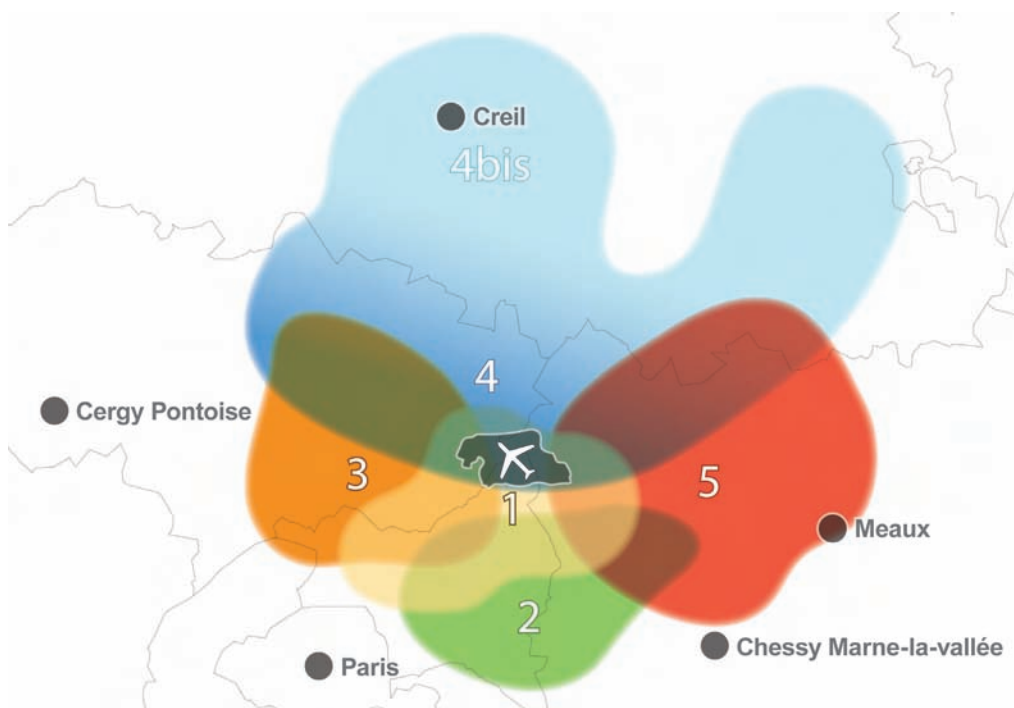


Rapport final

Annexe n°1/3

Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable
du grand territoire de Roissy
juillet 2012

Grand Roissy • les dix principes d'aménagement



Annexe séparée du rapport final qui comprend deux autres annexes.

Documents téléchargeables sur le site de la DRIEA: <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

annexe 1

Objectifs	Indicateurs	Principes d'aménagement
<p><u>La mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif</u></p> <p>Le développement du grand Roissy ne peut être soutenable qu'avec un infléchissement de la tendance actuelle au profit de l'usage des transports en commun, des modes « actifs » (piétons, deux roues) et de nouvelles pratiques de mobilité (co-voiturage, autopartage, parcs-relais...). L'objectif est de réduire massivement la part modale des véhicules particuliers, afin de répondre aux difficultés croissantes de congestion du réseau routier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Évolution des parts modales en faveur des TC</i> • <i>% de la progression des emplois dans le périmètre des gares</i> • ... 	<p>Principe 1 _ Penser ensemble aménagement et TC Il s'agit d'orienter l'aménagement sur des polarités équipées d'un niveau d'accessibilité en transports en commun supérieur et multimodal, pour le développement d'une urbanité compacte et dense autour des corridors de transport en commun, des gares Grand Paris Express et du RER.</p> <p>Principe 2 _ Maillage multimodal des liens L'objectif est de compléter le réseau existant par une composante transversale qui adoptera prioritairement une logique multimodale et assurera une intensité urbaine attractive porteuse de développement.</p>
<p><u>Organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique</u></p> <p>Le développement économique du Grand Roissy se caractérise par une logique du « tout partout » et de concurrence territoriale. Il faut désormais organiser une plus grande différenciation et une plus grande cohérence de l'offre. Il s'agira de cibler le développement économique à partir des qualités intrinsèques des différents sites et de réguler l'offre de produits similaires afin d'obtenir les masses critiques suffisantes pour la qualité et la performance économique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>% de la progression des cadres dans l'emploi</i> • <i>Evolution des parts modales du transport logistique (à construire)</i> • ... 	<p>Principe 3 _ Lisibilité de la ville aéroportuaire Il faut rompre avec les caractéristiques introverties des espaces construits et passer à une logique de ville plus amène, plus maillée, moins consommatrice d'espace et qui retrouve sa place dans le contexte local.</p> <p>Principe 4 _ Plateformisation et offre multimodale logistique Pour retrouver une logique d'ensemble cohérente, globale et performante des implantations logistiques, il faudra orienter le développement de l'offre en la structurant : selon la multimodalité, les spécificités infrastructurelles offertes par chaque site ainsi que les types d'activités logistiques.</p>
<p><u>Ré-équilibrer la dynamique habitat/activités</u></p> <p>La tendance du développement du Grand Roissy conduit à une dissociation entre la production de logements et celle d'activités. Il s'agit de créer une offre de logements et de services adéquate, qualitativement et quantitativement, en parallèle à la montée en gamme du développement économique du Grand Roissy pour développer l'urbanité du territoire, et proposer aux populations une offre résidentielle diversifiée favorisant les parcours résidentiels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Réduction de l'effet de ciseau emplois/habitants</i> • ... 	<p>Principe 5 _ Négociation de marges de manœuvre Pour que le développement du territoire ne soit pas contredit par les contraintes qu'il génère, il faut négocier des marges de manœuvre : protocole d'application du code de l'urbanisme tenant compte des besoins de desserrement des ménages dans les zones de bruit.</p> <p>Principe 6 _ Intensification résidentielle Au nord de la plateforme, il faut garantir un cadre de développement spatial qui permettra de relancer l'offre résidentielle tout en maintenant une agriculture performante. Au sud de la plateforme, il s'agira de restimuler le tissu urbain en se basant sur la dynamisation des noeuds infrastructurels et la valorisation paysagère.</p> <p>Principe 7 _ Programmation coordonnée des équipements et des services Pour monter en qualité et en visibilité, les territoires doivent se coordonner pour permettre l'installation de nouveaux équipements et la mise en réseau de l'existant.</p>
<p><u>Rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer durablement les ressources</u></p> <p>Le grand Roissy est un des principaux secteurs d'expansion de l'Île-de-France, liés à l'aéroport mais aussi aux infrastructures routières. Pour des raisons économiques, écologiques et paysagères les espaces agricoles et naturels doivent être considérés comme une richesse à conserver et non comme des réserves foncières bon marché.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Progression des mètres carrés de construction par rapport aux surfaces déjà urbanisées</i> • ... 	<p>Principe 8 _ Valorisation des espaces ouverts L'arrivée de l'aéroport et des infrastructures ont radicalement modifié le paysage et se sont accompagnés d'un urbanisme fragmenté : il faut retrouver du lien entre ces espaces, travailler l'ouverture pour valoriser la topographie du Grand Roissy</p> <p>Principe 9 _ Réversibilité du développement urbain Concevoir un développement urbain réversible, permettant la mutabilité des emprises foncières, qu'elles soient occupées par des zones d'activités, des friches, des infrastructures de transports, ou des zones résidentielles.</p> <p>Principe 10 _ Requalification de la ville et des zones d'activités existantes Le modèle d'aménagement extensif n'est pas durable : il faut désormais penser la requalification des espaces, et ce dans des termes différenciés selon le type d'activités et la localisation des zones.</p>

Axes fédérateurs	Dispositifs
<p>Les liens</p> <p>A _ Renforcer et développer le réseau à grande capacité</p> <p>B _ Améliorer le maillage est-ouest sur une base multimodale</p> <p>C _ Organiser le réseau de voirie d'agglomération</p> <p>D _ Organiser la diffusion et le rabattement dans le système multipolaire</p>	<p>Vers une agence de mobilité et une AOT de second rang du Grand Roissy</p> <p>La mise en place d'une agence de mobilité sera un outil de promotion du transport durable auprès des usagers. La constitution d'une Autorité Organisatrice des Transports de second rang permettra de faire évoluer le réseau à partir du local.</p>
<p>Cohérence économique...</p> <p>A _ Différencier quatre grands ensembles dans l'espace économique Roissy - Le Bourget</p> <p>B _ Concentration et platformisation de la logistique</p>	<p>Pilotage coordonné du développement économique</p> <p>Il s'agit de mettre en place un outil de suivi global et partagé recensant l'ensemble des projets économiques et différenciant les profils immobiliers afin de permettre une coordination effective du développement.</p> <p>La marque « Aménagement durable du Grand Roissy »</p> <p>La labellisation améliore la lisibilité des projets, sert à négocier avec les autres acteurs des financements, et constitue un gage de qualité et d'intérêt pour les investisseurs privés.</p>
<p>... et habitabilité</p> <p>C _ Utiliser les lieux et les liens comme appui d'intensification de « l'arc nord-est » francilien</p> <p>D _ Intensifier l'habitat sur le « belvédère du Grand Roissy »</p>	<p>Laboratoire d'expérimentation urbaine du Grand Roissy</p> <p>Un laboratoire d'expérimentation urbaine pourrait être consacré aux recherches sur l'adaptation des règles d'urbanisme, au lancement d'appels à projets, à la réflexion sur les moyens de généraliser ces expérimentations à l'échelle du Grand Roissy</p> <p>Contractualisations pour l'équilibre emploi-habitat</p> <p>Pour renforcer la dynamique démographique, il convient de mobiliser les acteurs publics comme les acteurs privés autour d'objectifs partagés.</p> <p>Mise en réseau des équipements et des services sur le territoire</p> <p>La mutualisation de l'offre sur le territoire pourra passer par la mise en place d'un « pass services ».</p>
<p>Les lieux</p> <p>A _ Pérenniser l'arc agricole à grande échelle</p> <p>B _ Valoriser les interpénétrations ville-nature et maîtriser la mutation de la lisière</p> <p>C _ Prendre appui sur un « cercle vert » pour le développement urbain</p> <p>D _ Mettre en « réseau les parcs urbains » comme socle qualitatif de la ville aéroportuaire</p>	<p>Le Schéma dynamique d'Aménagement du Grand Roissy</p> <p>Les développements à venir du Grand Roissy nécessitent un outil de planification permettant d'en assurer la cohérence.</p>



Grand Roissy • les dix principes

Les trois défis de la performance métropolitaine, de l'efficacité fonctionnelle et de la qualité urbaine concernent l'ensemble du Grand Roissy, et nécessitent **une réponse cohérente de la part des différents territoires**. Pour aller ensemble vers un développement durable, les acteurs doivent tomber d'accord sur **des principes d'aménagement qui guideront leur choix locaux, tout en leur laissant des marges de manœuvre dans leurs projets**. C'est tout l'état d'esprit de la charte : partager et expérimenter dix principes d'aménagement, dans une logique d'adhésion plutôt que de contrainte. Ce cadre doit également permettre d'échanger sur les bonnes pratiques des territoires à l'échelle du Grand Roissy.

