

UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT QUI INSCRIT LE TERRITOIRE DANS LE GRAND PARIS

POURQUOI LE GRAND PARIS MÉRITE-T IL, POUR NOS VILLES, CONCERTATION ET DÉBAT ?

La présente exposition retrace la vision qu'ont du devenir de notre territoire dans le Grand Paris trois architectes-urbanistes de renom : Christian de Portzamparc, Jean-Marie Duthilleul et Roland Castro.

QUEL EST LE CHEMINEMENT ?

Il y a 18 mois, nos communes n'existaient pas suffisamment dans les débats d'aménagement de l'agglomération parisienne, malgré leurs importants potentiels de développement : l'Aéroport du Bourget 1^{er} Aéroport d'affaires d'Europe, le 3^e parc des Expositions franciliens, le Musée de l'Air et de l'Espace, le 1^{er} Salon au monde de l'aéronautique, la gare de fret ferroviaire, les nombreuses voies de communications que sont les autoroutes A1 et A86, la RN2, les réseaux de transports en commun du RER B et bientôt de la tangentielle nord...

Lorsque Christian BLANC a été nommé Secrétaire d'Etat au Grand Paris en mai 2008, nous avons avancé l'idée que l'Etat devait « mettre le paquet » sur notre territoire, parce que ce serait utile pour notre vie de tous les jours mais aussi parce que cela pourrait contribuer positivement au fonctionnement de la région Ile de France et de notre pays.

Fin 2008, la consultation internationale du grand Paris a donné un premier coup de projecteur sur notre territoire : plusieurs équipes d'architectes ont pointé le rôle majeur de nos communes pour le développement de la Métropole. Petit à petit, nous nous sommes réunis sur cette idée que nos villes avaient des enjeux territoriaux communs qui méritaient une démarche conjointe. Et si chacun porte ses valeurs, ses convictions et sa propre opinion du Grand Paris, nous avons choisi avant tout de « jouer collectif » pour défendre notre territoire et sa place dans l'avenir métropolitain.

Nous avons réussi une première étape avec l'affirmation, par le Président de la République, le 29 avril 2009, que le « Pôle du Bourget » était l'un des 9 territoires de projet du Grand Paris, et qu'il serait desservi par une gare du futur réseau de transport public du Grand Paris.

Nous avons alors décidé, plutôt que de subir un « plan spécial tombé d'en haut », de définir notre propre stratégie de développement et d'aménagement, avec le concours de trois architectes-urbanistes.

Cette réflexion nous a permis de réussir une seconde étape, puisqu'il est maintenant prévu que nos communes soient desservies par deux gares du futur réseau de transport public du Grand Paris. Nous sollicitons une troisième gare.

UNE VISION À DÉBATTRE

L'exposition vous présente le résultat du travail réalisé avec les trois équipes d'architectes. Dans notre esprit, ce n'est pas une fin : ces travaux ne figent pas une vision unique mais dessinent un ensemble de projets qui ne seront pas réalisables sans la volonté collective de continuer d'aller de l'avant et de mobiliser les financements nécessaires, tant de la part de l'Etat que de nos partenaires économiques.

Nous aurons aussi, le moment venu, à arbitrer ce qui nous paraît bénéfique et utile pour notre territoire, pour notre population et pour le quotidien de nos villes.

Aujourd'hui, nous souhaitons que les architectes vous livrent leur vision et que vous puissiez réagir.

Merci à eux de leur expertise, de leur passion, merci à vous de votre temps et de votre engagement pour mieux vivre ensemble.

Vincent Capo-Canellas, Maire du Bourget, président de la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget ;
Didier Mignot, Maire du Blanc-Mesnil ; Jean Luc Herkat, Maire de Bonneuil-en-France ;
Jean-Christophe Lagarde, Député Maire de Drancy ; André Veyssière, Maire de Dugny ; Gilles Poux, Maire de La Courneuve

Au premier plan le croisement de la ligne du RER B et de la tangentielle nord, au fond l'aéroport



Le Bourget, 1^{er} salon international de l'aéronautique et de l'espace



Le Bourget, 1^{er} aéroport européen d'aviation d'affaires



À 7 km au nord est de Paris, le secteur du Bourget

Maître d'ouvrage des études

Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, pour le compte des communes du Bourget, de Drancy et de Dugny, en partenariat avec le Blanc-Mesnil et Bonneuil-en-France en y associant la commune de La Courneuve

Les partenaires

Conseil général de la Seine-St-Denis – Aéroports de Paris – Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace – Viparis – Etablissement Public de la Plaine de France – Caisse des dépôts et Consignations

La commande aux équipes d'architectes (extraits)

Orientations générales :

- Développer un pôle économique d'envergure métropolitaine autour de l'aéroport d'affaires, dans les domaines, des technologies aéronautiques et de l'espace, du tourisme d'affaires des activités événementielles, de la formation aux métiers de l'aérien et du tourisme ;
- Régénérer en profondeur le cadre urbain pour faire émerger une nouvelle centralité dense, attractive et équilibrée ;
- Constituer un pôle culturel et scientifique de rayonnement international.

