

**9 |
SEURA
Architectes
(D. Mangin
/ M. Wiel
/ M.H.
Simonpoli)**

**POUR UNE VISION
MÉGAPOLITAINE DU BOURGET À
ROISSY, DES OPPORTUNITÉS À
RELIER.**

La région Île-de-France est une mégapole de 12 millions d'habitants. Ce système urbain, le point focal d'un réseau de transport très centralisé, s'est développé en accentuant le phénomène de sectorisation d'un territoire déjà morcelé.

Le développement d'un nouveau réseau de transport va permettre d'établir de nouvelles relations entre les territoires de la métropole, il est donc urgent de d'ouvrir le débat sur les territoires qui se construisent avec le nouveau système du GPE.

En ce sens le triangle de Gonesse est un territoire stratégique à la croisée des infrastructures et des dynamiques de projet, il est utile de replacer ce projet à l'échelle de la métropole pour optimiser les investissements publics, mutualiser les programmes, établir de nouveaux itinéraires et des nouveaux quartiers d'Aulnay-sous-Bois à Roissy.

MÉGAPOLE PLUTÔT QUE MÉTROPOLE

Le Grand Paris représente bien plus qu'une métropole, c'est une mégapole de plus de 12 millions d'habitants et le centre d'un pays lui-même très centralisé. C'est également le point focal d'un réseau de transports et d'échanges économiques, doté d'aéroports et de lignes TGV, de hubs avec tous les phénomènes de déconnexion qui les caractérisent.

En effet, la mégapole parisienne s'est constituée sur la base de ce réseau autoroutier radio concentrique, avec en complément la toile RER et les gares TGV qui ont contribué à créer des centralités déconnectées... Les gens qui habitent à l'est de Paris n'ont plus de raison d'aller sur Paris, ils peuvent prendre le TGV depuis la gare de Chessy.

Le phénomène de sectorisation est très présent en région parisienne. Il s'agit certes d'une sectorisation de communes mais surtout d'une sectorisation engendrée par les voies rapides, d'où la question émergente de la transformation de certaines voies rapides en nationales mieux intégrées à la ville. Les centres commerciaux sont clairement positionnés sur les axes routiers et RER.

D'autres phénomènes contribuent à structurer progressivement la mégapole parisienne. Dans ce cadre, il est nécessaire de mentionner l'impact du tourisme régional et international qui s'est développé autour de Paris, se traduisant par l'apparition d'hôtels économiques à la périphérie à l'instar d'EuroDisney, par les réflexions autour de Paris-village... Dans un domaine différent, les périodes de grands travaux structurent les évolutions avec dans les années 1980, une première batterie de grands travaux et de monuments destinés à remodeler l'image de Paris sur la base de formes géométriques, puis dans les années 1990, une autre série de grands projets attachés à des « stars » architectes. De même, le shopping, le tourisme de masse, les loisirs... sont autant d'événementiels supposés composer une partie de la creative city à partir de projets structurants, dont la particularité est d'être réalisés selon une approche particulièrement concentrée et financiarisée.

En parallèle, se dessine un Grand Paris de l'Etat qui vise un marché unique et accessible de l'emploi, basé sur des clusters spécialisés. Mais force est de constater le poids dominant du corporate qui impose ses règles à la métropole. Le Grand Paris devient donc une combinatoire entre le corporate et les programmations de l'Etat.

1. LA SITUATION MÉGAPOLE MONDIALE

Le territoire du « Triangle de Gonesse » témoigne du poids important des entreprises mondialisées sur la transformation de la mégapole de demain. Ce territoire était déjà identifié dans le SDRIF de 1994 comme l'un des territoires à enjeux de la région Île-de-France. La fondation d'une OIN en 2005 sur les 1000 hectares confirme la position stratégique de ce territoire, à la croisée des infrastructures :

- Autoroutes A1/A3 et Francilienne
- Boulevard intercommunal du Parisis (BIP)
- RER B Aulnay sous Bois et Parc des Expos
- 2 aéroports internationaux

Par ailleurs, il est prévu que l'accessibilité de ce territoire soit renforcée par :

- L'implantation d'une station du Grand Paris Express sur la ligne 17
- Aulnay-sous-Bois sera desservi par la ligne 16
- le prolongement du RER D
- Le projet de CDG Express

Cette très grande accessibilité aux grands réseaux de transports suscitent des mutations importantes ainsi autour du Triangle :

- Triangle de Gonesse : 330 hectares dont 800 000 m² de bureaux et 70 000 m² pour Europacity
- le site de PSA Peugeot-Citroën : 185 hectares de site industriel à reconvertir
- la ZAC Aérolians : 200 hectares d'activités
- le projet d'extension du Parc des Expositons de Paris Nord Villepinte

Soit près de 1500 hectares sont en projet ce qui représente environ la superficie de deux grands arrondissements parisiens (19ème +20ème). Chacun de ces projets se développe de manière isolée et sans établir de relation avec les autres projets. Ces isolats sont liés au découpage du territoire issus de la mise en oeuvre des grandes infrastructures mais aussi à un découpage administratif complexe tel que ce territoire est à cheval sur :

- 3 départements : la Seine St Denis, le Val d'Oise et la Seine et Marne
- 6 communes Gonesse : le Bourget, Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Tremblay en France et Roissy en France
- 4 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale

Ceci sans compter sur la pluralité des acteurs de l'aménagement : EPA Plaine de France, l'AFTRP, ADP...

