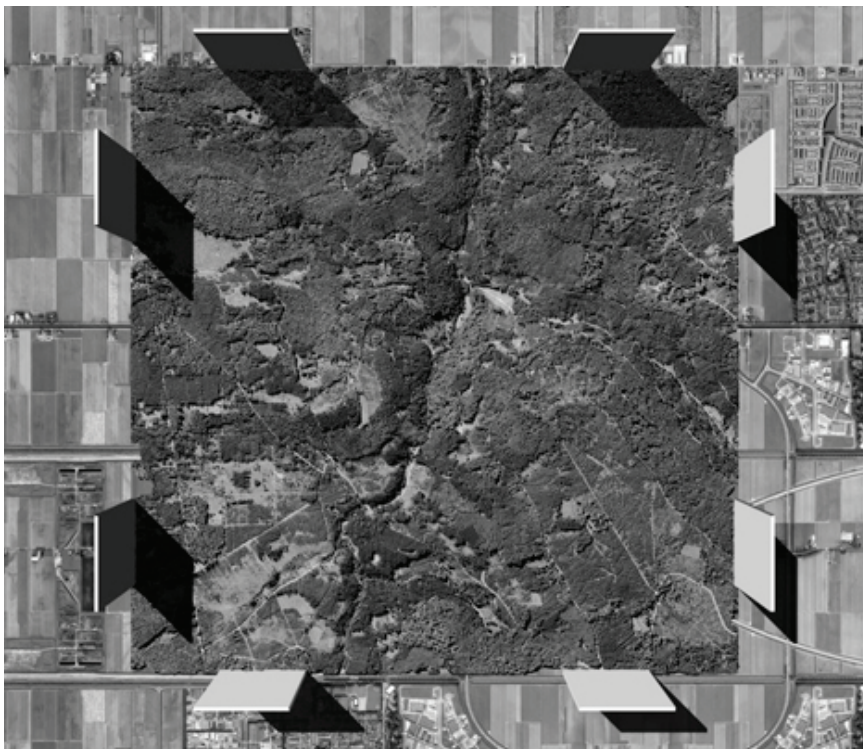
localement des problèmes de porosité interne en y développant talus, barrières grillagées, haies et participant à la privatisation des espaces semi-publics.

La frange Nord de la région parisienne accueille de nombreuses voies de communication reliant la capitale au reste du monde. Ce potentiel a été un enjeu de taille pour les réflexions sur le Grand Paris. Deux OIN (opération d'intérêt national) sont venues dynamiser ce territoire pour en faire un haut lieu de l'économie régionale. Cette volonté de mise en valeur du territoire par le développement des services met en danger les dernières grandes pièces agricoles de la petite couronne.





WHEATFIELD - A CONFRONTATION, AGNES DENES, 1982



SOURCE INCONNUE



DÉTOURNEMENT DES GRANDS PAYSAGES - JACQUES SIMON , 198?

L'AGRICULTURE COMME OUTIL DE STRUCTURATION DES FRANGES MÉTROPOLITAINES

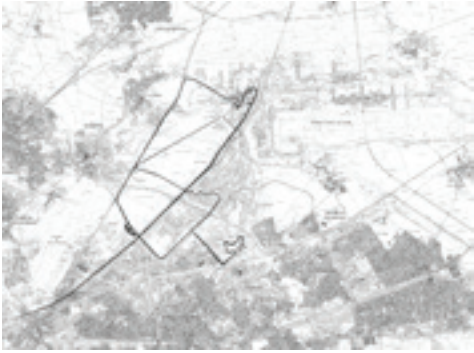
La qualité pédologique des sols est directement liée à la constitution de la métropole parisienne qui a pris place dans une géographie aux sols riches, dessinée par la Seine. La plaine de France est reconnue comme étant la plus fertile de la région dès le Moyen-Âge ces surfaces riches en limons émanent d'un prolongement de la plaine picarde, étaient alors cultivées pour alimenter la capitale. Aujourd'hui, elle fait partie d'un des secteurs les plus productifs de France, derrière la Champagne crayeuse et la Beauce. Ses cultures agro-industrielles portent l'économie agricole à l'échelle nationale par les cultures de blé, d'orge, de maïs et de colza dont les cours mondiaux se sont envolés ces dernières années.

L'étalement de la métropole parisienne a eu pour conséquence la disparition des ceintures maraîchères

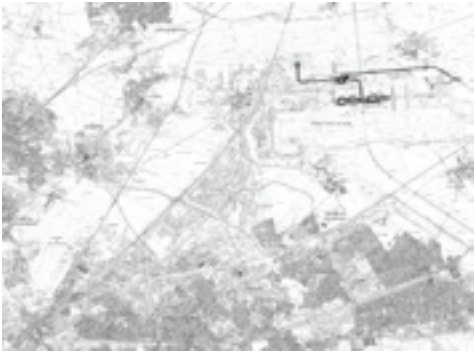
et arboricoles en faveur d'habitats collectifs, d'infrastructures et d'équipements de loisir. La cité se diffuse dans les territoires cultivés le long des infrastructures, emprisonnant des poches agricoles. Les modes de production agro-industrielle, peu liés à la ville et non reconnus par les citoyens, ont du mal à faire face aux pressions foncières.

Dans un contexte de crise économique qui affecte les productions alimentaires, c'est une opportunité pour les cités urbaines de reconsidérer les franges agricoles. Pour les villes il s'agit de reconnaître ces lieux de production comme un composant pérenne à leur développement. Alors l'agriculture peut être refondatrice de liens sociaux dépassant ainsi la confrontation actuelle.





. 09-08-2011 : DÉCOUVERTE DU SITE AVEC L'AGENCE TAKTYK TRAVAILLANT SUR LE CONCOURS D'IDÉE EUROPA CITY.



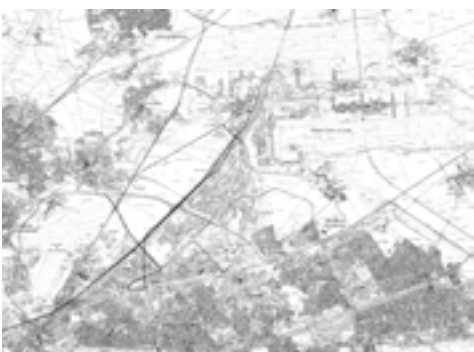
. 10-10-2012 : ARPENTAGE DE ROISSY CDG ET DE SES LIMITES PROCHES.



. 15-03-2013 : ARPENTAGE DES LIMITES DE L'AÉROPORT DU BOURGET, DES ZONES D'ACTIVITÉS ET DE L'ESPACE AGRICOLE PROCHE.



. 31-05-2013 : ARPENTAGE DU PARC D'ACTIVITÉS «PARIS NORD 2» ET DES SURFACES DE PRODUCTION AGRICOLE.



. 20-06-2013 : VISITE DU SITE ACCOMPAGNÉ DE SÉBASTIEN PENFORNIS, ENCADRANT

II. ARPENTAGES 23

Les différentes explorations m'ont permis de comprendre une partie des enjeux du territoire. Chaque visite de terrain fut suivie d'une rédaction d'un récit relatant mes expériences. Ces textes m'ont permis de communiquer mon vécu sur le site et de conserver une trace de ces errances.





. ROISSY CHARLES DE GAULLE, VILLE DANS LA VILLE _ 10-10-2012

25

Gare du Nord, point de départ pour un premier retour, en direction de l'aéroport Charles de Gaulle.

Le nombre d'arrêts intermédiaires sur le tableau d'affichage se chiffre à 9.

Or le train est un direct, je quitte rapidement la capitale pour traverser la banlieue nord.

La Courneuve,
Aubervilliers,
Drancy,
Le Bourget,
Le Blanc-Mesnil,
Aulnay-sous-Bois,
Sevran,
Villepinte.

Des noms qui me renvoient aux malaises sociaux entendus dans les médias. Le RER ne s'y arrête pas, l'aéroport est parisien, annexe bruyante de la capitale rejetée à son extérieur.

Les nuisances sonores et spatiales de cette infrastructure sont vécues par les habitants de la banlieue, or ce sont ceux qui ne la pratiquent pas.

Arrivée Terminal 2-Gare TGV 11h50, 30 minutes sont déjà passées.

La gare, mastodonte métallique suspendu, est

étendue, aura lumineuse.

Les voyageurs abondent, certains avancent d'un pas assuré, d'autres semblent chercher leur direction.

Besoin de me repérer, de trouver le niveau réel du sol. L'imbrication des étages, un panel de directions s'offre à moi, certaines ne sont pas publiques.

Déroute. Confusion.

Le flux de voyageurs est incessant mais discontinu, il est rythmé par l'arrivée des transports collectifs.

J'aperçois des employés, figés, ils attendent, seuls derrière leurs postes, ce sont les habitants permanents, les autochtones de cette ville.

Les bâtiments du Terminal 2 sont tous construits selon le même modèle allongés, ils facilitent les déplacements.

Je marche droit, peu de détours sont possibles.

L'espace est parfaitement conçu pour limiter les contacts entre les usagers, la déshumanisation fluidifie et entraîne des pratiques individualistes.

Arrivé aux tapis roulants, un traveling sur les pistes s'offre à moi, ouverture sur la machinerie aéronautique.

L'univers est stérile, le béton domine, il est brutal, assumé, esthétique.

Sortir.



↓ Zone E

Arrivé au parking j'admire l'enchevêtrement des superstructures, une vision futuriste tout à coup me renvoie à un paradoxe.

Ces monstres de béton m'impressionnent, je les aime puissant, artificiel, violent dans leur confrontation avec le monde vivant.

Je les redoute tout autant, ils me rappellent les débordements du futurisme. La ville générique n'existera jamais, elle ne peut faire abstraction du site.

Remonter aux origines de l'aéroport, je rejoins le Terminal 1 par le CDGVAL, métro automatique sorti tout droit d'un film de science-fiction.

Débarquement en sous-terrain, besoin de lumière, de prendre l'air.

Le bâtiment circulaire de Paul Andreu renferme. Les néons sont prégnants et pesants, seul un puit de lumière au centre vient irriguer chaque étage.

Les points de vue sur l'extérieur sont presque inexistant, les rubans routiers s'accrochent, encerclent la structure de béton.

De timides cadrages sur l'horizon expriment le gigantisme de la plateforme aéroportuaire.

Je me sens prisonnier surgit le désir de rejoindre ce lointain pour comprendre comment il échange avec l'activité environnante.

Direction le Terminal 3, Roissy pôle.

Hôtels Hilton, Ibis, Air France.

Puis l'Aéronef, bâtiment rouge, incliné, déconstruit de Claude Parent.

La fatigue s'empare de mes jambes, mais le besoin de fuir ce lieu maintient mes premières intentions.

Le tracé des voies rapides oriente ma randonnée.

Un échangeur, je m'y perds, les innombrables niveaux de sol me troublent.

Je le traverse, reste coincé, c'est un labyrinthe.

Enchevêtrement.

L'impression de tourner en rond, pourtant j'avance, je ne m'arrête pas. La surface plane de l'aéroport est majestueuse, soulignée par les axes routiers qui passent de viaduc en souterrains.

Le lointain, j'y suis, c'est une limite vaporeuse, les axes dilatent l'emprise aéroportuaire, les hangars de logistique colonisent l'espace. Ces nouveaux envahisseurs bouleversent le paysage, c'est un ras de marée de tôle et d'enrobé, l'agriculture disparaît petit à petit.

Les grandes étendues qu'elle occupe sont monumentales, la taille du parcellaire est à l'échelle de ce paysage, plat, presque désertique où le regard fuit au loin.

Le territoire n'est plus rural, il est profondément anthropisé par l'urbain, façonné par les activités que le centre rejette en périphérie.







Spares Distribution Centre

AR



. ARPENTAGE EN ZONES LOGISTIQUES, LIMITE SUD __ 15-03 2013

L'histoire commence devant la gare du Bourget, à pied.

À la recherche de ce lieu étudié il y a deux ans, et aperçu il y a 5 mois. Un des derniers îlots de terre de la petite couronne, une échappée au sein de l'espace construit.

L'envie d'en savoir plus sur ce lieu témoin d'une agriculture productive en périphérie.

Comment m'y rendre ?

Les grandes directions autoroutières, Lille, Senlis, Beauvais, l'aéroport du Bourget, Roissy Charles de Gaulle sont mes principaux points de repère.

Bienvenue sur l'ancienne route de Flandre où le bruit est frontal et intarissable.

La ville est dessinée par la route qui la traverse, tout s'y raccroche, une ligne droite infinie, fuyante.

Je suis le flux, direction le nord, la Plaine de France.

La marche est laborieuse, traversée de l'ancien village-rue où les maisons et HLM lui donnent l'apparence d'un couloir. Au bout duquel j'aperçois la Flandre ?

La plaine semble avant tout écartelée par les multiples infrastructures qui la traversent.

L'horizon, ce bout du couloir, s'éloigne au fur et à mesure de mon avancée, il semble fuir mon approche.

Un croisement, c'est le basculement, seuil où le ciel s'étire, les parois du couloir s'ouvrent.

Les HLM deviennent maisons, les maisons concessions automobiles, le Blanc-Mesnil.

Creusé par la puissante tranchée de l'autoroute A1, infrastructure à l'origine de la colline recherchée.

Une échappée vers le ciel, c'est l'ouverture offerte par l'aéroport du Bourget, le « grand voisin » de cette route de Flandre.

Des hôtels lui faisant face, fantômes posés sur l'autre rive. La route organise l'espace et tous se retrouvent noyés sous cette même couche d'enrobé. Trottoir - contre allée - stationnement - double voies - couloir de bus - stationnement - contre allée - trottoir, 35 mètres.

Le flux est continu, lassitude.

Les véhicules passent, disparaissent au loin, étirent ce ruban d'enrobé et soulignent cette microtopographie de plaine.

Je prends conscience de la distance, du temps qu'il me reste à parcourir, ce lieu figé est un faux plat.

Il révèle cette situation comme un entre-deux, on s'y arrête peu, de moins en moins.

Les pavillons ouvriers des années 50 s'éparpillent puis s'effacent.



Le maillage urbain s'étire, des vides surgissent, percées offertes à la vue qui buttent rapidement sur un horizon bouché par des masses grisâtres.

Les paquebots échoués de la logistique et des espaces de stockage dominant, l'infrastructure n'est plus la maîtresse des lieux.

Je suis aiguillé, ma marche est contrainte à nouveau dans un couloir qui prend appui sur un talus isolant de la route les hauts grillages des surfaces d'activités. L'ouverture géographique laisse peu à peu place à l'impression de fermeture, oppressante.

Je me sens suivi, claustrophobie.

Pourtant, je suis seul.

Personne à l'horizon, le bourdonnement routier continue et meuble cet isolement.

L'espace agricole s'est réduit pour laisser place aux surfaces de stockage.

C'est un centre route généré par Roissy Charles de Gaulle où transitent chaque jour des milliers de marchandises et d'êtres humains.

Je porte un regard vers l'Est, une masse surgit, à première vue ce n'est pas un simple talus, mais une importante émergence topographique, colline posée

sur la plaine, belvédère artificiel en bordure de la zone d'activités des tulipes.

Je cherche à m'y rendre, tout est organisé pour les véhicules, je n'y ai pas ma place.

Marcher sur les plates-bandes comme gage de sécurité. Le gazon est le principal langage du sol, les surfaces non construites en sont recouvertes.

L'échelle est démesurée, désorientation, angoisse.

L'île se rapproche, une route en mauvais état y monte, elle est très circulée.

«Auto 2001», ajoutée au flux régulier des camions chargés de gravas, m'indique que cette butte accueille quelques activités, celles que l'on retrouve généralement en périphérie des villes, casse automobile, stockage et traitement des déchets.

Trouver la faille, éviter les chiens de garde, la marche est interminable le long des clôtures.

Une ouverture, enfin, l'ascension frontale du talus haut de 25 mètres environ, semble incontournable.

La terre est mise à nue, je grimpe et surgissent sous mes pas des couches successives,



terres limoneuses, argileuses,
blocs de bétons,
tiges de fer rouillées,
résidus d'enrobé,
gravas concassés,
autant d'indices de l'empilement permanent.

Le sommet est un plateau désertique.
L'activité y a pris place, des tas statiques de gravas et
une machinerie à l'arrêt occupent la lande.
Cette île de remblai héberge sur ses pourtours la
renouée du Japon, des robiniers quelques érables,
arbres aux papillons et d'autres plantes pionnières.
La lande au centre est colonisée par des espèces
pérennes, la friche s'installe, seulement l'apport
régulier de matière inerte relance le processus
d'occupation du sol.

L'espace est instable, il vit au gré des apports de
déchets issus des constructions.

C'est un négatif, celui des dynamiques du territoire.
Cette île est aussi un point haut de la Plaine de France,
elle offre un horizon à 360°, les tours de Sarcelles, La
Courneuve et son parc, Nanterre-La Défense et tous les
grands repères parisiens, la Tour Eiffel, Montmartre...
Au Nord c'est l'étendue plane agricole, traversée par
l'A1, avec un ciel rythmé par les allers-retours des
avions de Roissy CDG.

Des silhouettes semblent être perdues dans cette
étendue, je force le regard, ce sont des ouvriers
maraîchers travaillant le sol sur une infime emprise.
Finement découpée en micro-parcelles, elle donne
une autre échelle aux grandes cultures désertiques.





24h chrono

LA GRANDE VILLE

PROGRAMME EXPÉRIMENTAL DE RECHERCHE - ACTION 2012-2013
MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION (DGPAT - BRAUP)
CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE
ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS

3. LA DÉFENSE :

STRATI-VARIUS UN SITCOM
SOUS LA DÉFENSE. SE FAIRE
SON CINÉMA SOUS LA DALLE
00H30

2. ROISSY : TURBULENCES.
DES EXPÉRIENCES SENSO-
RIELLES DANS L'AÉROPORT
21H30

1. SACLAY :
PLATEAU-PARTIE.
UNE PROMENADE NUMÉRIQUE
17H

DÉCOUVREZ
LE GRAND PARIS
24 HEURES
8 ÉTAPES
DES
ITINÉRAIRES
MULTIPLÉS



4. RUNGIS : FRAGMENTS
D'AILLEURS. GOÛTER 4H30
LE TERRITOIRE DANS UNE GARE

5. LA COURNEUVE :
À SAUTE-MOUTON, CHEMINER LE
LONG DE L'AUTOROUTE 7H

6. SAINT-DENIS :
L'IMAGINARIUM URBAIN, UN
SALON MÉTROPOLITAIN DANS LA
GARE 9H

7. CONFLUENCE SEINE/OISE :
ENGINS = TERRITOIRE. UNE
EXPOSITION DE LA MOBILITÉ EN
PLEIN AIR 11H

8. CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET
DU PATRIMOINE : RETOUR VERS
LE FUTUR, TRACES DE MOBILITÉ
POUR DEMAIN 14H

31 MAI
1ER JUIN 2013
DE 16H À 16H



. ZONES DE TURBULENCES, ÉTUDIER LES LIMITES _ 31-05-2013

39

J'ai eu l'occasion de participer à «24h Chrono, la Grande Ville», évènement organisé par le ministère de la Culture et de la Communication (DGPAT - BRAUP) en collaboration avec la Cité de l'Architecture et du Patrimoine et l'Atelier du Grand Paris (AIGP).

Ce programme de recherche-action est une première approche autour des questions urbaines contemporaines.

«Qu'est-ce qui fabrique aujourd'hui l'identité d'une grande métropole ? Comment pouvons-nous, habitants d'un territoire urbain, y trouver notre appartenance et y inventer notre destin ? Quels sont les projets collectifs porteurs de notre expérience commune d'un territoire donné, à savoir y vivre, travailler, s'y divertir, y circuler ? [...].

Ici, c'est à travers la coordination d'une série d'évènements conçus par des architectes, des chercheurs et des artistes, dans des lieux clefs du futur métropolitain, qu'elles donnent sens à notre Métropole étendue. Huit territoires de la ville-paysage du Grand Paris s'ouvrent au public pour une durée de vingt-quatre heures sans interruption, dans une vision kaléidoscopique et constructive du temps de la métropole.

«La grande ville 24 heures chrono» et ses partenaires invitent les citoyens à un pèlerinage culturel, à un voyage chronométré pour connaître, partager et inventer les lieux forts de notre futur urbain».

Pour Roissy CDG, le rendez-vous est fixé à Roissy-pôle, mezzanine du Hall de la gare RER B CDG1. Station RER B CDG1, parking Hôtel Px ou Pr. Adresse : Roissy-pôle Gare RER, Rue de Dublin - 95 705 Roissy Charles de Gaulle. Coordonnées GPS : Latitude 49.009107 (N 49° 0' 32.785") Longitude 2.561488 (E 2° 33' 41.356").

L'équipe de 24 h Chrono qui y a pris place se compose de :

Andrea Urlberger (Laboratoire LRA - ENSA Toulouse)
Thierry Kandjee et Sébastien Penfornis (Agence Taktyk) / Dominique Blais, Stéphane Degoutin & Gwenola Wagon (artistes) / Philippe Lamy et Jean-François Pirson (artistes).

L'objectif de la journée est l'étude de Roissy CDG, premier aéroport français.

«Entre attente et grande vitesse, les aéroports donnent accès à une forme particulière de mobilité. Ils agissent comme un système territorial, connectant et enclavant en même temps pour reconfigurer l'espace contemporain en profondeur. Mais comment saisir ces transformations toutes récentes et comment comprendre leur portée sensible et leur impact sur notre façon d'habiter le monde ?»



Cette nouvelle expérience débute par l'atelier d'arpentage de J-F Pirson.

Je tire un carré, 4 km² la zone d'activité de Paris Nord 2 est l'espace que je dois arpenter en 3h.

Le parc des expositions de Villepinte est mon point de départ.

Devant la gare, l'espace est piéton, il s'inscrit dans une traversée Est-Ouest de la zone pour disparaître sous la trame routière.

Les activités tertiaires dominant, l'espace est préfabriqué.

Je rejoins le parc central, écrin de nature reconstituée, un instant j'oublie la rumeur autoroutière, les décollages incessants.

Au bout, une butte, pyramide de terre s'élevant au cœur des plateformes.

Cette prise de hauteur offre une vue à 360°, Montmartre, Montparnasse, la Défense surgissent au loin.

Au nord l'horizon agricole est marqué par l'étendue de Roissy CDG, objet sous perfusion automobile, point de départ de la diffusion des zones d'activités aéroportuaire.

Le «triangle de Gonesse» perce derrière les

entrepôts bleus qui soulignent le tracé autoroutier. La géographie originelle du territoire est perceptible à travers l'orientation des cultures.

Ailleurs, la logistique a profondément remanié les sols.

Direction nord, comprendre le rapport, l'épaisseur de la limite de cette zone d'activités avec l'infrastructure.

Je marche le long des axes principaux bordés d'érables champêtre où le champêtre est partout, même dans les noms des rues, tentatives d'évasion, d'inventer une nouvelle identité au lieu,

maille de peupliers,

allée aux charmes,

maille de frênes.

Les emprises laissées libres sont immenses, une tondeuse conduite à toute vitesse, effectue des allers-retours interminables.

Pourquoi, pour qui ?

Je butte sur l'échangeur de l'aéroport, longe le périphérique sud où les terre-pleins centraux sont occupés par de hautes herbes.

Je les traverse.

L'espace agricole indiqué sur la carte a réduit, il laisse place à Aéroville, centre commercial multiservices, recouvrant le sol, la terre originelle de dalles de béton.



CENTRE LOGISTIQUE DE ROISSY-SOGARIS

Au sud les cultures réapparaissent, toujours aussi grandes.

Elles sont malmenées, fragmentées, certaines s'enfrichent, d'autres sont grappillées par les lignes hautes tensions.

Talus et fossés deviennent mes seuls chemins, leur appropriation me permet de circuler en sécurité.

Les klaxons retentissent, les automobilistes considèrent ma présence comme anormale, l'espace est proscrit.

J'entends les vrombissements du « circuit Carole », les motos concurrencent les décibels de l'aéroport.

Retrouver l'agriculture, appréhender l'épaisseur de la zone d'activités.

Je prends alors la direction de l'A1.

La voirie est aussi accompagnée d'un alignement d'érables, j'avance, me perds en tentant de traverser les importants parkings des surfaces commerciales.

Une ouverture, est-elle publique ? Je m'y engage, reste coincé au sein d'un complexe de sièges sociaux. Une faille, un grillage éventré, propose une échappée.

Des enseignes « À louer », les espaces non gérés sont investis par des spontanées, plantes, nomades,

marginiaux.

Une voie ferrée fend délicatement l'espace et rejoint la gare de triage du Blanc-Mesnil.

Elle aussi est abandonnée.

Les hangars commerciaux, bleus, colossaux indiquent la présence de l'autoroute.

Derrière, la tranchée autoroutière marque la limite avec l'espace cultivé. Il est temps pour moi de rejoindre cette arrière-cour que la ville ne regarde plus.

Les grandes cultures s'emparent de l'espace, au nord une masse boisée marque un repère, la carte indique l'emplacement d'un ancien fort.

Le colza débute sa floraison et souligne la fine déclivité qui disparaît au loin dans les talus du boulevard intercommunal Parisis, nouvelle tangentielle nord de la banlieue.

Belvédère sur la région parisienne.

Un lieu comme il y en a peu, ici on perçoit l'emprise de la région parisienne dans sa globalité.

Au sol, des cartouches, j'entends des coups de feu, angoisse.

Indiqué sur la carte, un ball-trap.

Les cartouches ? Probablement des chasseurs, les lapins foisonnent dans cette plaine.



NAVETTE

SEMINAIRE DECOUVERTE
DES METIERS AEROPORTUAIRES

Information Arrivées - Arrivals

CDG

Il est 15h, retour au point de rendez-vous. Je participe à la modélisation d'une maquette réalisée collectivement avec les autres participants. Chacun d'entre nous a arpenté une partie de territoire proche de l'aéroport dans le but de comprendre ses limites et le rapport qu'il entretient avec son espace adjacent.

La maquette prend corps sous la forme d'une retranscription plastique des abords aéroportuaires. Chaque participant exprime son vécu, la lecture qu'il a eue de cette infrastructure, avec les matériaux glanés lors de l'arpentage. Le résultat final met en évidence l'hermétisme de l'aéroport, citadelle accessible par les seuls réseaux routiers ferroviaires. Elle qualifie également ses limites, lui donne une autre épaisseur dépassant ses frontières propres et révèle ainsi la zone d'influence proche de cet équipement.









CDGVAL

t Shuttle

1 2 3 4 5

1 2 3 4 5

Ces expériences ont été une épreuve clef dans mon processus de réflexion et m'ont permis de recentrer mon intérêt sur les éléments fondamentaux de ce paysage de frange. L'immersion en tant que piéton dans un territoire dédié aux seules infrastructures de transports rapides m'a permis de percevoir l'immensité des surfaces, l'importance des ruptures entre les espaces habités, d'activités et agricoles. Cette frange est un non-lieu, déshumanisé par l'économie mondiale. Le territoire est partagé entre les espaces de cultures intensives et les zones d'activités tertiaires et industrielles. Aujourd'hui, ils s'ignorent et sont impasses pour qui s'y aventure. Ils sont longés, on les aperçoit, seules les personnes y travaillant les pratiquent et leur hermétisme génère des ruptures à l'échelle locale. La ville rejette ces lieux dont elle a besoin pour exister. Ces deux économies

sont les fondements de ce paysage sur lesquels il faut intervenir pour proposer un nouveau modèle de constitution de ce territoire.

51

Aujourd'hui ils sont concurrents, les exploitations agricoles recherchent toujours plus de terres cultivables pour viabiliser leurs investissements pendant que les activités industrielles et tertiaires cherchent de grandes surfaces proches des réseaux pour s'y développer. C'est un combat entre l'espace fertile toujours rentable et l'extension des pôles économiques tournés autour de Roissy CDG. L'agriculture pourrait paraître vaincue face aux moyens de l'industrie, mais il est possible que l'aggravement de la crise économique, la baisse des investissements jouent un rôle fondamental pour la réhabilitation de ce territoire.

III. ÉTAT DES LIEUX / DIAGNOSTIC 53

J'ai mené, parallèlement aux expériences sur site, une étude objective du territoire. La cartographie a été un outil de compréhension majeur pour appréhender cet espace, sa géographie et ses dynamiques, à une échelle plus étendue. La mutualisation de ces deux approches dans la démarche d'analyse m'a permis d'intégrer des problématiques propres au site, dans une réflexion métropolitaine.