Enjeux pour construire une identité forte et singulière :

- Promouvoir un développement aéroportuaire inséré dans la ville : « l'aéroport dans la ville » ;
- Assurer un réel bénéfice pour l'emploi et la formation des populations et notamment de la jeunesse ;
- Construire une identité urbaine combinant stature internationale et qualité de vie au quotidien, valorisation des lieux singuliers, et garantissant le maintien des populations résidentes ;
- Réaliser des projets urbains et immobiliers exemplaires en matière de développement durable.

ÉLABORATION D'UN PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET D'AMÉNAGEMENT POUR LE PÔLE MÉTROPOLITAIN DU BOURGET

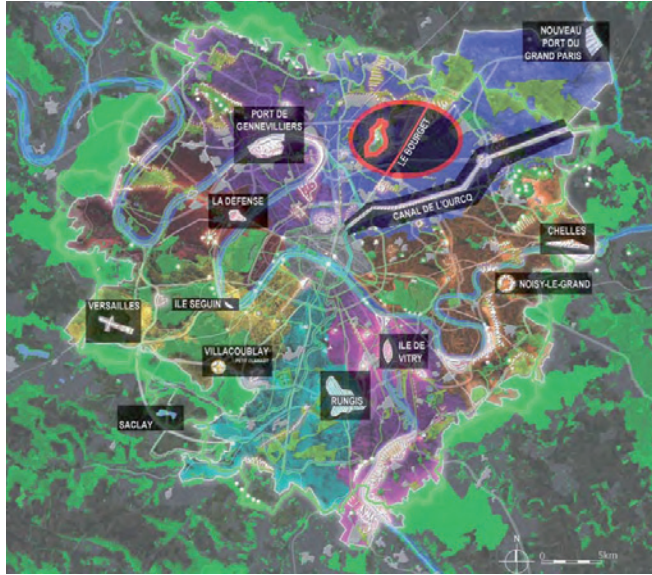
MAÎTRISE D'OUVRAGE : COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE L'AÉROPORT DU BOURGET – POUR LE COMPTE DES VILLES DE : LE BOURGET, BLANC-MESNIL, BONNEUIL-EN-FRANCE, DRANCY, DUGNY

LE PÔLE DU BOURGET DANS LE GRAND PARIS

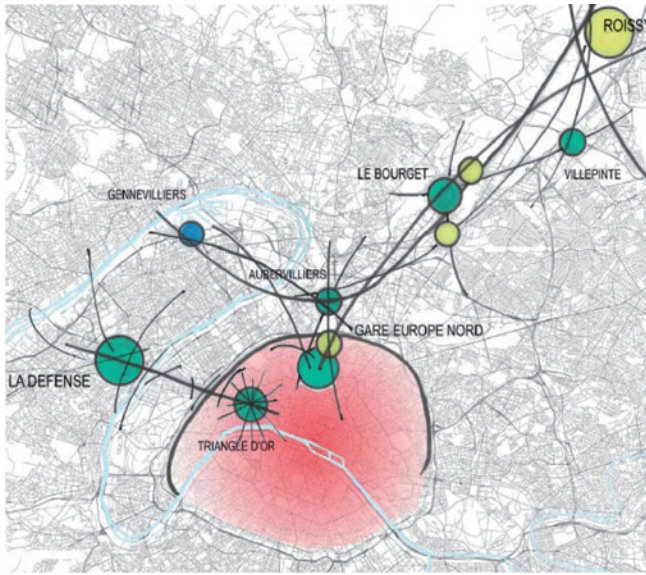
LE PÔLE DU BOURGET : UN DES HUIT GRANDS TERRITOIRES DE PROJET DU GRAND PARIS

Entre Roissy et la capitale, à la croisée des grandes voies autoroutières et des trois grandes lignes de transport en commun du Grand Paris (RER B+, TLN, réseau de transport public du Grand Paris), le pôle du Bourget a vocation à devenir une des portes d'entrée majeure dans la métropole. L'arrivée du nouveau réseau de transport du Grand Paris va permettre de renforcer ses atouts et d'accompagner son projet de développement urbain et économique.

