

PROJET ALTERNATIF A EUROPACITY

Il est possible de concilier la plupart des arguments « **pour** » et « **contre** » le projet Europacity dans un projet alternatif à celui qui est proposé. Si la plupart des arguments développés contre le projet sont pertinents et argumentés, nous ne pouvons pas ne pas entendre les inquiétudes des habitants proches sur les questions d'emploi ou d'accès à la culture.

L'opposition entre ceux qui soutiennent le projet et ceux qui le dénoncent n'est ainsi qu'apparente ou partielle, et souvent basée sur la crainte que peuvent avoir les habitants de la grande couronne d'être délaissés et laissés pour compte.

Il est intéressant de compléter les observations qui ont été faites dans le débat par une approche fine et concrète du territoire environnant. A trop globaliser les questions et les réponses données aux problèmes de développement des territoires, nous continuerons, comme depuis des décennies, à apporter des solutions trop globales et simplistes de l'aménagement, et donc à produire des « ensembles de bâtiments » plutôt que des ensembles urbains.

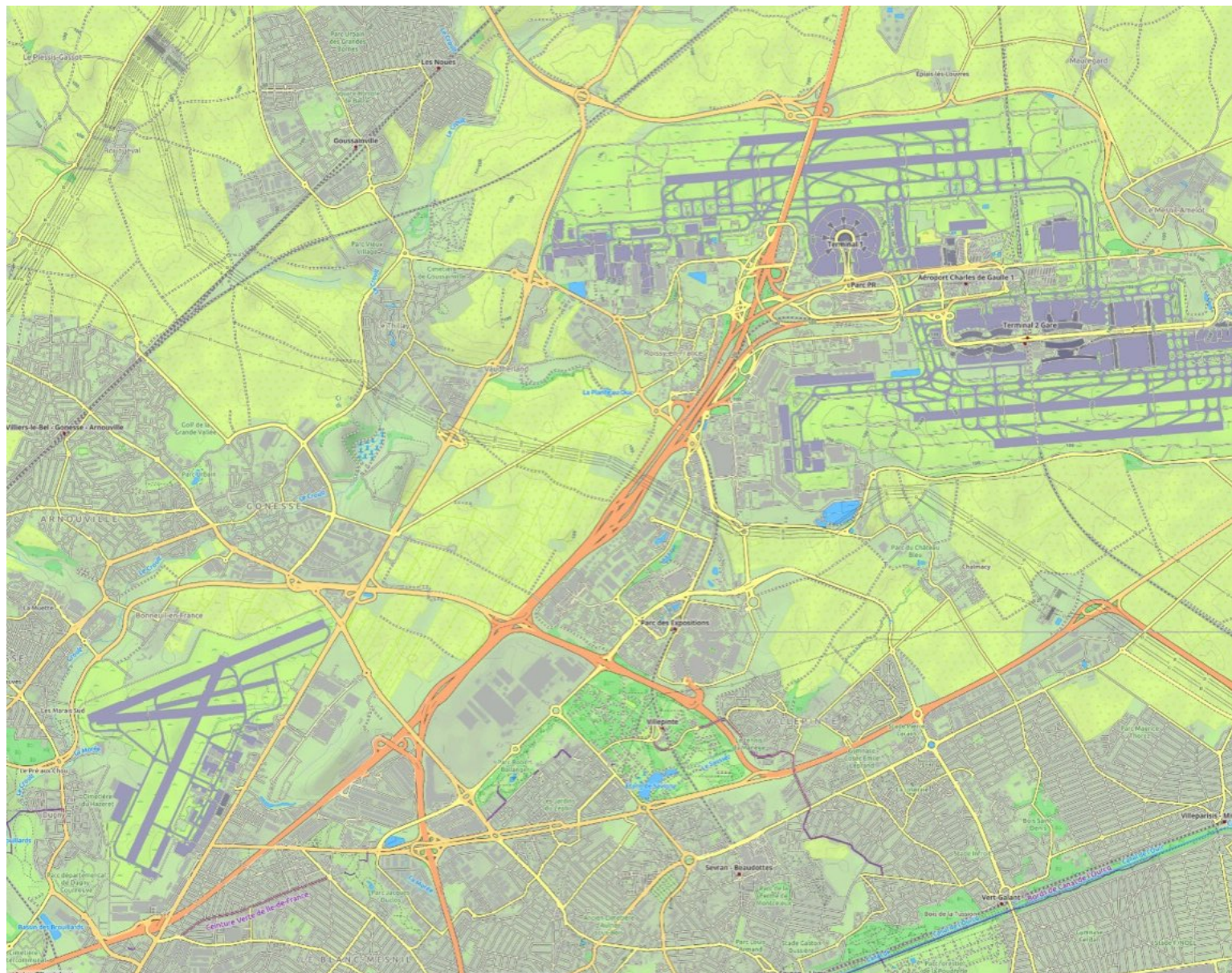
Observer

La carte ci-dessous montre les deux aéroports du Bourget et de Roissy et les territoires qui les séparent et les entourent. Elle montre très clairement la coupure d'urbanisation du triangle de Gonesse et son importance:

