

LE PÔLE DU BOURGET : UN PROJET D'AMBITION MÉTROPOLITAINE

L'insertion exemplaire d'un aéroport de ville

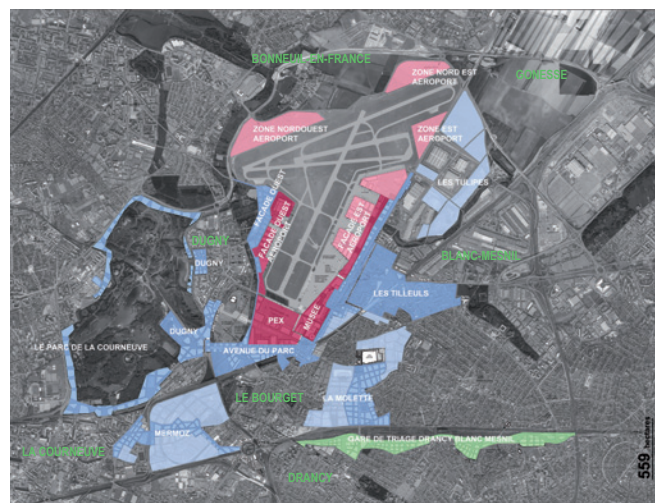


Un projet pour magnifier, relier et dézoner... sans faire appel à la table rase

L'enjeu principal de ce territoire aujourd'hui est de parvenir à un renouvellement de nature spatiale, économique et identitaire à des échelles qui vont du quartier à la métropole parisienne en passant par les différentes communes qui le composent afin de constituer une véritable polarité attractive et singulière pour chacune de ces échelles. Il s'agit alors de mettre en place les outils qui vont permettre un retournement d'image susceptible d'entraîner avec lui un renouveau du développement économique et social. Il n'est pas question de faire table rase,

mais plutôt de s'appuyer sur les atouts de l'existant, notamment géographiques, indéniables à l'échelle territoriale entre le cœur de Paris et l'aire de développement économique de l'aéroport Roissy - Charles De Gaulle. De plus, le projet de métro automatique place ce secteur à la pointe de l'accessibilité métropolitaine de demain, qui en s'accompagnant d'un projet urbain ambitieux, est à même de devenir une porte d'entrée d'échelle internationale à la métropole parisienne. Le développement de la mixité des fonctions est essentiel afin de promouvoir

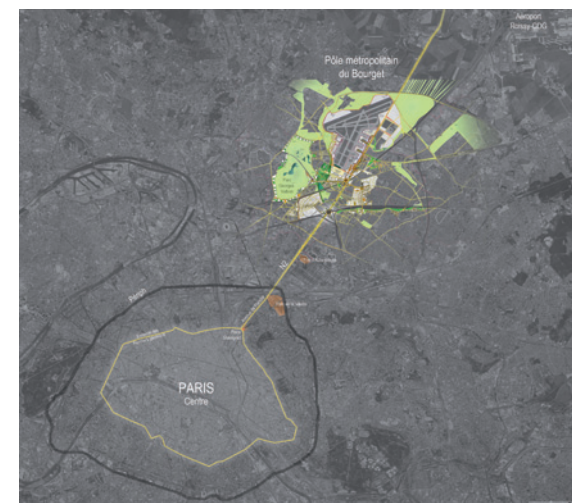
des morceaux de ville où l'habitat, les bureaux et les équipements sont pensés de concert. C'est un projet de territoire qui doit renforcer les habitants les plus modestes tout en assurant les conditions d'un développement économique. Notre approche de ce territoire a fait l'objet de développement lors de la consultation Grand Paris, il s'agissait de faire passer un message – la nécessité de produire de l'urbanité autour des grandes nationales et infrastructures – et des méthodes d'intervention préalables à la constitution d'une communauté de destin métropolitain.



Sites d'intervention



Arrivée sur l'aéroport du Bourget - État de projet



Nouveau pôle métropolitain - Aéroport urbain

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

14

Atelier Castro Denissof Casi [architectes urbanistes] -
Bérim [bureau d'études] - Mandragore [paysagistes]



L'AXE RN2-RN17 : ÉPINE DORSALE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN



Axe RN2-RN17 - Plan Masse



Centralité de la Place Lindbergh



1- La Place Lindbergh - un espace public majeur à l'échelle des grandes places du Grand Paris



2- La Place de la Gare «Bourget aéroport» - une porte d'entrée de la métropole

UNE NOUVELLE AVENUE URBAINE

Sur un territoire aussi morcelé, il est essentiel de fabriquer des continuités et de retrouver des codes urbains reconnaissables et appropriables par tous les usagers de la ville.