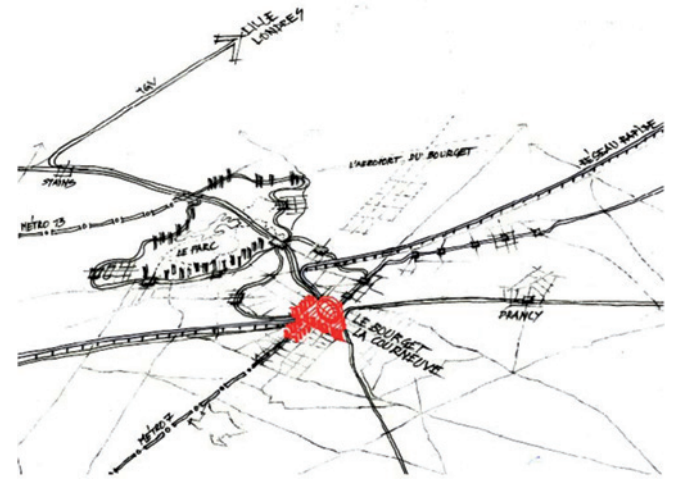
Consultation du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne (extraits)



Équipe Castro



Équipe Christian de Portzamparc



Équipe Jean Nouvel (AJN), Jean-Marie Duthilleul (AREP) et Michel Cantal-Dupart (ACD)

UNE SITUATION MÉTROPOLITAINE AU POTENTIEL EXCEPTIONNEL

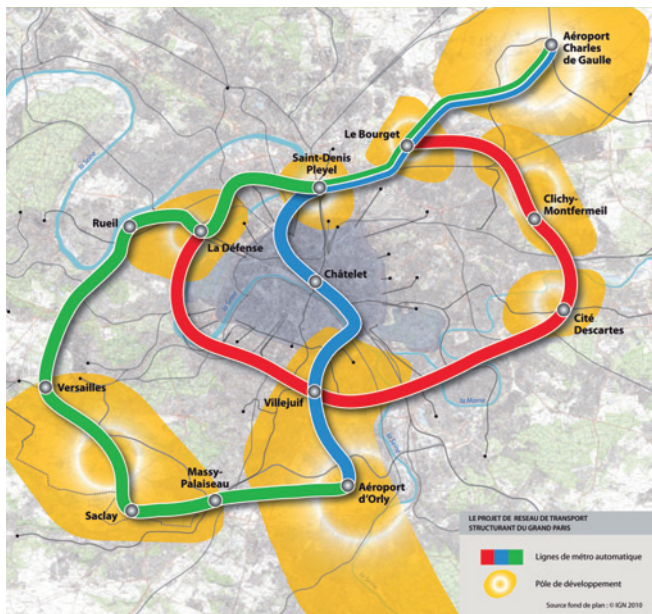
« Le potentiel métropolitain du territoire du Bourget repose sur plusieurs éléments :

- sa position à la jonction des grands axes de liaison entre le nord et l'est de l'Europe et au cœur de la métropole, entre Paris, la Plaine de France et Roissy ;

- la présence d'un grand aéroport d'affaires à 7 kilomètres de Paris, mondialement connu ;
- des synergies avec la zone de Roissy et le Parc des Expositions de Villepinte
- la présence d'équipements culturels et d'événements d'échelle métropolitaine : le musée de l'air et de l'espace, le salon international de l'aéronautique, l'aire des vents où se tient chaque année la Fête de l'Humanité ;

- la présence de grands espaces de nature, notamment les parcs de la Courmeuve et du Sausset, qui constituent des éléments majeurs du paysage et de la trame verte de l'agglomération parisienne.
- une population dont la diversité est porteuse de dynamisme métropolitain. » (équipe Portzamparc)