1. parce qu'elle protège les zones construites des nuisances des aéroports. La partie qui serait investie par le projet Europacity et le quartier d'affaire qui l'entoure se situe dans l'axe des pistes du Bourget et à proximité des pistes sud de Roissy;
2. parce qu'elle constitue une des rares coupures d'urbanisation vers le coeur de la ville situé au Sud;
3. parce qu'elle est bordée par l'autoroute A1, axe très important et saturé, dont elle vient équilibrer les nuisances;

De toute évidence cette carte montre l'atout majeur et presque miraculeux de cette « bande de terre », or quelques uns veulent la faire disparaître. La carte elle-même montre l'erreur que cela constituerait.

A l'Est de l'autoroute A1, longeant le triangle de Gonesse, **un corridor déjà construit** relie la ville du Bourget à Roissy.



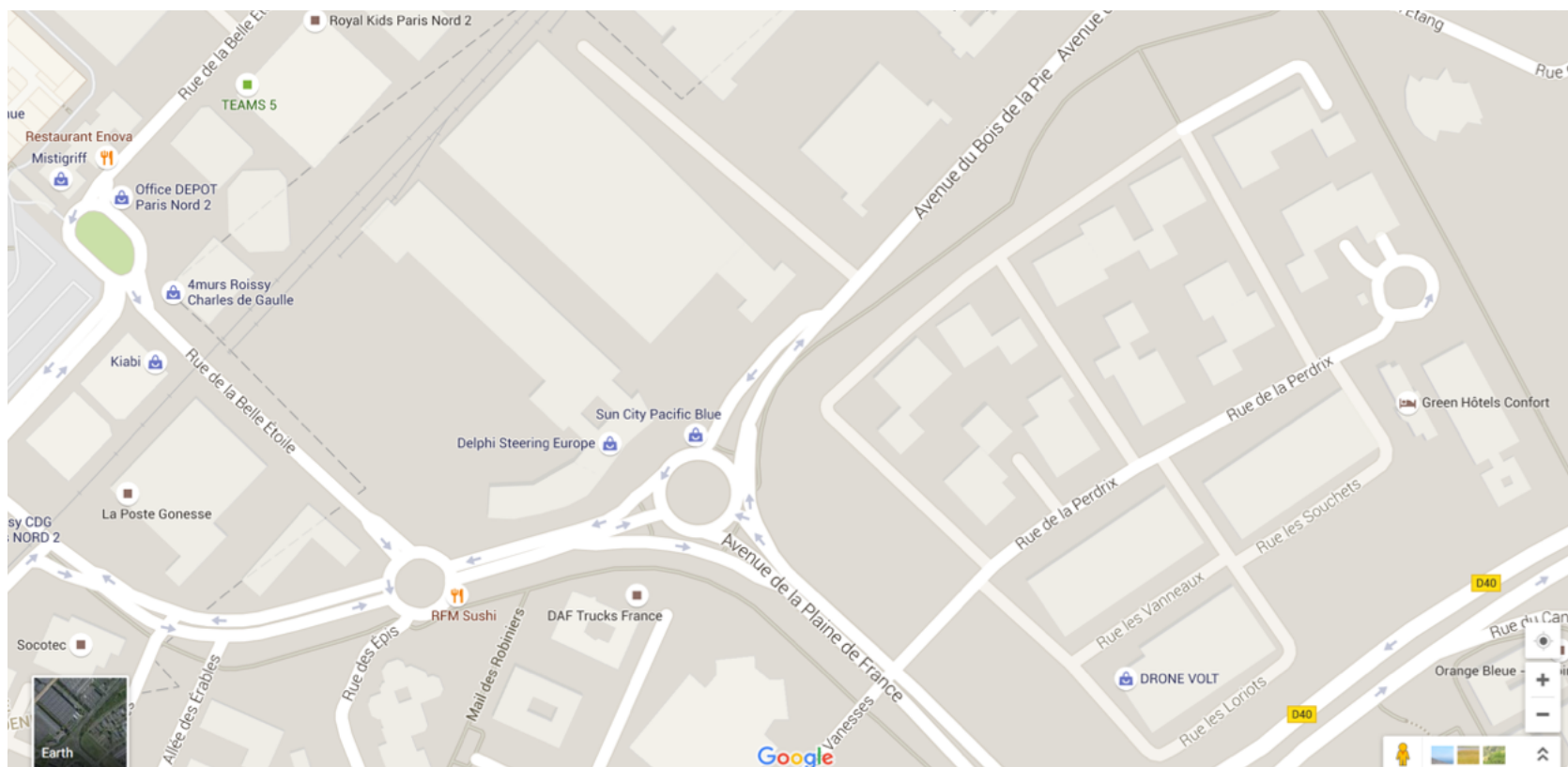
Fond de carte « ViaMichelin » du Bourget à Roissy, montrant l'état existant du territoire.