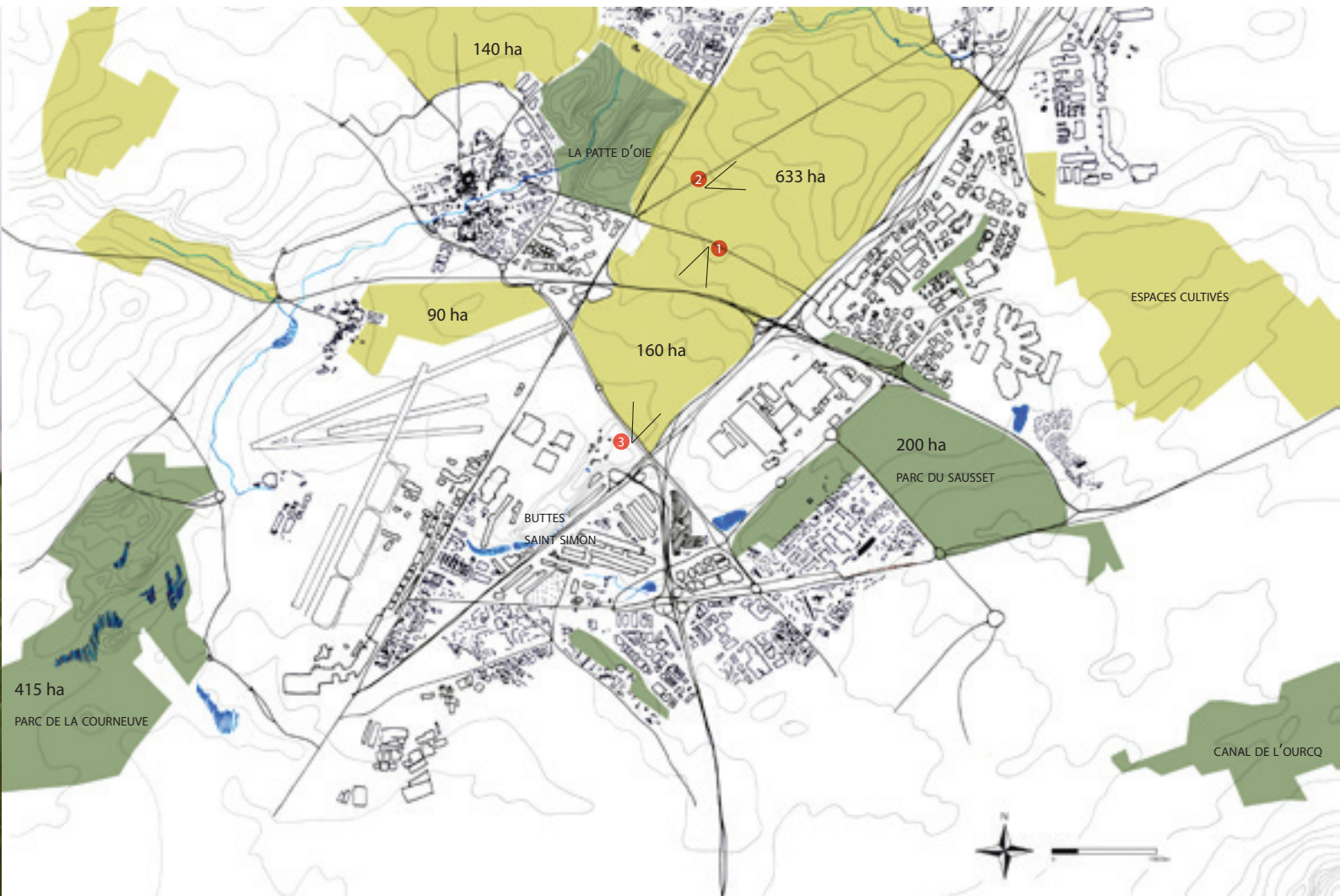
ZONE D'ACTIVITÉS
PARIS NORD II

BUTTES
SAINT SIMON

GRANDES
CULTURES

QUALITÉS ET VALEURS DU TERRITOIRE

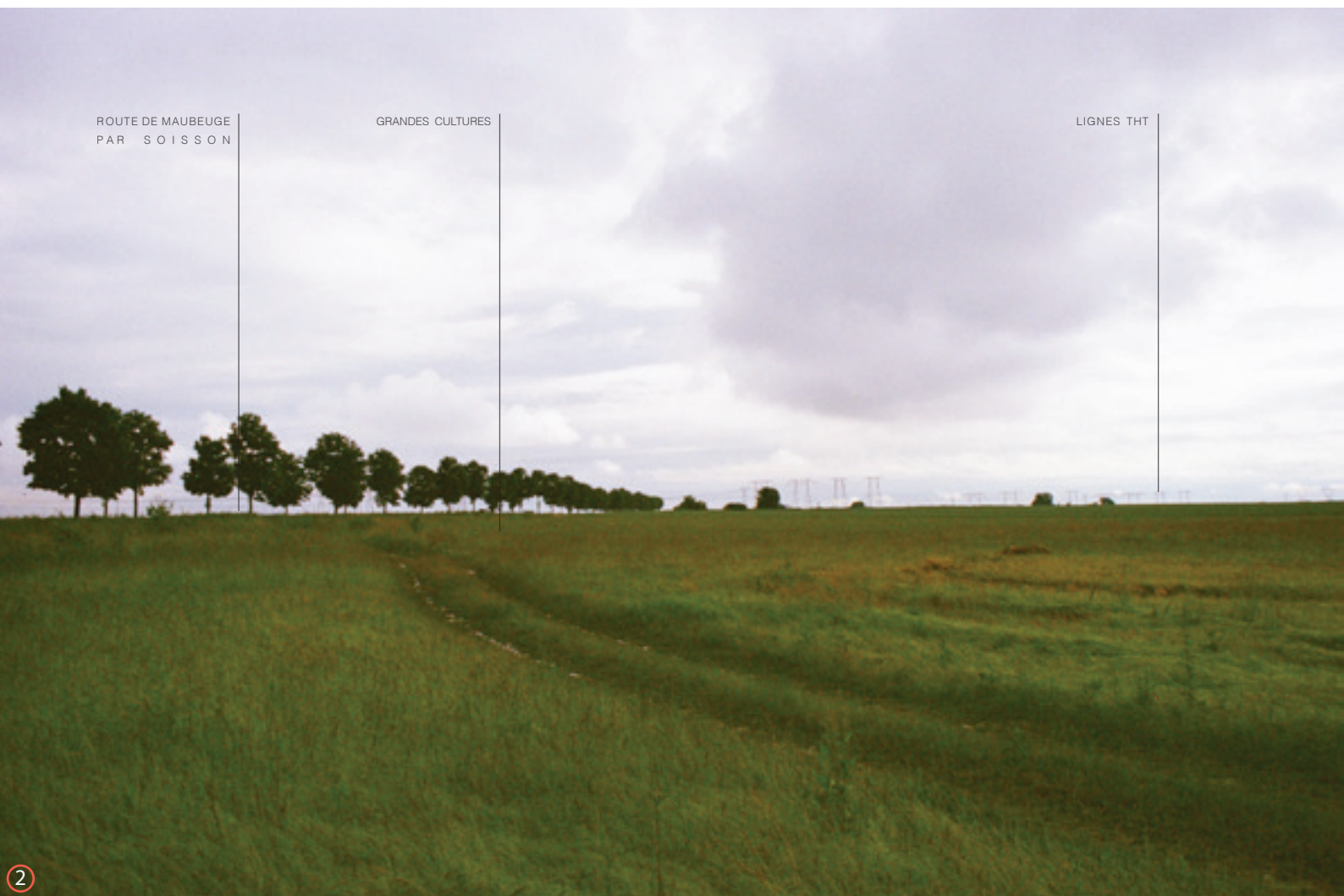
. POTENTIELS STRUCTURANTS DES ESPACES OUVERTS



ROUTE DE MAUBEUGE
PAR SOISSON

GRANDES CULTURES

LIGNES THT



CULTURES
MARAICHÈRES

BIP

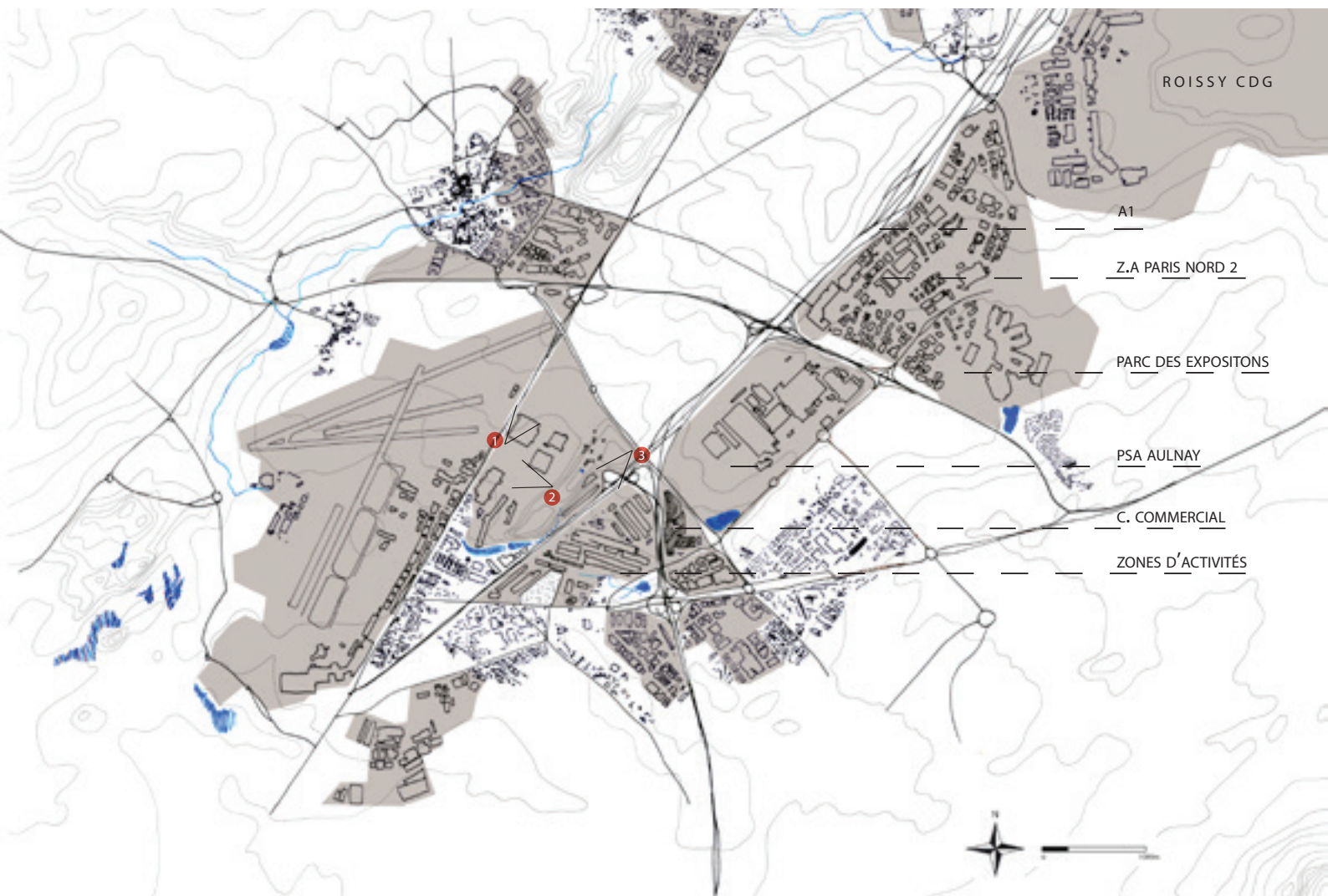


AÉROPORT
DU BOURGET

R E M B L A I S
ÉCHANGEUR BIP-D317



. INFRASTRUCTURES ET PARCS D'ACTIVITÉS : NOUVELLES FRANGES URBAINES



ZONE D'ACTIVITÉS
DE MONTJAY

AÉROPORT
DU BOURGET



CENTRE COMMERCIAL
O'PARINOR

A1 EN TRANCHÉE





VILLE TENTACULAIRE, ENCLAVES AGRICOLES



TRANCHÉE DES ZONES D'ACTIVITÉS DANS L'ESPACE URBAIN

. VISION D'UN TERRITOIRE ENCLAVÉ

La confrontation des différents modes d'occupation des sols souligne les relations qu'entretiennent les espaces entre eux.

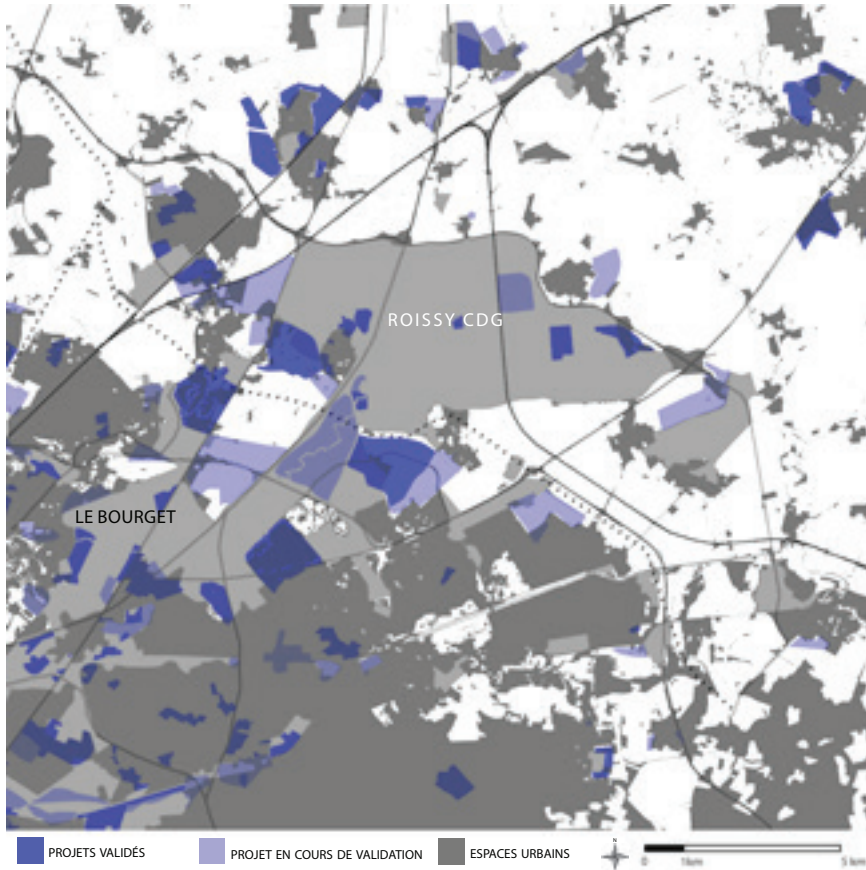
Dans le quart nord-est de l'Île-de-France, la ville s'étend de manière tentaculaire le long des infrastructures. L'espace cultivé contigu a jusqu'alors été considéré comme une réserve foncière par les documents d'urbanisme (SDRIF 1994 et 2008). Proches de la ville, ils sont devenus des enclaves aux surfaces importantes qui peuvent devenir le liant dans cette ville archipel.

L'enclave est définie par Pierre et Rémi Janin comme :

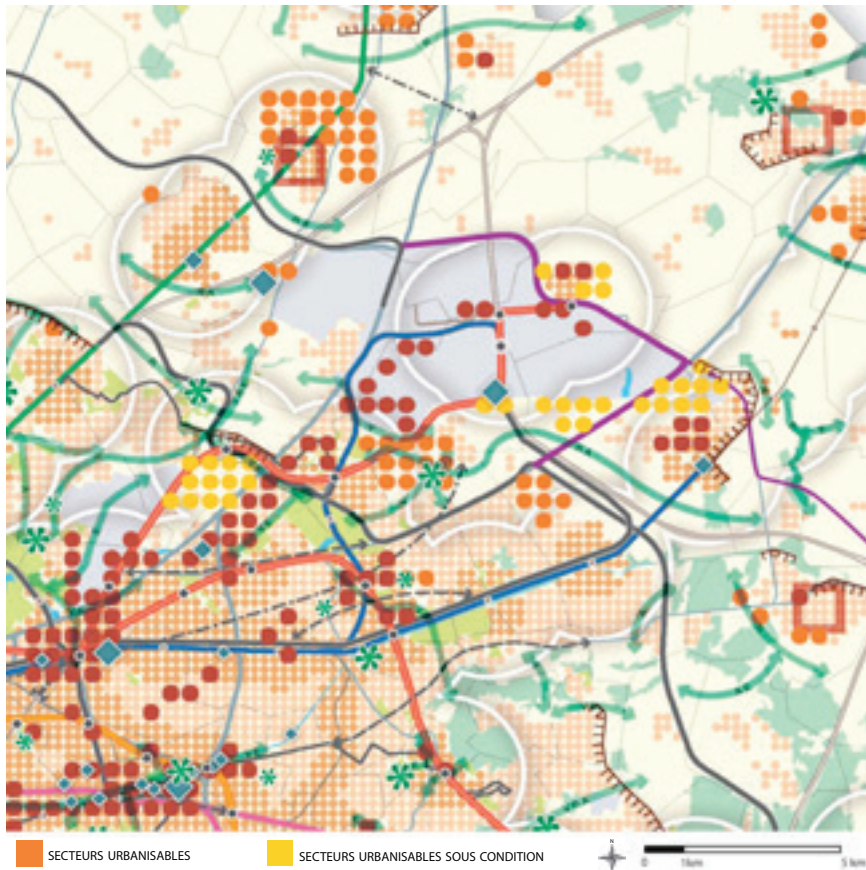
« Un espace agricole enclavé dans le tissu urbain. Si l'enclave agricole traduit cette situation, elle est plus largement liée au constant d'un enclavement et d'une marginalisation progressive de l'agriculture dans une société extrêmement urbaine, tant physiquement que culturellement ».

Ici elle est directement liée au développement aéroportuaire des années 70, dont le premier Plan d'exposition au bruit (PEB) instauré dans les années 90 a régi l'urbanisme des communes voisines. Les surfaces les plus exposées aux bruits ont été jusqu'alors préservées de l'étalement urbain. À contrario, c'est aussi Roissy CDG qui a contribué à l'étalement urbain sur le reste de la plaine.

Ce développement aéroportuaire a eu par ailleurs de nombreux impacts négatifs quant à la constitution de la ville. Le territoire, difficilement habitable, s'est construit essentiellement par les zones d'activités spécialisées dans la logistique. Aujourd'hui sous l'apparente continuité urbaine, un couloir industriel aéroportuaire coupe les espaces habités, en occupant des emprises importantes.



TERRITOIRE DE PROJET, ÉTALEMENT URBAIN



PLAN GUIDE DU SDRIF 2013

. LA MÉTROPOLE CONSTRUIT SES FRANGES AGRICOLES

Les documents d'urbanisme ont toujours eu des difficultés à caractériser ce territoire qualifié de «zone d'espace vert et de loisirs en secteur urbain» (SDAURP de 1965) puis de «zone d'intérêt récréatif et/ou paysager et/ou écologique» (SDAURIF de 1976). Ces désignations montrent la volonté de la ville de s'approprier ces espaces, oubliant leurs activités agricoles.

Les projets prévus sur cette frange urbaine respectent les orientations des SDRIF 1994 et 2008. Ils sont dorénavant intégrés dans le futur SDRIF 2013.

Dès 1994, le conseil régional d'Île-de-France a pointé ce territoire comme un enjeu pour la métropole parisienne, en y prévoyant son extension sur «l'espace vide», l'espace agricole. L'ensemble des terres partiellement ou totalement enclavées dans le tissu urbain avaient reçu l'habilitation à être urbanisées. La volonté de combler les vides cartographiques exprimait l'ambition de construire une ville continue, à l'époque synonyme de cohérence territoriale par l'affirmation de l'opposition ville-campagne.

Le SDRIF 2008 ne fut pas approuvé par l'État, le considérant comme une entrave au développement des idées du Grand Paris. Une loi a été votée par la suite pour sortir du conflit Région-État. Elle précise que les révisions et les modifications des plans locaux d'urbanisme (SCoT, PLU, cartes communales) «dès lors

qu'ils sont compatibles avec les dispositions du SDRIF de 2008 qui ne sont pas contraires à la loi du Grand Paris, ne sont pas illégales du seul fait qu'elles sont incompatibles avec le SDRIF de 1994».

Aujourd'hui le nouveau SDRIF est en cours de constitution. Les premiers éléments concernant la destination générale des sols mettent en avant l'héritage du SDRIF 1994, tout en soulignant l'importance des problématiques agricoles en frange. Le territoire d'étude reste, malgré cette évolution, un pôle d'urbanisation majeur, les espaces auparavant considérés comme partiellement urbanisables sont aujourd'hui des surfaces d'urbanisation préférentielles ou conditionnelles.

Une partie des surfaces du triangle de Gonesse (300 hectares) sont urbanisables sous condition de l'ouverture d'une desserte de transport collectif. Cet engagement a été un point de conflit pour le projet Europa city où le groupe Auchan a fait pression auprès des décideurs du Paris GrandArcExpress pour obtenir une gare au cœur de son centre commercial. L'EPA (établissement public d'aménagement) et le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France) ont respectivement appuyé cette demande en annonçant l'ouverture d'un bus haut niveau de service et la construction d'un barreau ferré reliant les RER D et B.



1948

Le territoire est essentiellement agricole. Les cultures céréalières sont gérées sur de moyennes surfaces et desservies par un réseau secondaire très développé.

Celui-ci, essentiellement agricole, se compose de chemins reliant les différents bourgs entre eux.

Les espaces habités sont séparés des cultures rurales par des zones maraîchères et vivrières qui prennent place aux abords des villes et le long des cours d'eau.

La société de l'époque à dominante agricole dessine le territoire, son objectif est la production.



1967

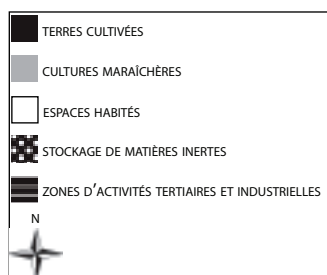
Le contexte social change, la communauté économique européenne (CEE) vote les premières lois commerciales et adopte les prémices de la future politique agricole commune (PAC). Ces nouvelles règles adoptées sur le territoire national changent profondément les espaces de production alimentaire.

Le remembrement agricole, motivé par l'intensification de l'agriculture simplifie les trames viaires et modifie le rapport entre l'agriculture et son sol qu'elle considère dorénavant comme un simple support.

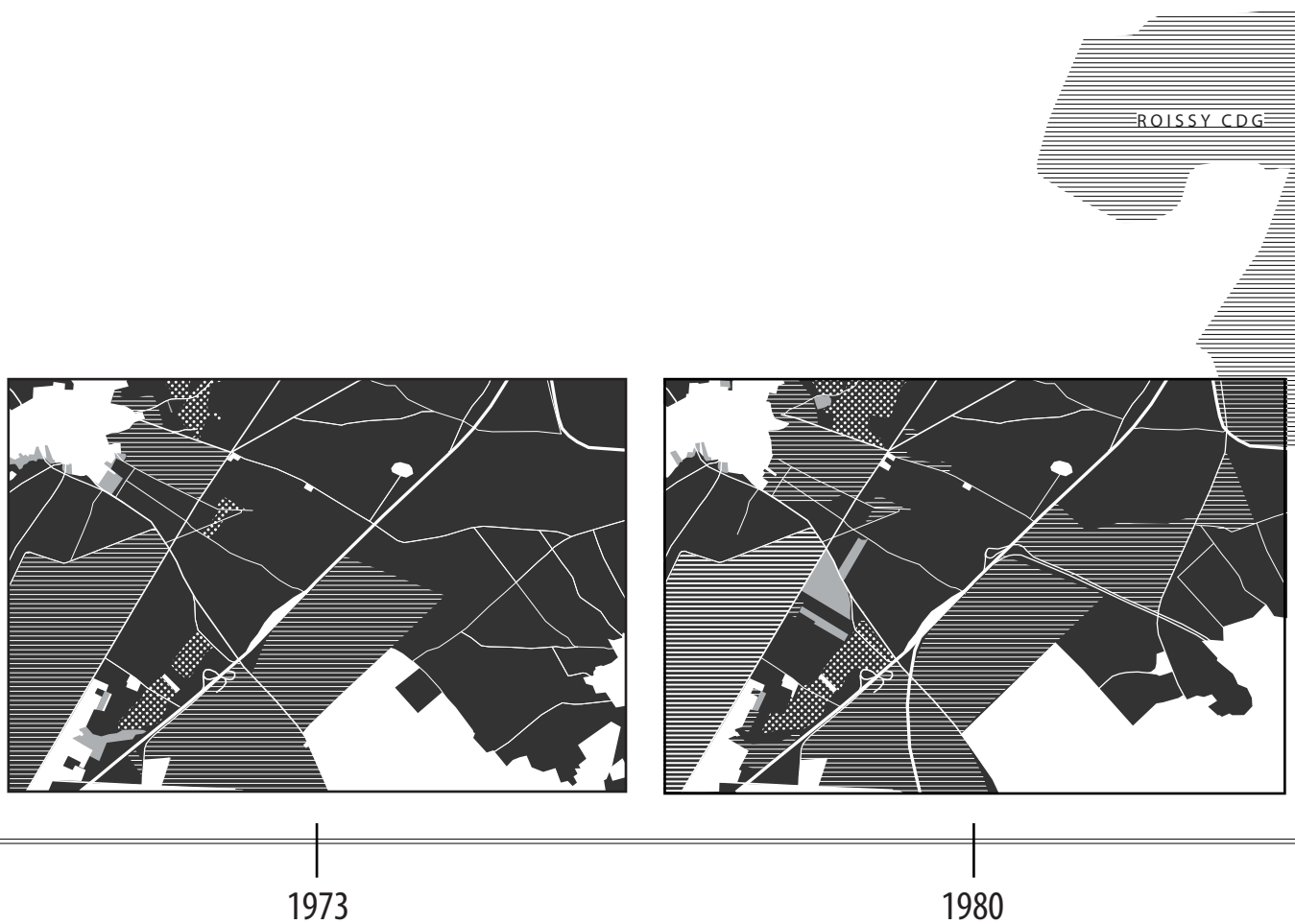
Les espaces maraîchers les plus proches de la capitale disparaissent sous la demande grandissante de logements pour les banlieues ouvrières. Les grands ensembles se développent en frange et dessinent une nouvelle limite avec l'espace rural.

La mise en service de la première autoroute française (A1) reliant Paris aux pays du Benelux vient scander le territoire. La négation de la topographie qu'elle traverse génère des portions en tranchée et d'autres en surplomb. Le rapport de l'automobiliste avec les paysages qu'il traverse évolue vers « l'oubli », le conducteur reste focalisé sur le couloir d'asphalte. Le réseau agricole est redessiné limitant les possibilités d'échanges au sein de la banlieue au profit des connexions qui attirent les premières industries de fret et de logistiques, le parc d'activité de Garonor est alors construit au sud sur 75 hectares de terres jusqu'alors cultivées.

L'aéroport du Bourget, très endommagé pendant la Seconde Guerre mondiale, est reconstruit et agrandi sur l'espace offert par l'activité agricole.



. PLAINES AGRICOLES, HISTOIRE D'UNE DISPARITION



67

Les Trente Glorieuses jouent un rôle majeur dans le développement des espaces, la société s'industrialise.

Citroën construit une usine collée à l'A1 sur 200 hectares, la recherche d'ouvriers augmente proportionnellement à la demande de logement. La cité de la « Rose des vents » vient y répondre en offrant 3000 logements aux familles d'ouvriers, essentiellement ceux de Citroën.

Les zones d'activités se développent aux portes de la banlieue Nord parisienne. Les entreprises sont attirées par les grandes surfaces qu'offrent l'espace agricole et par le projet d'embranchement de l'A3 sur l'A1 ainsi que la future construction d'un troisième aéroport pour la région.

Les multiples constructions génèrent de grandes quantités de matières inertes dont les excédants sont stockés en surface le long du Croult à Gonesse et le long de l'A1 au sud.