Ces limites visibles et invisibles ont produit un urbanisme de secteurs, une accumulation de projets autarciques avec peu de relations réciproques. Or comme nous l'avons dit précédemment, la qualité d'une mégapole tient aussi à sa capacité à construire et faire émerger des lieux intermédiaires en relation avec la grande échelle du système mais aussi dans lesquels on peut trouver l'ensemble des aménités urbaines. Cette réflexion qui s'attache à mettre ensemble les projets participe d'une recherche d'optimisation de moyens, et permet ainsi de bénéficier de l'avantage métropolitain.

Compte tenu des enjeux et des investissements à venir dans ces secteurs de la métropole il nous semble urgent d'ouvrir un large débat public et contradictoire sur :

- les investissements publics mégapolitains

- les effets de levier du développement économique
- la nature des programmes

2. OPTIMISER LES INVESTISSEMENTS PUBLICS SUR LE TRIANGLE DE GONESSE.

Le projet Europacity porté par Immochan pour construire un pôle de commerce et de loisirs de plus de 700 000 m² demande un investissement public important :

- la maîtrise du foncier
- l'adaptation des infrastructures
- la création d'une gare souterraine du GPE

Si l'EPA pouvait toucher des participations dans le cadre d'une ZAC on pourrait s'interroger sur l'équilibre entre les ressources allouées par la puissance publique et la rentabilité financière de cette entreprise pour l'opérateur privé.

On pourrait aussi s'interroger sur l'univocité de cette nouvelle gare qui pourrait servir à relier les deux rives de l'autoroute A1, compléter la desserte en transport en commun du Nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois et ainsi à limiter la dépendance automobile. D'autre part, ce type de programme fonctionne avec d'importants pics de fréquentation, leur gestion alourdit considérablement les coûts des infrastructures.

3. MUTUALISER LES PROGRAMMES

Le programme d'Europacity vise à développer un nouveau pôle commercial et de loisirs pré-Dubaï alors que l'enjeu est de construire la ville de demain à l'aune des défis climatiques et de la nécessaire réduction de notre facture énergétique. Quoi de plus paradoxal que de proposer aux portes de la COP 21, un modèle suranné du commerce et des loisirs ?

Par ailleurs, lors de la conception du projet de SDRIF, les élus de la Région ont souligné le fait que ce secteur de la mégapole bénéficiait déjà d'une offre commerciale presque surabondante. L'apparition de nouveaux acteurs pourraient avoir un risque de déstabilisation des équipements déjà existants. Si l'EPA et Immochan insistent sur le nombre d'emplois créés par cet équipement, on doit s'interroger sur les emplois détruits ailleurs, dans les équipements commerciaux affectés par ce nouveau développement.

4. CRÉER DES ITINÉRAIRES

La mise en relation des secteurs en projet du Triangle de Gonesse pourrait être l'occasion de repenser les liaisons entre Aéroville, Paris Nord, le Parc des Expositions, les zones hôtelières les quartiers alentours et ainsi rapprocher des fonctions complémentaires et pérenniser le site.

Le renforcement de l'activité agricole et le développement d'une trame verte et bleue en lien avec les Parc du Sausset voire du Parc de la Courneuve plus au Sud pourraient être les supports du renforcement de l'hospitalité du secteur.

C'est en fait un nouveau réseau à l'échelle « domestique » qu'il s'agit

d'établir, dans lequel on pourra retrouver des continuités pour tous les modes et tous les usages.

Nous travaillons sur ces hypothèses avec l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture Villes et Territoires à Marne-la-Vallée (ENSAVT) dans le cadre du Master Métropoles dirigé par David Mangin et Etienne Lennack. Ces propositions nous semblent poser les termes du débat nécessaire sur ce territoire où l'intérêt métropolitain nous semble pouvoir se traduire par l'optimisation des projets dans une réflexion à l'échelle de la mégapole.

5. TERRITOIRES

Du Bourget à Roissy

Un plan B pour Europa City et la localisation de la station du Grand Paris Express ligne 17

EUROPA CITY : UN PROJET CONTESTÉ CAR CONTESTABLE...