- principe 1** **Penser ensemble aménagement et TC**
- principe 2** **Maillage intermodal des liens**
- principe 3** **Lisibilité de la ville aéroportuaire**
- principe 4** **Plate-formisation et développement de la logistique multimodale**
- principe 5** **Négociation de marges de manoeuvre**
- principe 6** **Intensification résidentielle des plaines urbaines et pôles ruraux**
- principe 7** **Programmation coordonnée des équipements et des services**
- principe 8** **Valorisation des espaces ouverts**
- principe 9** **Réversibilité du développement urbain**
- principe 10** **Requalification de la ville et des zones d'activités existantes**

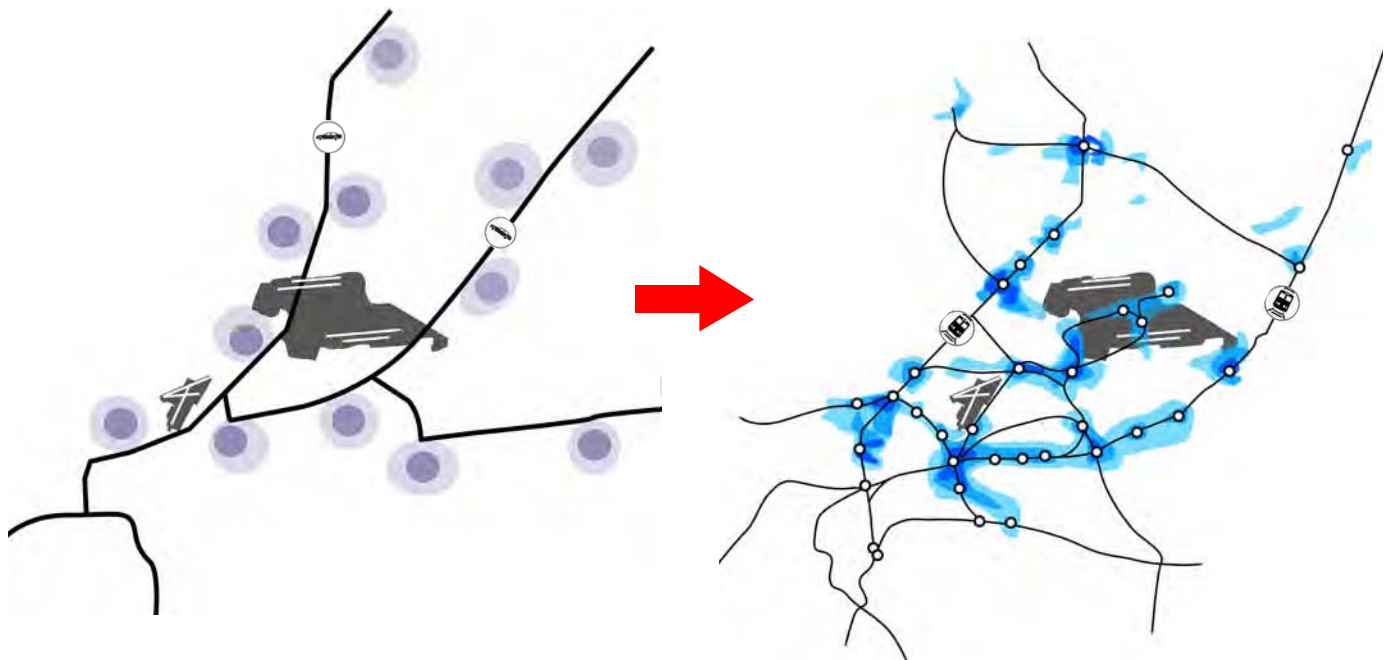
principe 1 Penser ensemble *aménagement et TC*

Le modèle d'aménagement prédominant aujourd'hui (des plaques d'activités extensives branchées sur les autoroutes) doit faire place à un nouveau modèle résolument compact et orienté sur les points nodaux. Il s'agit de rompre avec les modes de faire jusqu'alors en place qui consistaient à installer en premier lieux des infrastructures autoroutières sur lesquels venaient se brancher après coup les plaques urbaines productives ou bien à développer de nouveaux espaces en pensant que les transports en commun suivront. L'action publique doit déboucher sur des pratiques opérationnelles qui pensent ensemble l'aménagement et politique de transport.

Le défi est que la logique routière soit renversée par une logique de polarisation sur les gares. Ce changement radical de perspective permettra de s'orienter vers un urbanisme tourné vers une mobilité contemporaine, favorisant l'émergence de polarités fortes dans le jeu polycentrique métropolitain.

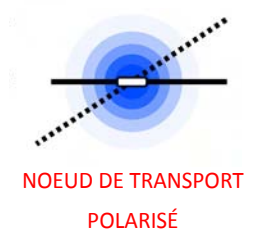
Il s'agit d'orienter l'aménagement sur des polarités équipées d'un niveau d'accessibilité en transports en commun supérieur et multimodal. Ce choix favorisera le développement d'une urbanité compacte et dense autour des corridors de transport en commun, des gares Grand Paris Express et du RER. Un tel modèle d'urbanisation devrait permettre :

- d'une part de favoriser le report modal et de diminuer le risque de thrombose routière, avec un objectif d'évolution de la part de déplacements effectués en transport en commun de 40% en 2025 (contre 15 à 20% aujourd'hui).
- d'autre part de favoriser des seuils de densité suffisants contribuant à l'amélioration de la qualité urbaine, de la lisibilité de la ville, et donc de l'attractivité du Grand Roissy. cf principes INTENSIFICATION et LISIBILITE.



D'UNE LOGIQUE D'ACCROCHE DES PLAQUES PRODUCTIVES SUR LES ÉCHANGEURS...

...A UNE POLARISATION SUR LES NOEUDS DE TRANSPORTS



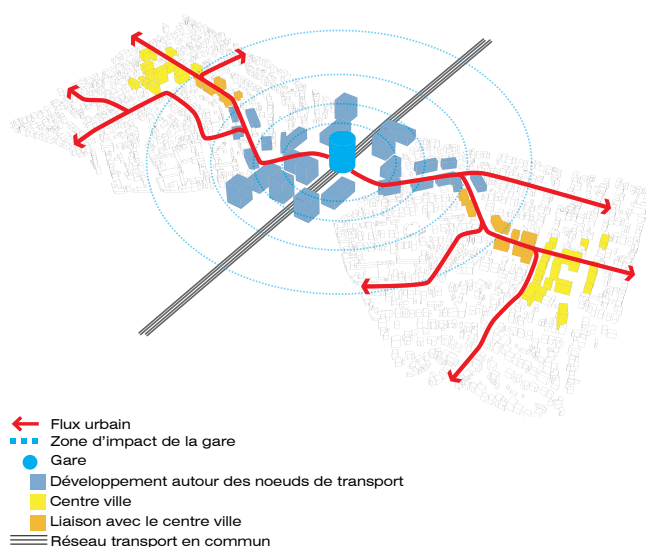
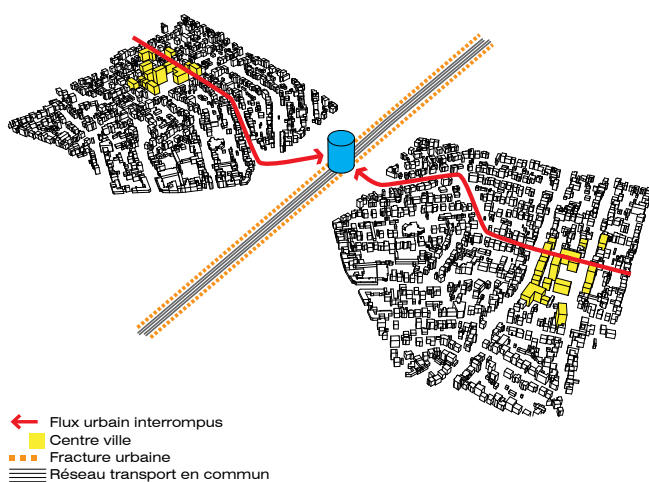
NOEUD DE TRANSPORT
POLARISÉ

principe 1 Penser ensemble *aménagement et TC*

Favoriser le report modal

Urbanité compacte et dense autour des noeuds de transport en commun

Amélioration de la qualité et de la lisibilité urbaine



Référence:

Hoofddorp, Pays-Bas

Développement d'un quartier d'affaires autour d'une desserte du BHNS qui irrigue le territoire aéroportuaire de Schiphol.



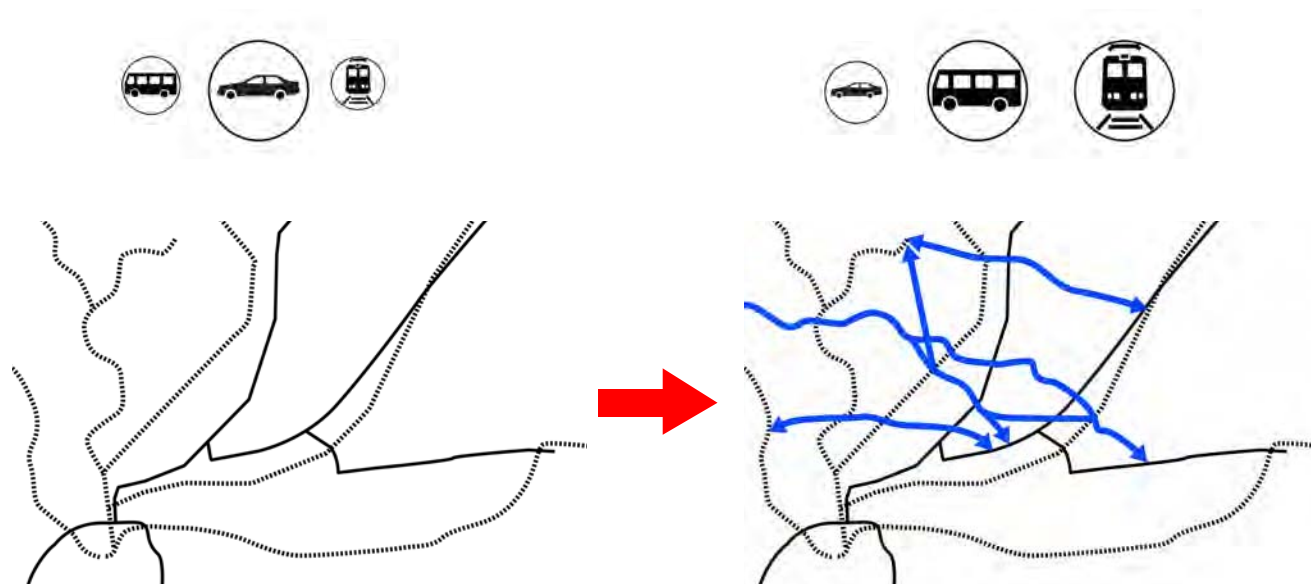
principe 2 Maillage *multimodal des liens*

Aujourd'hui la structuration dominante du territoire s'organise le long des grands axes de transports, de manière radiale. Pour faire ville, ouvrir et désenclaver le territoire, il s'agit de compléter ce réseau par une composante transversale. Cette composante transversale adoptera prioritairement une logique multimodale en privilégiant les points d'accroche offrant une accessibilité intermodale importante et assurant ainsi une intensité urbaine attractive porteuse de développement.

