



HAL
open science

Tremblay en France et le Sud de l'aéroport CDG : le projet d' une ville moyenne dans le Grand Paris

Jacques Grangé, Urbaniste Qualifié

► **To cite this version:**

Jacques Grangé, Urbaniste Qualifié. Tremblay en France et le Sud de l'aéroport CDG : le projet d' une ville moyenne dans le Grand Paris. 2009. hal-01395305

HAL Id: hal-01395305

<https://hal.science/hal-01395305>

Preprint submitted on 10 Nov 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Tremblay en France et le Sud de l'aéroport CDG, le projet d'une ville moyenne dans le Grand Paris¹

L'émergence d'un territoire

Tremblay en France est une ville moyenne de l'Ile de France (35 000 h) de la taille d'une sous-préfecture de province (Dieppe, Châtelleraut) elle est située à l'extrémité Nord- Est du département de la Seine Saint Denis. Elle accueille sur 1/3 de son territoire une partie importante de l'aéroport de Roissy CDG et en particulier la moitié Ouest de l'Aérogare 2, la moitié de la gare d'interconnexion RER/TGV et la quasi-totalité de la zone de fret. L'aéroport est lui-même « installé » sur 3 départements, la Seine et Marne, le Val d'Oise et la Seine Saint Denis, ces 2 derniers ayant été créés au milieu des années 1960, période charnière pour l'évolution de ce secteur. situé à une dizaine de km de la Picardie Voisine.

Pendant près de 1000 ans, Tremblay ne fut qu'un bourg rural de la Plaine de France qui s'étend de Paris à la vallée de l'Oise qui la borde à l'Ouest et au Nord Ouest, tandis que la Marne la limite au Sud Est. Géologiquement il s'agit d'un plateau de calcaire dur, entaillé seulement par quelques maigres cours d'eaux mais recouvert d'un limon fertile, où la trace d'occupations humaines remonte à l'époque gallo-romaine. Jusqu'au début du XX^e siècle, cette activité et cette occupation du sol furent d'abord agricoles et en premier lieu la culture des céréales qui alimentaient le marché parisien en pain et en farine².

Le XIX^e siècle a vu s'installer à son début le canal de l'Ourcq alimentant Paris en eau industrielle et accueillant une petite navigation limitée par le faible gabarit. Parallèlement à ce canal, fut construite vers 1860, la voie de chemin de fer conduisant vers Laon, Soissons et la Belgique. Ces voies nouvelles de communication ne furent pas alors des facteurs de transformations spatiales.

C'est d'abord un espace urbain de constitution récente, pendant longtemps le Nord Est parisien a d'abord été l'itinéraire des invasions et le lieu de batailles , bataille du Bourget pendant la guerre de 1870, bataille de la Marne aux confins de la Plaine de France en 1914, combats durant la campagne de France de 1940³ . Cela a été aussi un glacis stratégique pendant la guerre 14-18, accueillant usines de matériels militaires et faisant transiter par le

¹ Ce texte n'engage que son auteur et pas les institutions auxquelles il participe. Il est basé sur des retours d'expérience de mon expérience professionnelle d'urbaniste, à court, moyen et long terme et sur les perceptions et visions personnelles du signataire.

² Les fermiers d'Ile de France- Jean- Marc Moriceau- Fayard-1994

³ La ligne Chauvineau- http://lignechauvineau.free.fr/Liste_Today_plan.htm

réseau ferroviaire de la Compagnie du Nord et la Grande Ceinture les hommes et leur matériel .

Si avec la Plaine Saint-Denis et la première révolution industrielle, s'était constitué un des grands espaces industriels européens, il n'en reste pas moins que c'est l'un des secteurs de l'agglomération parisienne où la couronne urbaine était et demeure la plus mince. A la différence de la banlieue Sud, où dès la création des premières lignes de chemin de fer il s'est ensuivi un développement urbain⁴ , le territoire de la Plaine de France n'a connu que tardivement son évolution urbaine.

Il a fallu l'important développement industriel engendré par le premier conflit mondial et la crise du logement qui s'en est suivie dans l'agglomération parisienne pour que le mouvement pavillonnaire fasse changer de statut à ces terres céréalières..

L'urbanisation qui s'est développée alors a donné la trame principale du tissu urbain actuel . Cette urbanisation s'est réalisée à l'insu des pouvoirs publics et en premier lieu de l'Etat qui n'a réagi qu'avec les mouvements de mal-lotés et les différentes lois Loucheur et alii . Cette croissance du tissu pavillonnaire devait se poursuivre jusqu'aux années 1960 et pour certains espaces résiduels jusqu'à nos jours.

La fin des années 50 et le début des années 60 furent la période d'installation massives de grands ensembles d'habitat social . Suite à la grave crise du logement du début des années 1950 (Abbé Pierre 1953, Noisy le Grand ...) les opérateurs de logement parapublics, publics et privés firent « main basse » sur des disponibilités foncières éparses et par la procédure des ZUP se firent constructeurs de morceaux de villes et ce sans plans d'ensemble, reportant sur les collectivités locales les coûts de la croissance rapide de la population . Il en reste aujourd'hui une « ceinture » de grands ensembles qui va de Sarcelles à Chelles en passant par Aulnay. Ces grands ensembles continuèrent à se développer jusqu'au début des années 1970, la circulaire Chalandon en 1973 devait donner un coup d'arrêt . Là aussi se construisait une ville sans maître d'ouvrage et sans urbaniste, où il faut 30 ou 40 ans après reconstituer notamment, l'espace public et la domanialité.