LE PÔLE MÉTROPOLITAIN DU BOURGET DANS LE PROJET DE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

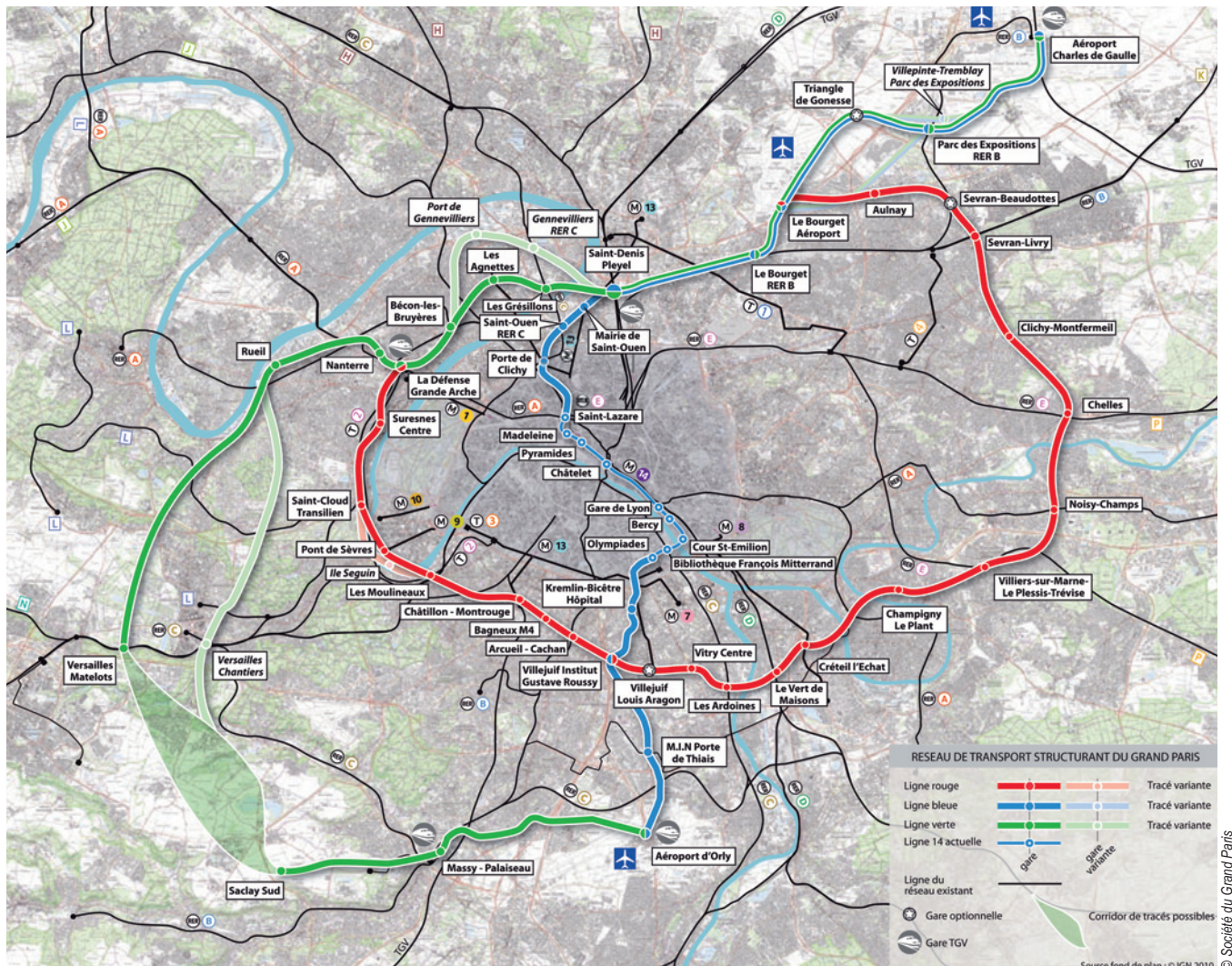


Réseau de transport public du Grand Paris : le réseau et les pôles

Le débat public en cours portant sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris prévoit de créer un nouveau métro automatique qui relie Paris aux pôles stratégiques de la région et dessine une double boucle d'environ 155 km. Ce nouveau réseau doté d'une quarantaine de gares nouvelles en correspondance avec les autres réseaux de transport prévoit de créer deux gares pour desservir le pôle du Bourget : Le Bourget RER B et Le Blanc-mesnil Aéroport du Bourget. Un troisième arrêt est revendiqué pour la desserte des quartiers populaires et du centre-ville du Blanc-Mesnil.