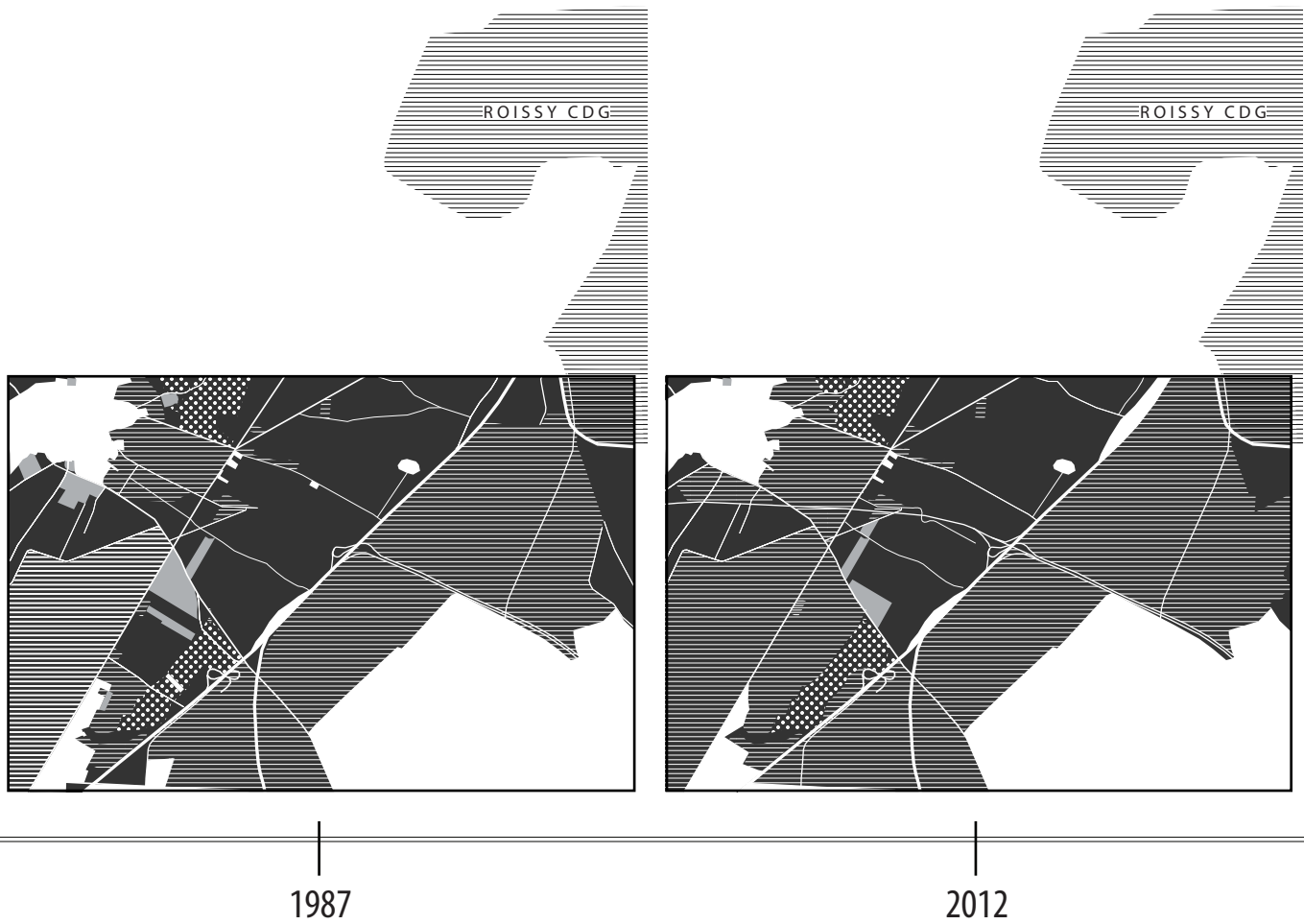
La construction de l'aéroport Roissy Charles De Gaulle est finalisée en 1974, attirant de nombreuses entreprises. Sa proximité avec Paris, son potentiel de développement vu la quantité d'espaces constructibles sont ses principaux atouts.

Les parcelles agricoles sont de plus en plus enclavées par les infrastructures et les zones d'activités qui ne font qu'accroître. Certaines d'entre elles sont abandonnées en attendant leur constructibilité.

L'A1 dessert directement Roissy CDG et le parc d'activités de Paris Nord 2 intégrant le parc des expositions de Paris-Villepinte, prend place entre ces deux grandes infrastructures. Ces constructions accumulées modèlent un couloir industriel et tertiaire presque continu s'étalant du Bourget jusqu'à Roissy CDG en longeant l'A1.

Les travaux génèrent de nouveaux déblais, stockés en grande partie sur les deux zones existantes agrandies.

Les espaces agricoles, protégés par le règlement d'urbanisme aéroportuaire, s'enclavent. Les réseaux de chemins sont réduits et discontinus. L'économie de transit dessine maintenant les paysages du nord de Paris.



1987

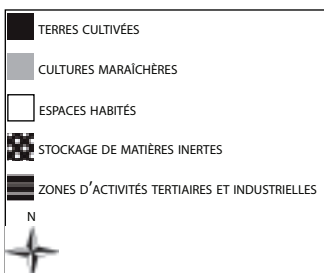
2012

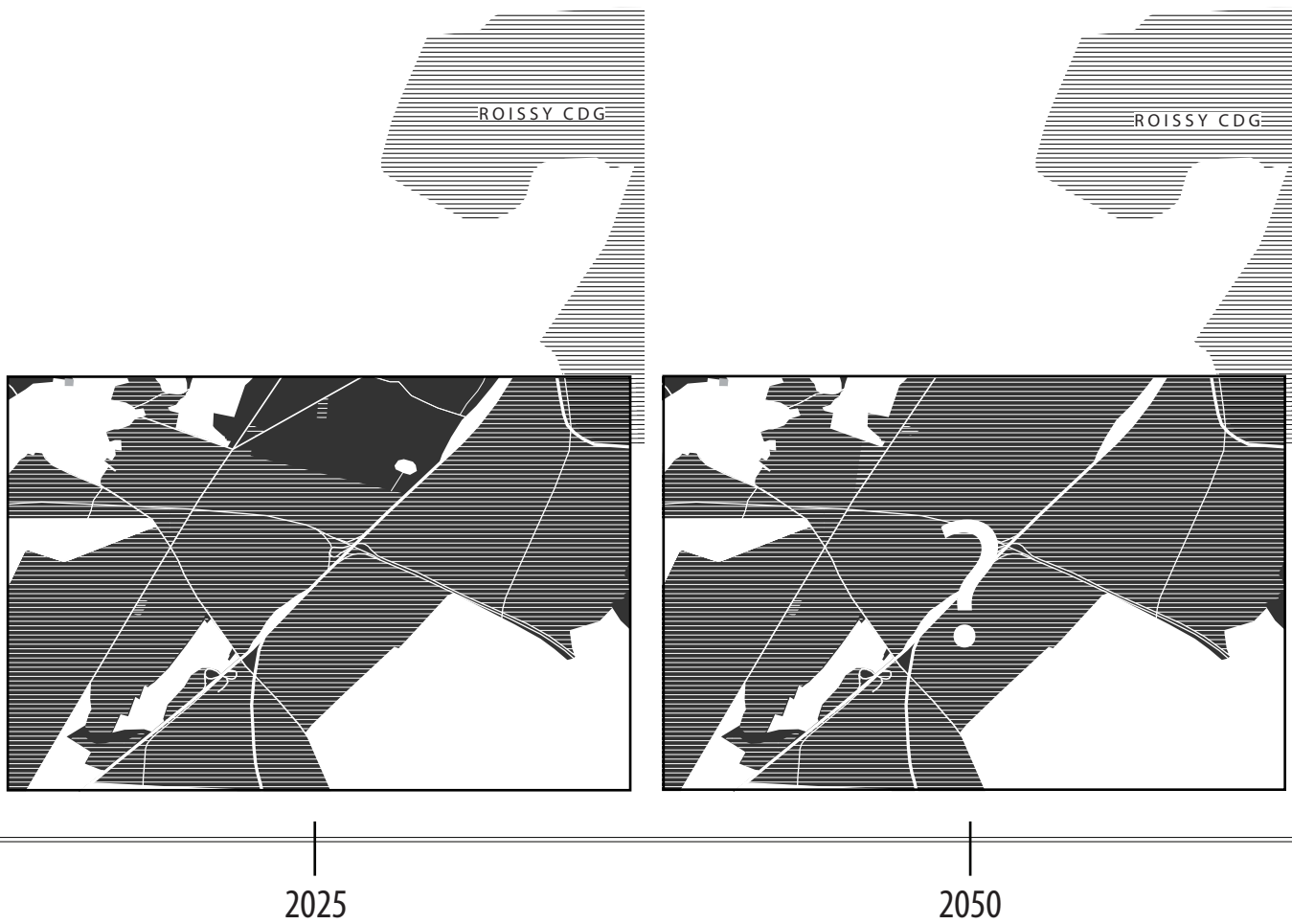
Le parc du Sausset construit en 1981 transforme une enclave agricole de 200 ha en parc dédié aux loisirs. C'est la première pièce du projet de chapelet d'espaces de loisirs de la Seine-Saint-Denis qui à terme doit relier la forêt de Bondy au parc de la Courneuve. L'idée est, par la suite, abandonnée.

Le parc d'activités Paris Nord 2 s'étale pour atteindre une emprise de 400 hectares au dépens des terres arables proches.

Le processus d'urbanisation du territoire est continu.

La construction du nouveau Boulevard Intercommunal du Paris (BIP), route tangentielle traversant les villes de la frange Nord parisienne accueille de nouvelles zones d'activités. Celles-ci prennent place sur des terres essentiellement maraîchères. Le boulevard partitionne la dernière grande pièce agricole en trois surfaces, respectivement de 90, 160 et 633 hectares.





Le projet d'urbanisation du « triangle de Gonesse » est programmé pour 2025. Cette pièce constitue un nouvel isolat de l'archipel urbain.

La construction de programmes tertiaires et logistiques détruira plus de 200 hectares de terres agricoles. Europa city, centre commercial emblématique, verra le jour en 2020 dès la mise en service des premiers transports en commun.

La dynamique d'étalement des espaces tertiaires et industriels menace les dernières terres agricoles proches. À terme, le risque est une disparition totale des espaces cultivables sous l'influence grandissante de l'aéroport de Roissy CDG.

L'évolution de cette partie de territoire est un échantillon des processus d'artificialisation des terres arables en Île-de-France. On estime entre 1 700 ha et 1 900 ha par an la perte d'espaces fertiles due à la croissance métropolitaine. Entre 1980 et 2010, 49 000 hectares ont disparu soit 7,7 % de la surface agricole utile (SAU) en 30 ans, soit l'équivalent de cinq fois la surface de Paris intra-muros.

Cette disparition est à mettre en parallèle avec le SDRIF de 1994, grand acteur d'une urbanisation contestable des territoires franciliens. Quatre autres projets d'envergures remettent également en question la place de l'agriculture périurbaine :

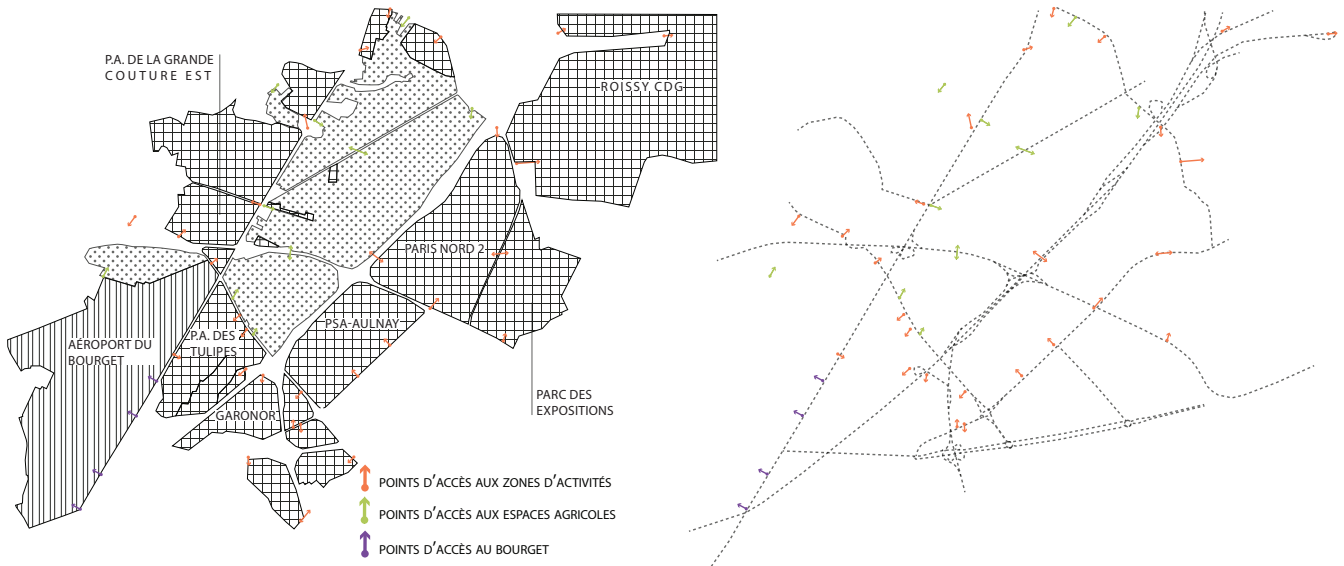
- Le projet du nouveau centre d'entraînement du Paris Saint-Germain (PSG) sur le domaine de la ferme du Poult dans les Yvelines, trouve place sur 70 ha de terres classées agricoles.
- Le projet de « village nature » prévu par Disneyland met en danger 500 ha de terres, elles aussi cultivées.
- La zone d'aménagement concertée (ZAC) sur l'ancienne base aérienne de Bretigny menace 400 ha.

- L'OIN Paris-Saclay prévoit la sanctuarisation de 2 000 ha de terres agricoles, mais ouvre également 340 ha à l'urbanisation.

Si l'intensité des constructions sur la terre arable continue à cette allure, d'ici 340 ans, l'Île-de-France aura entièrement fait disparaître toute sa surface agricole utile. Une étude récente de l'INRA estime à 100 000 années le temps de travail des micro-organismes pour reconstituer une terre aussi fertile que celle de la plaine de France. La protection des terres agricoles est urgente quand on sait que des pays comme la Chine, le Japon ou les Émirats Arabes Unis achètent d'importantes quantités de surfaces cultivables dans les pays du tiers-monde pour s'assurer une autonomie alimentaire en prévoyance des années à venir. La Banque Mondiale, dans un article du *Monde* titré du 19/06/2013, prévoit d'importantes pénuries alimentaires d'ici 2040 en raison du réchauffement climatique. Cette orientation soulève la question de la sécurité alimentaire pour la région, quand on sait que seulement 2 % de ce qui est consommé sur le territoire y est produit.



TERRITOIRE ARCHIPEL



ARCHIPEL D'ÎLOTS AGRICOLES ET D'ACTIVÉS, FORMÉS PAR LES INFRASTRUCTURES

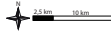
Il reste une vingtaine d'exploitations cultivant ces espaces. Les surfaces sont consacrées aux grandes cultures céréalières et sont ponctuées par des parcelles plus réduites, cultivées par un pépiniériste, un maraîcher et un groupe de personnes spécialisées dans la culture de produits orientaux. L'espace agricole est peu traversant, personne n'y va, d'ailleurs pour y faire quoi ? Les champs ne s'étalent plus à perte de vue, le regard bute au loin sur un talus routier ou sur une des nombreuses boîtes métalliques, posées sur d'anciennes terres fertiles, abritant des activités de logistique. La taille des cultures désoriente, la notion des distances disparaît au milieu des champs céréaliers. Ici le paysage est dessiné par les cultures réalisées de manière industrielle et vit au rythme des colza, maïs, orge et blé. Ces céréales sont devenues en quelques années, l'origine d'une spéculation financière sans précédent, incitant les exploitants à produire de grandes quantités. La politique agricole commune (PAC) subventionne ces productions directement liées aux marchés mondiaux. Elle incite les exploitations à se spécialiser et étendre leurs

domaines cultivables, ce qui influence le dessin des paysages agricoles. Ceux-ci sont communs, le sol n'est plus qu'un support, l'activité agricole est devenue générique. Cette perfusion monétaire de l'Europe agricole est mise en danger par la pression internationale et sans cet afflux d'argent, l'agriculture risque de changer profondément. Aujourd'hui la question de la pérennité des modes de culture est remise en cause, les citoyens ne consomment plus le paysage qu'ils traversent, ils n'y portent plus attention.

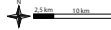
Ces cultures constituent un isolat dans ce territoire archipel ou des objets autonomes sont juxtaposés les uns aux autres, collés aux grandes infrastructures de transport. Les zones d'activités ont peu d'interactions avec les espaces extérieurs. La voiture est son leitmotiv, elles ne pourraient survivre en son absence et la moindre voie rapide devient prétexte à leurs disséminations.

Le développement des infrastructures de transport a fortement agi sur le mode de constitution de ce territoire. Un archipel d'îlots autonomes, retournés sur eux-mêmes est venu miter l'espace, devenu instable et composite. La richesse de ses sols a été oubliée au profit d'une économie de service, amorçant une dynamique d'étalement des surfaces artificialisées et de discontinuité urbaine. Ce territoire est dessiné par l'économie globale.

Anticiper la disparition des aides européennes, retrouver une autonomie alimentaire régionale pour la métropole tout en offrant une qualité de production et de paysage sont les enjeux contemporains de la métropole parisienne. La situation géographique, les qualités pédologiques de la plaine de France peuvent être valorisées par la redéfinition des objectifs de production. Ne plus alimenter le marché mondial, mais la ville proche, celle des habitants qui y vivent et qui la pratiquent quotidiennement, changer leurs regards pour que cette plaine devienne un symbole, celui de la prise en considération de l'agriculture comme nouvelle armature à la croissance urbaine.



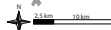
PROVINCE AGRICOLE DE MILAN



PARC AGRAIRE DE BARCELONE



PARC AGRICOLE DE LILLE



LE TRIANGLE DE GONESSE EN ÎLE DE FRANCE

Le concept d'agriparc se définit comme :

«Un espace délimité et ouvert, préservé de l'urbanisation pour faciliter et garantir l'usage agricole en impulsant des programmes spécifiques permettant de développer son potentiel économique, socio-culturel et environnemental». (Rives nord-méditerranéennes, 2001)

Ces principaux objectifs sont :

- le maintien d'exploitations viables et compétitives intégrées dans une démarche de production durable et qualitative.
- encourager la diversité naturelle et cultivée, garant d'une biodiversité accrue sur le territoire.
- l'aménagement des espaces productifs pour qu'ils soient considérés comme faisant partie intégrante des espaces urbains. Cette volonté est mise en place par l'adaptation des espaces aux pratiques urbaines en incitant les démarches socio-éducatives.

Cet outil révèle l'agriculture de franges comme un élément structurant dans le développement des métropoles.

IV. AGRIPARC, NOUVELLE ARMATURE URBAINE

77

Les crises urbaines contemporaines requestionnent la place de l'agriculture périurbaine. Le malaise social est la résultante des troubles économiques débutés en 2007. Ceux-ci sont à l'origine d'une augmentation exponentielle de la précarité et de la pauvreté dans les sociétés occidentales. Les scandales alimentaires ont affecté la confiance des consommateurs dans la qualité des produits, l'actualité récente l'illustre une nouvelle fois avec l'affaire Spanghero. Le budget des ménages est parallèlement en baisse et certaines villes européennes sont profondément touchées par des phénomènes de sous-alimentation. En France les « Restos du cœur » ont constaté une forte hausse des demandes. La perspective d'une crise énergétique se profile avec l'augmentation du prix des matières premières, affectant les coûts de production et de transport qui risquent de se répercuter directement sur le coût des denrées alimentaires. Les systèmes de productions agro-industrielles non durables exercent des pressions environnementales à l'origine de crises écologiques par la dégradation des sols, des nappes phréatiques et de l'air.

Repenser l'agriculture aux portes des métropoles est devenu un enjeu capital dans le processus de constitution des territoires urbains. Certains d'entre eux ont su développer des outils de protection et de valorisation pour leurs espaces de production périurbains en les considérant comme une armature pour leur développement. L'ossature agricole pour la ville agglomérée questionne l'avenir des métropoles qui ne doivent plus la regarder comme un vide à construire, mais plutôt comme une valeur structurante du territoire.

L'agriparc est un outil de protection et de valorisation efficace pour intégrer les problématiques agricoles dans le développement des territoires. Il a été mis en place dans différentes métropoles européennes et mondiales.



PARC AGRICOLE DE LA PROVINCE DE MILAN



. PROTECTION D'ÉCHELLE RÉGIONALE

- _surface : 47 000 hectares (34 % de la province)
- _année de création : 1983
- _incidence humaine : 3 millions d'habitants
- _communes : 61
- _exploitations : 910
- _types de culture : élevage (est et ouest) - riz (sud-ouest) - maïs et betterave

La province de Milan introduit l'idée du parc agricole dès les années 60 comme un outil de planification pour son développement. Les grandes cultures installées dans la plaine fertile du Pô étaient mises en danger par le développement économique de la métropole.

En 1983, la plaine cultivée est identifiée comme une zone d'importance environnementale qui est classée par la suite. Le parc est un système de protection et de promotion de la richesse économique, sociale et culturelle pour l'agriculture. Il n'est pas vu comme un élément exclusivement ornemental et intègre un système de parcs à plus grande échelle en Lombardie. Ce projet de développement économique et social prend comme origine une implication de l'ensemble de la communauté locale. La collaboration entre l'administration milanaise et les exploitants agricoles a pour principal objectif de promouvoir l'activité agricole et son importance dans le patrimoine paysager de la plaine du Pô, auprès des citoyens. Cette collaboration soutient aussi les besoins de l'agriculture encourageant la création d'emplois, l'investissement, la diversification des activités et des productions.

Les 4 grands objectifs sont :

- Contenir l'étalement de la métropole.
- Préserver l'agriculture, les paysages et le patrimoine rural.
- Réinventer la biodiversité.
- Rendre accessibles les espaces ruraux aux citadins.

Cette échelle de protection intègre un système de parcs agricoles urbains, d'échelle plus modeste construits en frange. Leur but est de promouvoir l'agriculture auprès des citoyens en leur assurant un cadre de vie confortable. Ils se sont constitués par des initiatives locales où l'agriculteur est mis en avant par sa démarche de partage des espaces ouverts productifs. Le parc agricole urbain Ticinello est un exemple dans lequel deux fermes propriétaires des 80 hectares permettent aux habitants la circulation par un système des sentiers, pistes cyclables et prairies sur 30% de la surface totale du domaine. Cette ouverture au public et la diversification des services a permis aux exploitants de se pérenniser face aux pressions urbaines.

Le modèle présenté par la métropole de Milan assure une protection des espaces agricoles et naturels, intégrant la question de leur place dans son aire d'influence. Ce système de province agricole urbaine questionne très peu la place des productions agro-industrielles et des marchés internationaux dans l'économie urbaine.



PARC AGRAIRE DU BAIX LLOBREGAT, BARCELONE



. PARC À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

_surface : 2 938 hectares

_année de création : 1998

_incidence humaine : 2 millions d'habitants

_communes : 14

_types de cultures : maraîchage et arboriculture

Le parc agraire du Baix del Llobregat est créé en 1998 au cœur de l'aire urbaine de Barcelone sous l'impulsion de deux administrations locales soutenues par une organisation professionnelle agraire. Son objectif est le suivant :

«La consolidation et le développement de la base territoriale, (de) faciliter la continuité de l'activité agraire en impulsant des programmes spécifiques permettant de préserver les valeurs (productives ou ressources, cours, écologiques et culturels) et développer les fonctions (économique, environnementale et sociale) de l'espace agricole dans le cadre d'une agriculture durable intégrée dans le territoire et en harmonie avec l'environnement naturel». (Ramon Terricabras Maranges, 2011).

S'intégrant dans le système de parc naturel, c'est un élément clef pour la réflexion territoriale. Le parc est géré autour de cinq objectifs :

- L'efficacité des infrastructures et des services du territoire agraire.
- L'amélioration de la production et de la commercialisation des produits issus des exploitations.
- La modernisation des exploitations agricoles.
- La création et la consolidation d'un espace de qualité en harmonie avec le milieu naturel.
- Faire connaître le patrimoine naturel et culturel appartenant au parc agraire.

Le parc est un réel soutien pour les activités agricoles. Il a incité les exploitations à changer leurs techniques de cultures pour qu'elles soient moins agressives envers l'environnement et qu'elles soutiennent le

développement d'initiatives de qualité (labellisation, origine des produits) visant à communiquer le paysage agraire, nouveaux vecteurs de ressource pour la ville. Il soutient également les associations qui mettent en place des laboratoires de recherche sur les techniques de production plus respectueuses de l'environnement et met à leur disposition des moyens financiers et matériels. Les résultats sont par la suite communiqués auprès des exploitants.

La valorisation des productions est assurée par la labellisation des produits attestant leur origine géographique. Le parc agraire s'est construit son propre label « Producte fresc del Parc Agrari » (produit frais du parc agraire) et offre la possibilité aux agriculteurs de l'utiliser à condition qu'ils respectent le cahier des charges. Celui-ci certifie le respect des rythmes naturels dans l'exploitation.

Le parc a le pouvoir de restreindre le développement d'activités non agricoles sur les terres arables. Il a également mis en place la construction d'Agropôle pour éviter l'émiettement des surfaces de production par les constructions agricoles. Ceux-ci regroupent des aires d'équipement, concentrent les structures publiques, privées et les services communs pour les agriculteurs (espace de stationnement pour les machines, pompes à essence, centre de normalisation des produits phytosanitaires).

Cette coopération, entre pouvoirs politiques et acteurs des territoires périurbains, renforce l'importance de l'agriculture en frange de ville. C'est un outil de pression efficace face aux organismes européens et gouvernementaux.



PARC AGRICOLE DE LA DEÛLE, LILLE

. L'AGRICULTURE COMME CADRE



- _année de création : 1995
- _incidence humaine : 1,6 millions d'habitants
- _surface : 350 hectares
- _communes : 7
- _type de culture : élevage sur pâtures

Le projet du parc de la Deûle est pensé dès 1968, cependant, par manque de moyens, il ne sera réalisé qu'en 1995 sous l'influence de la communauté urbaine de Lille-métropole. Dessiné par l'équipe Jacques Simon, Jean-Noël Capart et Yves Hubert, ce parc traverse le bassin minier de Lens à Lille. Son but initial était de palier au manque d'espaces récréatifs et de protéger les points de captages du sud-ouest de Lille, fragilisés par le développement urbain et les pratiques de cultures intensives. Aujourd'hui, il apporte une structure territoriale dans un espace périurbain éclaté en y intégrant une démarche de valorisation des espaces naturels et ruraux. La surface actuelle s'étend sur 350 hectares, mais vise à terme 2 000 hectares.

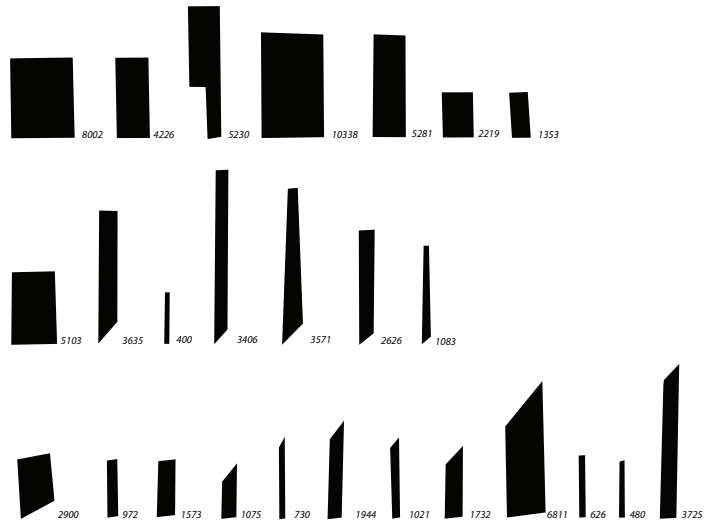
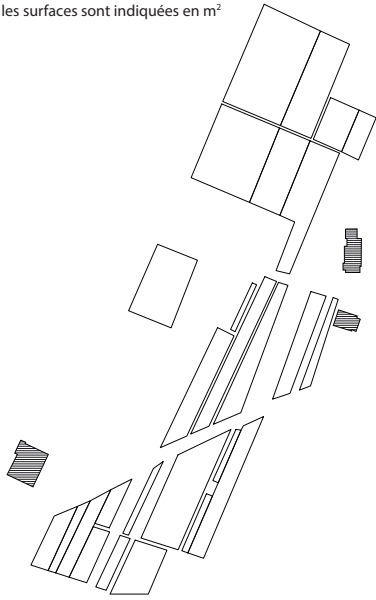
Le parc a été conçu sur un linéaire important le long du canal portant le même nom. Il n'a pas de réelles limites, c'est un réseau d'espaces qui lui permet une diffusion sur le territoire qu'il traverse, grâce au dialogue optimal avec les espaces agricoles et périurbains adjacents.

Cette nouvelle infrastructure territoriale doit sa réussite à la concertation qu'a ouverte l'administration auprès des agriculteurs. Des diagnostics ont été

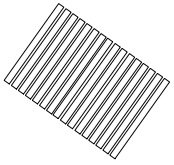
menés sur chaque exploitation partenaire pour recenser leurs besoins fonctionnels en termes d'accès, d'implantation de bâtiments ou encore de clôtures. Ces interventions ont été financées en partie par le syndicat mixte qui a influencé quelques exploitations à repenser leurs systèmes de production, diversifier leurs activités et à développer de nouveaux moyens d'échange avec les citoyens. Le parc a ainsi permis aux exploitants de tirer parti de leur position périurbaine en leur apportant de nouvelles demandes sociales. La concertation avec les acteurs du territoire est un élément clef et les agriculteurs, à l'origine réticents, y ont trouvé une place importante, de quatre exploitations présentes à sa construction, il y a aujourd'hui une centaine de fermes impliquées dans la démarche.

Cet exemple de « parc diffusé » montre l'intérêt de travailler sur les espaces périurbains pour transformer une situation de confrontation, en collaboration. La structure trouve toutefois ses limites, les terres agricoles non intégrées au parc ne sont pas protégées et, entre 2006 et 2008, on constate de nombreuses déclassifications agricoles, ouvrant les portes aux constructions la plupart du temps sans cohérence.