C'est ce qui s'est passé à Tremblay en France. En même temps que se construisait le grand ensemble (3000 logements à composante principale d'habitat social) des décisions politiques importantes étaient prises.

De nouveaux enjeux

C'est au cours des années 1960 que le site s'est défini. En 1964, le gouvernement a choisi le site de l'aéroport Paris Nord qui deviendra Charles de Gaulle, et en 1965 est publié le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne qui gèle les extensions du tissu urbain pour réorienter la croissance urbaine vers les villes nouvelles et les pôles restructurateurs de banlieue . C'est à la même période que s'est mis en place le système départemental que nous connaissons maintenant. L'aéroport est alors entouré de protections naturelles et phoniques .

L'aménagement du Sud Charles de Gaulle est une question posée depuis plus d'une trentaine d'années lorsqu'après le déménagement de Citroën de Javel à Paris Nord 1, la Zone d'

⁴ Jean Bastié – La croissance de la banlieue parisienne-PUF- 1964

Aménagement Concerté de Paris Nord 2 fut créée en 1970 et qu'au début des années 1980, le Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte ouvrit ses premiers halls. Dans les années 80, le « Grand Stade » faillit s'y poser à deux reprises. Pour sa part, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris considérait volontiers les terrains situés à l'Est de son Parc des Expositions comme une réserve foncière pour une éventuelle extension.

Au début des années 1970 est créée la ZAC Paris Nord 2, instaurant une continuité d'urbanisation entre l'aéroport et la capitale ; ces décisions seront retranscrites dans le SDAURIF approuvé en 1976 . A CDG, l'aérogare 1 ouvre en 1975 et l'aérogare 2 en 1982 . C'est à cette période qu'est réalisée la desserte RER de CDG ainsi qu'ouvre le Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte .

Au milieu des années 1980, sont en place les principaux composants du site CDG Sud qui apparaît déjà comme une « réserve » de développement, alors que les espaces sont protégés par leur statut agricole. Le développement des infrastructures autoroutières, routières, ferroviaires et aéroportuaires donne au site son accessibilité en même temps qu'il morcelle les territoires⁵.

Le site de Sud CDG se présente comme un triangle d'environ 200 ha dont la base se situe au Nord, bordant la zone de fret de l'aéroport CDG et dont les deux cotés bordent à l'Ouest le Parc des Expositions actuel et au Sud Est la vallée du Sausset. Ce sont toujours des terres agricoles exploitées.

En 1989, la mise en révision du SDAURIF prend acte des fonctions métropolitaines de l'aéroport et promeut le pôle de Roissy comme un des grands sites stratégiques franciliens avec La Défense, le Plateau de Saclay et le secteur IV de Marne la vallée (Euro Disney). Une volonté d'aménagement du secteur se fait jour parmi les acteurs publics et parapublics du secteur. Dans le même temps, l'environnement du secteur évolue, en dépit du « dégonflage » de la bulle immobilière de la fin des années 1980 au début des années 1990, la commercialisation de Paris Nord 2 se poursuit à un rythme soutenu.

En 1994 la gare TGV/RER est ouverte au cœur de l'aérogare 2, faisant de CDG une des grandes plateformes européennes d'intermodalité .La croissance du trafic et l'installation du « hub » d'Air France ont rendu nécessaire l'extension de la plateforme et la réalisation de 2 nouvelles pistes permettant une spécialisation atterrissage/décollage et un fonctionnement en doublet. La déclaration d'utilité publique de cette extension sera prise en avril 1997.

Il reste au Sud de l'aéroport, plus de 700 ha de terres agricoles entourant l'ancien bourg dit du « Vieux Pays de Tremblay »

Dès 1987, l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne envisageait un relais à Paris-Nord 2 et était à l'initiative d'un contrôle foncier du secteur par la création de Zones d'Aménagement Différés. En 1988, la mise en révision du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne approuvé en 1976, cibra le secteur comme une composante majeure d'un aménagement régional. CDG passa de la situation de « site

⁵ La banlieue en morceaux-Annie Fourcaut- Créaphis 2000

stratégique » à celui de « pole d'excellence européenne » en 1994 au moment de l'adoption du SDRIF, dont le Sud de CDG devint un aménagement prioritaire.

A ce moment, la dimension « écologique » de l'aménagement régional s'est incarnée, pour ce qui nous concerne par le Plan Vert régional dont la reprise dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France, s'est manifestée par l'objectif de réalisation de la ceinture verte régionale présente massivement au Sud de CDG. A l'époque, la dimension « développement durable » de la planification urbaine s'est traduite par la volonté de limiter les mobilités domicile- travail par un meilleur équilibre emploi-habitat et des exigences conjointes de l'Etat et de la Région Ile de France de développer l'habitat au Sud de CDG.