Le territoire de Villepinte - Aulnay - Gonesse, entre l'aéroport de Roissy-CDG et celui du Bourget est en pleine mutation avec de nombreux projets prévus :

- L'arrivée du GPE, ligne 17 et le prolongement du RER D ;
- L'urbanisation en partie du triangle de Gonesse avec un projet de nouveau centre de commerce et de loisirs, Europa City, desservi par le futur Grand Paris Express
- La reconversion du site à Aulnay de PSA en complexe urbain mixte ;
- L'extension du Parc des Expositions de Villepinte ajoutée à la création de la future ZAC Aérolians.

Ce territoire est marqué par de nombreuses coupures dues aux infrastructures (RER B, autoroute A1), ainsi que par le manque de connexions existantes entre les lieux de vie et les équipements métropolitains entre eux.

Or, ces différents projets apparaissent comme des entités indépendantes qui ne questionnent pas la cohésion d'ensemble de ce site mégapolitain aux enjeux majeurs, portés par la future arrivée du Grand Paris Express à l'horizon 2024.

Le Sud du Triangle de Gonesse illustre bien ces enclaves autarciques. La future gare est isolée au Nord du site, déconnectée du site PSA d'Aulnay en reconversion et dessert indirectement Europa City. On peut questionner l'implantation de ce dernier, tant dans sa dimension que dans son isolement par rapport aux autres équipements métropolitains, malgré les 400 hectares d'activité agricole sanctuarisés.

Le constat est semblable avec Aéroville dont l'isolement vis-à-vis du Parc des Expositions, des zones hôtelières ou encore de travail aggrave le déficit de visiteurs actuel.

AVEC AULNAY, UNE NOUVELLE SITUATION : UN PROJET MÉTROPOLITAIN PEUT CONNECTER LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET PROGRAMMES

Il nous semble urgent de proposer une nouvelle organisation territoriale du site, visant à offrir plus de liens entre les différents équipements métropolitains

afin de développer au maximum son potentiel économique.

Rapprocher les loisirs et le commerce des hôtels, du travail et du Parc des Expositions

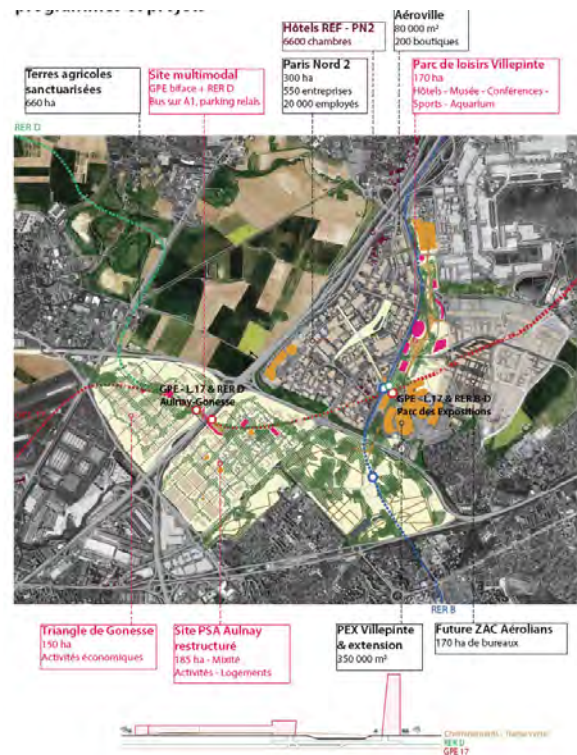
Un parc de loisirs qui relierait le centre commercial Aéroville au Parc des Expositions de Villepinte, associé aux deux parcs d'activité : Paris Nord 2 et le futur Aérolians ; puis au parc du Sausset, lui même connecté au site PSA ;

Créer une gare biface et désengorger l'A1

L'aménagement d'une gare biface et multimodale qui relierait les terrains de PSA au Triangle de Gonesse, accompagné d'un accès autoroutier auquel se branche un parking relais et une gare routière de bus empruntant l'autoroute A1 ;
- Le tout s'appuyant sur la mise en valeur d'une trame verte structurante et dans le soucis de sanctuariser les terres agricoles voisines.

Le projet nécessite :

- Deux nouveaux franchissements piétons du RER B : Au niveau du centre commercial Aéroville au Nord et dans le prolongement de l'avenue de la Pyramide au niveau de la parcelle actuelle du circuit Carole ;
- Le franchissement piéton de la départementale D40 ;
- Le franchissement piéton de la Francilienne entre le Parc des Expositions et le parc du Sausset;
- Le franchissement de l'autoroute A1 par le biais de la nouvelle gare multimodale biface ;
- L'appropriation de la parcelle occupée actuellement par le circuit Carole.



Lieu actuel et lieu projeté par Pauline Grolleron et Amaury Vaillant - Diplômes en cours du Master Métropoles de l'ENSAVT, dirigés par David Mangin et Étienne Lénack - Mai 2015