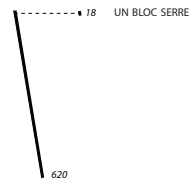
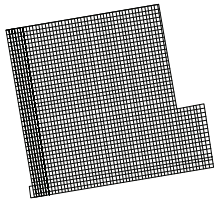
* les surfaces sont indiquées en m²



MATRICE ARBORICOLE
ÉZANVILLE (95)

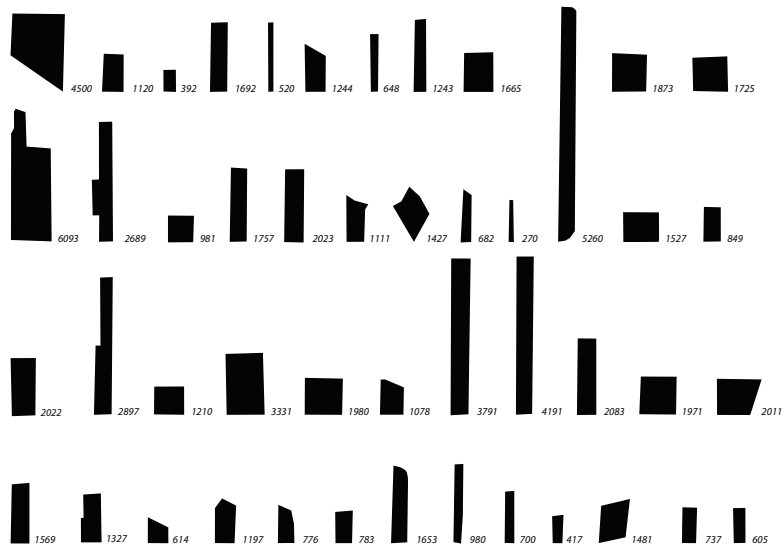
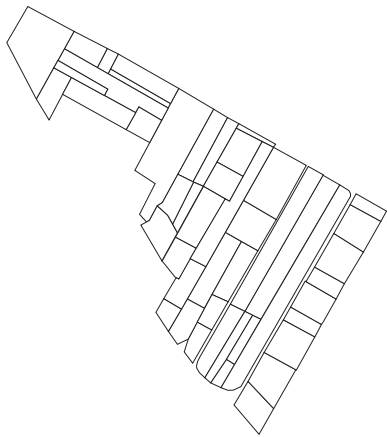


MATRICE SERRES PLASTIQUES
MONTESSON (78)

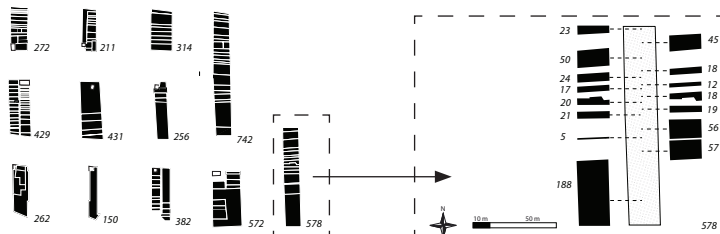


MATRICE SERRES EN VERRE
BREDA (PAYS-BAS)

84



MATRICE MARAÎCHÈRE
GONESSE (95)



MATRICE JARDINS OUVRIERS
GONESSE (95)



L'INGÉNIERIE AGRICOLE COMME STRUCTURE DES FRANGES

L'étude des modes de fonctionnement des parcs agraires, expliqués précédemment au travers de trois exemples, révèle l'intérêt actuel des villes pour leurs espaces agricoles proches. La réhabilitation des espaces agraires en franges est possible à différentes échelles mais ont un but commun, celui de valoriser les espaces de production auprès des citoyens pour qu'ils ne les voient plus comme un espace vide de vie et d'intérêt. Les interventions structurantes passent par le développement d'une économie locale ou régionale, et le dessin d'espaces de production aux

usages mixtes, prenant comme appui les possibilités offertes par l'ingénierie agricole. Celles-ci structurent l'espace par deux grands éléments :

- le dessin de la matrice de cultures change les rapports à l'espace suivant ses types de production.

- les chemins et les réseaux hydrauliques gèrent les flux.

. SURFACES/CULTURES

L'espace productif se dessine par des pratiques fonctionnelles. Les végétaux sont exploités sur des surfaces rationnelles adaptées à la taille des engins, le sens des cultures découle de la géographie et de l'écoulement des eaux.

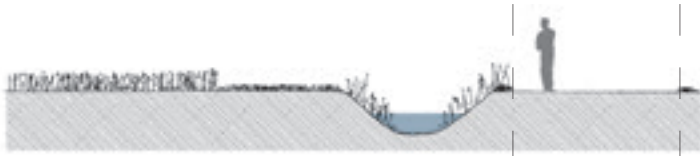
Penser de nouveaux modes de production passe par la redéfinition des formes du parcellaire. En plaine de France, les grandes cultures occupent des surfaces amples, supérieures à 10 hectares et atteignant souvent les 50 hectares. La taille des parcelles permet une agriculture intensive, elle limite le nombre de traversées et dilate visuellement l'espace.

La mise en comparaison des différents modes de cultures possibles offre un panel d'échelles pour composer l'espace. Il part des jardins ouvriers pour rejoindre les grandes bandes maraîchères et de pépinières. Ces diverses situations peuvent contribuer à réduire l'ouverture déroutante du site, souligner la topographie et participer à la diversification des acteurs de ce territoire.

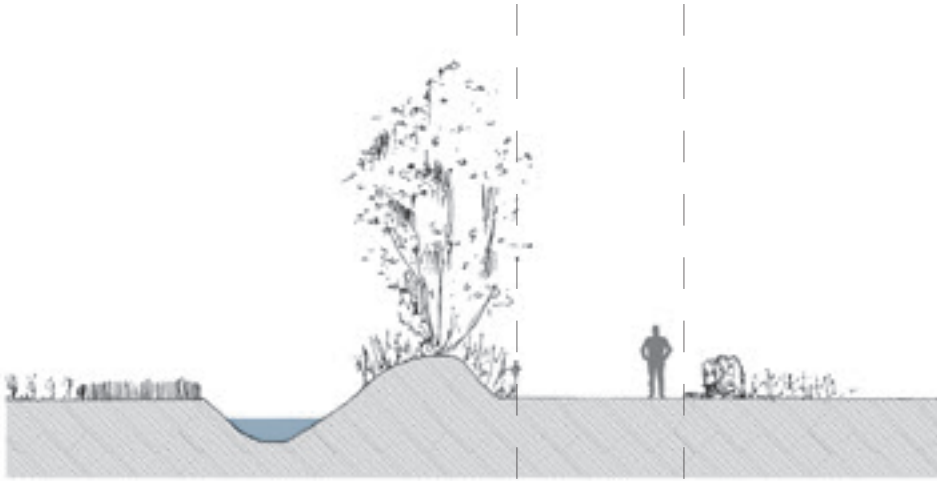
// surface minimum d'installation (SMI) //

- grandes cultures et polyculture élevage : 40 ha
- cultures légumières plein champs : 8 ha
- maraîchages intensifs : 3,25 ha
- cultures légumières sous abris froids : 1,50 ha
- cultures légumières sous serres chauffées : 0,60 ha

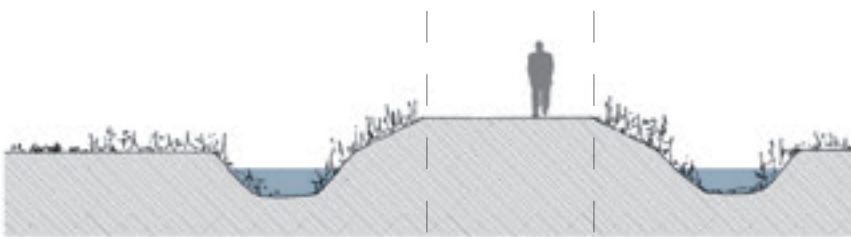
- pépinières jeunes plantes : 1 ha
- autres pépinières : 5 ha
- arboriculture hautes tiges : 11 ha
- arboriculture basses tiges : 8 ha



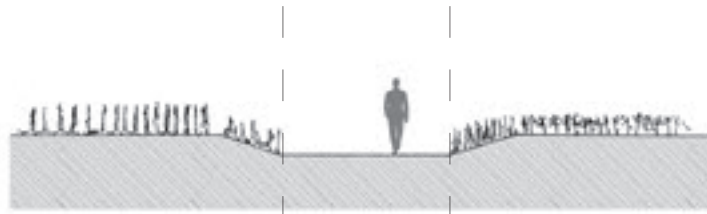
SAUT DE LOUP - OUVRIR



BANQUETTE - ORIENTER



SURPLOMB - OUVRIR



CREUX - SOULIGNER



ALIGNEMENT - CADRER



BANDE - ORIENTER



4 M

. RÉSEAUX/HYDROLOGIE



UTILISER L'ORIENTATION DES EAUX POUR REDESSINER L'ESPACE



STRUCTURER L'ESPACE PAR L'AFFIRMATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS

La topographie du site enclose par les infrastructures induit un mode de gestion interne des eaux de ruissellement. Cette contrainte est l'occasion de construire l'espace par l'ingénierie agricole.

Les fossés, talus et plantations offrent de nombreuses possibilités pour venir structurer l'espace, gérer les multiples flux et offrir des situations de contemplation sur l'espace de production.

Le fossé, exploité comme « saut de loup » en séparant les cultures des espaces publics et imperceptible à l'horizon, protège discrètement les cultures et ouvre le paysage sur le lointain.

La matière extraite pour creuser de nouveaux fossés est l'occasion de souligner des lignes, des tracés et d'orienter les vues dans cet espace. Plantés, ils sont un refuge pour les insectes auxiliaires accompagnant les producteurs dans leur lutte contre les ravageurs.

La terre excédante peut venir surélever les chemins d'exploitation. L'usager domine les paysages qu'il traverse tout en restant à distance des zones de production.

Les cheminements en creux donnent un effet couloir, ils canalisent les flux. Ici, la production agricole domine et apporte une échelle plus intime au parcours.

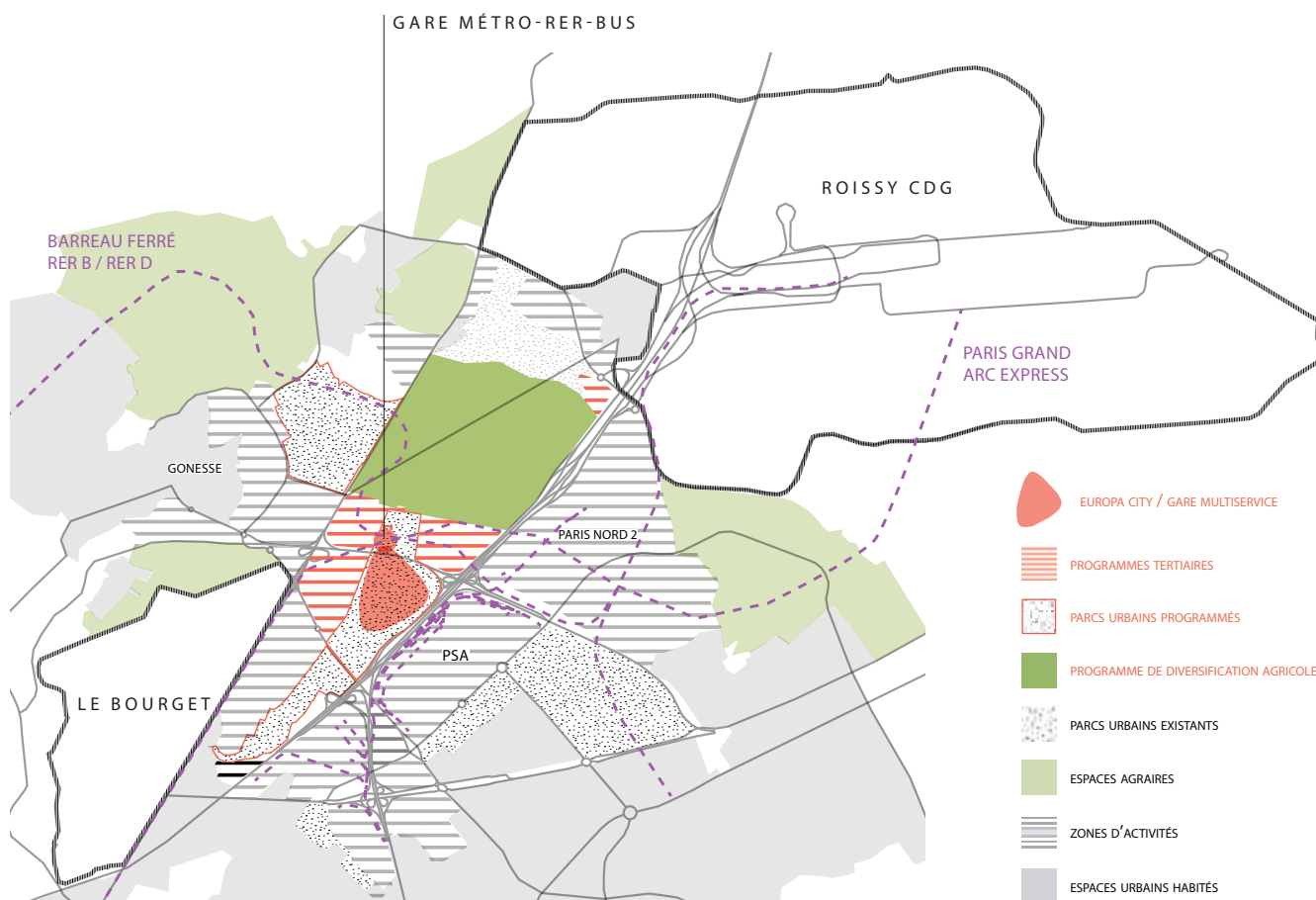
L'alignement d'arbres fruitiers révèle les directions principales dans ce maillage. Il peut venir révéler la topographie de la traversée et offre des cadrages sur les espaces adjacents.

La haie basse est un élément qui protège les cultures des promeneurs, héberge les auxiliaires et apporte de la matière organique par son entretien, directement réutilisable dans les cultures. Cet élément oriente le regard, dirige les flux et réduit l'échelle de l'espace.

V. PISTES DE PROJETS / ORIENTATIONS

89

Le projet prend le parti de développer une structure agricole intégrée au développement de la métropole en prenant comme base les outils juridiques, économiques et spatiaux présentés précédemment. L'agriculture est une activité économique historiquement productrice de paysage et d'approvisionnement alimentaire pour les cités. Elle est vue comme une solution pour répondre aux enjeux d'autonomie alimentaire et offre un cadre de vie aux citoyens en quête de biodiversité et de nature. Il est vital pour les agriculteurs d'adapter leurs pratiques dans les secteurs périurbains pour être perçu comme une aménité par les différents acteurs du territoire. Seulement l'Europe joue un rôle majeur dans l'orientation des modes de cultures et les subventions accordées ont une incidence sur les types de cultures et leurs conduites. La pratique d'une production intensive ne peut pas être associée à une vision durable de la ville. Les pouvoirs politiques et les initiatives locales intervenant à différentes échelles peuvent inciter à l'élaboration de nouveaux modes de production plus respectueux de l'environnement et mieux adaptés aux besoins des populations.



PROGRAMME INITIAL PROPOSÉ PAR L'ÉQUIPE GÜLLER ET GÜLLER

Tel que présenté en amont, le « triangle de Gonesse » est la dernière résurgence de la plaine de France avant la métropole. La proximité des grandes infrastructures et équipements la fragilise face à l'appétit des promoteurs.

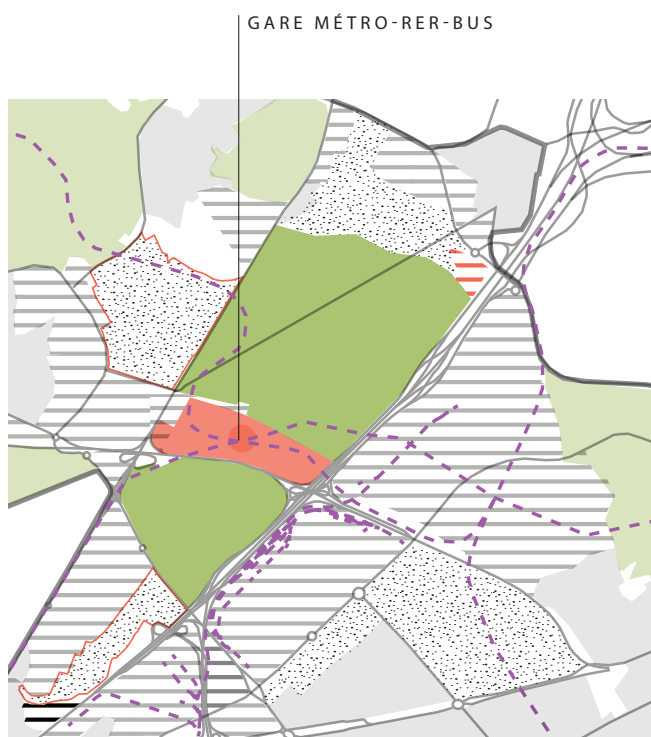
Le programme de Güller et Güller et Europa city annoncent la disparition d'emprises agricoles, les dernières de la petite couronne parisienne. Le fragment de paysage productif laisse place à un complexe commercial culturel et hôtelier. L'espace desservi par une gare multiservices se veut être un objet de cohérence territoriale dans ce corridor aéroportuaire.

Les infrastructures de déplacement sont indispensables dans le développement de la métropole, mais sont ici utilisées comme la justification pour détruire l'espace agricole.

La ville voit toujours son espace adjacent comme libre et ouvert aux constructions pour entretenir une croissance économique de services. La redéfinition du programme justifiant l'implantation d'une gare multiservices au cœur de cet espace s'exprime au travers de deux scénarios.

POUR UNE NOUVELLE PROPOSITION

. REDEFINIR LE PROGRAMME DE GÜLLER ET GÜLLER

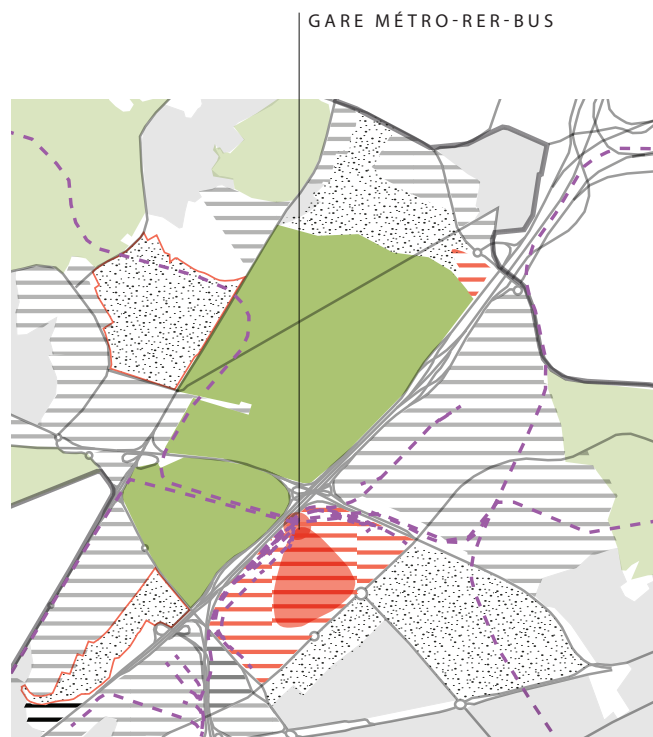


SCÉNARIO I : DÉVELOPPER EUROPA CITY

Cette planification prend le parti de développer Europa city autour de la gare prévue sur le tracé du GrandArcExpress. En tant que financeur principal de cette programmation, l'enjeu est d'associer le développement de la cité commerciale autour de deux grandes pièces agricoles. L'objet commercial enclave davantage les surfaces agricoles situées au sud et intégré au corridor aéroportuaire il matérialise des continuités spatiales entre le parc d'activités Paris Nord 2 et Gonesse.

Le programme général, commun aux deux scénarios sera expliqué par la suite. Il est développé autour de trois grands enjeux :

- la place de la production agricole dans ce territoire
- la gestion des flux créés par les nouvelles infrastructures collectives
- la place du caractère récréatif et culturel des différents espaces



SCÉNARIO II : REPOSITIONNER LE PROGRAMME SUR PSA-AULNAY

Cette organisation propose de prendre en considération les bouleversements urbains qui ont surgi depuis 2008. Les aléas économiques ont contraint PSA à fermer l'usine d'Aulnay-sous-Bois, laissant 200 hectares de surfaces libres. Cette opportunité foncière est l'occasion de déplacer la programmation initiale sur ces surfaces déjà artificialisées.

La gare multiservices, financée par Europa City, est un élément majeur dans la justification de construire un espace tertiaire. Changer les tracés de transports collectifs pour qu'ils desservent le site de PSA est indispensable pour le bon fonctionnement de ce programme urbain aéroportuaire.

La redéfinition des enjeux urbains permet la conservation et la valorisation de l'enclave agricole du « triangle de Gonesse » dans son ensemble.

ESPACES DE PRODUCTION

ACTEURS

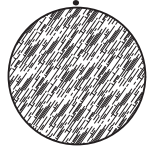
ÉQUIPEMENTS

CONSOMMATEURS



ESPACES AGRICOLES

DIVERSIFICATION



MARAÎCHAGE
VERGERS
PÉPINIÈRES



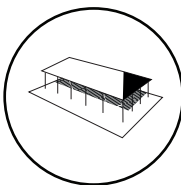
ARBORICULTEURS / PÉPINIÉRISTES



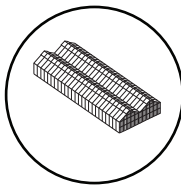
MARAÎCHERS / AGRICULTEURS



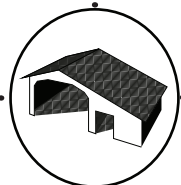
ASSOCIATIONS



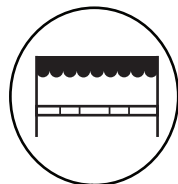
HALLE DE MARCHÉ



SERRES



ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS
DE STOCKAGE ET VENTE DES
PRODUCTIONS



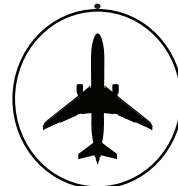
MARCHÉS RÉGIONAUX



CONSOMMATEURS
FRANCIENS



RESTAURATEURS



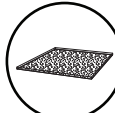
VENTE DANS L'AÉROPORT



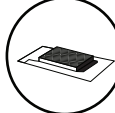
TOURISTES



PARCS URBAINS



JACHÈRES



ZONES D'ACTIVITÉS



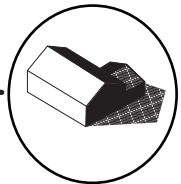
ÉLEVAGE



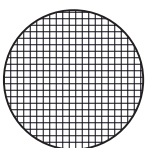
BERGERS



ABATTOIR



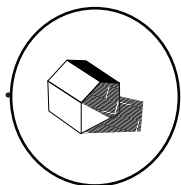
BERGERIE



JARDINS
COMMUNAUTAIRES



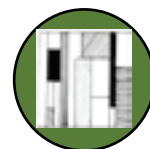
PARTICULIERS



LIEUX DE STOCKAGE
ET D'ÉCHANGES



FAMILLES

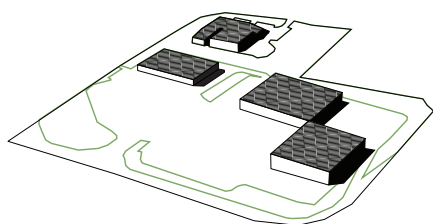


Le paysage productif intervient à différentes échelles dans ce projet de territoire. L'agriculture, qui exploite pour le moment la terre de manière industrielle, est petit à petit diversifiée vers des modèles maraîchers et arboricoles qui répondent aux demandes de la métropole. L'implication des exploitants agricoles dans l'élaboration de structures et de services communs est essentielle pour soutenir cette dynamique. Les produits sont vendus directement sur site et dans les marchés locaux parmi lesquels celui de l'aéroport de Roissy CDG. La diversification agricole assure la pérennisation des cultures en développant une économie locale qui entre dans le processus de restructuration territoriale. Un système d'agriculture pastorale accompagne la production végétale en mettant à profit les

terres cultivées mises en jachère et les emprises inexploitées des zones d'activités. Les transhumances et la présence d'animaux sont aussi un moyen de communiquer auprès des populations sur les nouveaux systèmes d'entretien urbains. La mise à disposition de terre auprès des habitants en prévoyant l'implantation de jardins collectifs productifs et pédagogiques facilite leur implication rapide dans ce processus cultures territoriales.

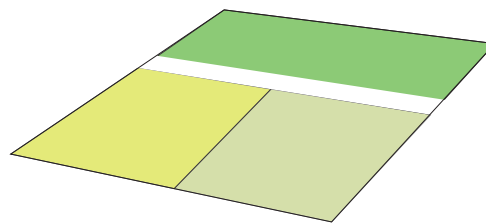
Ce paysage inattendu est dorénavant appropriable par le public qui est accueilli et conduit sur le site par différents programmes d'aménagements.

TIRER PARTI DES EMPRISES D'ACTIVITÉS

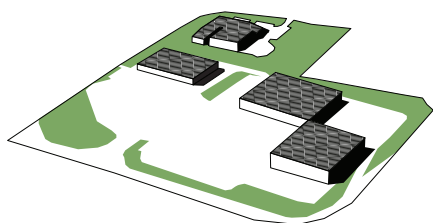


ACTIVITÉS INSTALLÉES SUR DE GRANDES EMPRISES

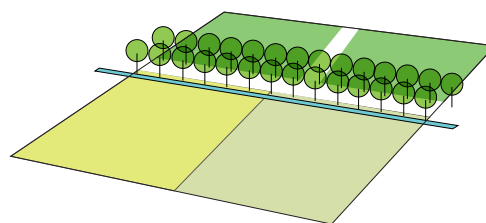
DIVERSIFIER LES PRODUCTIONS AGRICOLES



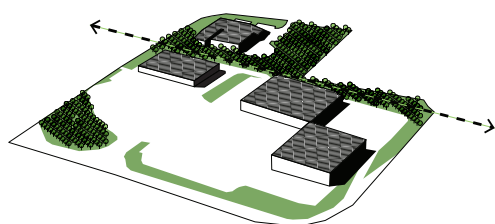
GRANDES CULTURES CÉRÉALIÈRES



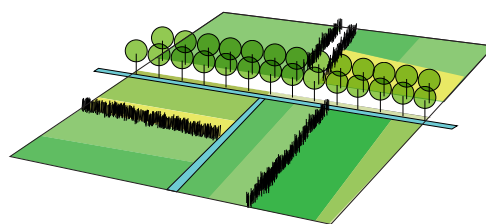
PÂTURER LES DÉPENDANCES VERTES, PLANTER DES VERGERS



STRUCTURER L'ESPACE PAR DES PLANTATIONS PÉRENNES ET LE RÉSEAU HYDRAULIQUE



OUVRIR DES TRAVERSÉES PUBLIQUES À TRAVERS LES PRÉS-VERGERS



DIVERSIFIER LES MODES DE PRODUCTION ET MULTIPLIER LES ACCÈS

BETTERAVES POTAGÈRES



CÉLERIS RAVES



CAROTTES



CHOUX DIVERS



CONCOMBRES



COURGETTES



HARICOTS À ÉCOSSER OU DEMI SECS



NAVETS



OIGNONS ROUGES



PERSIL



POIREAUX



RADIS



CHICONS



SALADES FRISÉES



SALADES SCAROLES





CHOUX-FLEURS



CHOUX DE BRUXELLES



FRAISES



HARICOTS VERTS



OIGNONS BLANCS



PETITS POIS



LAITUES



SALADES ROMAINES





TOMATES



La richesse pédologique de la plaine de France encourage la diversité des cultures. Cet inventaire maraîcher recense les principales productions cultivables sur ce territoire.

L'espace agricole vivra aux rythmes des saisons maraîchères.