La fabrication d'un projet

En 1993, le concours d'aménagement, co-organisé par la ville de Tremblay et l'AFTRP a fait une large place dans son programme et dans la solution retenue (M. Fuksas) aux fonctions paysagères. C'est sur cette base qu'un schéma « officieux » d'aménagement a été élaboré par la mission Roissy et a fait l'objet d'un très large accord des institutions concernées et qu'il a servi de base à un projet de montage institutionnel avec une forte composante paysagère (le Ring et le Parc de Tremblay).. Dans ce cas on peut dire que le projet a rendu possible le « process », il a rendu visible la programmation, les contraintes et les choix institutionnels et a permis une véritable « pédagogie » du territoire.

Ce projet d'aménagement paysager et urbain intégrait le projet architectural d'un nouveau Parc des Expositions pour lequel la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris avait retenu, à l'issue d'un concours les équipes de Valode et Pistre et d'Architecture Studio.

Il intégrait également la réalisation d'un Parc d'Activités plutôt « haut de gamme » destiné à prendre le relais du Parc Paris Nord 2 qui accueille une majorité d'entreprises internationales intéressées par la proximité de l'aéroport et le pole d'intermodalité (RER-TGV, avion, autoroutes) qu'il constitue.

Ce partenariat a été formalisé institutionnellement, notamment sous les appellations de Contrat de Développement Urbain, de Charte de Développement et de Projet Urbain Sud CDG.

Ce projet avait une forte dimension institutionnelle puisqu'il associait l'Etat, la région Ile de France, le Conseil Général de la Seine Saint Denis, les communes de Tremblay en France, Villepinte et Mitry- Mory ainsi que des établissements publics, l'AFTRP, Aéroports de Paris et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.

Il comprenait aussi des clauses institutionnelles, en particulier l'engagement de créer une intercommunalité, en premier lieu Tremblay et Villepinte, mutualisant les ressources fiscales venant des entreprises, la Taxe Professionnelle qui bénéficiait de « bases » larges en raison de la présence de l'aéroport. Derrière cette clause, il y avait l'idée d'élargir cette intercommunalité à la ville proche de Sevran, classée en « politique de la ville » et ne bénéficiant que de faibles ressources fiscales.

De premiers aléas et rebondissements

Malheureusement, le montage retenu en 1997, ne put être mis en œuvre du fait de l'abandon par la CCIP de la grande extension, autour de laquelle s'organisait la desserte en TC du secteur, une desserte ferroviaire dite « virgule PEX 1-PEX 2 » était alors financée par le Contrat de Plan 1994-1998 pour un montant avoisinant 40 M €.

On peut penser que la conjoncture politique n'était pas propice (cohabitation Chirac- Jospin) et que la CCIP n'avait pas pu formaliser les montages financiers et institutionnels et les compromis internes permettant la construction du nouveau Parc des Expositions.

Cela souligne l'importance des phénomènes et des dispositifs de gouvernance qui s'établissent avec un projet urbain avec la difficile conjonction des différents niveaux de collectivités territoriales, de l'Etat et de ses établissements publics.

Cette situation engendra l'engagement d'un nouveau round de négociation dans lequel l'Etat, via la Direction Régionale de l'Équipement, fut extrêmement présent. Cela déboucha sur la signature le 25 juin 1998 en l'Hôtel de Noirmoutier d'un nouveau protocole d'accord.

Ce protocole se contentait de rappeler les objectifs généraux d'aménagement du Sud CDG et travaillait sur un périmètre d'aménagement restreint, tout en maintenant une unité intercommunale d'action. La mise en œuvre de ce protocole a cependant permis la réalisation d'infrastructures de dessertes et la poursuite des acquisitions foncière, mais elle n'a pas permis d'engager l'aménagement proprement dit..

Ce protocole a aussi permis de sécuriser le processus d'aménagement en introduisant, sur le foncier, des clauses « cliquets » au profit de la ville et de l'AFTRP si la CCIP renonçait à ses projets d'extension.

Cependant, alors que c'était un de ses engagements, le protocole n'a pas permis de déplacer le circuit Carole, circuit motocycliste régional installé en 1980 pour réguler les usages « sauvages » de la moto sur de grands espaces publics. Ce circuit de 20 ha jouxte le périmètre à aménager. En dépit de l'élaboration d'un cahier des charges de ce transfert élaboré avec les intéressés et d'une mission du Conseil Général des Ponts et Chaussées il n'a pas été possible de trouver rapidement un site d'accueil acceptable.

Une nouvelle étape

La perspective de l'expiration de ce protocole de 1998, a permis à partir de 2006, d'engager les discussions partenariales sur un périmètre d'aménagement plus large. Entre-temps, la dimension développement durable a pris de l'ampleur à travers des changements législatifs (loi SRU) et de nouvelles orientations au niveau régional.

A travers deux contrats de plan, les projets de Transports en Commun sont devenus prioritaires et surtout la mise en révision du SDRIF adopté en 1994 a permis d'intégrer « basiquement » le développement durable. Le projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France adopté une première fois par le Conseil Régional en février 2007 est très largement basé sur des principes de renouvellement urbain, de compacité urbaine et de densifications, notamment autour des pôles gares.

Par ailleurs, le Conseil Régional a préféré à la ceinture verte, le maintien d'espaces ouverts et de « continuités écologiques ». Cela se traduit au Sud CDG par un périmètre urbanisable bien identifié et par le maintien autour du Vieux Pays de Tremblay des espaces agricoles et naturels en liaison avec ceux de Seine et Marne.