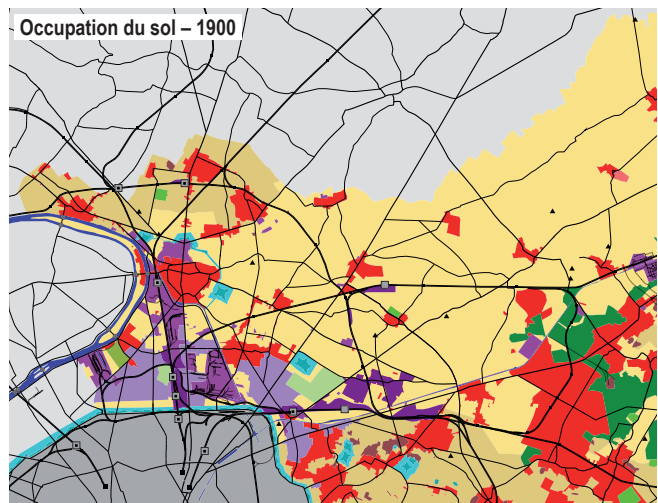
Le débat public se déroulera jusqu'au 31 janvier 2011, en parallèle du débat public portant sur le projet Arc-Express, porté par la Région Ile de France.

www.debatpublic-reseau-grandparis.org



Réseau de transport public du Grand Paris : la proposition de réseau soumise au débat public

UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER, DE L'AVIATION ET DE LA ROUTE



Drancy, Blanc-Mesnil, Dugny, Bonneuil et Le Bourget sont des villages agricoles

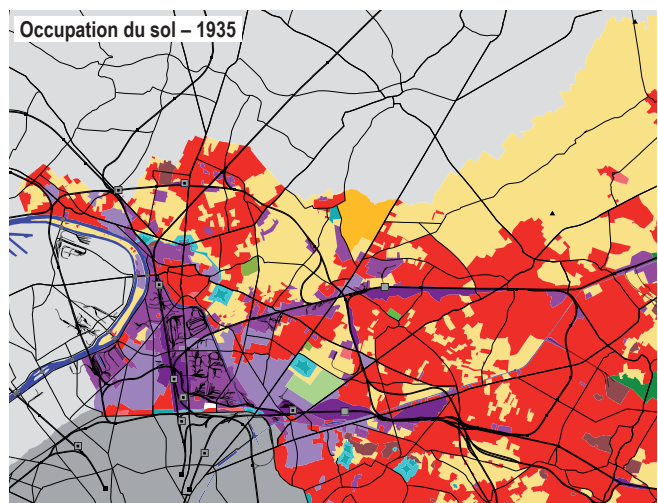
Jusqu'au milieu du 19^e siècle, Le Bourget est une petite bourgade qui s'étire le long d'une voie de communication ancienne qui relie Paris et les territoires du nord de l'Europe, appelée Route des Flandres puis la route nationale n° 2. L'arrivée du chemin de fer du Nord et de la grande ceinture ferroviaire va amorcer l'urbanisation de cette partie très agricole de la plaine de France. Ses vastes terrains plats vont être propices à l'installation du premier aérodrome militaire au moment de 1^{re} guerre mondiale. Il devient l'aérogare civil de Paris en 1919 et accueille l'aéropostale. En 1927, le pilote américain Charles Lindbergh se pose au Bourget après avoir réussi la première traversée de l'Atlantique en avion.



Le Bourget, rue principale en 1900 - route nationale n° 2



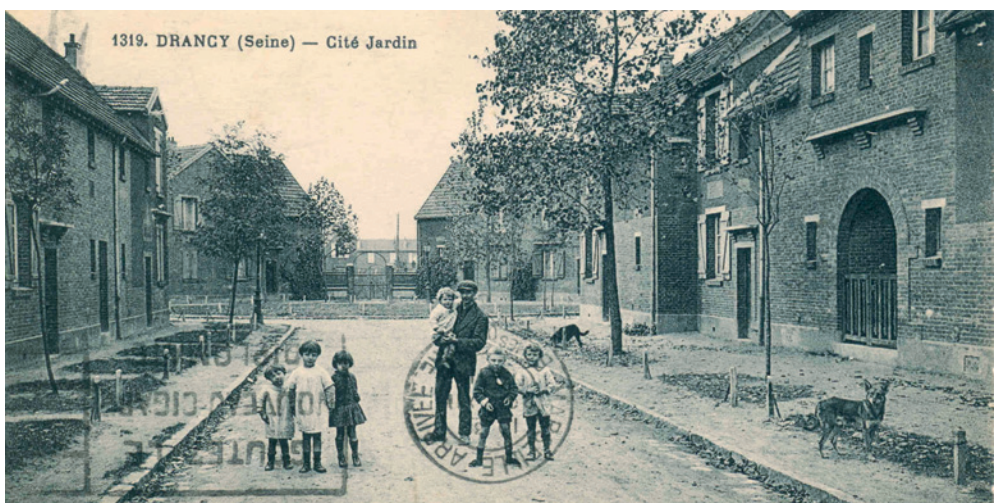
La gare de triage de Drancy (en haut); la gare de triage du Bourget et les ateliers du dépôt vers 1900 (en bas)



Le bourget, Drancy et le Blanc-Mesnil sont désormais urbains

Alors qu'à proximité de la gare de triage, usines et entrepôts se multiplient, les terres agricoles desservies par le train et le tramway, se transforment rapidement dès 1919. L'arrivée des nouveaux habitants à la recherche d'un logement peu cher hors d'un Paris surpeuplé s'accélère. En 1920 les lotissements de pavillonnaires se multiplient. Les premières cités-jardins se créent puis, dans les années 1930, la cité de la muette à Drancy, et la cité Germain Dorel au Blanc-Mesnil.