Aujourd'hui, sur la nationale 2, aucune accroche perpendiculaire majeure n'existe, qui permettrait l'irrigation en profondeur du territoire. Pour le projet la N2 sera animée par des séquences d'espaces publics qui lui confèrent un véritable caractère urbain.

Il s'agira de favoriser une urbanité continue entre les villes du Bourget et du Blanc Mesnil, et l'aéroport, par la couverture partielle de l'A1 au niveau du carrefour Lindbergh.

À l'instar de la restructuration de l'avenue de la Division Leclerc, le croisement A1 / N2 est à apaiser. Il doit participer de l'urbanité de la ville et de limiter la sensation de rupture urbaine entre les deux côtés de l'A1.

Pour le projet la couverture partielle de l'A1 formera une place publique tenue et animée par le Musée de l'Air et de l'Espace et des bâtiments qui jouent un rôle de signaux visibles depuis l'A1.

La place Lindbergh devient un espace public majeur et modifie l'image autoroutière actuelle. Elle articule quatre entités urbaines en servant de rotule entre le Bourget ville, le Blanc-Mesnil, Dugny et l'aéroport. Elle identifie la transformation de tout le secteur et permet la visibilité de l'ensemble des activités qu'elle organise, représentant ainsi la métonymie du retournement d'image de ce territoire.

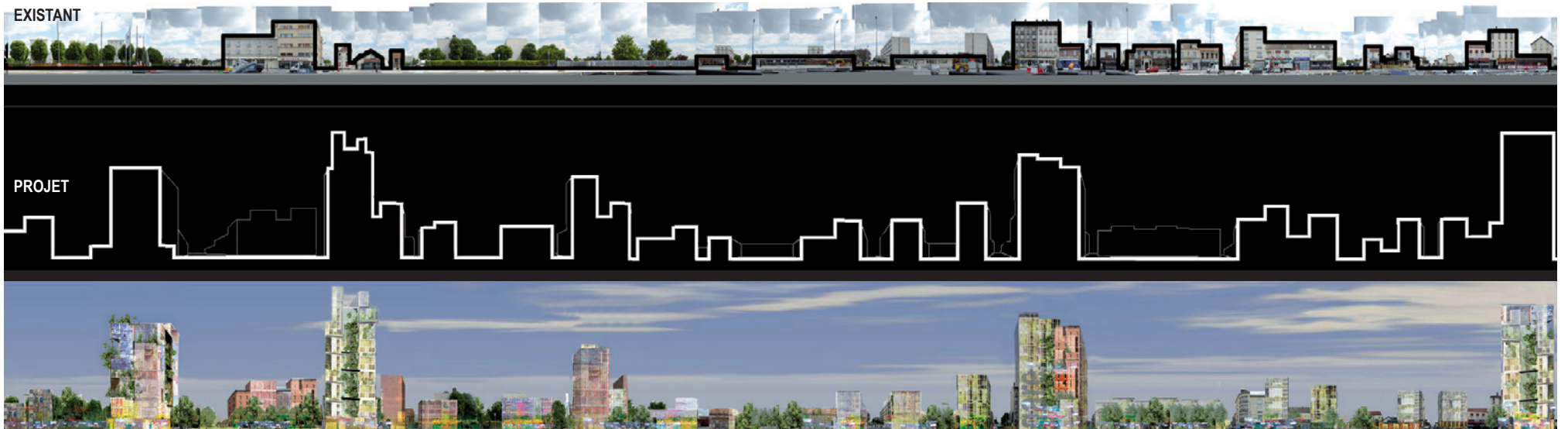
La place sera animée par tous les éléments identitaires qui composent ce pôle :

- le nouveau Centre de l'Espace et de l'Aéronautique ;
- le Parc des Expositions ;
- l'Esplanade de l'Aéroport (dédiée aux l'activités événementielles) ;
- de nouvelles activités (bureaux, hôtel, commerces...).

L'implantation de tous ces éléments fabriquera un espace identitaire pour les villes du Bourget et du Blanc-Mesnil. Ils deviennent alors tous accessibles à l'échelle métropolitaine grâce à l'emplacement des deux gares, celle du métro automatique et celle de la Tangentielle.

En effet, il nous semble pertinent de desservir ce nouveau pôle urbain par une gare métropolitaine du métro automatique située au croisement de la nationale 2 et de la rue des Martyrs de la Déportation sur Le Blanc-Mesnil.

L'avenue du 8 mai 1945 - N2- est ainsi magnifiée pour représenter l'arrivée sur cette nouvelle polarité. À l'image des très grandes avenues parisiennes, elle donne du sens à l'espace urbain et concourt à la mise en scène de l'aéroport.