Un nouveau protocole d'accord a été élaboré au cours de l'année 2007 avec un partenariat élargi puisqu'il inclut le département voisin du Val d'Oise et un nouvel établissement Public, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France, constitué en 2002 pour prendre en charge le Nord Ouest de la Seine Saint Denis et l'Est du Val d'Oise selon un axe Saint Denis-aéroport Charles de Gaulle.

Tel qu'il est positionné par le projet de protocole d'accord et dans le projet de SDRIF, l'aménagement du Sud CDG contribue à éviter l'étalement urbain, il se situe dans « l'enveloppe urbaine » de l'agglomération parisienne et participe à la constitution d'une « couture propre » de l'urbanisation sur le Nord francilien. Il est bien positionné au niveau du projet de SDRIF de 2008 comme un aménagement régional d'importance participant aux échanges internationaux de l'Ile de France.

Une clause sociale d'insertion par les travaux d'aménagement a été incluse dans le projet de protocole pour permettre aux populations en difficultés d'accéder aux emplois que la réalisation du Parc d'Activité.

Le principal problème à terme, en matière de développement durable est la desserte de l'aménagement par des Transports en Commun lourds, Ce qu'a retenu le contrat de projet Etat- région Ile de France 2007-2013, c'est la liaison RER D-RER B dite « barreau de Gonesse » dont les études sont partiellement financées par la ZAC Sud CDG.

L'étude transport qui a été conduite par l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France permet de positionner le problème de la desserte du PEX et de Sud CDG et dégage de premières solutions Transports en Commun en Site Propre en intégrant la possibilité d'une troisième gare RER- CDG dans la zone de fret.

Le projet de protocole d'accord a positionné l'aménagement par rapports aux documents d'aménagement déjà approuvés :

- Le SDRIF approuvé en 1994
- Les options de développement du projet de SDRIF approuvés par le Conseil Régional en 2007
- Le Document Stratégique de Référence de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France adopté en 2005.
- Le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013

Il rappelle le protocole de 1998, ainsi que les objectifs du présent protocole. Il précise les modalités de clôture du protocole de 1998 ainsi que l'achèvement de la maîtrise foncière du site. Il fixe les procédures d'urbanisme ainsi que la participation de l'aménagement au financement du barreau RER D-RER B.

Le projet de protocole réaffirme l'objectif d'une mise en œuvre d'un projet de territoire partagé au Sud de la plateforme et la création de mécanismes de solidarité financière entre les

communes du Sud CDG ; il précise certaines modalités de réalisation des extensions du Parc des Expositions ainsi que les infrastructures nécessaires à l'opération d'aménagement.

Le déplacement du circuit Carole est affirmé comme une priorité de l'Etat et de la Région. Cela est confirmé dans les attendus de la délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional approuvant le protocole.

Le projet de protocole insiste sur les enjeux locaux de développement à travers la reconnaissance de la nécessité de l'intercommunalité et de la mutualisation de la Taxe Professionnelle et introduit à l'instar des projets antérieurs des engagements de réalisation de logements par les communes de Tremblay et de Villepinte en tenant compte des possibilités et des engagements répertoriés sur les territoires des deux communes.

Les modalités de suivi concluent le texte du protocole qui devait être contresigné par :

- Les départements de la Seine Saint Denis et du Val d'Oise
- Les communes de Tremblay et Villepinte
- Aéroports De Paris
- L'AFTRP
- L'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France
- La CCIP
- Et l'Etat

Sur la base de ce projet de protocole et de l'accord des parties que l'AFTRP a engagé avec les prérogatives qu'elle détient du Code de l'Urbanisme le processus de création de la ZAC Sud CDG. Ce processus permet de préciser le périmètre de la ZAC et les finalités de l'opération. Après approbation par le CA de l'AFTRP, la consultation des personnes associées et de la commune concernée, le dossier de création de ZAC a fait l'objet d'un arrêté de création par le Préfet de Seine Saint Denis en septembre 2008.

En termes de contenu de projet, la ZAC reprend la partition espaces d'activités et espaces agricoles telle qu'elle ressortait du projet Fuksas. Les fonctionnalités de l'aménagement sont précisées sur la base d'études de développement économiques lancées par l'AFTRP⁶, la ville de Tremblay et le Conseil Général de la Seine Saint Denis⁷. Elles permettent d'établir la faisabilité d'une zone non banale, centrée sur une « économie des échanges » générée par l'aéroport et le Parc des Expositions ainsi que les multiples lieux de circulation de personnes et de marchandises (zone hôtelière, zone de fret...). Cette « connectivité » multidimensionnelle permet d'envisager un « hub de la connaissance » valorisant les « effets externes »⁸ du pôle aéroportuaire de CDG.