 CULTURES DE PLEINE AIR
 CULTURES SOUS ABRIS

JANVIER | FÉVRIER | MARS | AVRIL | MAI |

BETTERAVES POTAGÈRES

CÉLERIS RAVES

CAROTTES

CHOUX-FLEURS

CHOUX DE BRUXELLES

CHOUX DIVERS

CONCOMBRES

COURGETTES

FRAISES

HARICOTS VERTS

HARICOTS À ÉCOSSER /

DEMI-SECS

NAVETS

OIGNONS COLORÉS

OIGNONS BLANCS

PETITS POIS

PERSIL

POIREAUX

RADIS

LAITUES

SALADES ROMAINES

CHICONS

SALADES FRISÉES

SALADES SCAROLES

TOMATES

JUIN

JUILLET

AOÛT

SEPTEMBRE

OCTOBRE

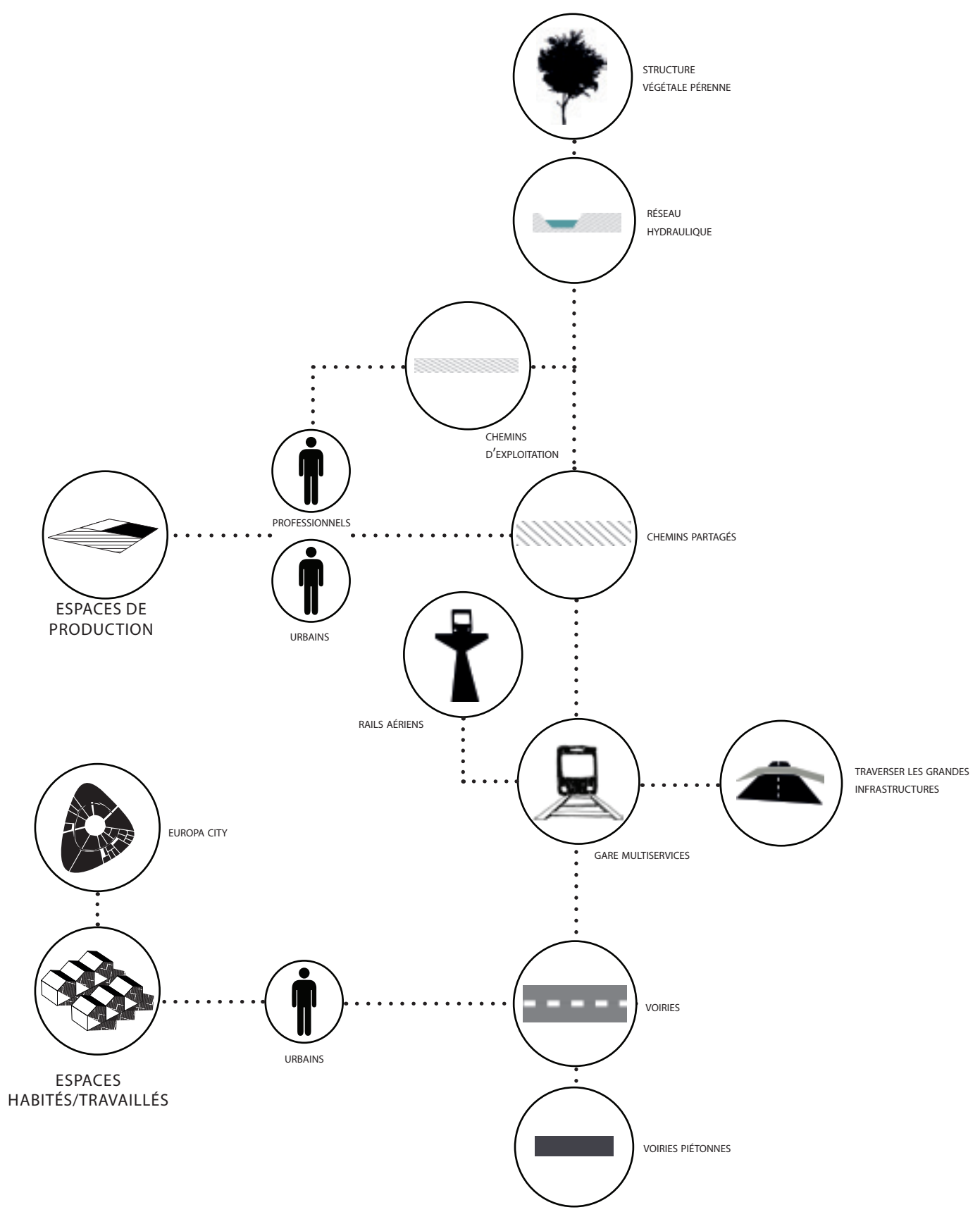
NOVEMBRE

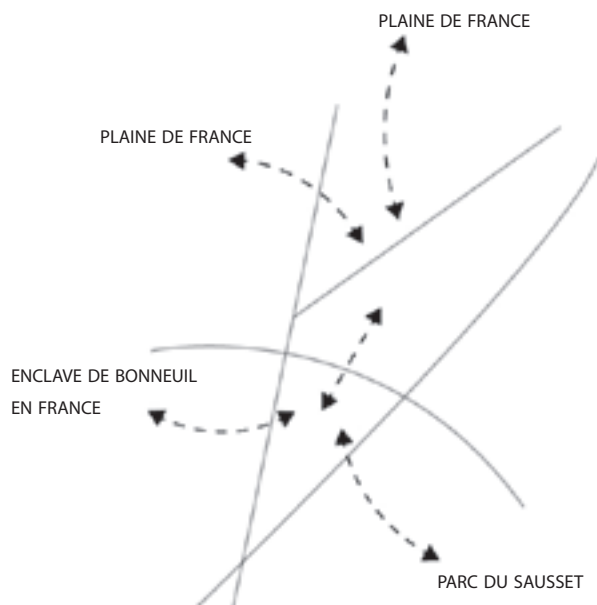
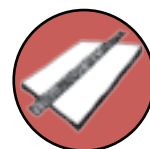
DÉCEMBRE

LIEUX

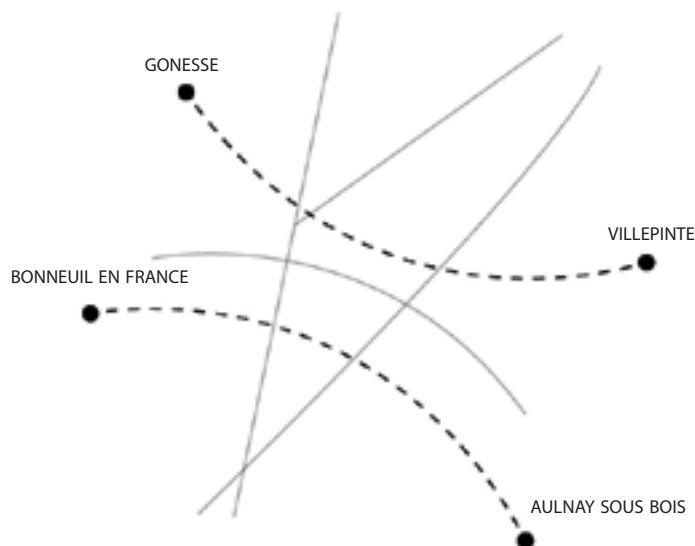
ACTEURS

ÉQUIPEMENTS





DESSERTES INTERNES DES ESPACES AGRICOLES



S'ACCROCHER AUX TISSUS URBAINS

Ce territoire aux origines paysannes est à présent dessiné par le développement des économies secondaires et tertiaires.

La bonne cohabitation entre les différents acteurs dépend de l'attention portée aux flux humains, car les arrivées d'Europa city et de la gare du GrandArcExpress vont bouleverser les pratiques du territoire. Le tracé des voies ferrées est prévu en aérien sur cette traversée, il réduit l'impact au sol des implantations techniques. L'accès direct à la gare et l'ouverture de ces espaces au reste de la ville est encouragé par le franchissement des infrastructures routières. La ramification du système viaire agricole et son accroche au réseau urbain multiplient les accès à ce paysage et changent le rapport qu'entretiennent les citadins avec les franges urbaines.

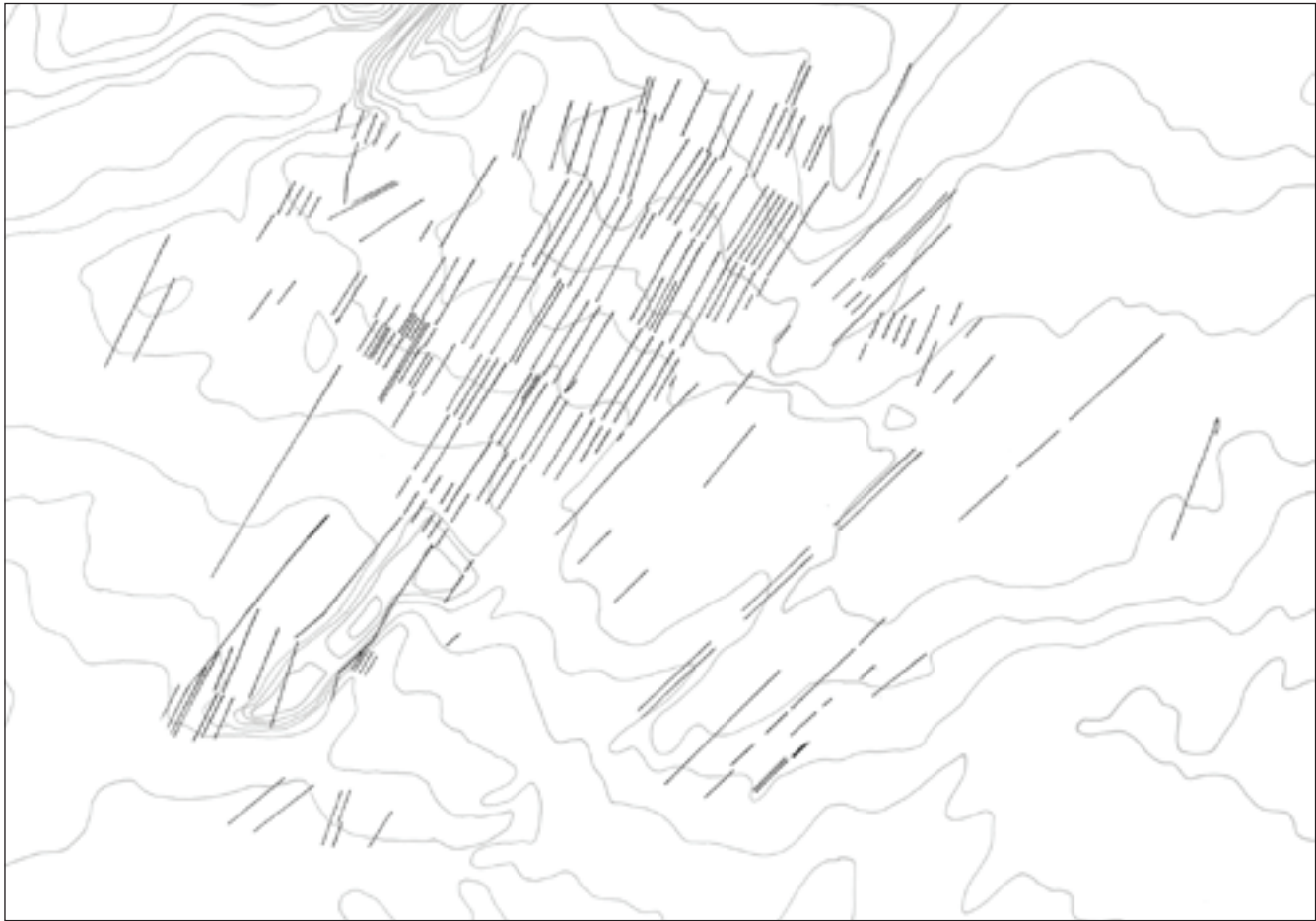
L'espace de production, pratiqué quotidiennement par les exploitants agricoles, est aussi vu comme un

nouvel espace public pour la métropole. Les habitants le traversent, s'y arrêtent et y passent du temps.

Les axes principaux sont partagés, ce sont des carrefours d'usages professionnels et de loisir qui ouvrent les acteurs du territoire à l'échange et au dialogue. Un réseau secondaire dit « d'exploitation » s'accroche aux axes principaux et assure le bon fonctionnement des systèmes de production.

La forme du cadastre (fig. page suivante) héritée du passé rural, offre de multiples possibilités pour tracer de nouveaux chemins.

En milieu urbain, ce vocabulaire agricole est visible au travers de trois composantes : le tracé des voies de circulation, les types de plantation et la gestion à ciel ouvert des eaux de ruissellement. Ce langage commun autour des structures principales facilite une lecture d'ensemble du projet et l'intègre dans une volonté de cohérence d'échelle territoriale.



LES LIMITES DU PARCELLAIRE DESSINENT UNE STRUCTURE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE CHEMINS TRANSVERSAUX

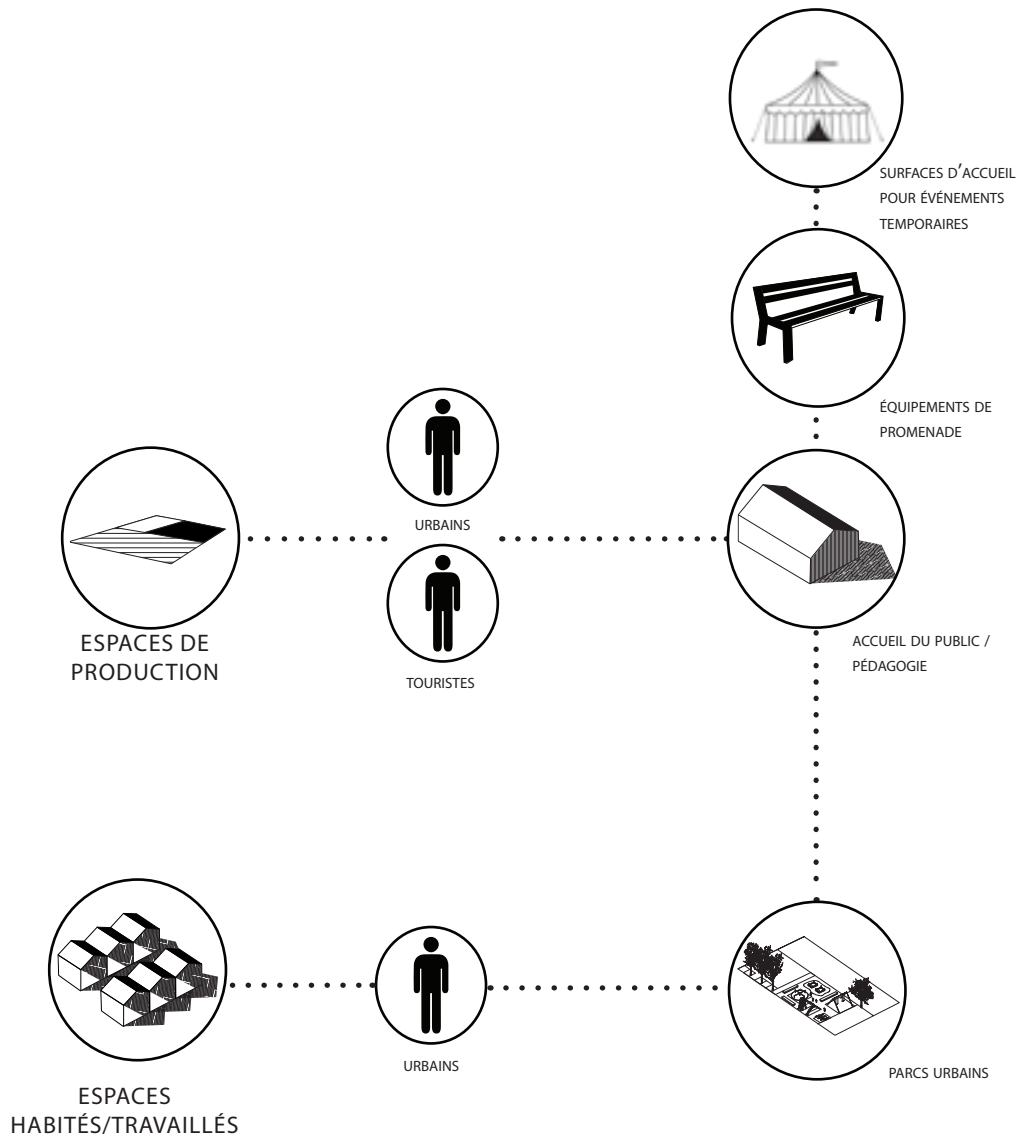


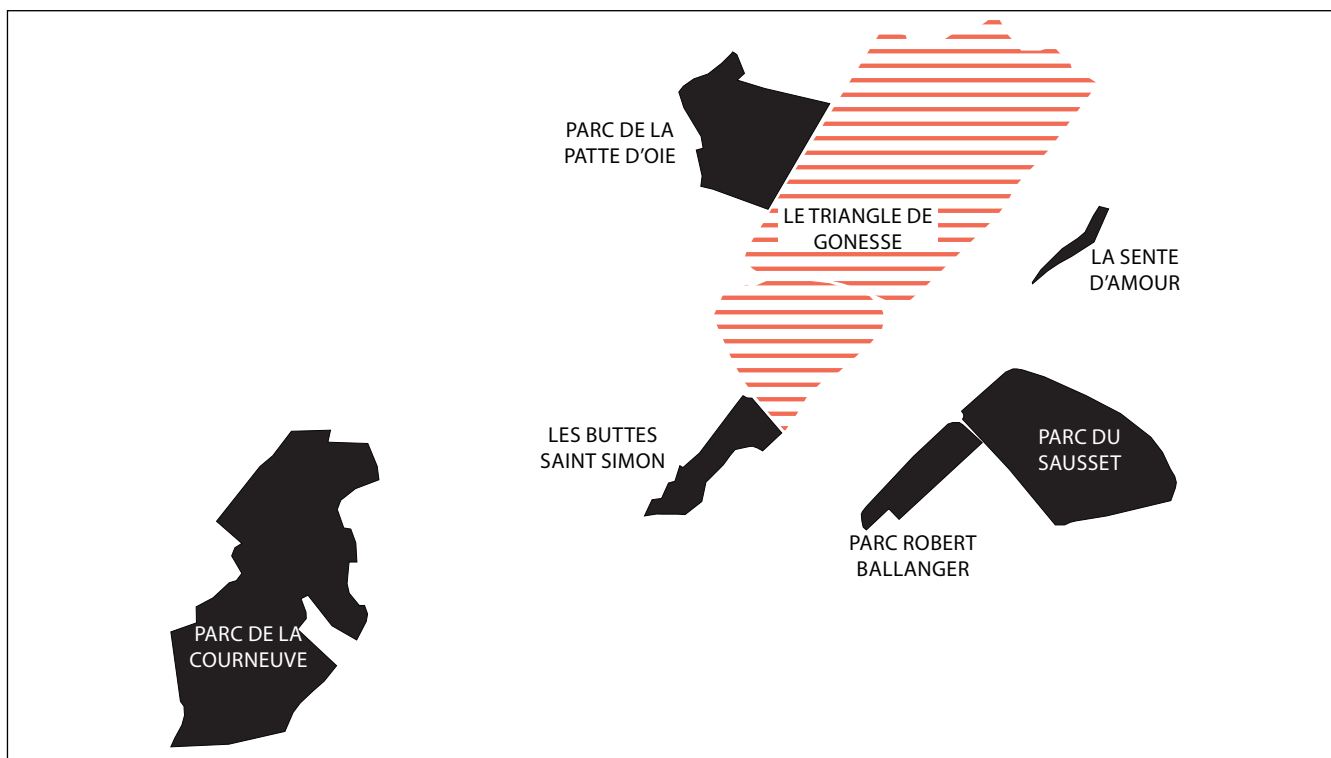
RETROUVER DES LIAISONS EST-OUEST POUR RATTACHER L'ESPACE AGRICOLE AUX LIEUX DE VIE

LIEUX

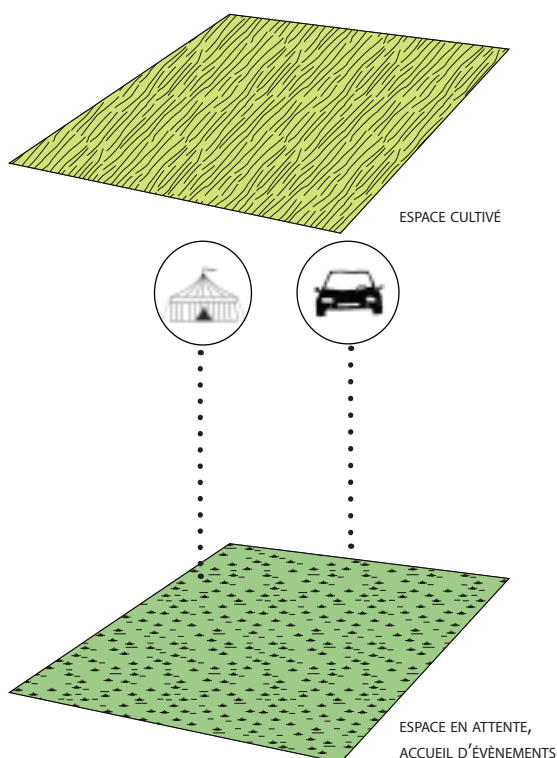
ACTEURS

ÉQUIPEMENTS





L'ESPACE CULTIVÉ, SUPPORT DE PROGRAMMES TEMPORAIRES

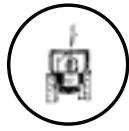


Ce projet pour une production agricole urbaine est une manière de tisser des rapports humains construits autour du partage, dans cette frange métropolitaine qui pouvait sembler jusque-là inhospitalière. La fonction primaire de production alimentaire est accompagnée et soutenue par des programmes récréatifs destinés à un plus large public. Les équipements prévus aident à communiquer les valeurs du paysage agricole auprès des métropolitains dont l'appropriation par des pratiques urbaines valorisent l'apport social et encourage sa pérennisation. Ce dispositif s'inscrit dans un système de parcs urbains d'échelle territoriale, ouvrant des rapports est-ouest entre les banlieues.

Les espaces construits sur le site de PSA Aulnay sont structurés par un maillage d'espaces publics mis en relation avec le parc agricole. Ils offrent des continuités à travers les espaces urbains en se connectant aux structures paysagères existantes.



EQUIPEMENTS PROFESSIONNELS



GARE ET RÉSEAUX
VIAIRES



AMÉNAGEMENTS ET
ÉQUIPEMENTS PUBLICS



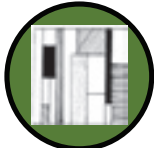
- PROFESSIONS AGRAIRES
- ASSOCIATIONS
- ŒUVRES SOCIALES



- PIÉTONS
- VÉLOS
- TCSP
- EXPLOITATIONS AGRAIRES
- METRO
- RER
- AUTOMOBILES



- HABITANTS
- EMPLOYÉS
- TOURISTES



ENJEUX PRODUCTIFS



ENJEUX DE GESTION DES FLUX



ENJEUX RÉCRÉATIFS

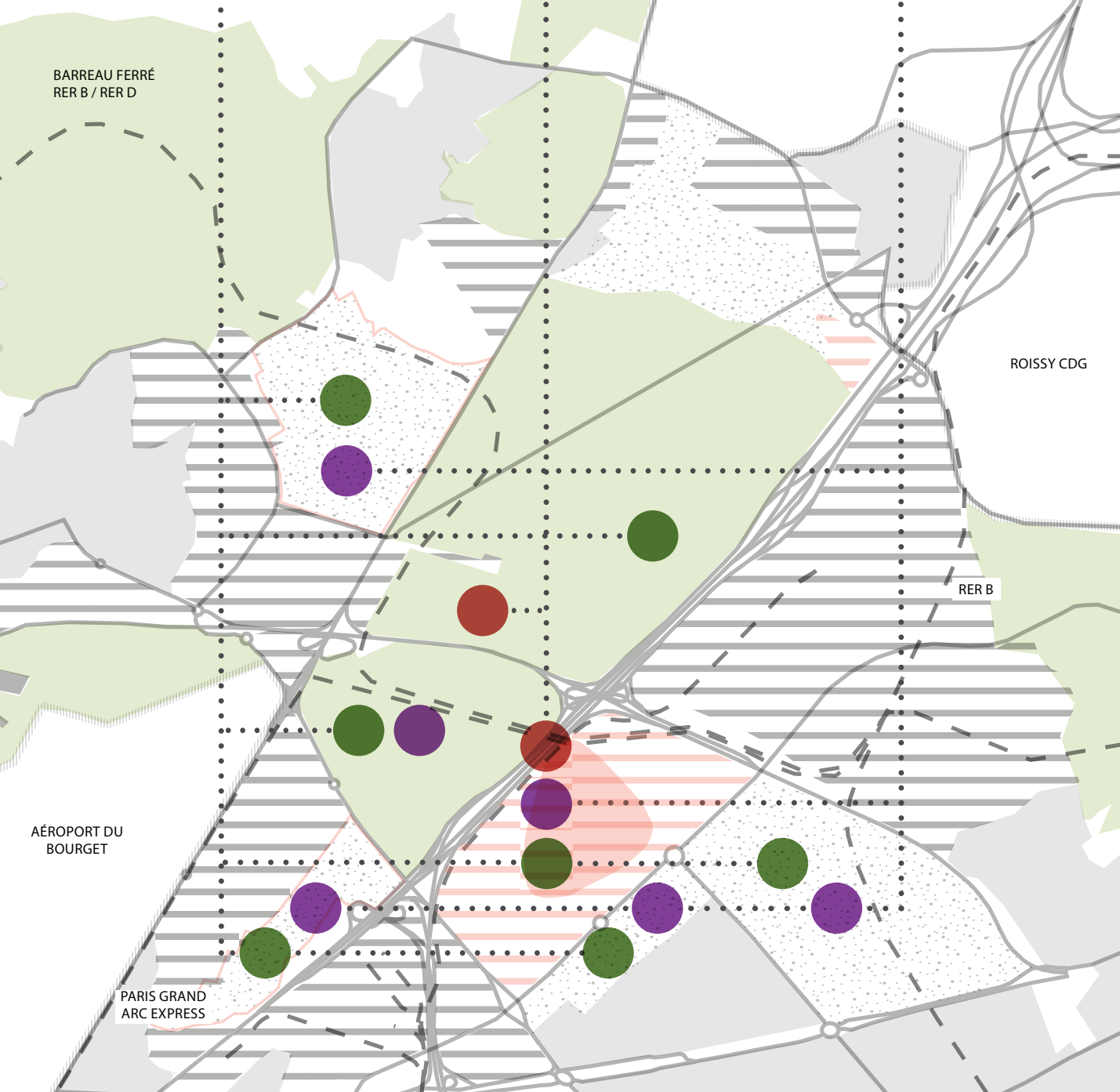
BARREAU FERRÉ
RER B / RER D

ROISSY CDG

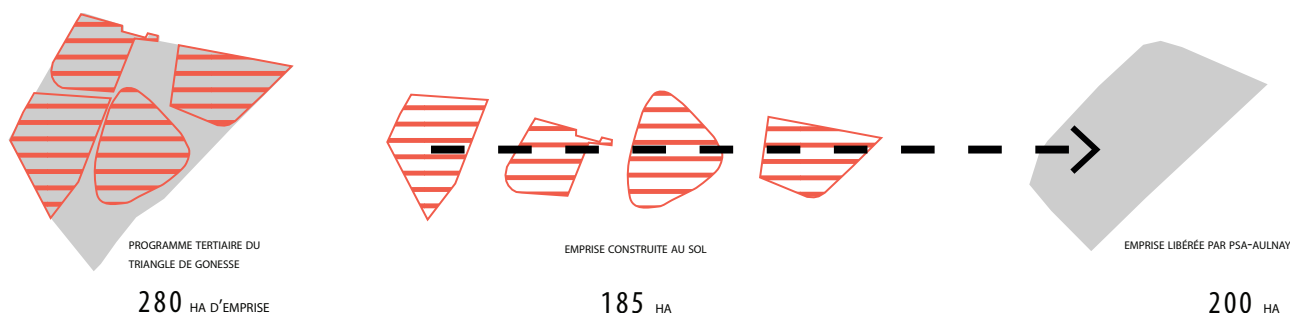
RER B

AÉROPORT DU
BOURGET

PARIS GRAND
ARC EXPRESS



RESTRUCTURER PSA, RÉHABILITER L'ESPACE AGRAIRE



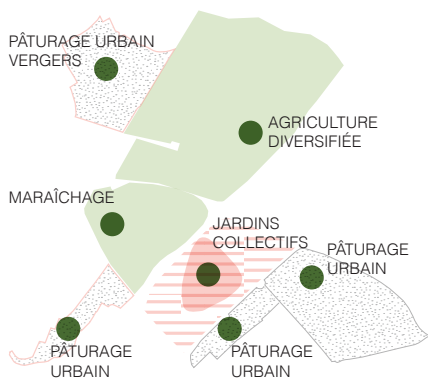
Le scénario choisi propose de reprogrammer l'ensemble du projet tertiaire sur le site de PSA-Aulnay. Cette opportunité foncière laissée par la ville offre une protection de l'ensemble du territoire agricole face à l'urbanisation. Les emprises construites s'élèvent à 185 hectares et sont repositionnables sur l'ensemble du site de PSA dont la surface approche les 200 hectares. La densification des constructions, prévue par Güller et Güller, était contrainte par les règles d'urbanisme imposées par la proximité des cônes d'envol des aéroports proches. Les constructions programmées ne dépassaient pas les six étages de hauteur maximale et étaient, en moyenne, prévues sur quatre.

Le site de PSA a l'avantage d'être moins contraint par le PGS (plan de gêne sonore) et ne pas être soumis aux règles d'urbanisme imposées par le PEB (plan d'exposition au bruit) de Roissy CDG. Cette redéfinition des enjeux implique le déplacement des infrastructures publiques vers ce nouveau site. La gare multiservices y est déplacée pour s'installer en bordure d'autoroute et permettre son raccord au réseau de fret existant.

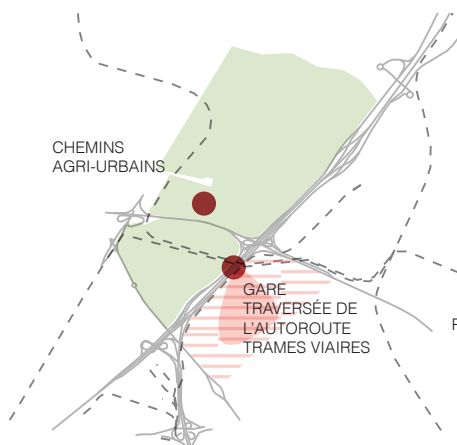
Les programmes généraux présentés précédemment sont appliqués sur le site pour apporter une nouvelle dynamique urbaine tournée autour de la production alimentaire.