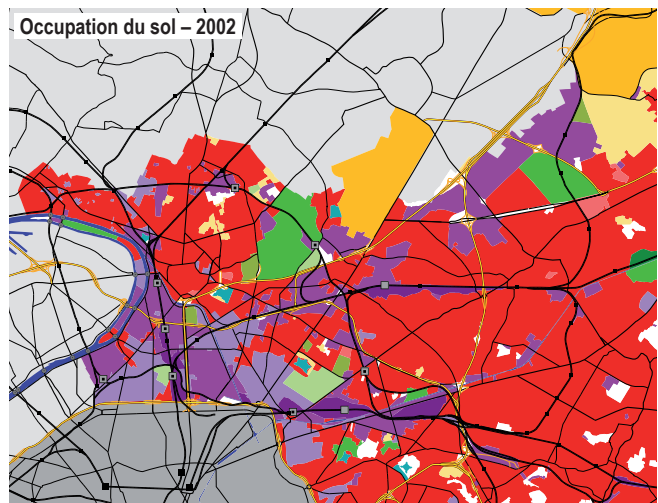
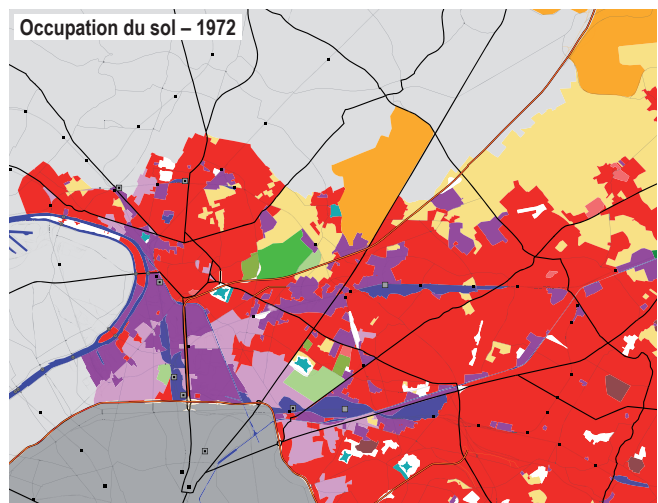
La population augmente rapidement. Drancy qui a moins de 5000 habitants en 1910 atteint les 20 000 en 1930 et Blanc-Mesnil passe de moins de 2000 habitants en 1914 à 20 000 en 1930.



La cité jardin du Blanc-Mesnil a sa création



Aéroport du Bourget vers 1927 (en haut) et en 1937 (en bas)



Le Blanc-Mesnil, le grand ensemble des Tilleuls dans les années 60

Après 1945, la croissance des communes va encore s'accélérer avec la reconstruction puis la politique des grands ensembles. Les cités de logement viennent remplacer les dernières parcelles agricoles dans toutes les communes. Par exemple, entre 1957 et 1974, trente et une cités sont bâties au Blanc-Mesnil. Dugny, détruite par les bombardements est intégralement reconstruite après-guerre et devient une cité jardin avant d'accueillir plusieurs cités. Seul Bonneuil-en-France change peu dans cette France des trente glorieuses qui se transforme très vite.

L'aménagement du parc départemental de la Courneuve débute à la fin des années 1950.

En 1962 débute la construction de l'Autoroute du Nord (A1) qui sera achevée en 1965. Puis en 1979 est mis en service la section Bobigny - Drancy de l'autoroute A 86.

Le dernier quart du 20^e siècle va voir les grandes industries partir, tels Alstom au Bourget, la croissance de la population ralentir fortement et le transfert du fret vers la route au détriment de la voie ferrée. Les autoroutes A1 et A 86 et la RN2 voient leur trafic se densifier rapidement.

L'ouverture de l'aéroport de Roissy en 1973 scelle la transformation du Bourget en aéroport d'affaires. En 1975, le Musée de l'air et de l'espace ouvre son premier hall d'exposition.