Mutation du bâti / d'un tissu faubourien à une façade urbaine

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

Atelier Castro Denissof Casi [architectes urbanistes] -
Bérim [bureau d'études] - Mandragore [paysagistes]



D'UNE IDENTITÉ INDUSTRIELLE À UNE URBANITÉ MIXTE ET DURABLE



Zones d'activités et faisceau ferroviaire - Plan Massé

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE MERMOZ

Aujourd'hui, la zone d'activités Mermoz se présente comme un espace dégradé et peu dynamique. Pourtant certaines de ses caractéristiques structurantes justifieraient une ambition de développement d'un **quartier pilote en terme de mixité fonctionnelle**. Il est question de le dézoner sans toutefois supprimer la fonction activité. L'implantation d'habitat, en relation avec la poche existante entre la N2 et Mermoz, permettrait d'enclencher une dynamique de mixité. En s'appuyant sur l'artère structurante que représente la D30, qui relie Le Blanc Mesnil à La Courneuve, il est possible d'imaginer une façade urbaine composée d'îlots d'habitat en épaisseur et de retrouver ici **les codes qui font la ville**.

C'est un site aujourd'hui enclos d'autoroutes et de voies ferrées qui pourrait aisément muter si les préalables, tels qu'une nouvelle sortie depuis l'A186 et le complément d'échangeurs, sont acquis. Il serait alors possible de promouvoir une zone d'activités à très haut niveau d'accessibilité qui joue, de surcroît, un rôle de **protection des îlots d'habitat contre les nuisances des grandes infrastructures**.

A plus long terme, la zone d'activités pourrait bénéficier d'une liaison de fret urbain depuis le nord de l'Europe. Il s'agit de ne pas obérer du futur en ne fermant pas la porte au développement du fret.



1- Du Bourget à Bonneuil, une promenade met en scène l'insularité de Dugny



Existant

DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ ET LA MIXITÉ DE LA MOLETTE

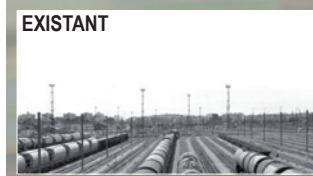
Cette zone d'activités pose aujourd'hui un problème de viabilité économique lié à son fort enclavement. Coincée entre un tissu d'habitat pavillonnaire et une voie ferrée sans franchissement ouvert à ce niveau, la Molette peine à attirer des activités dynamiques.

Il est évident pour tous que **le développement économique de cette zone passe par un désenclavement significatif et radical**. Il pourrait se traduire par la création d'un franchissement des voies ferrées et par une nouvelle voie en continuité qui traverse la Molette, reliant ainsi le centre de Drancy au futur centre commercial (projet en cours).

La mutation pourrait démarrer par l'est afin de retrouver rapidement des liaisons entre le tissu pavillonnaire et le nouvel axe, ainsi que par l'implantation d'un nouveau quartier d'habitat qui assure la transition entre les différents tissus. **Quelques beaux éléments industriels pourraient être conservés** notamment à l'ouest du secteur.

À l'ouest de l'axe principal, des îlots mixtes pourraient s'implanter et accueillir de l'activité, du bureau et de l'habitat.

L'objectif de désenclavement passe également par la clarification de l'accès depuis la N2 au niveau de la place Lindbergh.



2- Un parc linéaire et un nouveau pont recousent la déchirure des voies ferrées entre Drancy et Blanc-Mesnil



3- Réinvestir des espaces délaissés par des promenades paysagères

RECOURDRE LES DÉCHIRURES DES VOIES FERRÉES SUR DRANCY ET BLANC-MESNIL

Aujourd'hui, cet espace vit en dehors de toute urbanité. Il est déchiré par les voies ferrées et le manque de franchissements renforce son caractère de no man's land.

Il est alors question de reconquérir une bande de terrain sur l'espace de la gare de triage en pinçant les voies ferrées. Cette bande pourrait prendre la forme d'un **parc linéaire** et d'une nouvelle voie, dans le prolongement de la rue de la Station. Elle permettrait de **créer une façade qui limiterait les nuisances subies par les riverains**. Elle pourrait également faciliter la couture entre les deux rives en devenant le support de nouveaux franchissements, plus aisés alors à réaliser.