Un travail d'urbaniste⁹ permet d'articuler de premières configurations de programme :

- Les extensions proprement dites du Parc des Expositions consistant dans de nouveaux halls

⁶ Geistel- Guy Loinger

⁷ Partenaires Développement- Robert Spizzichino et Liliane Sardais

⁸ Wikipedia <http://fr.wikipedia.org/wiki/Externalit%C3%A9>

⁹ Luc Weizman

- La création d'une Cité de l'Exposition à contenus et contours encore flous, devant accueillir fournisseurs et partenaires économiques des exposants ainsi que des fonctions d'accueil et de rencontres
- Le Parc d'Activité

Cette signature a permis d'engager la phase du dossier de réalisation qui inclura la programmation de la ZAC dont les dispositions spatiales et réglementaires seront incluses dans le Plan Local d'Urbanisme de Tremblay en France qui est en cours d'élaboration.

Rien n'est simple....tout se complique !¹⁰

L'élection de Nicolas Sarkozy à la Présidence de la République en 2007 a donné un nouveau cours à l'aménagement et au développement francilien. Elu francilien, il est « furieux » qu'à deux reprises (1998-2004, 2001-2008), la droite a du laisser la place à la gauche pour diriger la région- capitale l'Ile de France et la Ville de Paris qui constituent des cœurs des richesses et des pouvoirs français, ceci alors que la gauche contrôle 20 des 22 régions métropolitaines.

Après les élections municipales de 2008 il nomme Christian Blanc, député Nouveau Centre comme Secrétaire d'Etat au Développement de la Région Capitale. Ancien Préfet, ancien président d'entreprises publiques (Air France et RATP), passé par le secteur privé, il professe une vision assez « saint-simonienne » du développement économique qui est validée par la mission que le Président de la République lui confie.

Ce qui ressort de sa vision, c'est qu'il trouve les projets de la région peu dynamiques en matière de développement économique. C'est vrai qu'en dépit de l'introduction de nouvelles problématiques (compacité de l'urbanisation, démocratie participative, équité sociale...), le projet de SDRIF apparaît en phase finale avant tout soucieux d'équilibres spatio- politiques.

C'est sa force mais aussi sa faiblesse. Au départ, il ya même un blocage sur le développement de La Défense, ce qui ne pouvait convenir au Président de la République, ancien président du conseil général des Hauts de Seine. Ce blocage finalement, sera levé dans le cadre des négociations Etat- région.

Il engage un bras de fer avec la région Ile de France qui s'apprêtait à envoyer son SDRIF à l'approbation en Conseil d'Etat et bloque les projets en cours. Du coup, le projet de protocole d'accord qui avait été validé par les instances délibérantes des 9 autres partenaires n'est pas contresigné par l'Etat, mais le projet de ZAC Sud CDG avance et passe l'épreuve de la concertation et de l'approbation par les collectivités territoriales et par l'Etat en septembre 2008.

Christian Blanc rencontre beaucoup, en particulier les élus des territoires sur lesquels il souhaite intervenir. Il « expédie » les membres de sa mission (il ne dispose pas d'administration propre)¹¹, au contact des collectivités territoriales, des institutions et des opérateurs économiques.

¹⁰ Sempé

¹¹elle est au départ dirigée par Pierre Veltz-- Pierre Veltz La grande transition- La France dans le monde qui vient - Seuil

Parmi les priorités qui se dégagent, il y a deux grands territoires le Plateau de Saclay et la Plaine de France.

Sur le plateau de Saclay, c'est le projet de faire une « Silicon Valley » à la française, génératrices de nouvelles technologies, d'entreprises et d'emplois, à partir de la concentration de centres de recherches, de grandes écoles et d'une Université à dominante scientifique Paris XI. Les difficultés sont multiples, du « nymbisme » de populations aisées, de la dimension patrimoniale du lieu, du raccord aux grandes infrastructures de Transports en Commun sans compter la question récurrente des rapports industrie-recherche. Il en ressortira le projet législatif de constitution d'un établissement public à compétences multiples (aménagement, transports, scientifique, développement économique..).

La « philosophie politique » sous jacente est : « Si les élus ne sont pas capables de décider rapidement, l'Etat va le faire à leur place ! ».

Pour la Plaine de France, cela part d'une part du constat d'un indéniable dynamisme du pôle tertiaire s'étant développé à la Plaine Saint Denis qui a bénéficié des différents réaménagements générés par l'Etat (Grand Stade), de la présence de deux gare RER sur deux lignes différentes (B et D) et par l'importante intercommunalité qui s'est constituée avec Plaine Commune. Cela est maintenant conforté (en dépit de la conjoncture) par les aménagements décidés par la ville de Paris sur Paris Nord Est¹²

Ensuite Christian Blanc (ex PDG d'Air France) a bien perçu l'importance que revêt la croissance de l'aéroport CDG CDG avec ses 85 000 emplois direct et sa position en Europe comme 2° aéroport passagers après Heathrow et 1° aéroport de fret (au coude à coude avec Francfort). La place du Bourget a été elle aussi perçue comme 1° aéroport d'affaires européens et la valeur emblématique de son salon aéronautique mondial où se finalisent les grands contrats avec les industriels du secteur.

Ces sites prennent toute leur valeur comme pôles de développement possibles sur un territoire où résident avant tout des populations en difficulté (le territoire de la Plaine de France accueille plus de 900 000 habitants, soit environ la taille d'aires urbaines comme Bordeaux ou Toulouse) , issues des « quatre coins » du globe et souffrant de faibles niveau de qualifications ce qui rend difficile leur accès au marché du travail.