Pour ce faire, il s'agira de porter attention à l'insertion des nouvelles infrastructures dans le tissu urbain afin qu'elles passent du statut d'élément extérieur et servant, au statut de facteur de valorisation en se fondant dans le paysage urbain.

Cet achèvement du réseau nécessite une réorientation des flux régionaux sur les tangentiels routiers du Grand Roissy (la 'Tangentielle', l'Avenue du Parisis', la 902a, la Francilienne, etc), et ce à la condition de hiérarchiser ce réseau pour le rendre plus lisible et plus efficace et de l'articuler aux autres modes de transports (TC, modes doux,...) dans un objectif global de transfert modal massif.

Cette nouvelle transversalité permet l'irrigation est/ouest de l'axe Sarcelles-Val de France-Aulnay-Villepinte-Mitry à partir des futurs nœuds de transport (barreau RER D-B, Grand Paris Express) et du maillage en TC (à haut niveau de service et en site propres (BHNS/TCSP)). Enfin, il s'agira de restructurer le maillage fin, qui peine aujourd'hui à se constituer en raison d'importantes barrières infrastructurelles, et considérer les vallons comme un réseau potentiel pour les circulations douces.



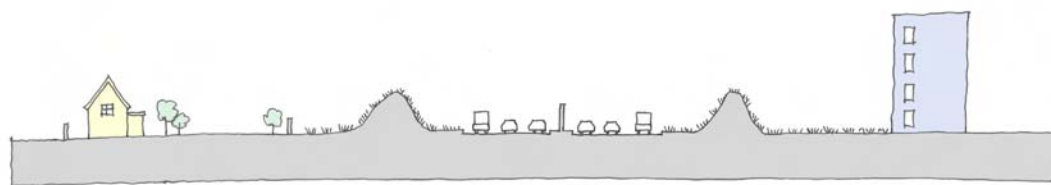
D'UNE ORGANISATION RADIALE...

... À UN RÉSEAU COMPLÉTÉ PAR UN MAILLAGE
MULTIMODAL EST-OUEST

principe 2 **Maillage** *multimodal des liens*

Structuration radiale du territoire

Enclavement du territoire

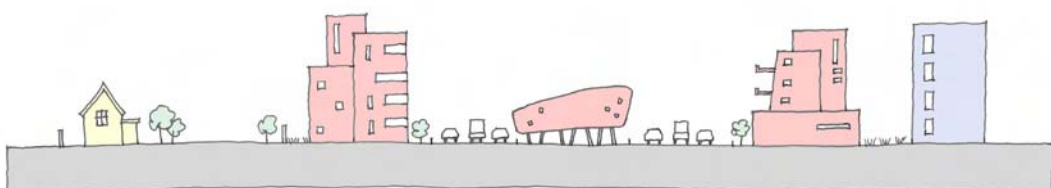


■ Existant

Multimodalité grâce à l'implantation de transports en commun

Nouvelle transversalité et maillage des transports en commun

Restructuration du maillage fin



■ Existant
■ Projet

Référence:

Boulevard J.F. Kennedy, Luxembourg - Hoofddorp, Pays-Bas

Transformation de voies de transit en axes structurant de développement urbain accueillant modes doux et TC performants.

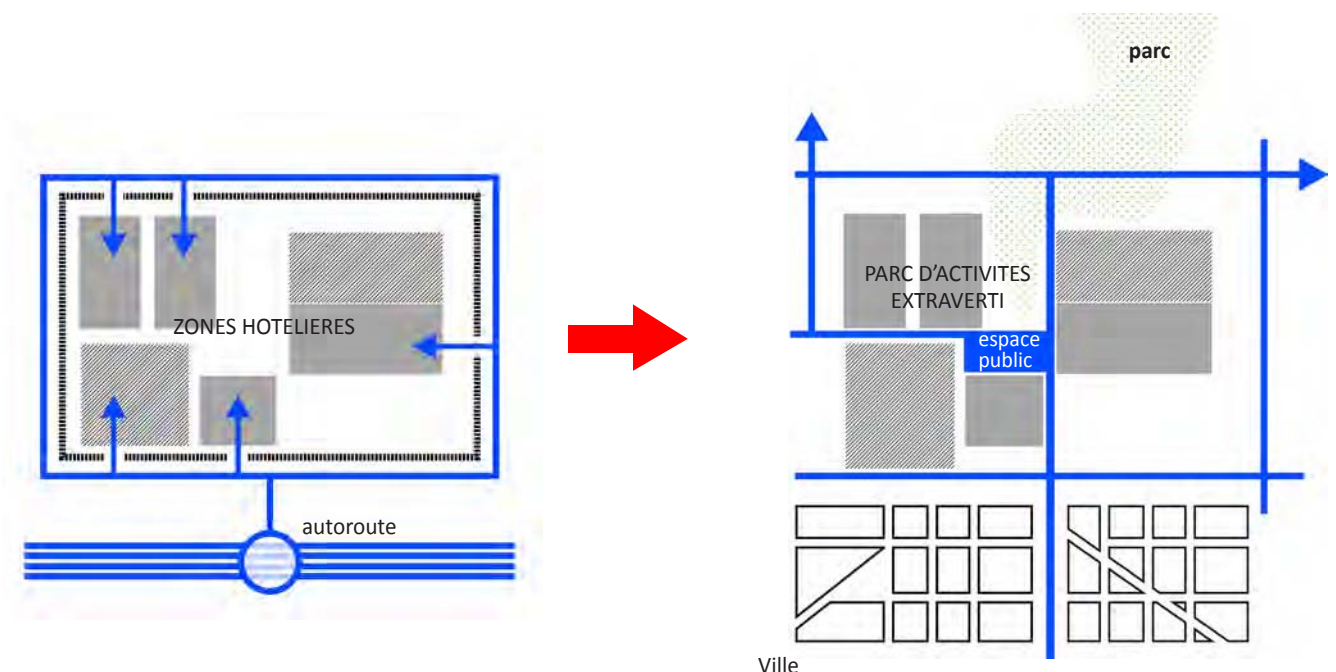


principe 3 Lisibilité de la ville aéroportuaire

La ville aéroportuaire est caractérisée par des architectures sans façades, sans recherche de processus de fabrication urbaine, à partir des grands axes et des tissus existants. Les activités qui s'implantent (logistique, hôtellerie,...) choisissent leur implantation uniquement en fonction d'une connexion optimale aux réseaux de transport globaux.

Pour que le dynamisme économique contribue à la qualité urbaine, le secteur aéroportuaire et ses espaces économiques d'influence ne peuvent plus être conçus comme des enclaves mais bien comme une partie intégrante du territoire, et partant de la société locale. Il s'agit donc de rompre avec les caractéristiques introverties des plateformes infrastructurelles, des zones d'activités clôturées, des équipements et des hôtels renfermés, des parcs périurbains inaccessibles. Pour ouvrir la ville aéroportuaire, il faut passer à une logique de ville plus amène, plus maillée, moins consommatrice d'espace et qui retrouve sa place dans le contexte local :

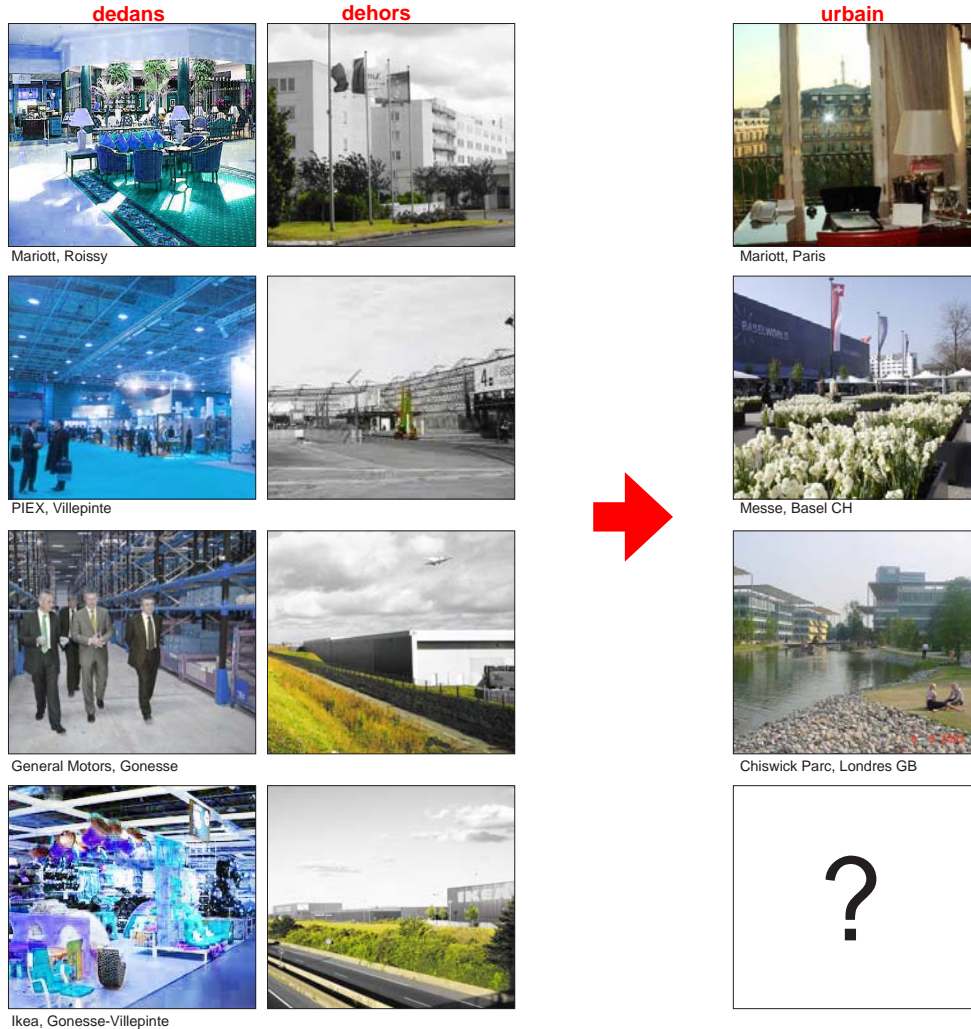
- La fragmentation de la gestion des parcs d'activités et l'actuelle politique d'aménagement qui découpent chaque ZAE en îlots autonomes doit être remise en question.
- Les entrées de villes doivent être pensées et aménagées comme de véritables portes de l'agglomération.
- L'espace public qui n'a joué qu'un rôle négligeable jusqu'à maintenant, doit devenir la clé des nouvelles générations de développement.