105

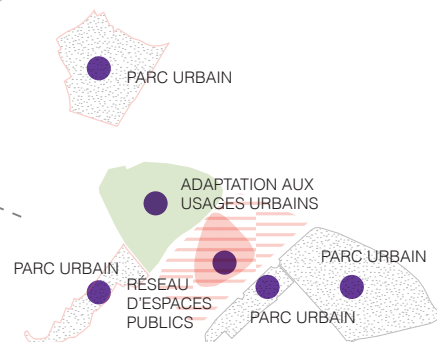
ENJEUX PRODUCTIFS

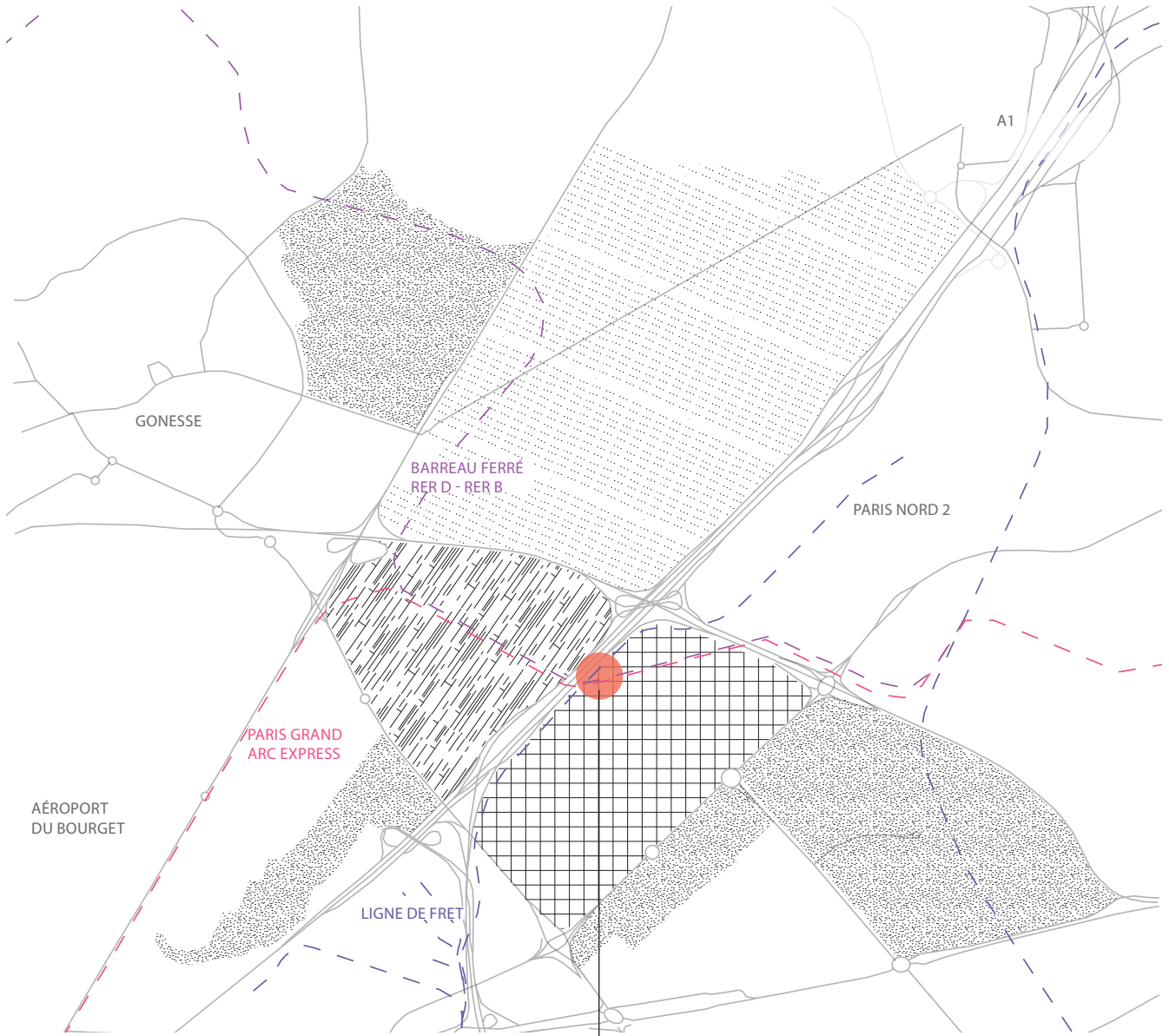


ENJEUX DE GESTION DES FLUX



ENJEUX RÉCRÉATIFS





GARE MULTISERVICE - POINT
DE FRANCHISSEMENT

. MISE EN ACTION DES PROGRAMMES

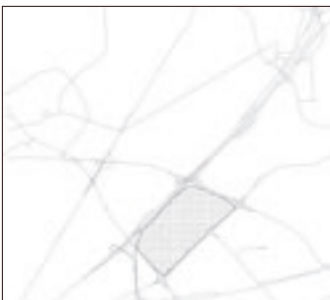


L'emprise agricole nord (600 hectares) est maintenue et viabilisée par une évolution des pratiques culturales plus respectueuses de l'environnement. Cette réserve foncière agricole est, dans un premier temps, inchangée puis elle suit le processus de diversification testée sur l'enclave au sud. À terme, cet espace constitue une pièce maîtresse dans le dispositif économique de la région en alimentant principalement les marchés locaux.

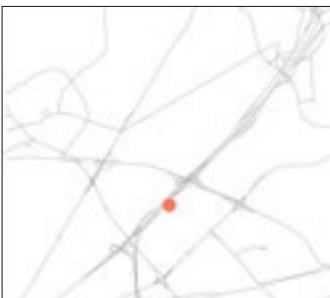


L'enclave agricole sud est la première pièce du parc agraire diversifiée par des cultures maraîchères et arboricoles. Les 160 hectares cultivés alimentent les marchés et y développent une offre locale. Cette nouvelle économie est soutenue par l'installation d'équipements collectifs installés à proximité dont certains prennent place sur l'ancienne usine de PSA-Aulnay, rendue accessible par le franchissement de l'autoroute. L'évolution des modes de cultures dessine de nouvelles franges urbaines que la métropole intègre dans son développement.

107



Le site de PSA-Aulnay, une fois dépollué, est urbanisé. Il accueille le programme de Güller et Güller initialement prévu sur le « triangle de Gonesse ». Europa city est maintenu, mais le programme est réadapté aux nouvelles demandes, il est agrémenté d'un volet habitat plus important pour répondre aux objectifs fixés par le Grand Paris.



La gare multimodale est l'objet majeur du projet, elle est construite à la limite entre la zone de culture et les espaces habités. Son installation en porte-à-faux au-dessus de l'autoroute permet le franchissement de l'infrastructure et rassemble les deux grands espaces d'intervention. C'est le point de rencontre qui concentre tous les enjeux de ce territoire, c'est la première intervention pour unifier cet archipel urbain.



Le grand parc paysager existant - le Sausset et en projet les buttes Saint-Simon et le parc de Patte d'oie - est valorisé par une gestion productive. Une partie des surfaces récréatives est entretenue par un troupeau implanté dans le parc agraire, cette gestion limite les coûts d'entretien et valorise la production animale complétant l'offre maraîchère. Les transhumances dans les espaces publics communiquent les productions auprès des citoyens et, à terme, intègrent les emprises des zones d'activités dans le système de production.

VI. LE PROJET/MISE EN ESPACE 109

Ce projet d'échelle métropolitaine est constitué par trois grandes entités :

- Le parc agraire.
- La zone mixte construite sur l'usine PSA
- La gare multimodale, construite sur dalle.

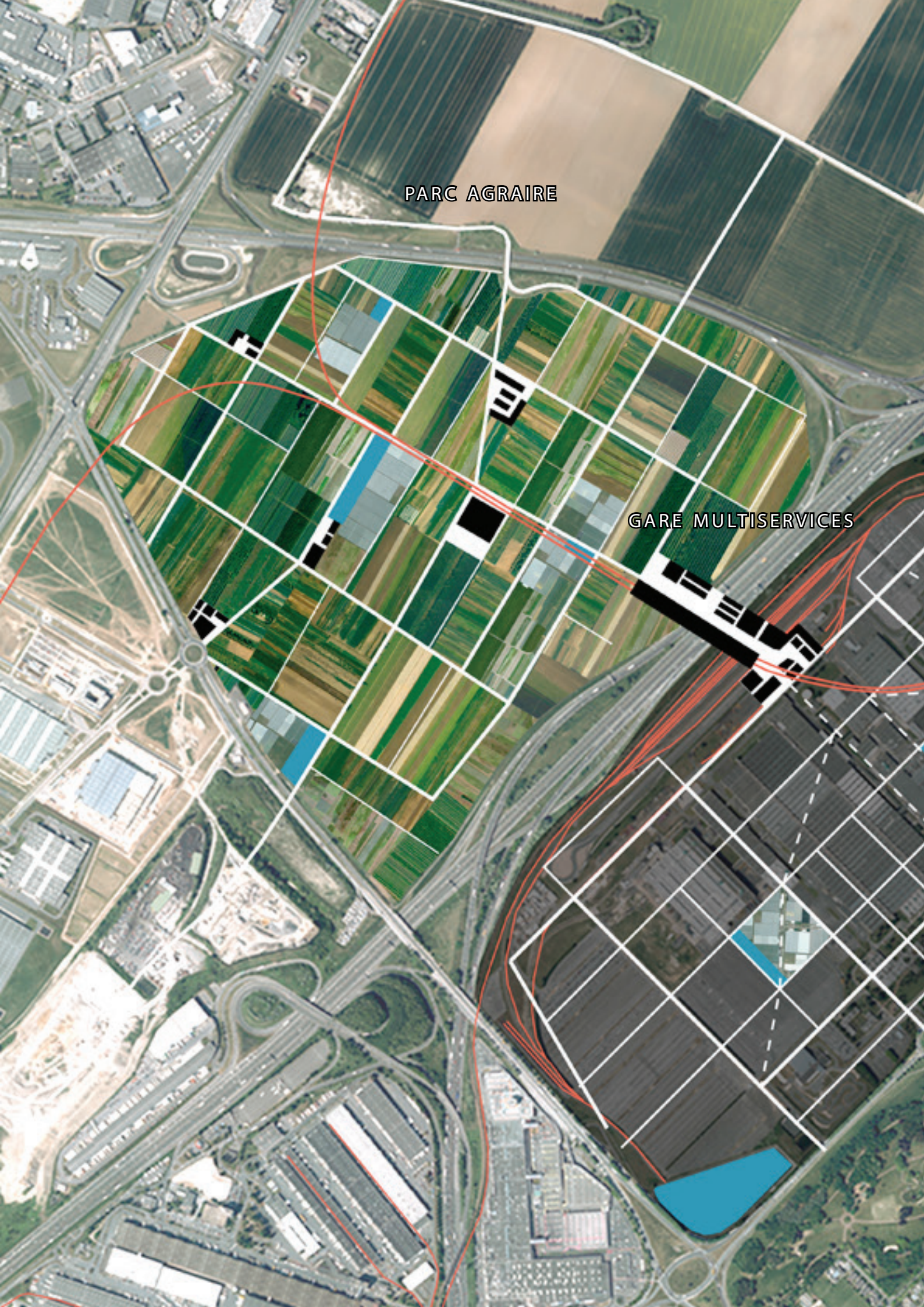
Le parc agraire est l'élément majeur dans cette programmation, c'est l'espace dessiné le plus abouti. Cette forme est issue d'une longue analyse des systèmes de gestion agricole.

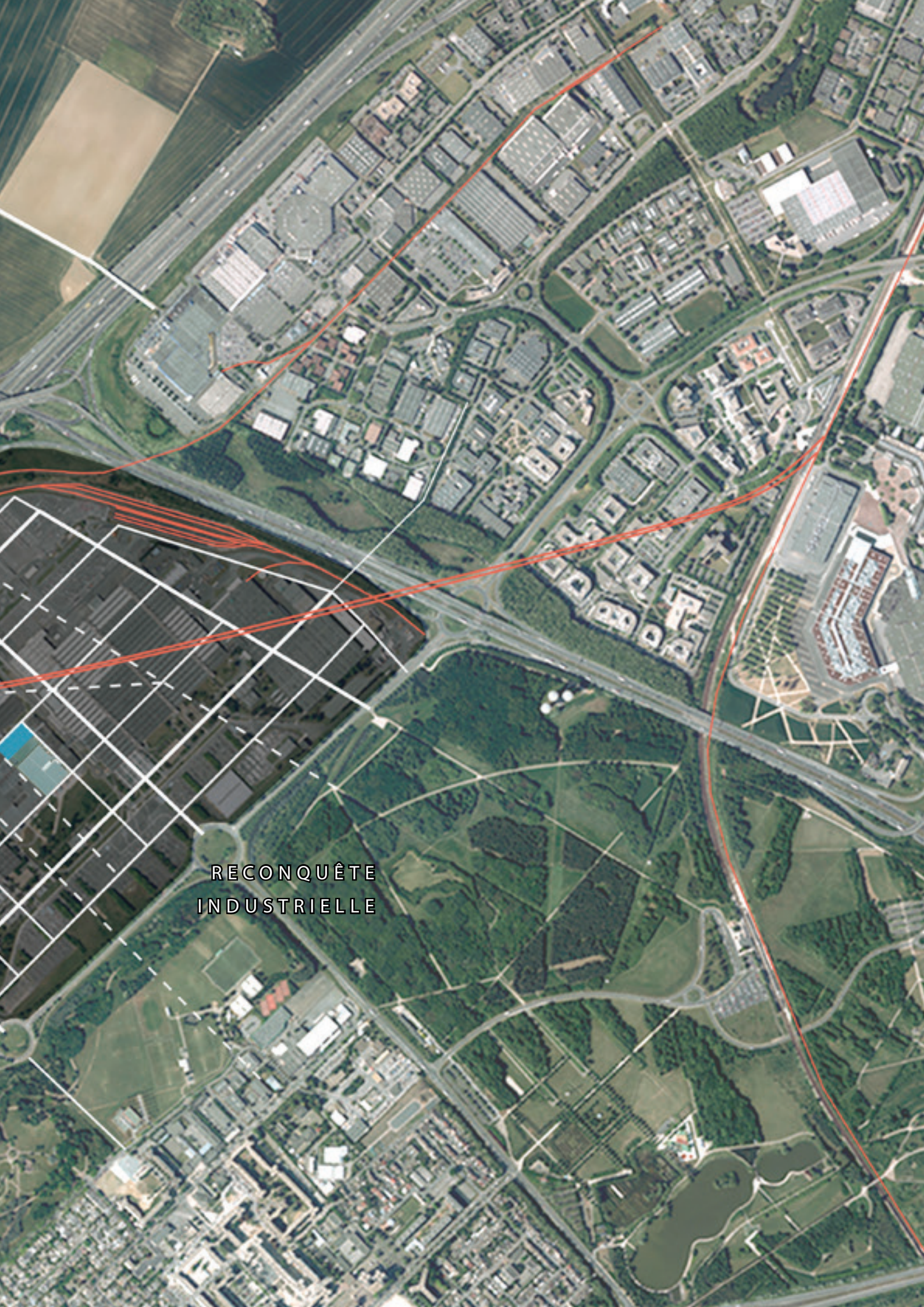
Les outils agricoles et urbains m'ont aidé à composer cet espace par trois grandes structures communes :

- La trame viaire se ramifie pour diversifier les programmes d'aménagement.
- La structure hydraulique accompagne les cheminements et gère les eaux de surface.
- L'armature végétale hiérarchise les chemins et donne des points de repère dans ce paysage.

PARC AGRAIRE

GARE MULTISERVICES





RECONQUÊTE
INDUSTRIELLE

R É S E A U
E X I S T A N T

V O I R I E
P R I N C I P A L E

C H E M I N
S E C O N D A I R E

T R A V E R S É E
P I É T O N N E



STRUCTURE VIAIRE

. NOUVELLE ARMATURE TERRITORIALE, LIER LES ESPACES

113

Le nouveau réseau viaire s'accroche aux infrastructures proches qui sont densifiées pour desservir au mieux les îlots. Les formes parcellaires sont principalement inspirées du cadastre qui a déterminé le tracé des traversées et les programmes d'aménagement.

Les rues principales s'accrochent aux voies rapides existantes et intègrent les deux îlots au système d'échange métropolitain.

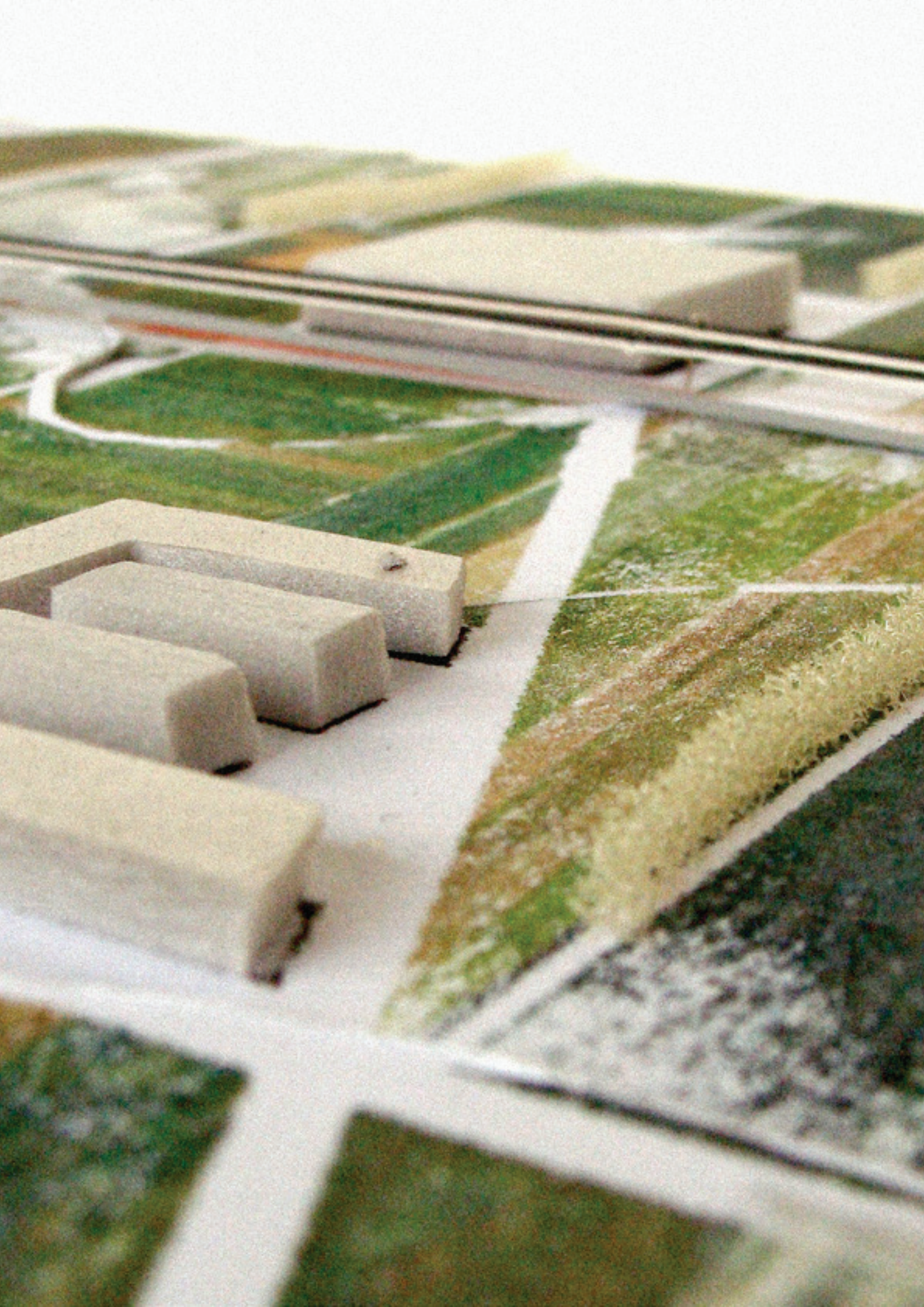
Ce réseau urbain gère les nouvelles pratiques du territoire générées par la gare. C'est l'objet architectural phare qui réunit les espaces de la ville avec l'enclaves urbaine cultivée. La couverture de l'autoroute laisse traverser une route carrossable, commune aux deux espaces dont le tracé est souligné par l'installation des superstructures ferroviaires (Fig. page suivante). Le long de cette colonne vertébrale s'accrochent les nouveaux équipements publics agri-urbains (Fig. page suivante).

Les chemins secondaires multiplient les dessertes internes et découpent des îlots préfigurant les programmes d'aménagement.

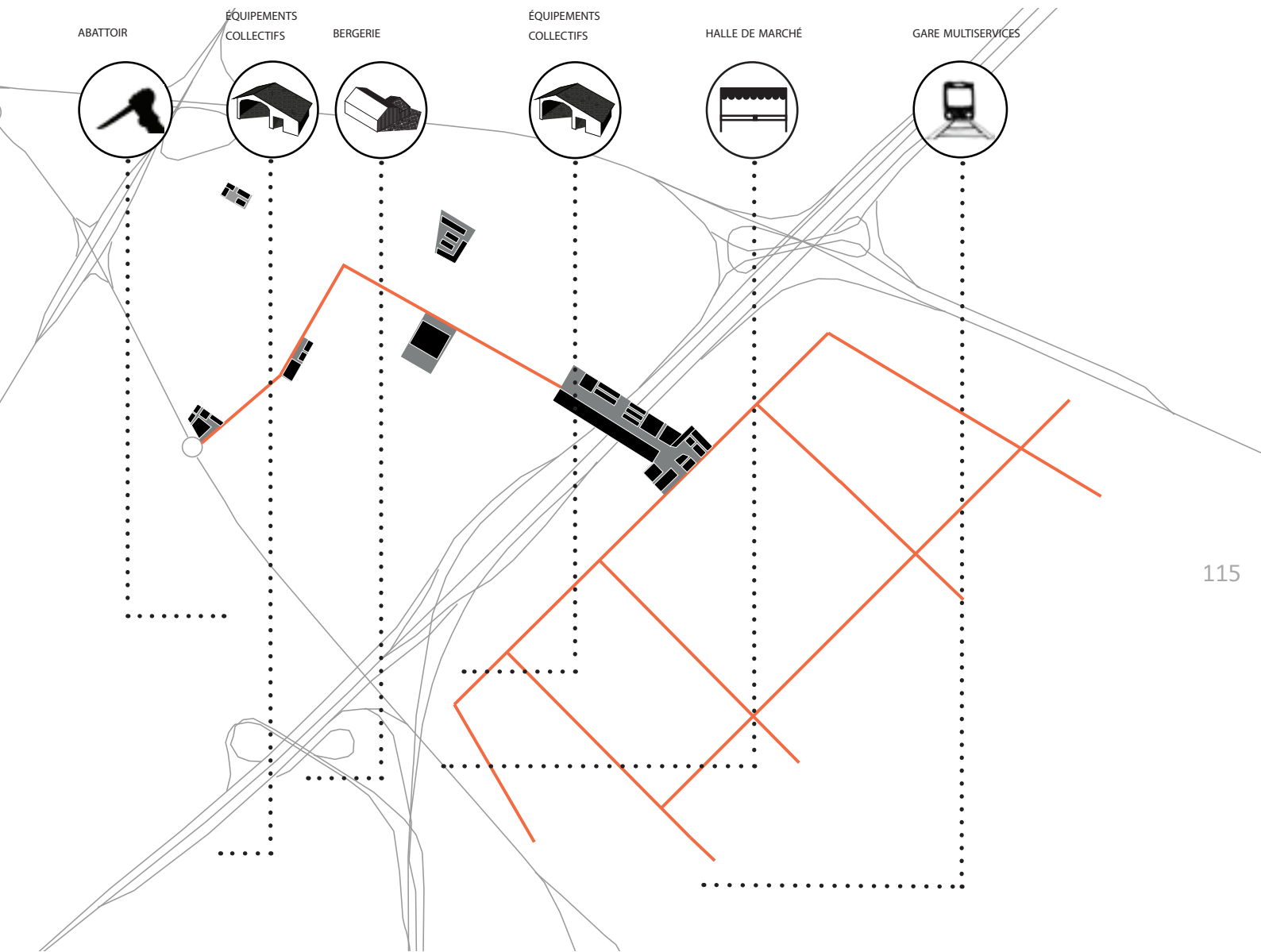
Dans l'espace cultivé, la disparition des accès, sous la pression du remembrement, est inversée par le tracé de nouveaux chemins d'exploitation. Ceux-ci, accessibles depuis les voies principales tous les 200 à 300 mètres, découpent l'espace et réduisent la taille des cultures qui sont valorisées par les reconversions en systèmes maraîchers et horticoles.

Les îlots sont divisés suivants les productions promues par le parc agraire et orchestrent un troisième découpage, une matrice éphémère vivant au rythme des rotations culturales.

Sur l'ancien site industriel de PSA-Aulnay, cette échelle de voirie délimite les surfaces à bâtir. Les programmes sont mixtes et majoritairement constitués par l'habitat et le commerce. Suivent les bureaux et la logistique. Leurs proportions sont définies en fonction de la taille de l'îlot et de son type de dessertes.