Une première réflexion a été lancée, qui s'appuyait sur des travaux antérieurs de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France préconisant le développement d'un axe Le Bourget- Roissy CDG et s'appuyant sur un renouveau du Musée de l'Air et de l'Espace pour en faire un pôle touristique régional et international majeur à l'instar du musée de l'Air de Washington¹³. Sur ce pôle pourrait s'appuyer le développement d'un parc « high tech » dédié aux activités aéronautiques et où pourrait s'installer le pôle de compétitivité¹⁴ Astech¹⁵ qui leur est consacré.

¹²

http://www.paris.fr/portail/Urbanisme/Portal.lut?page_id=101&document_type_id=2&document_id=59742&portlet_id=820

¹³ <http://www.nasm.si.edu/>

¹⁴ [http://fr.wikipedia.org/wiki/P%C3%B4le_de_comp%C3%A9titivit%C3%A9_\(France\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/P%C3%B4le_de_comp%C3%A9titivit%C3%A9_(France))

¹⁵ <http://www.pole-astech.org/site/pages/index.php>

Cette axe pouvait inclure le projet du Triangle de Gonesse, inscrit à l'agenda institutionnel depuis le SDRIF de 1994 mais qui a toujours éprouvé à disposer d'une maîtrise d'ouvrage organisée et d'un portage politique. Certes de pas en avant ont été réalisés avec un concours d'urbanisme organisé par l'EPAPF et remporté par l'équipe de Mathias Guller mais qui nécessite selon les propositions du projet de SDRIF approuvé par la région en 2008 la réalisation de ma liaison RER B/RER D dite barreau de Gonesse qui nécessite comme justification l'aménagement du Triangle. On retombe sur un grand classique, l'histoire de l'œuf et de la poule !

Ce projet va certes avancer en raison des opportunités foncières qu'il recèle, mais un délai d'au moins 5¹⁶ ans sera nécessaire pour disposer d'un projet opérationnel.

Mais dans la perspective présidentielle et gouvernementale qui est d'obtenir rapidement du développement économique et des emplois, les échéanciers sont trop éloignés. Le développement du Bourget nécessite un « concept » touristique dont nous ne disposons pas, le remodelage lourd de l'intersection A 1/N 2, la mise en service de la tangentielle Nord¹⁷ qui ne pourra se faire avant 2014, ainsi que le remodelage des quartiers sensibles situés vis-à-vis de l'aérogare du Bourget sur la commune du Blanc-Mesnil.

De nouveaux projets

L'attention de la Mission Blanc s'est alors concentrée sur un segment court mais plus dense, Villepinte –Roissy. Il est constitué dans sa partie Sud du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte¹⁸ dont l'extension se fera sur la ZAC Sud CDG, mais aussi de Paris Nord 2 qui présente à terme d'indéniables capacités de renouvellement urbain et dont le relais d'accueil d'entreprises sera pris dès que les travaux commenceront par le Parc d'Activités de Sud CDG.

Dans sa partie Nord, il est constitué des développements s'opérant sur la plateforme de CDG mais aussi des développements de capacités résidentielles et de zones d'activités notamment sur le territoire de la Communauté de Communes de Roissy Porte de France.

Dans sa patrie centrale, cela comprend les aménagements se situant à la « latitude » de la commune de Roissy, des ensembles d'activités de part et d'autre du RD 902 A, d'Aéroville, d'Aéropolis et de la densification de la zone de fret de CDG.

On peut aussi ajouter qu'au niveau régional, le projet se présente peut être et avant tout, comme un grand projet de transport avec un « grand huit » de métro automatique, desservant des territoires aussi contrastés que La Défense et Clichy- Montfermeil et renforcé par des prolongements de la ligne 14 de Saint- Denis/Saint-Ouen vers .Roissy au Nord et vers Orly au Sud.

L'ensemble de ces propositions ont eu plusieurs effets institutionnels, d'autant que la mission Blanc a demandé aux collectivités concernées de produire un projet commun de développement, en l'occurrence Roissy, Villepinte et Tremblay.

¹⁶ Au vu de mon expérience personnelle sur le Sud CDG, sur lequel je travaille depuis 16 ans à la ville de Tremblay en France !

¹⁷ <http://www.tangentiellenord.fr/?TC.html>

¹⁸ <http://www.viparis.com/Viparis/salon-paris/site/fr/Paris-Nord-Villepinte/84>

Cela a réactivé une coopération plus ancienne entre Tremblay et la Communauté de communes de Roissy Porte de France portant sur l'organisation des transports au Sud de CDG. Cette coopération aboutit à un schéma cohérent des infrastructures et circulations routières souhaitables ainsi qu'à des propositions concernant les infrastructures et services de TC dont les décisions sont aux mains du Syndicat des Transports d'Ile de France, de l'Etat et des opérateurs de transports (ADP, RFF, SNCF et RATP).

Ce contexte a permis de « réguler » la question du logement à Tremblay qui en effet accueille sur son territoire un nombre d'actifs bien supérieur à sa population totale (35 000h) et qui en dehors des urbanisations prévues au SDRIF ne dispose plus de surfaces urbanisables. L'aéroport CDG couvre 1/3 de la surface totale de la commune (2200ha) et que la ville veut maintenir autour du Vieux Pays, comme le projet de SDRIF le prévoit des espaces agricoles et naturelles, sans compter les servitudes et contraintes de bruit liées aux aéroports de CDG et du Bourget..