Ce corridor est essentiellement constitué de la grande emprise des anciennes usines Citroën d'Aulnay et de la ZAC Paris-Nord 2, à laquelle nous pourrions adjoindre le projet Aériolians:

1. les terrains Citroën sont en friches et attendent une reconversion de leurs bâtiments, qui pourraient aussi être complétés par des constructions nouvelles;
2. la ZAC Paris-Nord 2 est bâtie essentiellement de locaux commerciaux et d'entreprises, dans un tissu très lâche qui pourrait être complété.

Les trois photographies (source Google Maps) de la page suivante sont prises en différents points de cet extrait de plan. Elles montrent très clairement à quel point ce territoire foncier est sous-exploité.

Ce n'est ni la campagne, ni la ville. Nous sommes dans un espace indifférencié, certes agrémenté de végétation, mais aussi encombré de surfaces bitumées de parkings et de voiries larges.



Extrait du plan de la ZAC Paris-Nord 2, montrant la très faible densité construite. Les bâtiments ne bordent pas les rues et avenues et sont entourés de grands espaces de pelouses et de parkings...

A l'instar des cités de banlieue ou des grands centres commerciaux, nous parlons de « zones », parfois de ZAC (terme qui désigne non un quartier mais la procédure qui l'a vu naître), et nous avons du mal à les nommer et même souvent à les identifier. Ces espaces se ressemblent, d'une ville et d'une région à l'autre.

Le gâchis d'espace est ce qui nous frappe le plus. Il est complètement contraire aux traditions qui ont vu naître les villes et les villages d'Europe, quand l'économie des terres agricoles était une priorité et que les habitants se regroupaient. Il en résultait aussi une économie dans la dépense collective pour financer la voirie, les réseaux, l'éclairage public, mais aussi l'entretien de l'espace public.

- Combien coûte aujourd'hui la constitution de cette trame lâche et étendue?
- A quelle perte de revenus et de productions agricoles correspond elle?
- Que génère-t-elle comme qualité de vie supplémentaire?

L'univers « paysagé » qui est constitué n'est ni beau ni agréable. A l'instar des « zones pavillonnaires » la plus grande partie de l'espace est inoccupée. Elle constitue un « champ visuel » qui éloigne les uns des autres mais ne leur profite pas. Un petit jardin ou une cour bien entretenus seront toujours beaucoup plus agréables que de grands espaces non pratiqués et entretenus à grands frais par des engins mécaniques.

La conséquence peut être la plus grave de cet étalement urbain est l'absence totale de liens sociaux qui se constituent dans ces espaces. Il n'existe d'ailleurs pas de lieux de rencontres qui le permettent: commerces de proximité, cafés, espaces de rencontre et de culture...



Dessiner un projet...

De nombreuses contributions au « Débat Public » ont souligné l'importance de préserver les terres agricoles du triangle de Gonesse; je n'insisterai pas plus sur ce sujet car beaucoup de choses pertinentes ont été dites. Le projet ci-dessous formalise donc une « limite imprescriptible » (*en vert*) de protection des **espaces naturels**, au moins tant que les espaces déjà construits n'auront pas été densifiés et transformés en véritables quartiers de ville, facteurs essentiels de vie sociale.

Le « **corridor aéroportuaire** » existe déjà; il est formalisé sur le plan ci-dessous en bleu. Il s'agit de poursuivre et compléter son urbanisation qui n'est que partielle aujourd'hui. Les opérations d'urbanisme contemporaines constituent le « degré zéro » de la constitution de la ville. Au lieu de poursuivre le travail, nous l'abandonnons et investissons sans cesse de nouvelles terres vierges, agricoles généralement. Pourquoi cette fuite en avant sans cesse? (*l'équivalent d'un département français est bétonné ou bitumé tous les 10 ans*).