D'UNE ZONE INTROVERTIE ET EXCENTRÉE...

... À DES SECTEURS PROCHES, OUVERTS ET INTÉGRÉS

principe 3 Lisibilité de la ville aéroportuaire



Référence:

Schiphol WTC, Amsterdam, Pays-Bas - Gateway gardens, Francfort, Allemagne

Exemple de développements ouverts sur un environnement urbain intense et accessible ou sur un espace paysager amène et praticable.



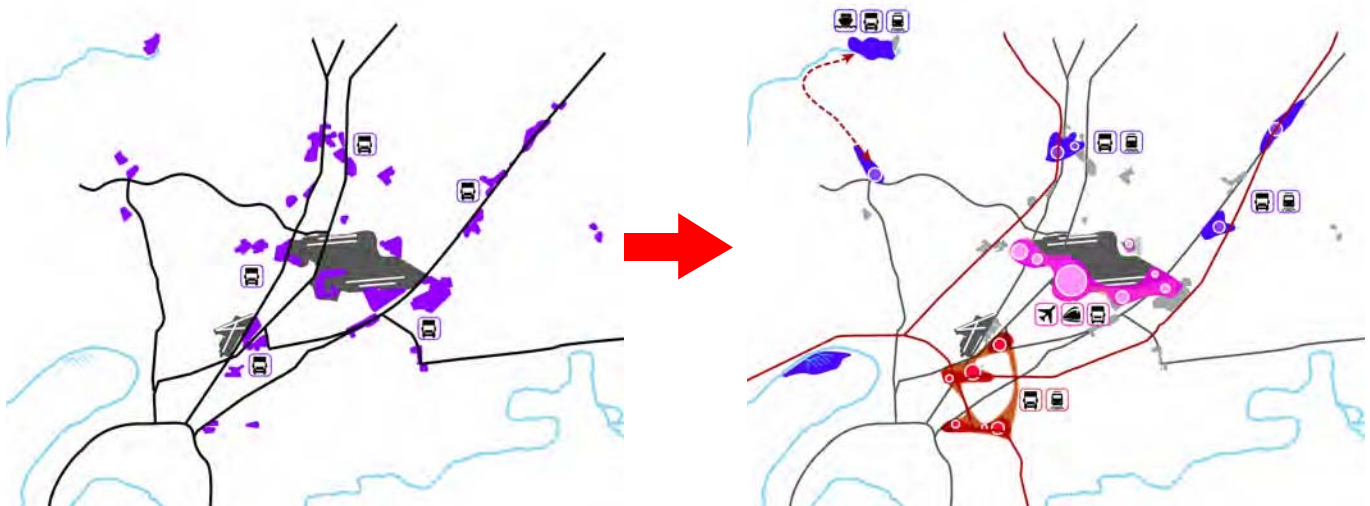
principe 4 Plate-formisation et développement de la logistique multimodale

Les logiques qui ont prévalu jusqu' alors à l'implantation des activités logistiques ont recherché principalement l'accessibilité autoroutière et du foncier bon marché. Il en résulte des zones dispersées le long des axes du réseau principal (A1, A104, RN2...) sans cohérence fonctionnelle entre elles ni avec la plateforme et fortement consommatrices de ressources foncières stratégiques.

L'hégémonie du mode routier, les développements non qualifiés et non spécifiques des implantations logistiques actuels doivent laisser place à des dispositifs logistiques innovants et plus durables, qui maximisent la combinaison des modes, structurés spatialement autour de poles logistiques multimodaux et distribués autour de la plateforme selon des logiques fonctionnelles cohérentes.

Pour retrouver une logique d'ensemble des implantations logistiques sur le territoire qui soit cohérente, globale et performante, il s'agira d'orienter le développement de l'offre logistique en le structurant :

- selon la multimodalité (air, fer, fluvial et routier).
- selon les spécificités infrastructurelles offertes par chaque site.
- selon les types d'activités logistiques (de la logistique à forte valeur ajoutée à la logistique du dernier kilomètre).



D'UNE LOGIQUE D'ACCROCHE DES
PLAQUES PRODUCTIVES SUR LES
ÉCHANGEURS...

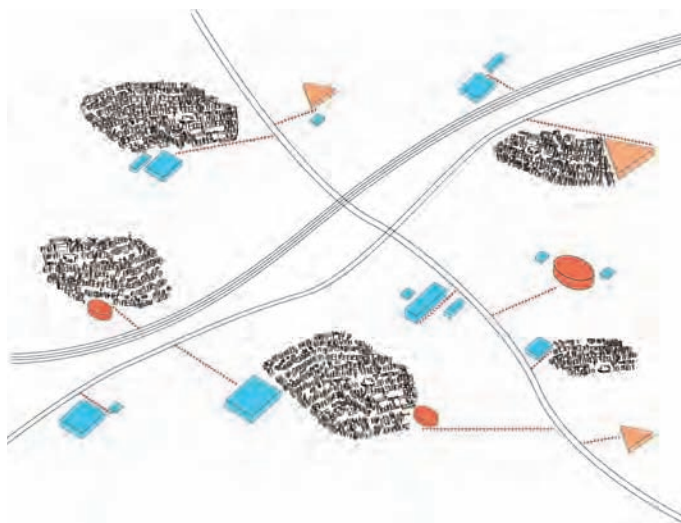
...A UNE CONCENTRATION DE PLATE-
FORMES COMPACTES AU CARAC-
TÈRE LOGISTIQUE ADAPTÉ

MULTIMODALITÉ

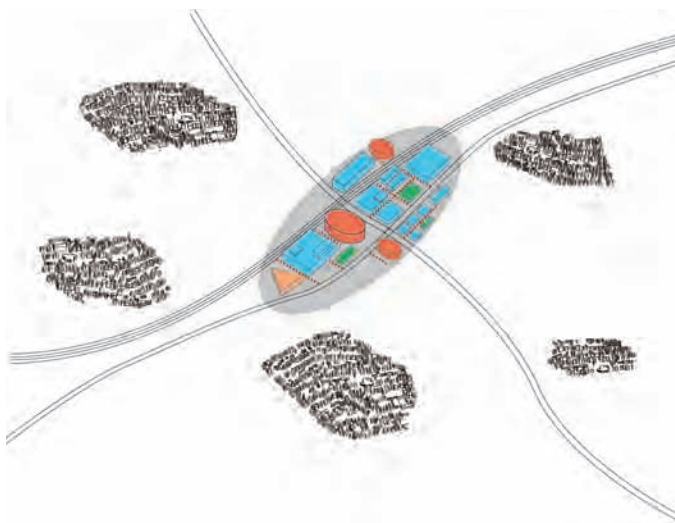
- routier
- ferroviaire
- ferroviaire (TGV)
- aérien
- fluvial

principe 4 Plate-formisation et développement de la logistique multimodale

Renversement des tendances à la diffusion par un redéploiement des implantations logistiques sur des polarités stratégiques favorisant l'optimisation multimodale et une intégration fonctionnelle des chaînes logistiques.



Des logiques d'implantations dispersées, fortement consommatrices et sans cohérence globale



Reconcentration cohérente et optimisée, source de valeurs vers une gestion optimisée des ressources logistiques

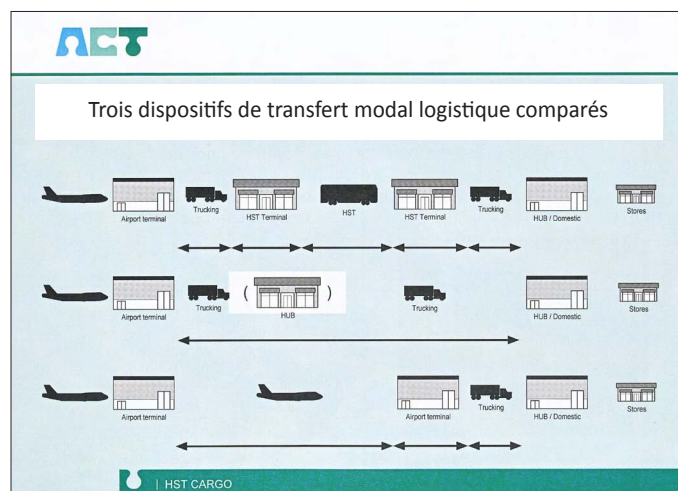
Référence:

Amsterdam Connecting Trade, Schiphol, Pays-Bas

Plate-formisation du secteur dédié au fret aérien en vue d'une intégration complète de la chaîne logistique.



Plan d'organisation spatiale du futur dispositif logistique programmé autour de l'aéroport de Schiphol

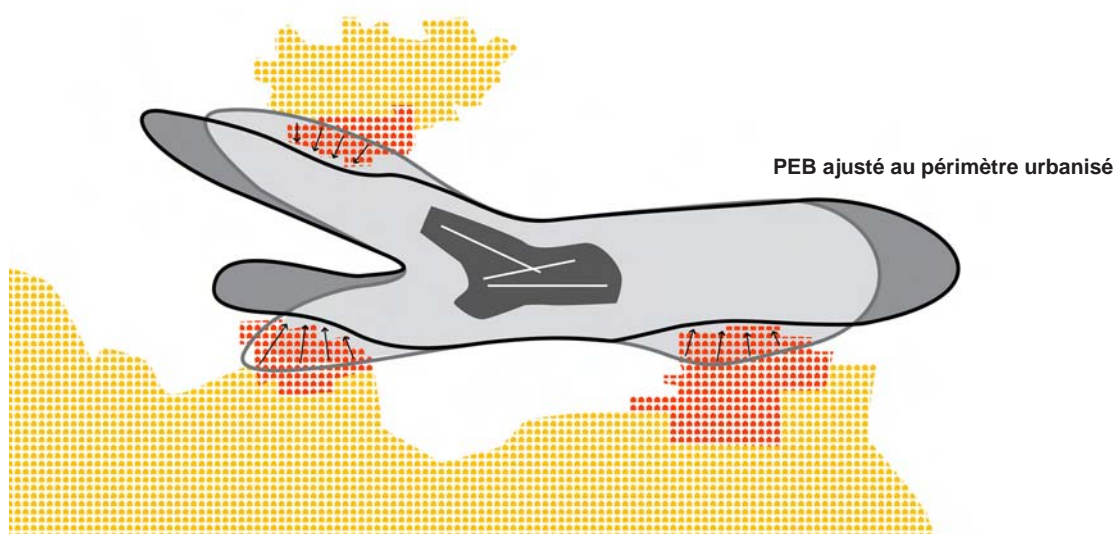


principe 5 *Négociation des marges de manoeuvres*

Le territoire du Grand Roissy doit faire face à des risques de blocage croissants dans son développement, tant sur le plan économique que résidentiel : il s'agit aujourd'hui de prendre à contrepied les contraintes pour en faire des opportunités, et ce de manière collective. C'est le sens de ce principe « gagnant-gagnant » : créer de nouvelles marges de manœuvre pour la compétitivité du grand Roissy, la qualité de vie et le développement urbain des agglomérations les plus densément peuplées.