Mais l'Etat et la Région Ile de France, énonciateurs et gardiens des règles d'urbanisme recherchent de longue date des terrains aménageables pour construire annuellement 60 000 logements qui constituent leur programme commun régional. En conséquence de quoi, Tremblay est toujours sollicité pour recevoir plus de logements qu'il peut en accueillir.

Grace aux opérations de renouvellement urbain engagées sur le Grand Ensemble de Tremblay et à des opérations dans le tissu existant, la Ville de Tremblay et l'Etat (Préfet de la Seine Saint Denis) se sont engagés au début 2009, à réaliser 1100 logements en 5 ans.

Une nouvelle actualité a été donnée aux compétences aménagement de l'espace et développement économique de la Communauté d'Agglomération en cours de constitution entre Sevran, Tremblay et Villepinte après délibérations concordantes des Conseils Municipaux des 3 communes en juin 2009.

Le projet de ZAC Sud CDG, en phase d'élaboration de son dossier de réalisation s'est vu « recontextualisé » par les projets de la mission Blanc et le niveau des enjeux dont ce projet est porteur s'est vu rehaussé.

Le travail des équipes a permis de souligner les points suivants et d'engager de nouvelles discussions avec les acteurs intéressés.

Le travail d'urbaniste (Luc Weizmann) a permis de dégager les points suivants :

- Il apparaît intéressant de positionner la Cité des Expositions du PEX le long d'un Mail bordant en son Sud le Parc d'Activités et de donner une certaine compacité à ce dernier. Ces propositions nécessitent encore des validations conjointes de la part de la CCIP et de l'organisme gestionnaire et probablement constructeur des extensions du Pex, Viparis¹⁹ constitué par mutualisation des espaces de congrès et d'exposition de la CCIP et d'Unibail- Rodamco²⁰, qui est déjà présent sur la zone fret de CDG, à cheval sur les communes de Roissy et de Tremblay avec le projet de Centre Commercial et de Services Aéroville²¹.

¹⁹ <http://www.viparis.com/Viparis/salon-paris/DisplayHomeGP?lang=fr>

²⁰ <http://www.unibail-rodamco.com/unibail-rodamco/do/Accueil>

²¹ <http://www.aeroville.fr/>

- Les contraintes actuelles du site et le projet d'aménagement de la ZAC Sud CDG amènent à proposer un décalage vers le Nord de la gare du Parc des Expositions qui dans sa configuration actuelle n'offre pas les conditions de capacité et de sécurité nécessaires lors des grands salons, elle n'offre pas non plus les conditions d'intermodalités nécessaires avec un minimum de confort

Ce dernier point a été souligné par les premiers résultats de l'étude transport conduite pour la ZAC. Cette étude a pris en compte les conclusions d'une étude « lourde » de transports conduite par l'EPAPF sur le Sud « large » de CDG et qui pour ce qui nous concerne :

- Validait le principe d'une nouvelle gare RER en zone de fret, où travaillent environ 30 000 actifs, elle confortera la desserte d'Aéroville et constituera un point de passage ou un terme de circulations bus dans ce secteur
- Montrait que la gare du PEX était le point logique de rabattement de projet de futurs TCSP desservant l'Ouest et le Sud de CDG

Le travail de programmation²² n'est pas achevé, mais il montre la capacité d'accueillir des activités diversifiées et différentes configurations immobilières. Une heureuse surprise, cependant, le parti pris de compacité urbaine conforme aux orientations du SDRIF aboutit à une réceptivité de 16 000 à 20 000 emplois alors que le « clonage » de Paris Nord 2 n'aurait abouti qu'à 8 000 ou 10 000 emplois. Comme quoi, le développement durable n'est pas l'ennemi de l'emploi !

Les études environnementales sont en cours, elles devraient déboucher sur des préconisations qui seront inscrites soit dans le Plan Local d'Urbanisme soit dans les clauses du cahier des charges de cession des charges foncières. L'idée de base est de favoriser la qualité paysagère à la fois au niveau de la parcelle et au niveau de l'aménagement d'ensemble par la qualité de l'espace public. Des solutions « développement durable » seront mises en œuvre au niveau de la gestion des eaux. et figureront dans le dossier « loi sur l'eau ». L'aménagement du Parc de Tremblay se fera en concertation avec la ville de Villepinte, tout comme l'actualisation du schéma d'assainissement.

De même l'aménagement d'ensemble permettra d'avoir une approche globale des réseaux des circulations douces en permettant de traiter les « endroits sensibles » :

- La protection paysagère des abords des lotissements et des aménagements
- Les « continuités vertes » entre les Parcs de Tremblay et du Sausset
- Les « continuités vertes » avec le Val d'Oise et la Seine et Marne
- Les abords du RD 88 entre Villepinte et Tremblay et du RD 40.

Il apparaît important que la ZAC puisse bénéficier des meilleures labellisations environnementales internationales à même d'attirer les investisseurs internationaux.