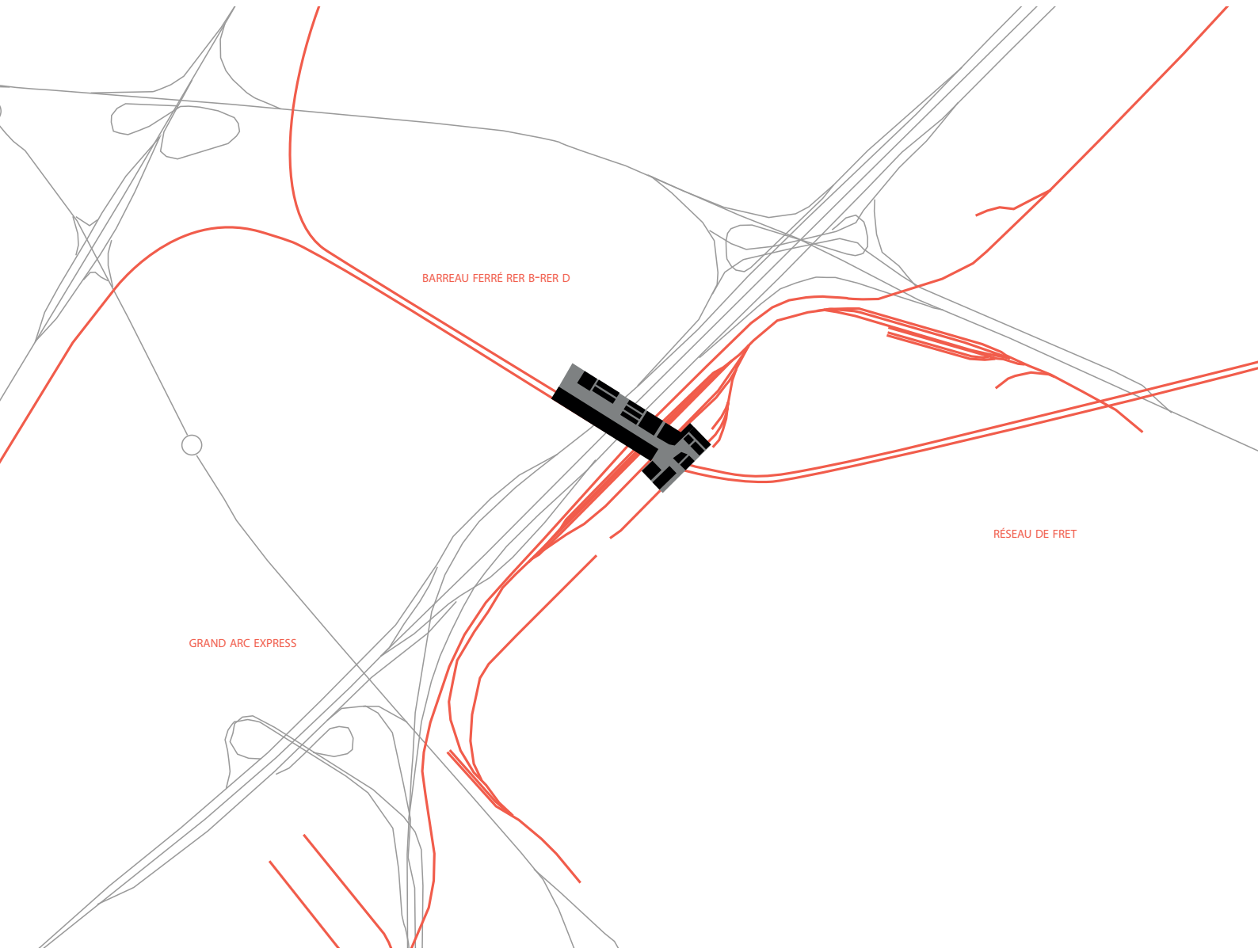


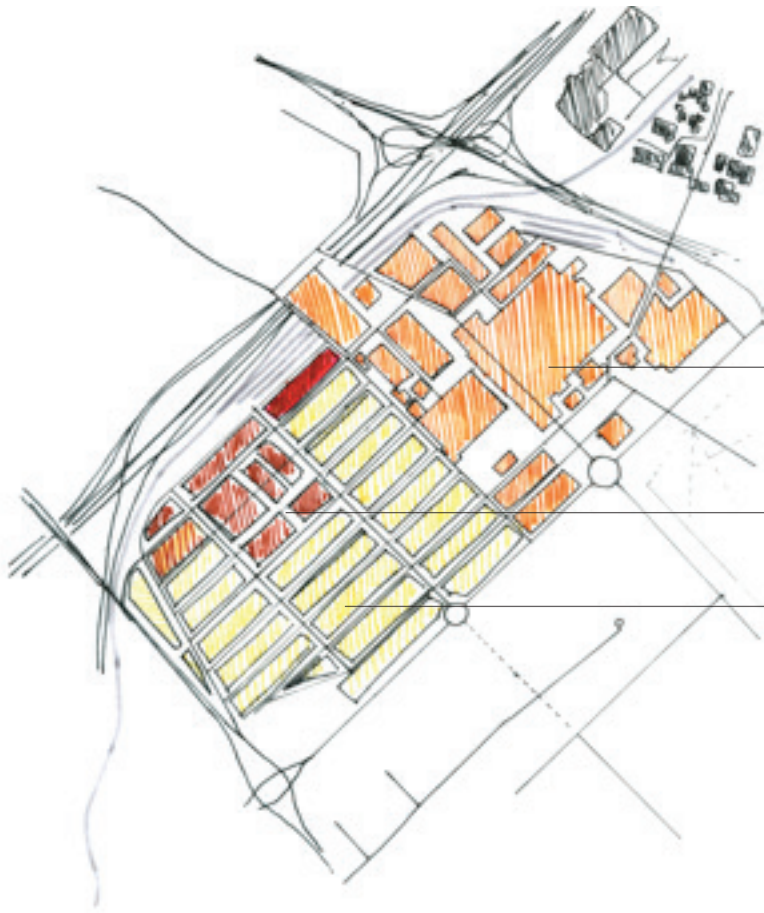
DESSERVIR LES PROGRAMMES AGRI-URBAINS UN AXE TRAVERSANT





HUB FERROVIAIRE MULTISERVICES SUR DALLE





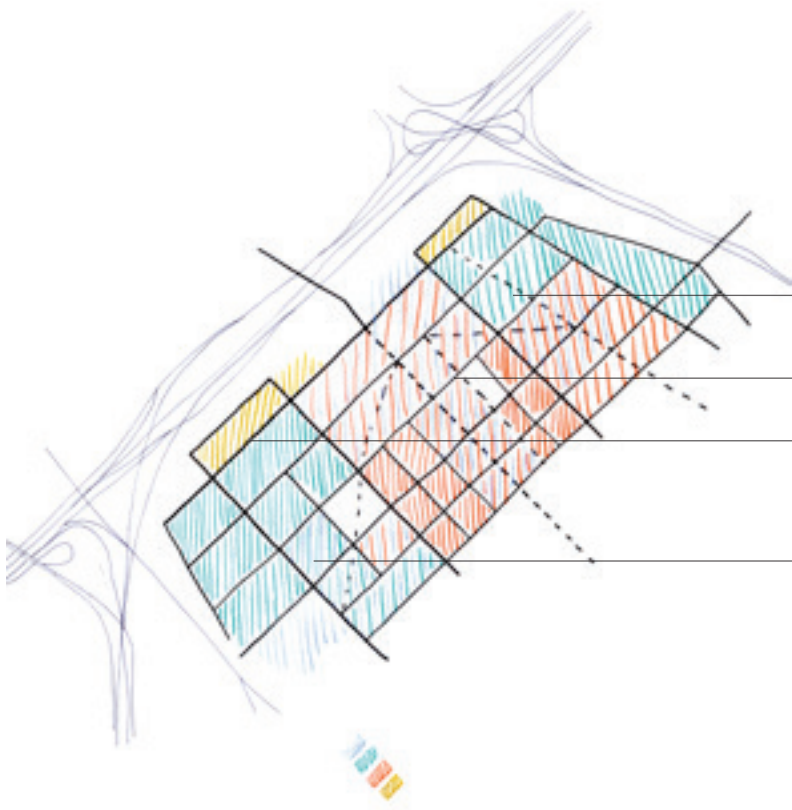
COMMERCES - EUROPA CITY

LOGISTIQUE

TERTIAIRE

118

RECHERCHE I : REGROUPER LES PROGRAMMES



TERTIAIRE

COMMERCE-HABITAT

LOGISTIQUE

TERTIAIRE-HABITAT

RECHERCHE II : MIXITÉ DES PROGRAMMES

Les îlots de petites tailles sont affiliés à des programmes où l'habitat et les surfaces commerciales de proximité dominant, alors que les surfaces plus étendues accueillent des programmes d'activités tertiaires, logistique et culturelles.

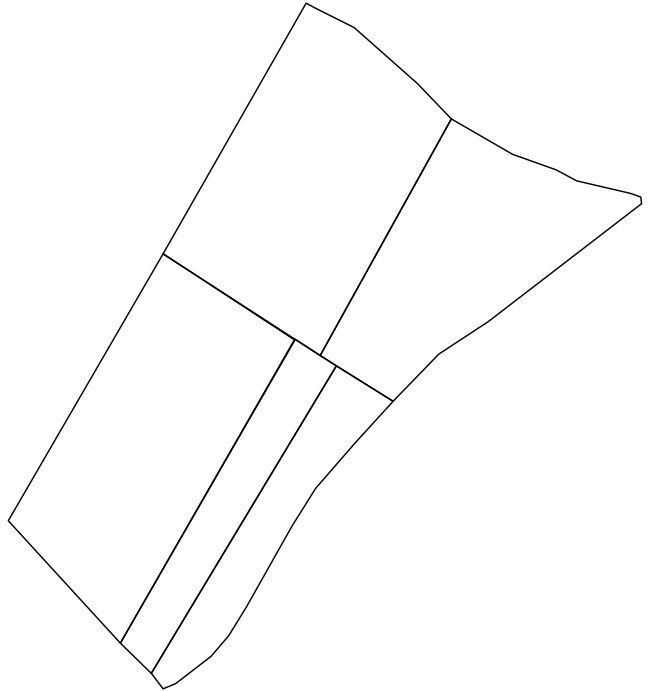
La mixité des programmes valorise Europa city qui, en disséminant la totalité de son programme initial dans les constructions du site, participe à la quête d'une nouvelle forme urbaine pour cette frange métropolitaine. Ce parti pris lance le territoire dans une dynamique inverse, les bâtiments aux programmes mixtes endiguent l'enclavement fonctionnel du zoning.

Les voies piétonnes sont spécifiques des espaces habités. Elles occupent quatre axes principaux au cœur du nouveau quartier et relient la nouvelle gare du Grand Paris directement au reste de la ville en s'accrochant à la trame existante. Ces tracés promeuvent l'utilisation des transports doux pour rejoindre la gare et les autres équipements publics et commerciaux.

120

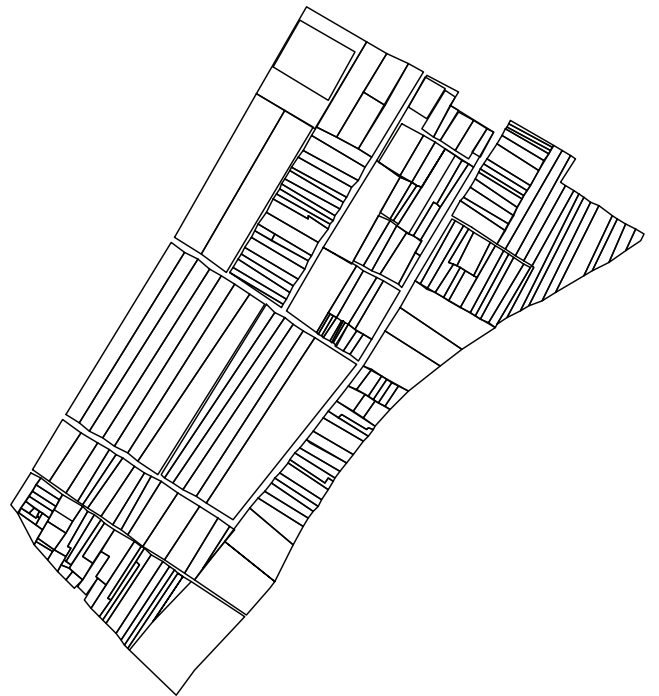


PARCELLAIRE EXISTANT-CULTURES CÉRÉALIÈRES





PARCELLAIRE PROJET-CULTURES DIVERSIFIÉES

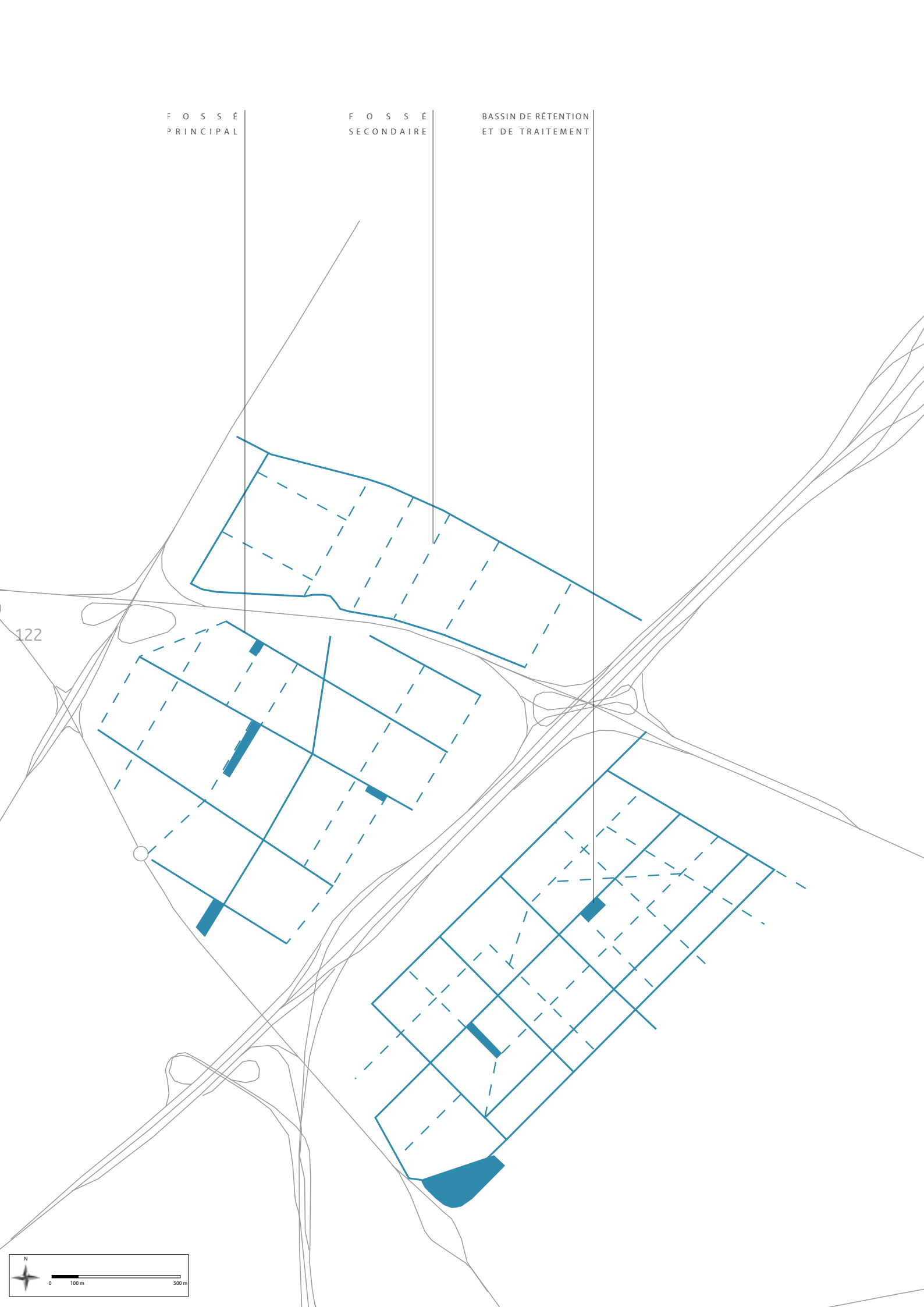
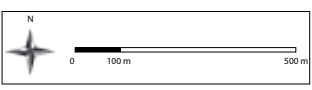


F O S S É
P R I N C I P A L

F O S S É
S E C O N D A I R E

B A S S I N D E R É T E N T I O N
E T D E T R A I T E M E N T

122



RÉSEAU HYDRAULIQUE

. GESTION INTERNE DES EAUX, PRÉSERVER LES SOLS

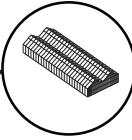
123

L'ossature hydraulique est dessinée par l'ingénierie agricole pour faciliter la gestion interne des eaux de pluie. Aujourd'hui, elles se stockent en aval, car elles sont retenues par les infrastructures qui ont bouleversé la géographie initiale. L'étude des bassins-versants (cf. p 87) a permis de cibler les types d'intervention et de hiérarchiser les fossés.

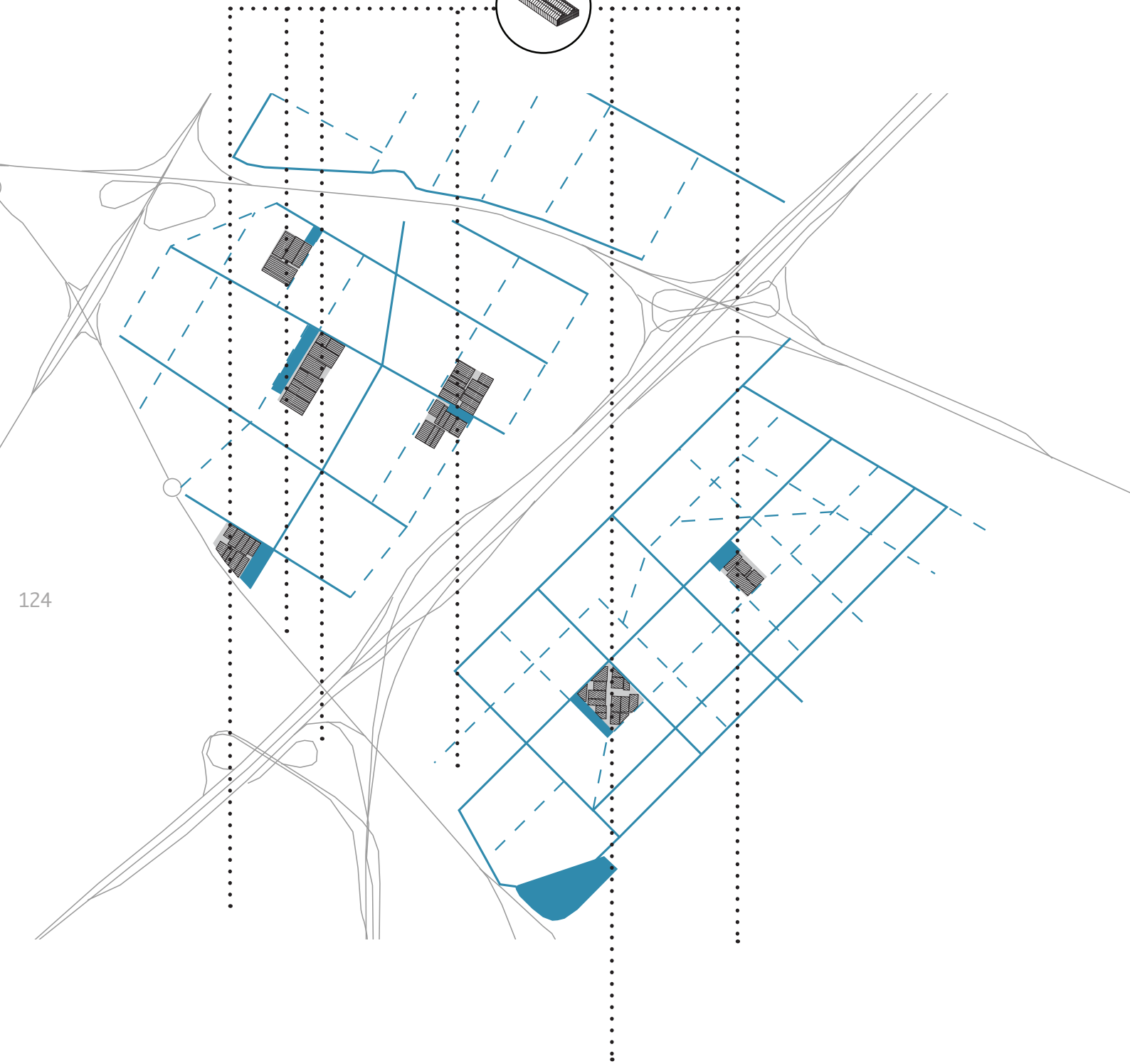
Le territoire agricole est maillé d'un réseau secondaire qui récolte les eaux en surplus acheminées depuis les parcelles cultivées. Cette structure hydraulique est dessinée dans le sens général de la pente pour faciliter l'envoi des eaux dans le réseau primaire. Celui-ci est installé dans le sens opposé à la pente pour récolter l'eau transportée par les fossés secondaires creusés en amont. Le fossé est un outil indispensable pour le bon fonctionnement agronomique des sols, il draine les eaux en surplus et limite le lessivage des sols. Dans les espaces cultivés et pratiqués pour les loisirs, il fait office de saut-de-loup en encadrant discrètement les limites de l'espace public.

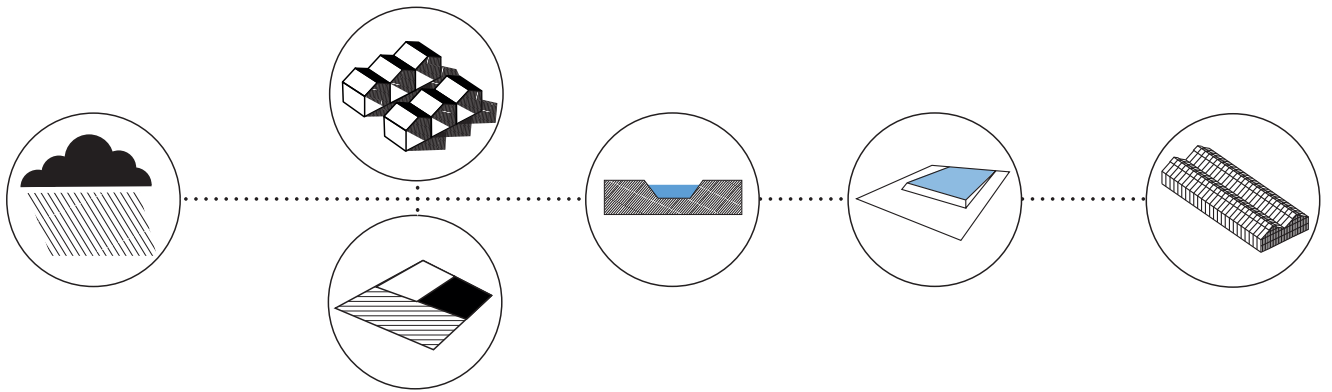
Les surfaces artificielles urbanisées à l'est ont un réseau de fossés beaucoup plus dense, car leur capacité d'infiltration est quasiment nulle. L'eau récoltée à ciel ouvert rappelle que l'espace agricole est proche et accompagne la constitution de nouveaux milieux qui valorisent l'espace de la rue.

L'eau, une fois récoltée, est acheminée et stockée dans les bassins de rétention disposés le long des tracés. Elle y est traitée par un système de phytoépuration et, une fois éclaircie, elle est réintégrée au cycle de production en alimentant les cultures arrosées, principalement celles sous serres. Au sein de l'espace construit, ces bassins créent des ouvertures et encouragent les programmes de production alimentaire.



S E R R E S
M A R A I C H È R E S





INTÉGRER LA GESTION HYDRAULIQUE AUX CYCLES DE PRODUCTION



REZ-DE-CHAUSSÉE
COMMERCIAL

VOIRIE
PARTAGÉE



ALIGNEMENT
DE FRUITIERS

TOITURES
CULTIVÉES

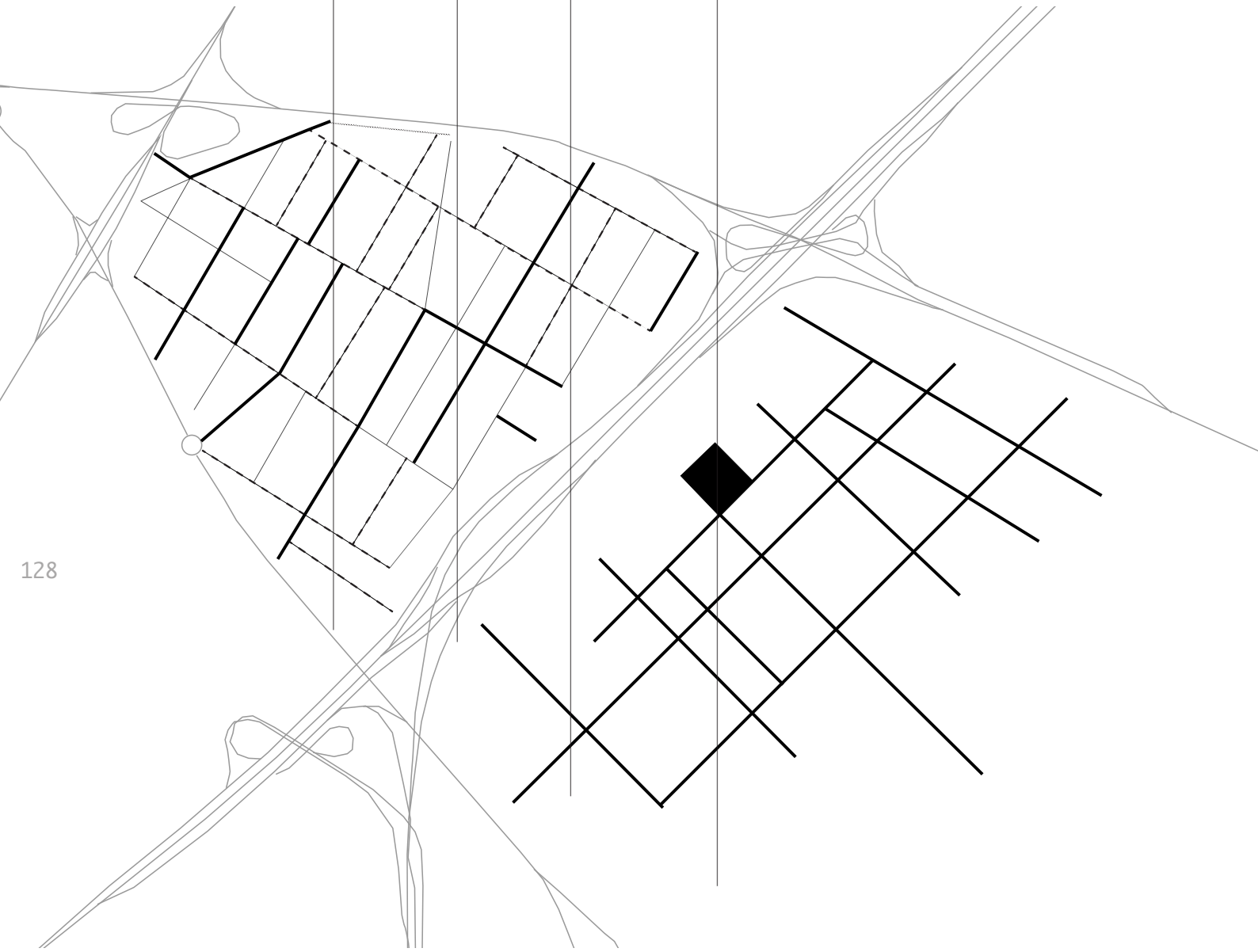


PLANTATION
HAUTE >2 M

H A I E
BASSE <2 M

B A N D E
ENHERBÉE

PARC URBAIN
DE PROXIMITÉ



ORGANISATION VÉGÉTALE

. HIÉRARCHISER L'ESPACE ET PROTÉGER LES CULTURES

129

Les plantations pérennes donnent de l'épaisseur et une échelle plus humaine à ce territoire qui semble parfois démesuré. Le dessin de l'organisation végétale est directement lié aux deux structures présentées précédemment et à la volonté de changer les systèmes de cultures.

Les plantations hautes (supérieures à 2m) occupent deux types d'espaces.

Plantées le long des voiries, elles prennent la forme d'alignements de fruitiers «hautes tiges» qui soulignent une partie des voies principales et révèlent les points d'entrée du parc agraire.

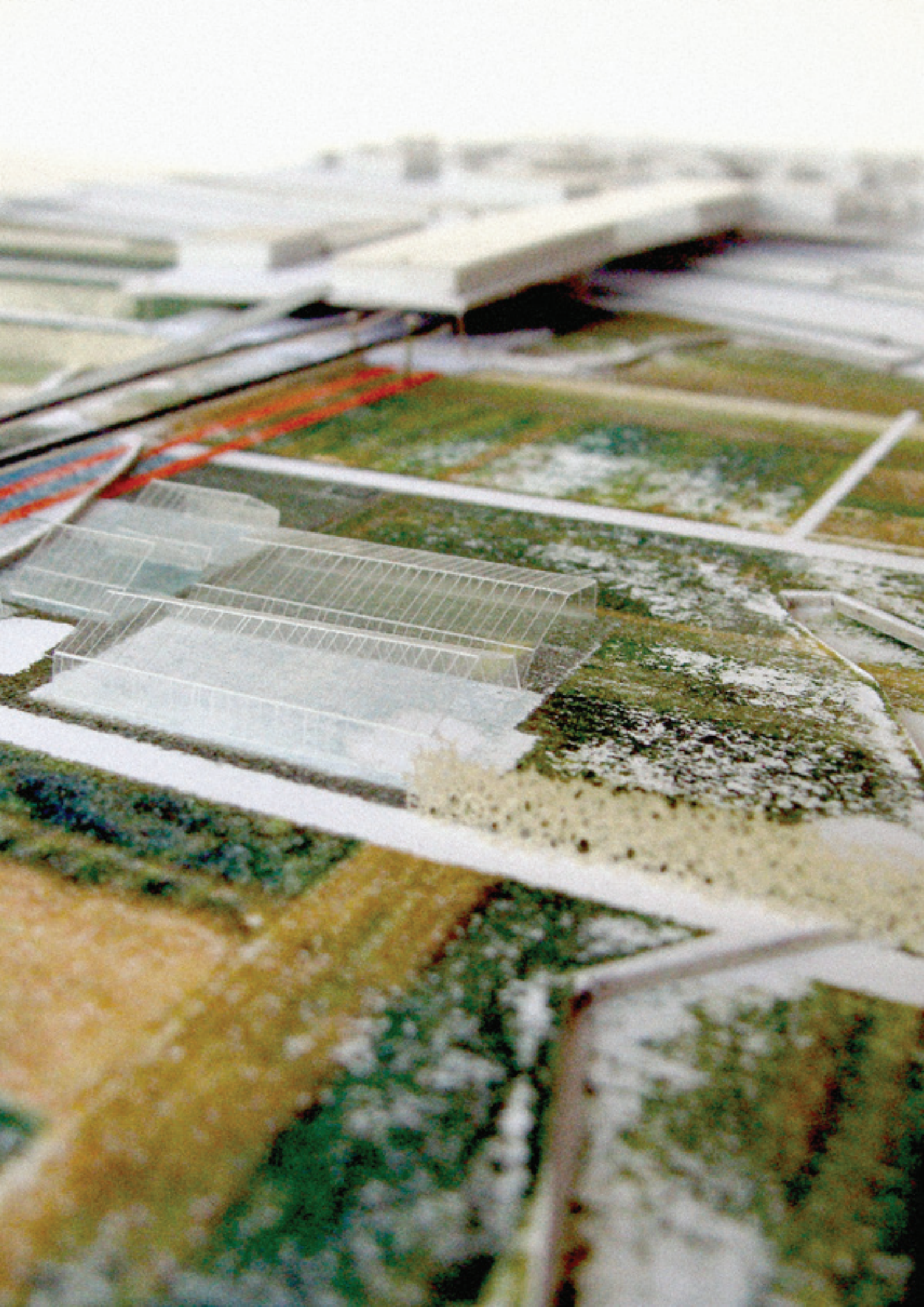
Dans l'ex-site industriel urbanisé, ces plantations donnent aux espaces circulés un caractère jardiné et offrent aux citadins leur récolte annuelle. Cette production peut sembler symbolique, mais c'est un moyen de communiquer et rendre les habitants sensibles aux enjeux alimentaires de la ville future.

Dans l'espace cultivé, les haies brise-vent sont les structures les plus rapidement identifiables. Plantées pour protéger les vergers des vents d'ouest, elles soulignent la fuite du regard dans un axe nord-sud. En divisant l'espace global en «chambres», elles transforment notre perception de l'étendue que l'on découvre au fil de la traversée.

Les plantations plus basses prennent la forme de haies champêtres. Elles sont disposées le long des chemins les plus pratiqués pour marquer la limite de l'espace public et réduire les risques de vandalisme. Leur hauteur laisse glisser le regard au loin sur la diversité des cultures.

Les haies sont aussi d'un grand service pour les maraîchers et autres exploitants, car elles hébergent des auxiliaires de cultures qui participent à la lutte biologique contre les ravageurs. Leur taille régulière, une à deux fois dans l'année suivant leur croissance, génère de la matière organique sous forme de bois raméal fragmenté (BRF) qui peut être réintégré dans le cycle de culture ou être utilisé dans les espaces publics proches.