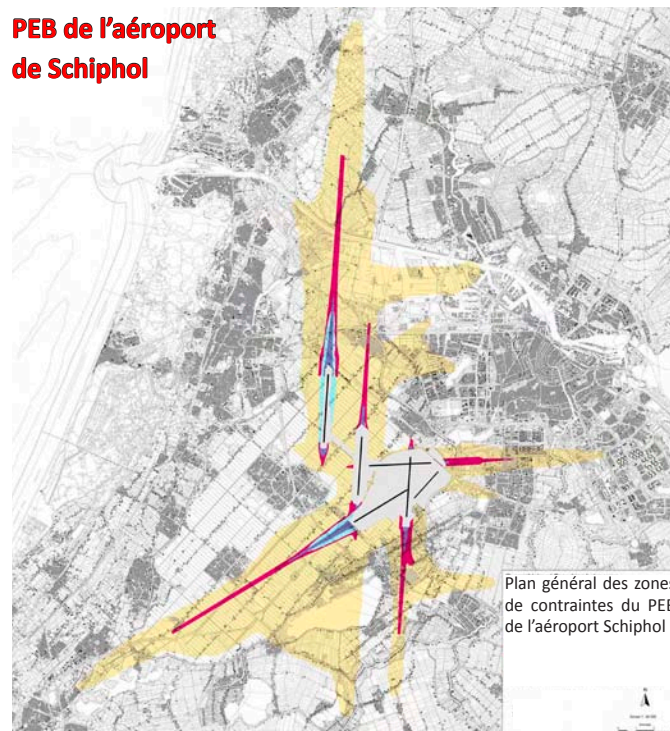
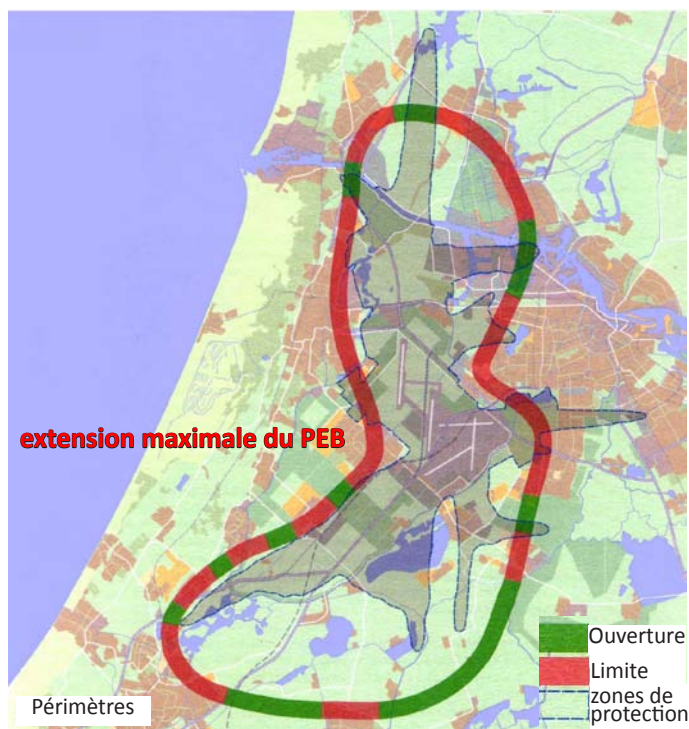
Plusieurs hypothèses sont à étudier :

- La perspective d'une révision régulière de l'indice de calcul du bruit et le partage des gains issus de la réduction du bruit aérien à la source entre l'aéroport (croissance du nombre de vol) et la région aéroportuaire (réduction du zonage du PEB et réouverture à la construction de zones résidentielles dont on a interdit la densification ou les développements structurels).
- Dans le contexte français et de l'aéroport de Roissy, un cadre contractuel et programmatique entre les collectivités et l'Etat doit permettre de définir les besoins d'offre nouvelle de logement liée aux besoins de desserement mais sans augmenter la population exposée au bruit. Cette possibilité, compatible avec la législation actuelle est étudiée dans le cadre du projet de contrat de développement territorial Val -de-france et Gonesse.
- Une autre hypothèse, inspirée du dispositif mis en œuvre sur l'aéroport d'Orly serait à étudier pour permettre une augmentation définie contractuellement de la population à l'intérieur de périmètres de renouvellement urbain. Cela nécessiterait une évolution législative.
- Mise en compatibilité des nouvelles procédures d'approche et des ajustements de trajectoires de vols avec les zones les plus densément peuplées.



MISE EN RELATION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL ET DU TERRITOIRE

principe 5 *Négociation des marges de manoeuvres*

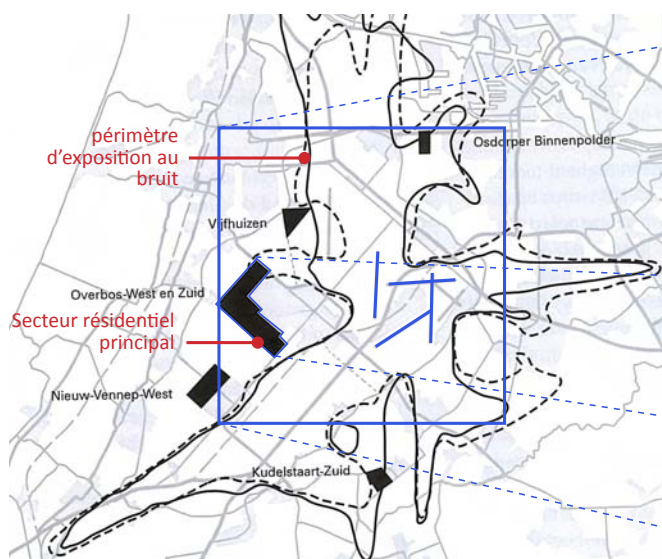


Un dispositif entériné par la loi est créé et dispose que les espaces de manoeuvre soient attribués en même temps au secteur aérien et aux municipalités afférentes. La ligne de démarcation détermine la zone de bruit la plus étendue pour éviter les nuisances sonores aux zones les plus densément peuplées.

Référence:

Haarlemmermeer/Schiphol, Pays-Bas

L'espace de manoeuvre dégagé a permis le développement résidentiel et d'activités sur la commune de Haarlemmermeer.



La fixation d'une limite à l'expansion de la plateforme a dégagée des espaces de manoeuvre supplémentaires

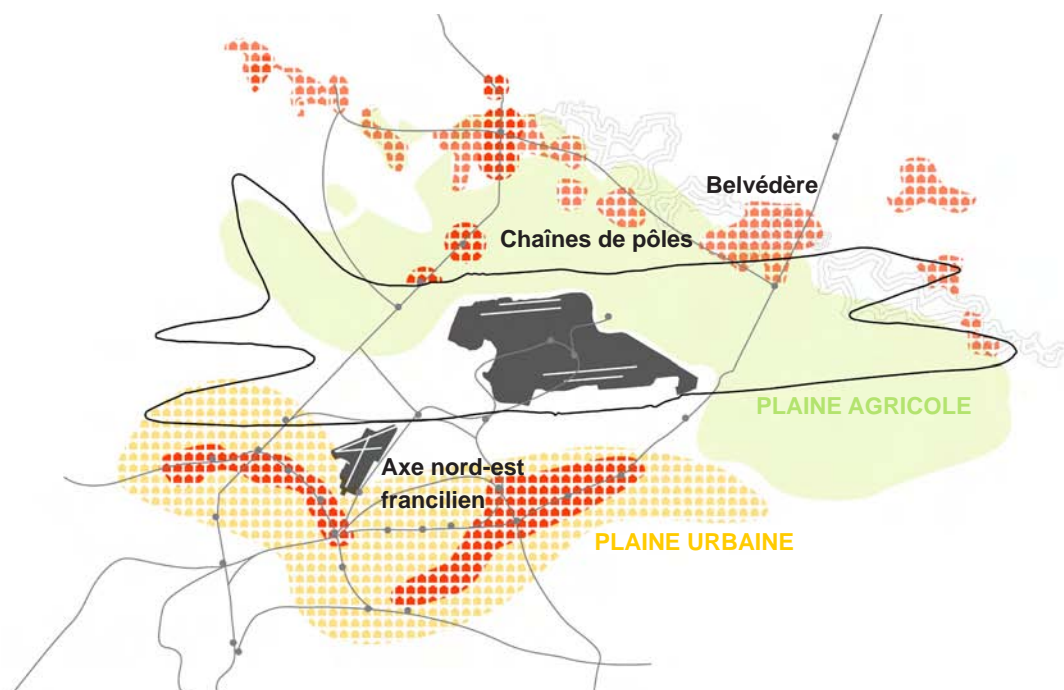


Les secteurs de développement supplémentaires

principe 6 Intensification résidentielle des plaines urbaines et des pôles ruraux

L'axe nord-est francilien semble aujourd'hui figé dans une représentation d'un territoire contraint par le bruit et les difficultés urbaines et sociales. Or ce secteur recèle un fort potentiel d'urbanité et de renforcement de l'offre résidentielle. Au nord et à l'est, les agglomérations de la chaîne de pôles autour des gares et celle du « belvédère » offrant un paysage remarquable, sont aussi les lieux privilégiés pour renforcer le cadre de vie résidentiel du Grand Roissy.

L'attractivité résidentielle peut se développer à partir de l'offre de transport renouvelée, des services et des aménités : sur l'axe nord-est francilien, renouveler le tissu urbain par l'intensification autour des noeuds d'échanges, structurer les dynamiques de développement sur les valeurs urbaines et paysagères (canal de l'Ourcq) afin de constituer un réseau de lieux à forte identité et qualité urbaine ; dans la plaine agricole, les agglomérations du belvédère et de la chaîne de pôles peuvent devenir le catalyseur de la production d'habitat, conciliant le désir de ville à la campagne (et les services urbains qui l'accompagnent) et les besoins de préservation d'une agriculture performante.