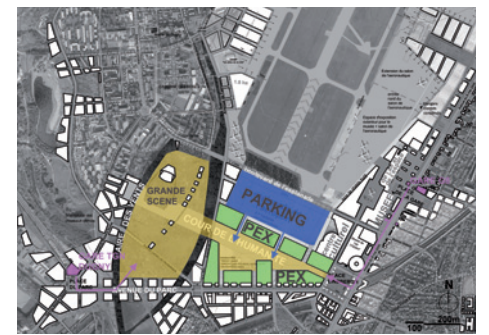
D'UN ESPACE FONCTIONNEL À UN SITE ÉVÈNEMENTIEL MAJEUR DU GRAND PARIS

RÉALISATION DE TROIS NOUVEAUX AXES

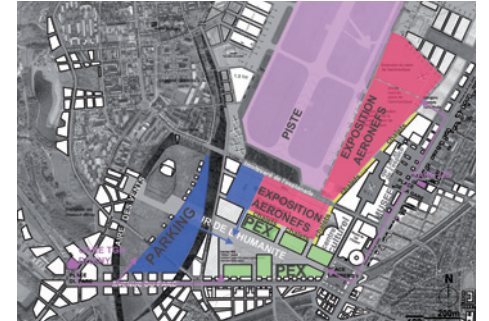
1. **L'avenue du Parc** est une nouvelle liaison directe, facile et visible entre la place Lindbergh et la station de la Tangentielle « Dugny – La Courneuve ». Elle permet de relier les villes du Bourget et du Blanc-Mesnil au parc de La Courneuve.
2. **Le boulevard de l'Esplanade** constitue une traversée est-ouest de l'aéroport au niveau de la N2. Il implique le recalibrage de la piste nord/sud d'ores et déjà envisagé. Il permet de rendre indépendants les usages liés au Parc des Expositions et ceux de l'aéroport.
3. **L'avenue de l'aéroport** dessine des limites claires à l'aéroport au nord et à l'ouest. Elle permet de clarifier les limites de l'aéroport et participe à sa valorisation économique. Aujourd'hui, la circulation autour de l'aéroport est difficile. Sa valorisation économique passe notamment par l'aménagement de terrains mutables à l'ouest (réserve du musée et terrains de l'armée). La nouvelle avenue permet de proposer de véritables adresses aux activités qui s'implanteront. Elle confère une légitimité au site. Ce dessin permet d'imaginer une éventuelle extension de l'aéroport pour de nouvelles compagnies aériennes qui pourraient bénéficier alors d'un accès direct aux pistes.



Nouvel ensemble d'espaces publics et événementiels - Plan Masse



Fonctionnement pendant la fête de l'Humanité



Fonctionnement pendant le salon de l'aéronautique

VALORISER L'INSULARITÉ DE LA VILLE DE DUGNY ET DÉZONER LE PARC DE LA COURNEUVE

Dugny, comme de nombreuses autres communes de la Plaine de France, est issue d'une tradition de ville compacte organisée de manière à préserver les surfaces agricoles. Cette caractéristique est un atout très intéressant dans le contexte urbain et métropolitain du 21^e siècle.

Afin de valoriser ce caractère insulaire, deux actions sont proposées :

1. Un parc linéaire à l'est – le parc de Dugny – prend la forme d'un espace tampon entre les activités liées à l'aéroport et la ville. Au-delà de la protection contre les nuisances inhérentes à l'activité aéroportuaire, ce parc va permettre **d'accueillir de nouveaux usages pour les habitants de Dugny** et pour les salariés des activités qui s'implanteront à l'est de l'aéroport. Il participe également de la recherche de **continuités vertes** liées à la zone Natura 2000 et du développement de couloirs de biodiversité sur ce territoire.
2. En bordure du parc de La Courneuve, une nouvelle voie – le chemin du parc ou des « Chapeaux Chinois » - s'appuie sur des voies résidentielles existantes et permet de dessiner une façade au parc départemental. A travers une série de séquences urbaines, ce nouveau chemin répond à la fois à l'ambition de dézoner le parc de la Courneuve par l'implantation d'îlots d'habitat et l'ouverture de généreuses perspectives visuelles, mais permet aussi de remodeler l'existant et notamment la cité Paul Langevin.

La future gare tangentielle « Dugny – La Courneuve » représente l'occasion d'une nouvelle entrée au parc avec la création d'un quartier au croisement de l'avenue Wadeck Rochet et de la nouvelle gare. L'urbanisation de l'avenue du Général De Gaulle, à travers une extension de la commune de Dugny sur une partie de l'Aire des Vents, devrait permettre de mieux gérer la liaison à la nouvelle gare tout en favorisant une continuité verte entre Dugny et le Parc de La Courneuve.



1- L'avenue du Parc - un trait d'union entre Blanc-Mesnil, Le Bourget, Dugny et la Courneuve



La nouvelle gare de Dugny désenclave le territoire



2- Du Bourget à Bonneuil, une promenade met en scène l'insularité de Dugny



3- Mutualisation des espaces événementiels transformant l'Aire des Vents et le Pex en un haut lieu de la métropole

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