Un jeu d'acteurs ouvert

A l'instant T, « the state we are in », le jeu des acteurs apparaît ouvert et peut déboucher sur un jeu à somme positive « win-win ». C'est d'autant plus remarquable que le territoire

²² Geistel- Guy Loinger

témoigne d'une forte hétérogénéité politique. Le secteur est « labellisé » et priorisé et des décisions publiques ont été prises (création de la ZAC, lancement du PLU de Tremblay...). Le personnel politique local est à l'initiative pour le développement du territoire.

Pour autant rien n'est joué à l'avance. Compte tenu de la difficulté d'obtenir « l'alignement » des politiques publiques, de longue date c'est un territoire d'incertitudes²³. On peut en repérer plusieurs niveaux d'abord politique et institutionnel :

- Jusqu'où ira l' « opération politique » Grand Paris qui semble quand même callée sur les élections régionales et présidentielles?
- A contrario quel accord peut-il se dégager entre l'Etat et la région Ile de France ?
- Quelles décisions publiques seront prises à l'automne ? Il a déjà été fait mention du super- établissement public du plateau de Saclay qui bénéficie déjà d'une Opération d'Intérêt National²⁴, s'y ajouterait la société ou établissement public chargé du Métro Blanc.
- Pour la Plaine de France, quid de l'avenir ? une OIN ? un nouvel établissement public ad hoc qui absorberait l'EPA de la Plaine de France ?

Ensuite, il n'est pas illégitime de s'interroger :

- comment et à quelle échelle et sous quelle forme seront formalisés les projets qui en ressortiront ? DTA ? D'autant que ces projets ne sont pas finalisés et qu'il y a un écart dans la perception et les propositions pour les territoires entre la mission Blanc et les collectivités en charge des territoires qui ont une perception beaucoup plus fine des réalités économiques et sociales
- comment prendre en compte les résultats de la consultation sur le Grand Paris présentés au printemps 2009, des 10 équipes d'archi-urba-bureaux d'études... ? Celles-ci ne se sont guère penchées sur les franges urbaines de la métropole parisienne. On doit cependant mentionner les propositions de Nouvel et de MRVD, qui prennent explicitement les alentours de l'aéroport CDG comme un territoire de projets.
- comment sont susceptibles d'intervenir ces 10 équipes de la consultation du Grand Paris ?
- que va devenir le grand projet de transport régional, déjà la SNCF propose des alternatives, c'est le « match » SNCF/RATP qui se poursuit. D'autant que si M. Blanc a exprimé la volonté de réaliser l'ensemble du réseau, certains tronçons apparaissent plus prioritaires que d'autres, c'est le cas de CDG-La Défense, par rapport à CDG-Clichy- Montfermeil.
- ce qu'on sait des résultats de la mission Carrez, c'est qu'il y a des ressources mobilisables possibles, mais permettront-elles de financer le « volontarisme » de Blanc ? sachant que pour le reste, c'est le Président de la région qui a les clés du « tiroir- caisse ».
- Comment ces propositions vont-elles être déclinées spatialement en territoires desservis, tracés, gares et stations

²³ Plaine de France, un territoire indécidable ? Aéroports et territoires-Cahiers de l'IAURIF- 139/140 -2004- J.Grangé-

²⁴ http://fr.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ration_d'int%C3%A9r%C3%AAt_national

- Comment ces propositions vont-elles s'articuler avec le plan transport de la région²⁵

Ces questions ne sont pas dilatoires mais doivent être prises comme autant de pistes de travail et d'interventions.

A toutes ces questions, il faut ajouter celles concernant la « gouvernance » du territoire. Elles se posent à différentes échelles :

- Celle de la Région, où par la modification du mode d'élection par un projet de loi de réforme des Collectivités Territoriales, du nombre et de la stature des élus (les conseillers territoriaux »), le Président de la République entend modifier la donne politique.
- Celle de l'agglomération métropolitaine dense, la ville de Paris avec la création de Paris- Métropole²⁶, en alliance avec d'autres collectivités, s'est positionnée dans le débat. D'autant que le périmètre retenu retient les pôles de développement situés partiellement ou totalement en dehors de la petite couronne composée de Paris et des 3 départements des Hauts de Seine, de la Seine Saint Denis et du Val de Marne. Cette emprise a plutôt reçu les faveurs de la ville de Tremblay qui a adhéré au syndicat mixte après avoir participé à sa constitution
- L'aéroport CDG est sur 3 départements, en dépit de la création législative d'une « communauté aéroportuaire »²⁷ ni l'Etat, ni la Région n'ont fait de « forcing » pour son installation. La mission Dermagne²⁸ diligentée par le Président Sarkozy n'a pas réussi à faire figurer ses propositions, même modestes dans l'agenda institutionnel et politique des pouvoirs publics

Manifestement, aucune solution principale ne s'impose et de manière très française, les « couches » institutionnelles sont vraisemblablement amenées à se superposer.

Mais, « *il est difficile de faire des prévisions surtout, quand il s'agit de l'avenir* » Pierre Dac

²⁵ <http://www.iledefrance.fr/missions-et-competences/transports/la-region-fait-grandir-les-transports/un-plan-de-mobilisation-historique>

²⁶ http://fr.wikipedia.org/wiki/Paris_M%C3%A9tropole

²⁷ http://www.ineris.fr/aida/?q=consult_doc/consultation/2.250.190.28.8.101

²⁸ <http://missionroissy.blogspot.com>