UNE RELANCE DU TERRITOIRE PAR UNE ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE VALORISANT LES POTENTIALITES QUALITATIVES LOCALES

principe 6 Intensification de la plaine urbaine et des pôles de la plaine rurale

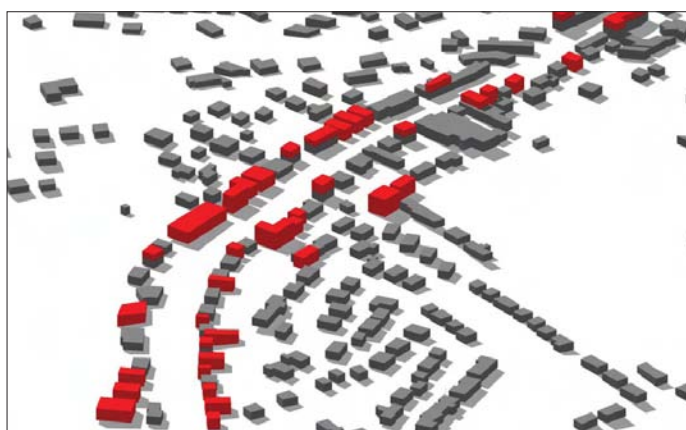
Concentration des futurs développements sur le tissu urbain existant

Intensification et création d'identité

Relance l'offre résidentielle



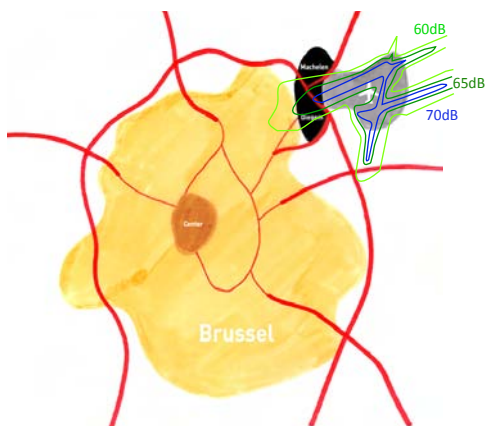
Situation actuelle



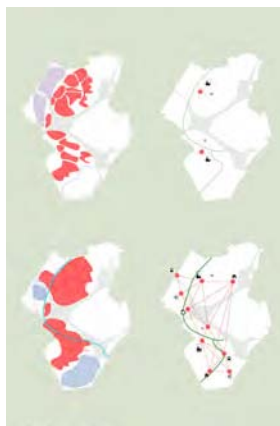
Scénario jouable

Machelen, Belgique.

Projet de restructuration et d'intensification des espaces urbains mené par l'agence Maxwan sur la commune de Machelen à proximité de l'aéroport Zaventem de Bruxelles.

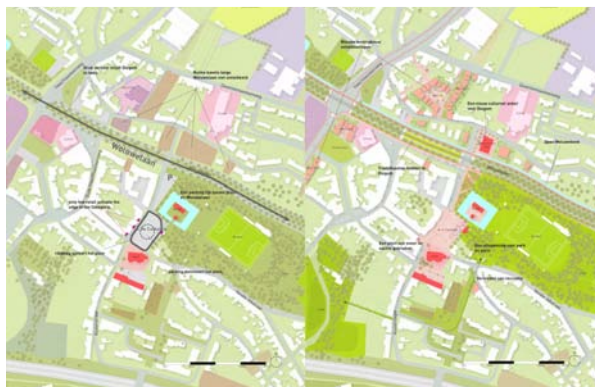


La commune de Machelen, entre plateforme et ville centre



La nouvelle orientation de la commune vise une défragmentation de son territoire, une intensification et une mise en réseau de ses espaces publics

Intensifications et mise en réseau des espaces publics



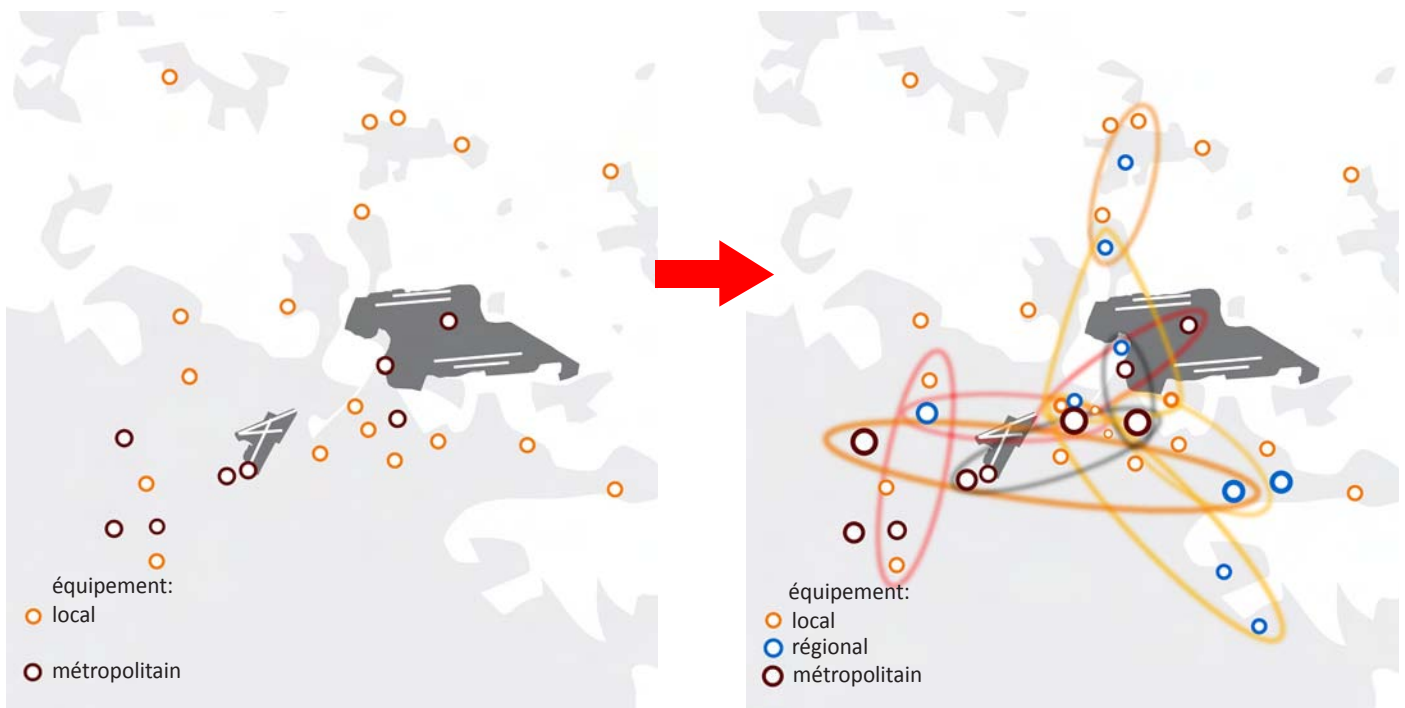
principe 7 Programmation coordonnée des équipements et des services

Le territoire du Grand Roissy ne manque pas d'équipements métropolitains phares : plateformes aéroportuaires, PIEX, MAE, projet Europacity à l'étude,... Il a également su développer une offre d'équipements locaux, destinés à servir les citoyens dans la proximité. Mais la qualité de ces offres contraste fortement avec la rareté des équipements régionaux sur le territoire, que ce soit en matière sanitaire, en matière de formation, ou en matière culturelle. Pour améliorer l'attractivité du Grand Roissy (cadre de vie et cadre de travail), l'installation de nouveaux équipements est nécessaire. Il s'agira donc de compléter l'offre d'équipements de rang local dédiés au usages de proximité et les équipements métropolitain de rayonnement national et international (Plateformes, PIEX), avec l'implantation négociée et coordonnée d'équipements de rang régional au niveau du Grand Roissy afin de répondre aux besoin du territoire du quart nord est Francilien en terme de formation, de santé et de culture.

Pour ce faire, les territoires du Grand Roissy doivent miser sur une double stratégie :

- Le partage des rôles et la coordination vis-à-vis de l'Etat et de la Région, afin d'éviter les concurrences locales et de permettre l'implantation des nouveaux équipements dans une logique d'équilibre et d'équité.
- La mise en réseau des équipements existants, pour monter en visibilité et améliorer l'offre de services aux populations.

L'implantation de nouveaux équipements sur des secteurs stratégiques activera le territoire en intensifiant leurs corridors d'accessibilité.



D'UN NIVEAU D'ÉQUIPEMENT MANQUANT...

... À UNE ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE

principe 7 Programmation coordonnée des équipements et des services

Rareté des équipements régionaux

Besoin de nouveaux équipements

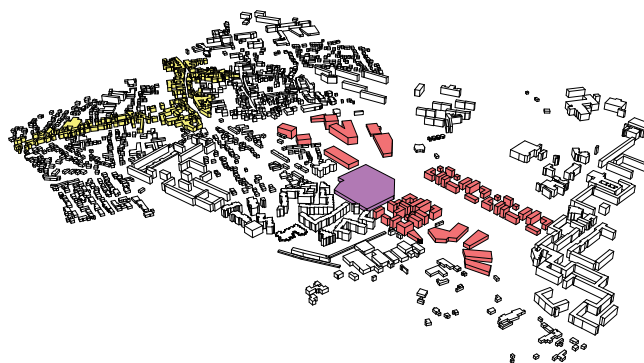
Difficulté d'accès

Partage des rôles et coordination du lobbying territorial

Mise en réseau pour améliorer l'offre de service



■ Centre Ville

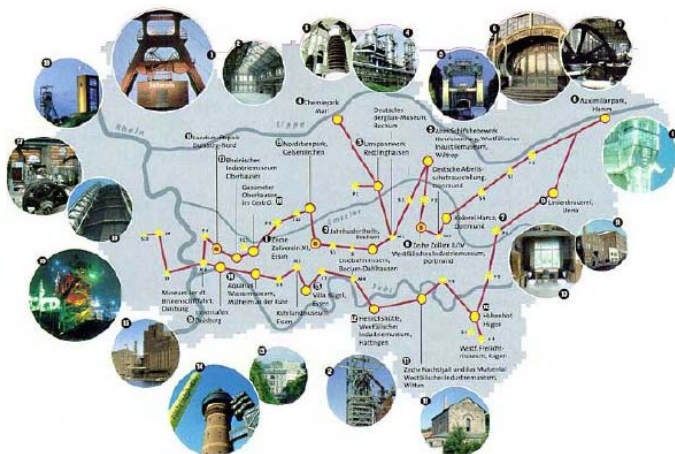


■ Centre Ville
■ Equipement public
■ Développement autour de l'équipement public permettant une liaison urbaine

Référence:

IBA - Emsher Park, Allemagne

Multiplication des équipements dans la Vallée de l'Emsher pour atteindre à une masse critique qui confère au territoire une attractivité locale et un rayonnement international.