Les abords de chemin non plantés sont gérés de manière extensive, les hautes herbes sont récoltées chaque année pour alimenter l'élevage ovin durant la période hivernale.







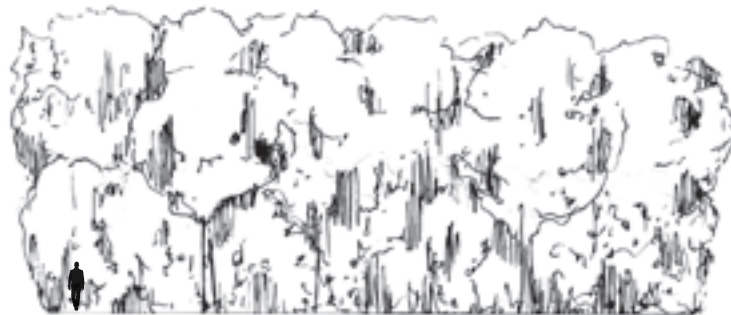
-1- BANDE ENHERBÉE



-2- HAIE BASSE



-3- ALIGNEMENT FRUITIER



-4- HAIE BRISE VENT

- ÉLÉVATIONS 1 À 4 - TRANSPARENCES ET ÉCHELLES DE LA STRUCTURE VÉGÉTALE

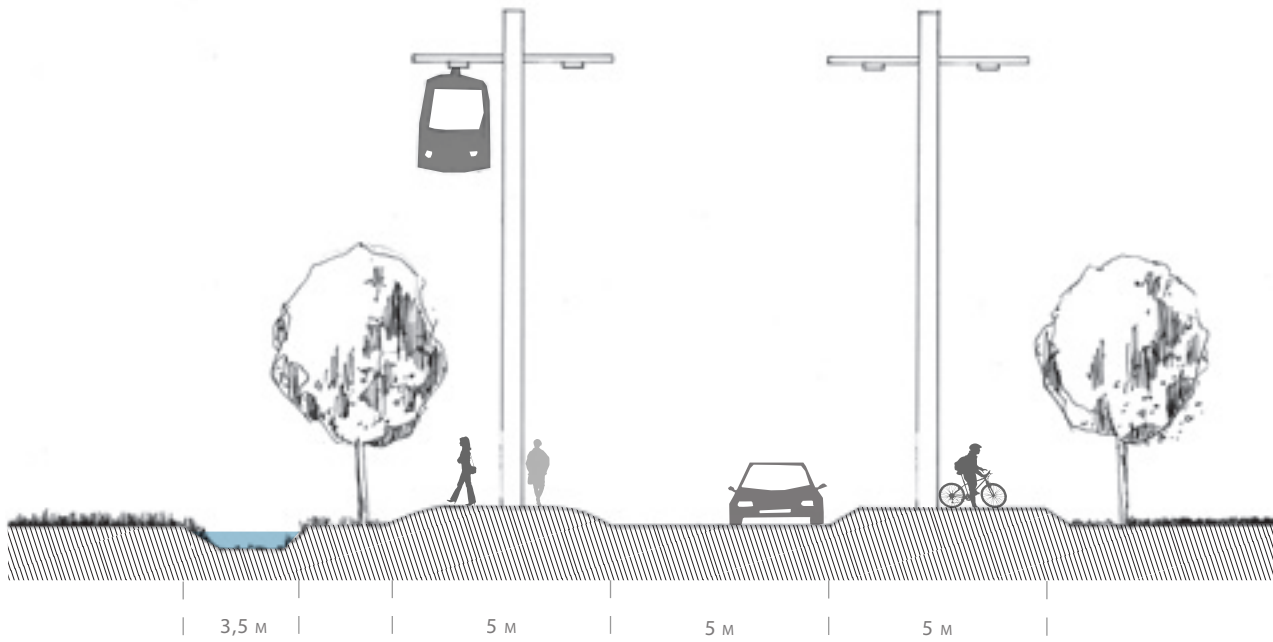
Ces structures ont été pensées à différentes échelles. C'est un aller-retour permanent entre la petite et la grande échelle qui a permis d'atteindre ce niveau de précision. Présentées d'abord de manière générale sur l'ensemble du projet, elles montrent l'importance de l'intervention à l'échelle territoriale. Les détails présentés par la suite tentent d'exprimer spatialement et à échelle humaine quelles situations sont créées suivant les types d'associations entre ces éléments structurants.

L'enjeu, à cette échelle, est principalement tourné autour de la structure viaire qui accueille toute la mixité promue par le projet. Le rapport de la traversée des usagers dans cet espace est également un principe qui a nourri le dessin de ces structures dans le détail.

A R B R E
F R U I T I E R

V O I R I E
C A R R O S S A B L E

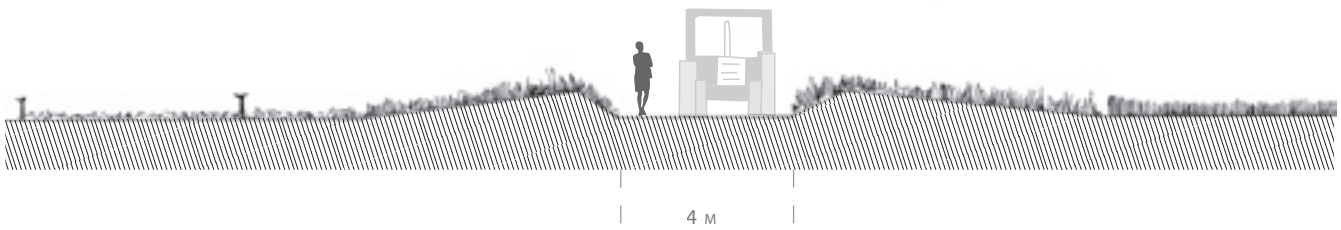
P A R I S G R A N D
A R C E X P R E S S



- COUPE 1 - L'AXE MAJEUR, LIGNE DE MUTUALISATION DES USAGES

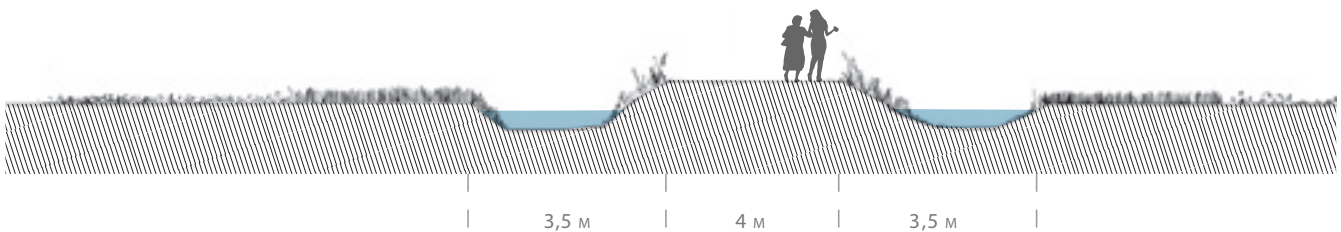
134

C H E M I N
D'EXPLOITATION



- COUPE 2 - CHEMIN EN CREUX, OUVERTURE SUR LE LOINTAIN

C H E M I N
D'EXPLOITATION



- COUPE 3 - CHEMIN EN SURPLOMB, ATTÉNUER LES LIMITES

- Coupe 1 -

La voie principale qui traverse l'espace agricole concentre l'ensemble des modes de déplacement, présents sur le territoire. Cette traversée est à la fois fonctionnelle par les usages qu'elle permet et esthétique dans la manière dont elle structure l'espace.

Le viaduc ferroviaire construit de part et d'autre, souligne cette voie et met directement en lien les usagers de la gare avec l'espace agricole. La prise de hauteur depuis cette infrastructure collective, offre aux usagers un balcon sur les cultures vers le nord ou sur la région parisienne aperçue dans sa globalité au sud.

Au sol, un alignement d'arbres fruitiers accompagne la traversée piétonne qui est surélevée. Cette situation sécurise l'utilisateur et lui donne une position dominante sur les espaces cultivés où l'alignement cadre des vues.

- Coupes 2/3 -

L'armature secondaire se constitue de deux types de cheminements où l'utilisateur est soit en surplomb soit en situation de creux.

Les voies creuses sont bordées de talus qui matérialisent la limite physique entre l'espace public et les cultures privées. Les accotements sont gérés le plus souvent en bande enherbée, fauchée pour alimenter l'élevage ovin. Les herbes hautes laissent le paysage ouvert vers le lointain et facilitent les accès aux cultures pour les exploitants.

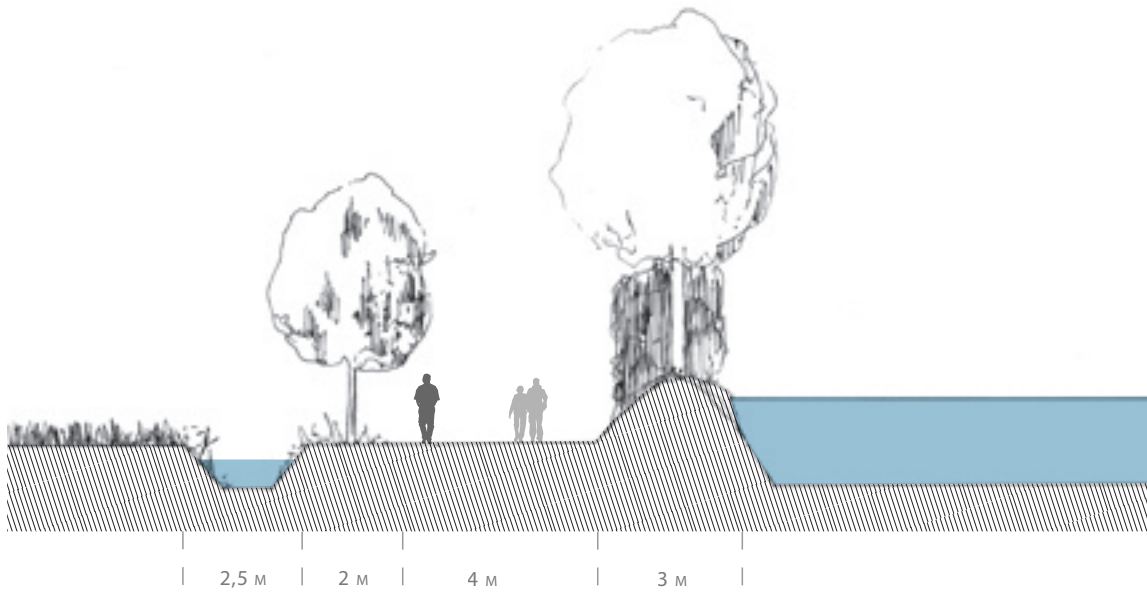
Les chemins en surplomb sont créés par le creusement des fossés qui marquent une limite physique franche et visuellement discrète à l'horizon.

F O S S É

C H E M I N
P R I N C I P A L

H A I E B R I S E
V E N T

B A S S I N D E
S T O C K A G E

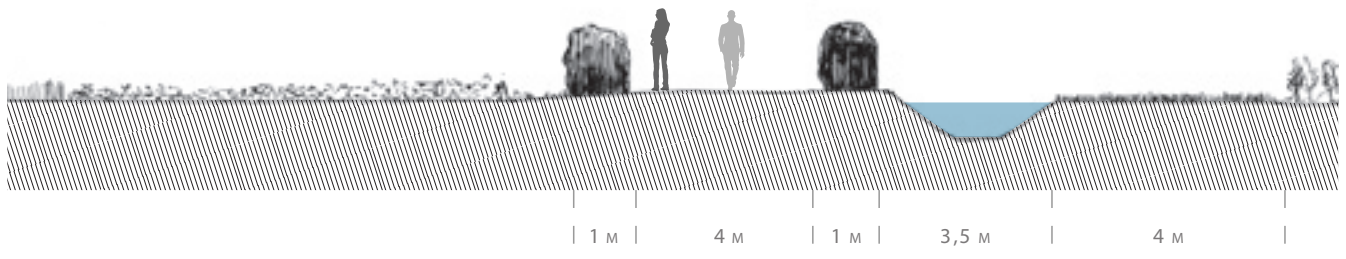


- COUPE 4 -

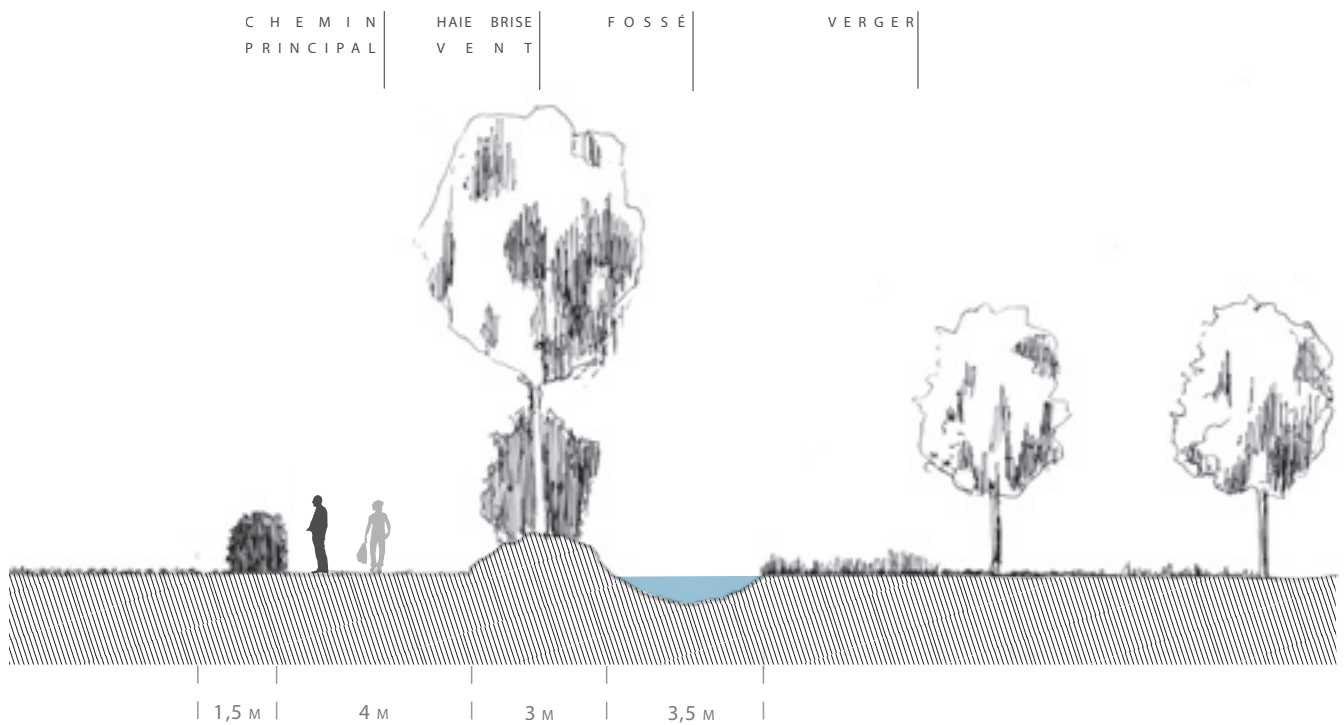
C H E M I N
P R I N C I P A L

H A I E B A S S E

F O S S É



- COUPE 5 -



- COUPE 6 -

- Coupe 4 -

Les infrastructures hydrauliques qui parsèment ce territoire modèlent le paysage. Les bassins de rétention sont, par moment, longés de talus générés par les déblais du creusement. Plantés de haies brise-vent, ils protègent l'eau de l'évaporation et créent une barrière visuelle incitant le promeneur à regarder à l'ouest. La vue est cadrée par un alignement de fruitiers qui oriente le regard sur les cultures. Le fossé bordant le chemin gère les eaux de la voie et fonctionne comme un saut-de-loup en laissant fuir le regard au loin.

Cette présence arborée importante est présente en partie le long des voies principales. Elle donne une échelle rassurante, ouvre des vues et appuie la direction que prend cette traversée.

- Coupe 5 -

Cette situation représente un chemin fréquemment traversé par les promeneurs et autres passants. Les haies basses, installées de chaque côté dans une volonté de cadrer la circulation, laissent cependant place à l'étendue et à l'ouverture sur le paysage. Côté est, la frange entre l'espace circulé et les surfaces

cultivées, épaisse de 8,5 mètres, combine un ensemble d'éléments qui ont fait leurs preuves dans les modes de culture raisonnée. La haie maintient les accotements et abrite insectes et rongeurs qui participent à la lutte intégrée. Le fossé, en récoltant les eaux de surface, assainit les terrains et crée de nouveaux milieux écologiques. Enfin, la bande enherbée limite la fuite des particules fines, assainit les eaux de ruissellement de participe à l'élargissement de la biodiversité.

- Coupe 6 -

La situation, relativement similaire à la coupe 4, représente un accès très pratiqué.

Le chemin est bordé d'une haie brise-vent qui protège les vergers des troubles de la pollinisation et oriente le regard. Ce talus planté agit comme banquette sur laquelle on s'adosse.

Une haie basse longe l'autre côté de la chaussée, restreint l'accès aux parcelles cultivées tout en laissant la possibilité aux promeneurs de venir échanger avec les exploitants.

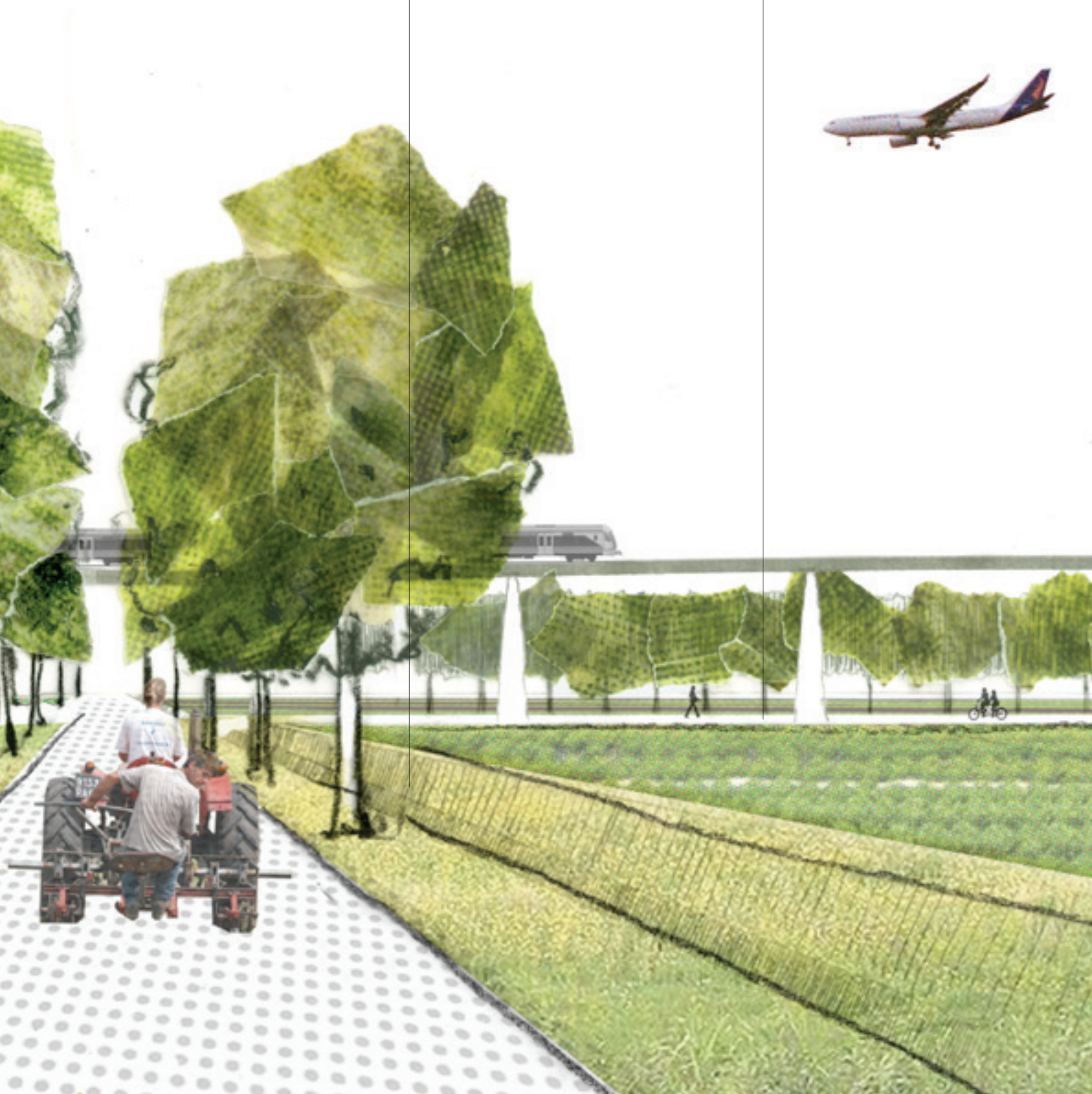
S E R R E

ALIGNEMENT
DE FRUITIERS



F O S S É
A G R I C O L E

C H E M I N
P A R T A G É





AT1

SE SPATIALISER /
PROJETER



AT2

L'IMPORTANCE
DU SOCLE



AT3

LE VIVANT,
STRUCTURE DU
PAYSAGE



AT4

LES OUTILS DE
LA DÉMARCHÉ
PROSPECTIVE



AT5

SITE
INHOSPITALIER/
ABANDONNÉ



AT6

RESTRUCTURATION
URBAINE



AT7

CONTEMPLATION
AGRICOLE EN
FRANGES



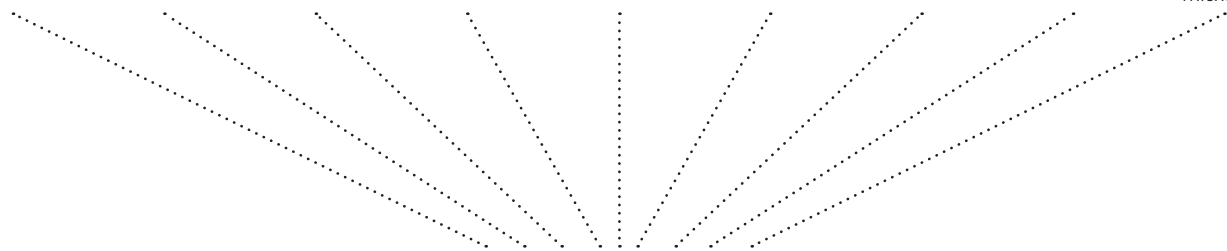
AT8

NOUVELLE
ÉCONOMIE
LOCALE



AT9

STRUCTURER LE
TERRITOIRE PAR
LES FORMES
PAYSAGÈRES



TPFE



CHOISIR UN THÈME / UN SITE
POSITIONNEMENT POLITIQUE/ÉTHIQUE



ÉTUDES
OBJECTIVES
ÉTAT DES LIEUX/DES ENJEUX

ARPENTAGES
VIVRE LE LIEU - APPROCHE SUBJECTIVE



RÉFÉRENCES
NOURRIR LA RÉFLEXION



OUTILS
PROGRAMMES DE COMPOSITIONS



ORIENTATIONS / INTENTIONS



PROJET

CONCLUSION 141

L'expérience du diplôme est l'occasion de mettre en application l'idée que je me fais du paysage en milieu urbain. J'aimerais pouvoir approfondir dans ma vie professionnelle l'échelle à laquelle j'ai travaillé pour ce travail de fin d'études, en considérant le paysage comme une structure indispensable à la planification territoriale des métropoles et directement liée aux problématiques agricoles. L'approche paysagère est le moyen de mutualiser les connaissances spatiales, écologiques, agronomiques et économiques dans un même projet. Les réflexions que j'ai pu avoir autour de ce projet m'ont permis de renouer avec les principes fondamentaux du paysage parfois remis en question. Au début de ma scolarité, j'ai eu du mal à porter un

intérêt aux questions écologiques et économiques. À de nombreuses reprises j'ai remis en question l'intérêt des allers-retours sur site et la bonne connaissance des lieux, en me positionnant avec une approche plus centrée sur des intérêts esthétiques. La troisième année est l'enseignement qui m'a le plus touché en abordant les thèmes constitutifs de ce diplôme : l'économie, la politique, le grand territoire et la structure paysagère.

Cette expérience est l'opportunité de faire la synthèse des quatre années d'enseignement pour les réinvestir dans ce projet pour une ville mixte et durable : l'agroville.

MERCI À... 143

Sébastien Penfornis pour son encadrement de haute qualité pédagogique (HQP).

Thierry Kandjee pour m'avoir accompagné de son regard neuf et avisé.

Karin Helms pour avoir participé à mon jury en tant que professionnel averti sur les problématiques de mon territoire d'étude.

Bernard Loup pour sa présence et son engagement envers la préservation de terres agricoles franciliennes (sans oublier l'ensemble du collectif « pour le Triangle de Gonesse »).

Clément Foricher pour avoir participé à mon jury et pour ses remarques lors de mon suivi.

Mes parents pour leur soutien et la motivation qu'ils ont su me transmettre tout au long de ces quatre années. Mes amis de classe, tout particulièrement Thomas, Chloé et Pascal pour cette année passée à leurs côtés, leur aide et leur soutien.

Lara pour la dernière ligne droite de pleine charrette.

Catherine pour ses premières relectures.

Lucas pour la correction finale.

Jacqueline Lorthiois pour ses remarques encourageantes pour la suite.

Et un merci tout particulier à Camille pour m'avoir aidé, soutenu et accompagné jusqu'au bout de ce diplôme.

ARTICLES :

DONADIEU P. et FLEURY A. « L'agriculture, une nature pour la ville ». In *Les annales de la recherche urbaine-Nature en ville*, n°74, 1995. - pp. 31-39

FARHAT G. « Paradoxes (Les) du paysage infrastructurel ». In *Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*. n°4, avr. 2000. - pp. 35-44

FOUCAULT M. « Dits et écrits 1984, Des espaces autres » (conférence au Cercle d'étude architecturales, 14 mars 1967). In *Architecture, Mouvement, Continuité*, n°5, octobre 1984. - pp. 46-49

144 KANDJEE T. et PENFORNIS S. « Topotypes : le projet de paysage comme démarche de recherche ». In *Projets de paysage*. - 26 juin 2009

MARCHAND Bruno. « The view from the road - Le paysage de bord de route à l'âge du chaos ». In *Matière*. - 1999. - pp. 7-19

MOIROUX F. « Dossier : L'agriculteur, l'architecte et le paysage ». In *D'Architecture* n°188, février 2010. - pp. 30-40.

SHANLEY K. « Infrastructure as amenity - Houston's bayou becomes a floodway-turned-park ». In *Topos: european landscape magazine*, n°69, décembre. - pp. 32-37

VIDAL R. et FLEURY A. « La cité agriurbaine, ville nature ou ville agricole ? ». In *Développement territorial, jeux d'échelles et enjeux méthodologiques*. Université de Lausanne. - pp. 209-216.

« De la huerta au parc agraire : la basse vallée du Llobregat ». In *Rives nord-méditerranéennes*, n°8, 2001. - pp. 65-78.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- AROSEMENA G. *Agricultura urbana - espacios de cultivo para una ciudad sostenible*. Ed. Gili Gustavo, 2012 - 127 p.
- AUGÉ M. *Non-Lieux - Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Ed. Seuil, 1992. - 159 p.
- BÉGOUT B. *Zéropolis - L'expérience de Las Vegas*. Ed. Allia, coll. petite collection. 2002 - 128 p.
- BELLANGER F. et MARZLOFF B. *Transit - Les temps et lieux de la mobilité*. Ed. de l'Aube, 1996. - 288 p.
- BUYCK J. et DOUSSON X. et LOUGUET P. (dir). *Agriculture métropolitaine / Métropole agricole*. Ed. Maison des sciences de l'homme coll. Cahier thématiques, décembre 2011. - 324 p.
- CHEVERRY C. et GASCUEL C. (dir). *Sous les pavés la terre- Connaître et gérer les sols urbains*. Ed. Écrin, août 2009. - 208 p.
- DONADIEU P. *Campagnes urbaines*. Ed Actes sud-École nationale supérieure du paysage, 1998. - 220 p.
- HOPKINS R. *Manuel de transition - de la dépendance au pétrole à la résilience locale*. Ed Écosociété, 2010. - 216 p.
- KOOLHAAS R. *Junkspace - Penser radicalement l'espace urbain*. Ed. Payot et Rivages, 2001. - 122 p.
- MASPERO F. *Les passagers du Roissy-Express*. Ed. Point, 2003. - 230 p.
- VASSET P. *Un livre blanc*. Ed. Fayard, coll. Littérature Française, 2007. - 150 p.
- VILJOEN A. (dir). *Cpuls - continuous productive urban landscapes*. Ed. Architectural press, 2009. - 280 p.
- WALDHEIM C. (dir). *The landscape urbanisme reader*. Ed. Princeton architectural press, New York, mars 2007, - 295 p.

*Your own vegetables
all the year round...*



if you

**DIG FOR
VICTORY NOW**

JULES ABEL
6, rue de Caulaincourt
75018 PARIS
jules.abel@gmail.com
06 83 26 85 67