L'autoroute A1 en construction (en haut); Drancy, cité du Nord (en bas)



Le Parc de la Courneuve en 1978 (en haut); la fête de l'Humanité en 2010 (en bas)

IDENTITÉ DU TERRITOIRE

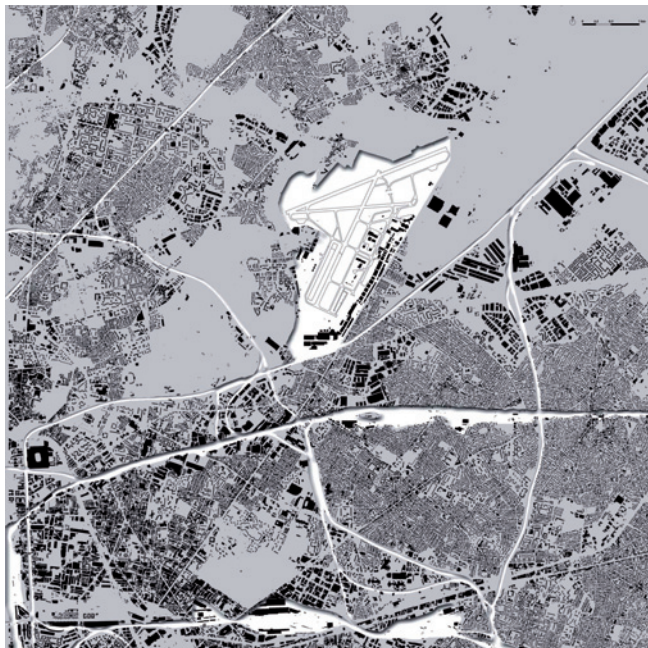
« Aujourd'hui le territoire est constitué d'éléments structurants qui le déchirent et l'enclavent : ces sont les zones d'activités et les grandes infrastructures routières et ferroviaires.

Comme de nombreux territoires de banlieue, il manque cruellement de lisibilité du fait des divers systèmes d'infrastructures, de clôtures, d'enclaves, de voiries dont le franchissement s'avère complexe ou impossible. » (Équipe Castro)

Un territoire segmenté par des tuyaux de circulation routiers, ferroviaires et de vastes enclaves dont le franchissement s'avère complexe, voir impossible.

Les infrastructures routières et ferroviaires (A1, A86, A3, RER B, ex RN 2, ligne de grande ceinture) créent des ruptures brutales dans la ville et des nuisances fortes.

Les enclaves, l'aéroport et les grandes zones d'activités, telles que Mermoz, La Molette, Garonor, obligent à de longs contournements. Les parcs départementaux de la Courneuve et du Sausset, par leur dimension importante (respectivement 367 et 187 hectares) constituent aussi des ruptures conséquentes dans le tissu urbain.

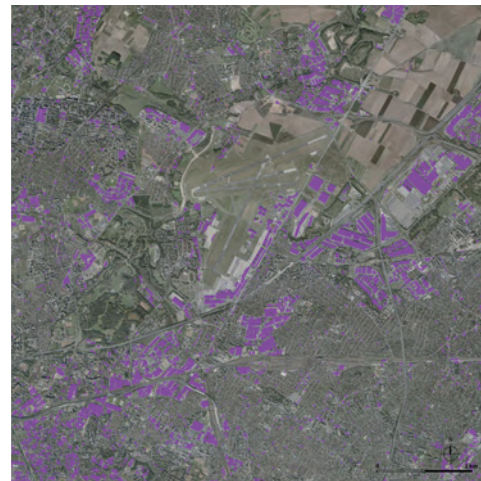
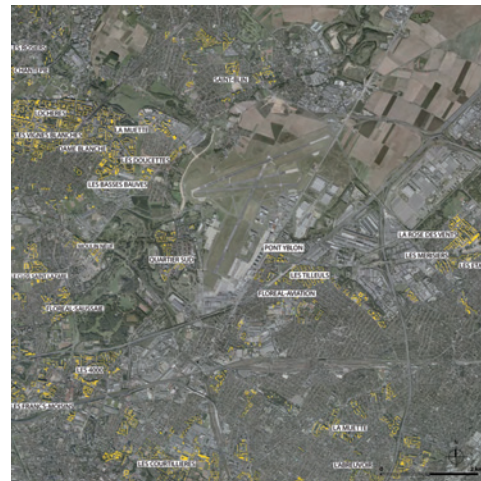


Autoroutes et voies ferrées coupent le territoire. L'aéroport est une vaste enclave.



Parc, aéroport et terres agricoles constituent la base d'une trame verte.