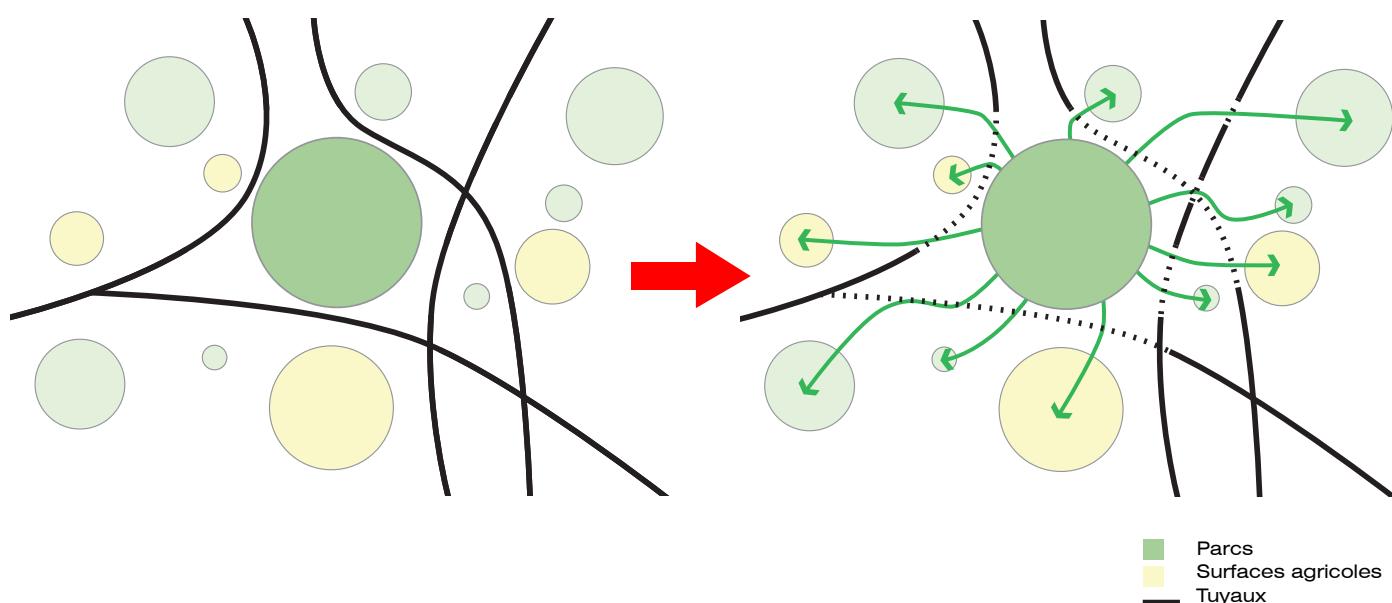


principe 8 Valorisation des espaces ouverts

La topographie du Grand Roissy est structurée par les plaines agricoles céréalières du Nord-Est de l'Ile-de-France et les vallons du Crould, du Rhin et de la Biberonne. Cette configuration a donné sens et structuré le développement urbain jusqu'à l'installation de la plateforme Charles de Gaulle. L'arrivée de l'aéroport et des artères infrastructurales principales (A1, RN2) qui relient le nord de l'Europe ont radicalement modifié le paysage et se sont accompagnés d'un urbanisme fragmenté, en créant des espaces enclos et déconnectés les uns des autres. Il s'agit désormais de retrouver du lien entre ces espaces, de travailler l'ouverture pour valoriser la topographie du Grand Roissy.

Cette volonté de valorisation des espaces ouverts ne peut se réduire à la simple protection et conservation des espaces non concernés par l'expansion urbaine. C'est le modèle d'aménagement qu'il faut intégralement reconsidérer, en établissant une trame verte et bleue complète qui valorise ces espaces ouverts, et qui conditionne la production urbaine future. Cette trame pourrait s'articuler autour :

- De la conservation d'une agriculture productive.
- De la valorisation des poches agricoles en lisière urbaine par l'invention des conditions du maintien de l'activité agricole et l'anticipation d'une mutation vers une agriculture de proximité.
- Du maillage des parcs urbains et de leur valorisation en tant qu'oasis à grande valeur ajoutée.
- De la composition d'un 'Cercle vert' tri-départemental fondé sur la requalification des vallons, et la reprise des lignes de vie naturelles du Grand Roissy.
- D'une prise en compte des besoins de continuité des espaces par les infrastructures linéaires (mutualisation des couloirs de lignes de transports, d'énergie, rétablissement des continuités...).



D'ESPACES OUVERTS ENCLAVÉS...

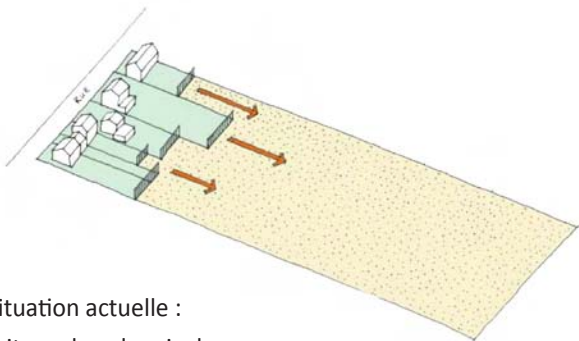
... À UNE MISE EN RÉSEAUX

principe 8 Valorisation des espaces ouverts

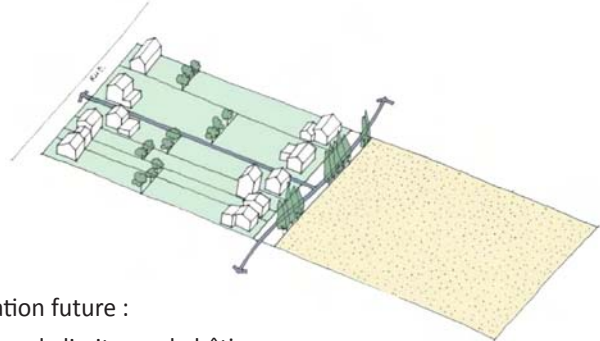
Conservation d'une agriculture productive

Maillage des parcs urbains

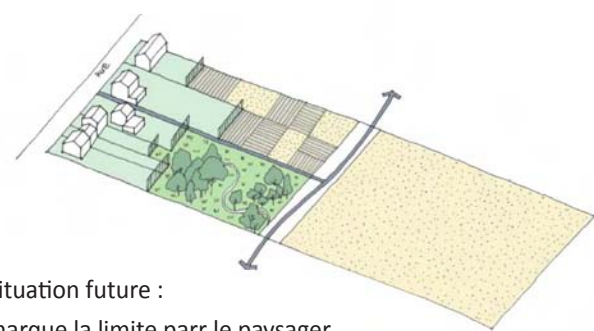
Composition d'un «cercle vert» tri-départemental



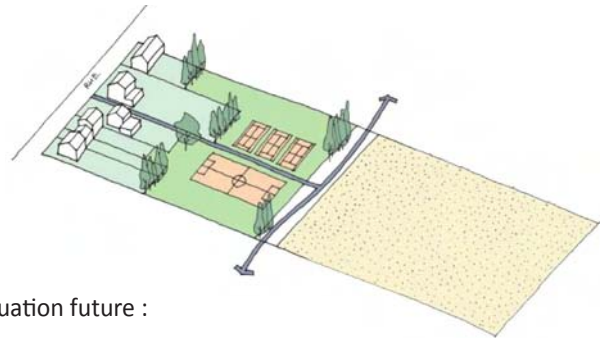
Situation actuelle :
mitage du sol agricole



Situation future :
marque la limite par le bâti



Situation future :
marque la limite par le paysager
(usages diversifiés : jardin familial,
jardin public, pépinière...)



Situation future :
marque la limite par des
équipements publics

Référence:

Rieselfeld, Freiburg, Allemagne - Parc sportif, Portugal - Vitra Campus, Allemagne

Trois développements à destination différente (logement, services, économie) mais qui utilisent le levier paysager comme un potentiel de valorisation et une composante d'attractivité.



principe 9 Réversibilité du développement urbain

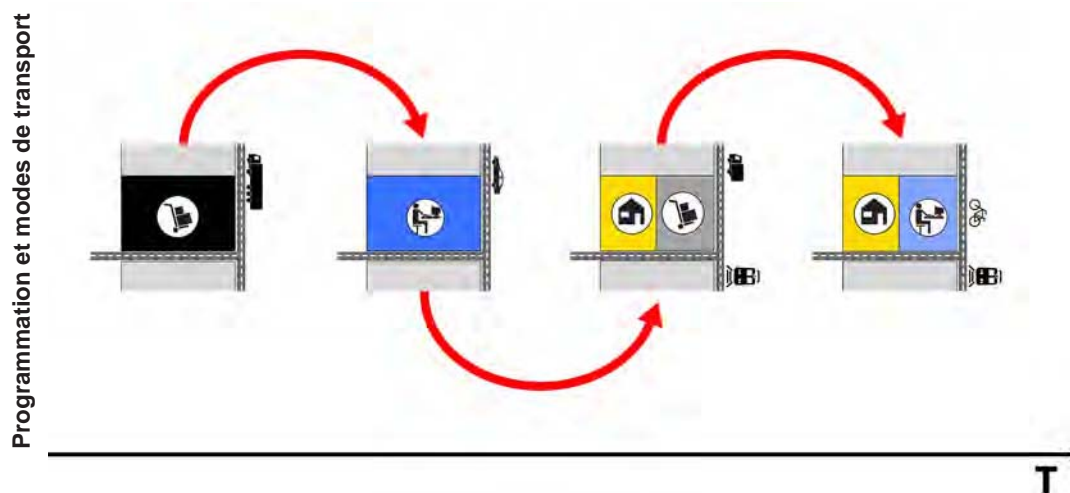
Le Grand Roissy est l'un des principaux secteurs d'expansion de la région Île de France, grâce à la présence de l'aéroport et des infrastructures routières et aut routiè res. Une grande quantité de foncier est consommée par des activités économiques dont le cycle de vie est relativement court (10-15 ans pour les entrepôts logistiques, 20 ans pour les parcs industriels et d'activités). Ce type de développement relativement bon marché s'est appuyé sur des infrastructures routières, également « bon marché » et fortement consommatrices d'espace. Puisque le modèle de développement économique va devenir plus dense et plus qualitatif, on exigera alors la mutabilité d'importantes emprises foncières. Puisque la fonction résidentielle du territoire est destinée à se développer, il va falloir trouver des solutions pour maîtriser la consommation foncière. Puisque la mobilité automobile et des marchandises vont subir d'énormes évolutions d'ici 20 à 30 ans, les infrastructures routières devront être repensées d'ici là.

Orientations

Il faut concevoir un développement urbain réversible, permettant la mutabilité des emprises foncières, qu'elles soient occupées par des zones d'activités, des friches, des infrastructures de transports, ou des zones résidentielles. Il faut ouvrir les possibles du territoire, en permettant par exemple que les parcs logistiques redeviennent un jour des zones résidentielles; que d'importants équipements de loisir puissent se transformer en secteur urbain mixte lorsque les modes de vie auront évolué, que des espaces destinés à accueillir de l'activité ou du logement soient occupés par des activités temporaires.

La réversibilité nécessite la combinaison de différents registres :

- Le registre de l'aménagement : par exemple, la forme et la maille de la trame viaire constituent un levier de transformation des espaces dans le temps : une trame régulière constituée d'une maille relativement fine permettra la requalification d'espaces de taille raisonnable, indépendamment des espaces voisins.
- Le registre de la réglementation : par exemple, la sanctuarisation des espaces embranchés fer, pour permettre le développement ultérieur d'activités fret qui utiliseront le réseau ferré.
- Le registre de la gouvernance : par exemple, la mise en place d'un opérateur foncier unique pour chaque zone d'activités.

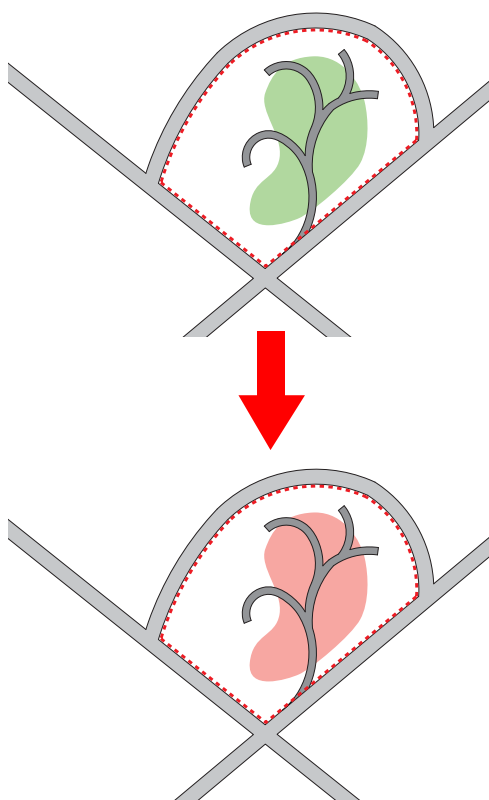


UN TERRITOIRE SOUPLE QUI REND POSSIBLE LES CHANGEMENTS DE DESTINATION

principe 9 Réversibilité du développement urbain

Irréversibilité du modèle d'aménagement

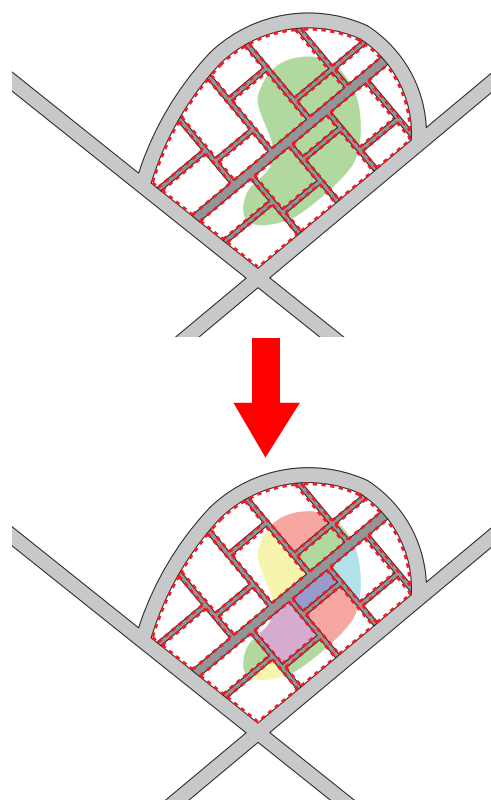
Non-maîtrise de la consommation foncière



Condominiums : accès unique, non transformable

Réversibilité du modèle permettant la mutabilité des emprises foncières

Trame régulière constituée d'une maille fine permettant la transformation d'espaces indépendamment des espaces voisins



Ilôts : accès multiples, si transformation la ville passera

Barcelona @22, Espagne

Trame urbaine barcelonaise conférant une grande souplesse de transformation au territoire.

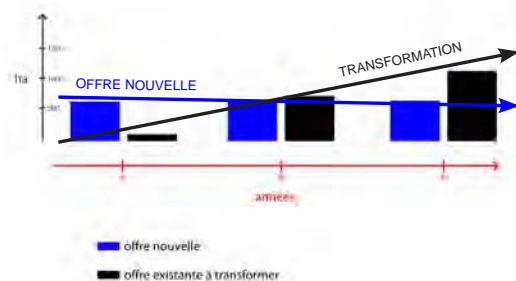
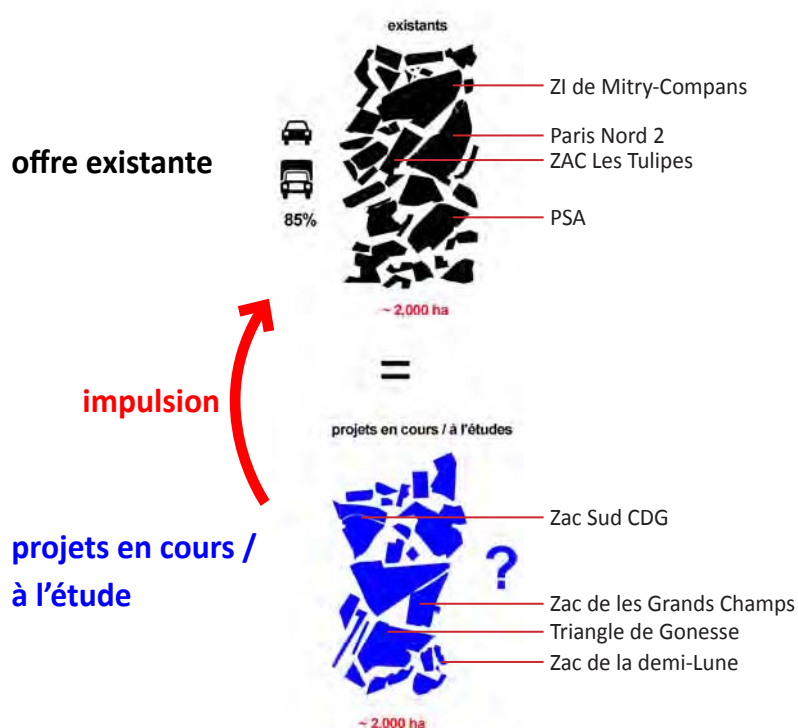


principe 10 Requalification de la ville et des zones d'activités existantes

Le modèle d'aménagement actuel dans le secteur aéroportuaire, principalement extensif, n'est pas durable : en plus de la consommation foncière qu'il génère, il favorise les déplacements routiers, il ne crée pas les conditions « urbaines » des espaces d'activité ni les conditions économiques de la requalification. La requalification doit être pensée en des termes différents selon le type d'activités et la localisation des zones : Dans la zone dense, l'enjeu réside dans le maintien et la modernisation des zones d'activités et des espaces logistiques, notamment autour du Bourget et du Blanc Mesnil, dans un arbitrage à trouver entre logiques de mutation liées au projet grand paris et les besoins de maintien des zones d'activités et de logistique urbaine en zone dense. En dehors de la zone agglomérée, il s'agira d'anticiper les obsolescences, de densifier et de transformer les parcs industriels et logistiques qui arrivent au terme de leur cycle de vie, afin de limiter le développement de nouvelles emprises économiques.

Ce nouveau modèle implique une politique de gestion des zones d'activités et de transformation parallèle à la création de nouvelles zones, et la promotion active du regroupement des activités du Grand Roissy (voir le principe de SELECTIVITE). La requalification pourrait s'appuyer sur différents outils :

- des dispositifs de financement public/privé fonctionnant selon la logique de l'incitation : la participation du privé à la requalification des zones ouvrant droit à des avantages spécifiques.
- La mise en place d'une gouvernance fondée sur le principe d'une propriété et d'une gestion unique de chaque site. (voir principe Plateformisation et développement de l'offre multimodale).
- La mise en place d'un outil de suivi adéquat qui permettra d'avoir une vision claire et quantifiée des enjeux pour chaque zone d'activité au cours du temps (voir le dispositif de pilotage coordonné du développement économique).
- Le développement de services (restaurants collectifs, pressing, bureau de poste,...) à destination des salariés travaillant dans les zones d'activités.



LA TRANSFORMATION DE L'OFFRE EXISTANTE EST INDISPENSABLE POUR ATTEINDRE UNE OFFRE GLOBALE ÉQUILBRÉE

principe 10 *Requalification de la ville et des zones d'activités existantes*

Modèle d'aménagement extensif posant question sur la durabilité

Obsolescence possible

Gestion des zones d'activités existantes et création de nouvelles

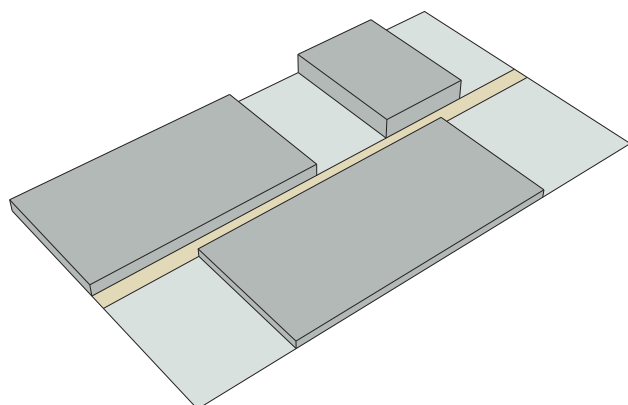
Maintien des activités et anticipation des obsolescences

Développement de services pour les salariés des ZAE

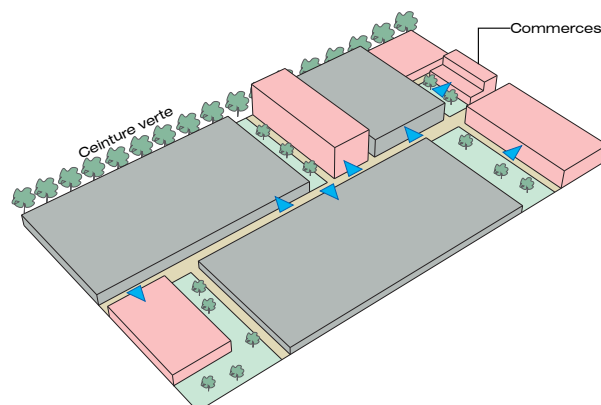
Principe de rétraction

Offrir une qualité paysagère

Donner des adresses aux terrains



■ Activité industrielle existante



■ Nouvelles activités - montée en game
▶ Entrées des bâtis

Référence:

Zona Franca Barcelona, Espagne

Redéveloppement tertiaire sur une friche urbaine, ancienne zone logistique vétuste, aux abords de l'aéroport El Prat de Barcelone.





Direction Régionale et Interdépartementale de
l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France
Service de l'Aménagement
21, 23, rue Miollis-75732 PARIS CEDEX 15
Tél. 33 (0)1 40 61 80 80



Groupement Acadie, Atelier Christian De Portzamparc, Agence Güller Güller

acadie