Les quartiers se côtoient sans se mélanger, grande nappes de pavillons, grands ensembles de logements, zones d'entrepôts en déshérence ou en voie d'obsolescence, friches et délaissés qui diluent l'espace et brouillent les parcours.



Tissu bâti ordinaire



Tissu bâti grands ensembles



Tissu bâti industriel et activités



Zones monofonctionnelles

De jolis morceaux d'urbanité et un patrimoine architectural, paysager et urbain

Plus de 80 lieux au caractère singulier ont été identifiés par l'équipe Castro : des forts, des mairies, des églises, des bâtiments industriels, des jardins ouvriers, des cités jardin, des belvédères, des parcs, des lieux chargés d'histoire... Ces grands et petits lieux sont autant de marques du territoire, de monuments, de repères.



Salon du Bourget (en haut); Réserve du musée de l'Air et de l'Espace (au milieu); Aire des vents à Dugny (en bas)



Cité Germain Dorel au Blanc-Mesnil (en haut); Église Saint-Martin à Bonneuil-en-France (au milieu); Jardin familiaux à Dugny (en bas)



Mairie du Bourget (en haut); Marché du Bourget (au milieu); Place de la mairie à Drancy (en bas)



IUFM au Bourget (en haut); Place de la mairie à Drancy (au milieu); Espace culturel du Parc à Drancy (en bas)



Église Saint-Charles, place de la mairie et château-d'eau devenu salle de concert au Blanc-Mesnil (en haut); Parc départemental de la Courneuve (en bas)



AUJOURD'HUI, UN TERRITOIRE QUI BOUGE

DE NOMBREUX PROJETS EN COURS QUI GAGNERONT À DE NOUVELLES COOPÉRATIONS



Aujourd'hui les communes du pôle métropolitain du Bourget sont engagées dans des politiques de renouvellement urbain avec pour objectifs généraux : la requalification urbaine, le renforcement du réseau

des équipements publics et des services urbains, la réduction des nuisances et l'amélioration de l'attractivité de leur territoire. Ces projets élaborés selon des rythmes différents auront un impact qui dépasse

souvent les limites communales. Ils gagneront en efficacité en bénéficiant d'une approche plus coopérative et plus globale. Deux projets de transport en commun sont d'ors et déjà en préparation.

À COURT-TERME, DEUX PROJETS STRUCTURANTS DE TRANSPORT VONT AMÉLIORER LA DESSERTE DU PÔLE DU BOURGET : LA TANGENTIELLE NORD ET LE PROJET RER B +

Le projet de modernisation de la ligne B du RER va améliorer les conditions de transport des voyageurs : un temps de parcours fiabilisé, une desserte simplifiée et renforcée, une fréquence accrue des trains ainsi qu'un meilleur confort. Ainsi, dès 2012, les fréquences seront accrues avec un train toutes les 3 minutes en période de pointe et une desserte omnibus des gares. Le rehaussement des quais améliorera le confort des voyageurs.

Le projet de tangentielle Nord va assurer une liaison de rocade depuis Epinay jusqu'au Bourget en 2014, et de Sartrouville jusqu'à Noisy-le-Sec en 2016. A terme, cette ligne de 28 km (14 gares) améliorera le maillage en transports en commun en offrant des correspondances avec les lignes T1 et T8 de tramway, les 5 lignes de RER (A, B, C, D, et E), et la ligne E de Transilien. Cette ligne bénéficiera d'une fréquence élevée de passage avec une desserte toutes les 5 minutes en période de pointe, et toutes les 10 minutes en période creuse.

Mais, si ces deux projets vont nettement faciliter les déplacements des personnes qui résident et travaillent autour des gares du RER et apporter une bonne desserte à la ville de Dugny, ils ne vont pas vraiment améliorer la desserte ni du parc des expositions, ni du Musée de l'air et de l'espace, ni des populations du nord des communes du Bourget et du Blanc-Mesnil et du centre-ville de Drancy. C'est pourquoi le projet de réseau de transport public du Grand Paris est une nécessité et la condition première du développement du pôle métropolitain du Bourget.



Le réseau de transport en commun en 2014

ÉLABORATION D'UN PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET D'AMÉNAGEMENT POUR LE PÔLE MÉTROPOLITAIN DU BOURGET

MAÎTRISE D'OUVRAGE : COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE L'AÉROPORT DU BOURGET – POUR LE COMPTE DES VILLES DE : LE BOURGET, BLANC-MESNIL, BONNEUIL-EN-FRANCE, DRANCY, DUGNY