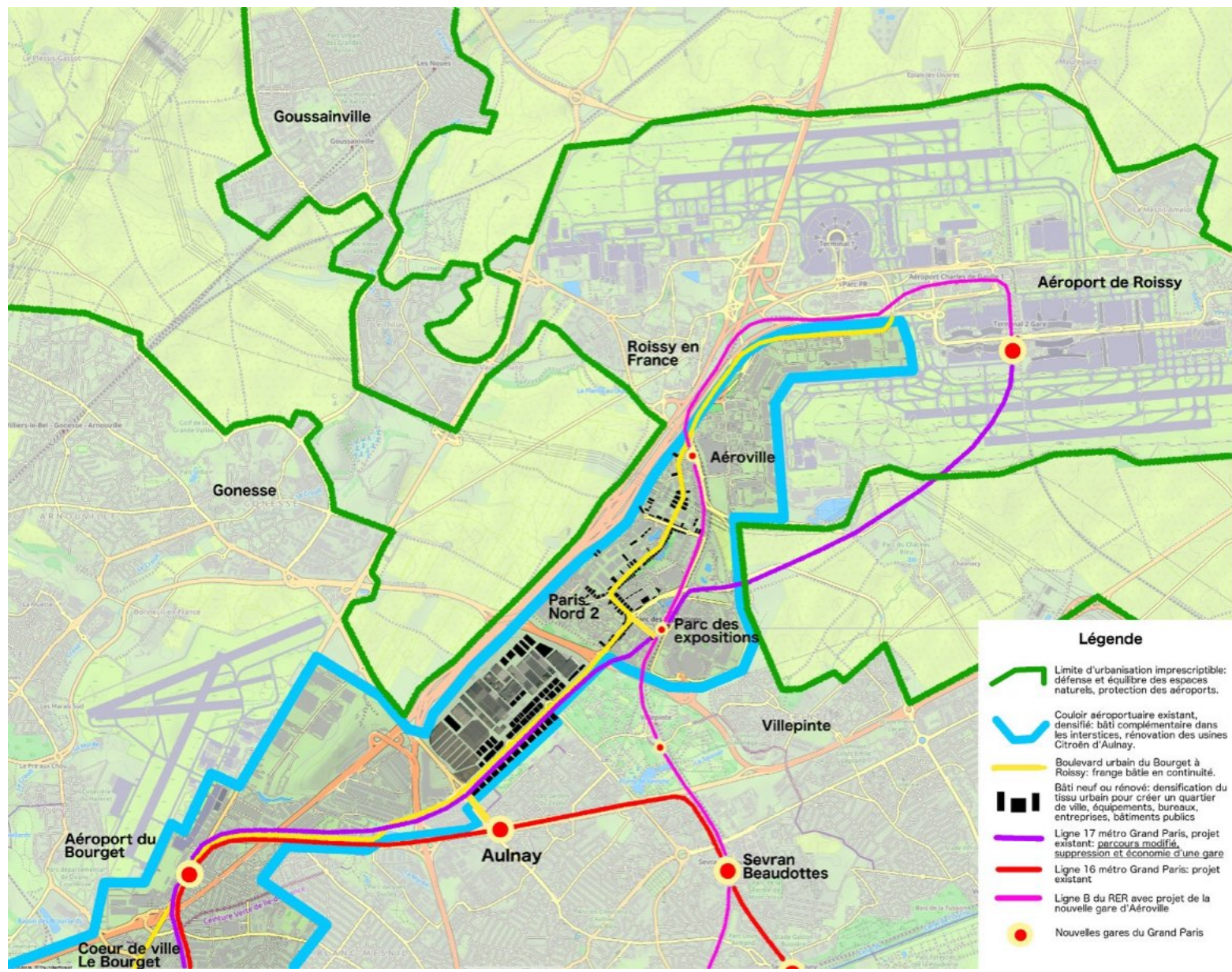
La vie, ce sont des rythmes différents, alternés dans le temps; en aucun cas ce n'est un espace uniforme et indifférencié dans lequel la notion de temps disparaît. Ce sont donc des espaces et des temps de plus grande intensité, représentés par la ville « dense » et la vie collective, puis des espaces de repos et de respiration représentés par les parcs, les jardins, les espaces de nature. Mélanger et confondre les deux est une erreur et une utopie. Ce mélange et cette indifférenciation ne créent pas de beauté ou de plaisir.

L'intensité urbaine qui serait créée dans l'espace entouré ici en bleu serait complémentaire de l'espace agricole et rural du triangle de Gonesse. Cela constituerait une véritable richesse et un atout majeur. La carte le montre explicitement.

Plus que l'utopie urbaine entièrement privative et close d'un projet tel qu'Europacity, le nouveau quartier relié aux aéroports de Roissy et du Bourget par un boulevard pourrait constituer une attraction pour les visiteurs de ces aéroports ou ceux qui y travaillent. Un bus ou un tramway pourrait parcourir ce « Boulevard », évitant de prendre le Métro pour faire quelques kilomètres.

Le projet ci-dessus intègre une modification et une simplification du tracé de la **ligne 17 du Métro du Grand Paris**. La gare du triangle de Gonesse est supprimée et le métro relie directement l'aéroport du Bourget au Parc des Expositions de Villepinte. L'économie générée est importante: une gare à réaliser en moins, des kilomètres de tunnel aussi, et des temps de transport améliorés.

Le nouveau quartier, densifié et desservi comme dit ci-dessus par un moyen de transport sur le « Boulevard » serait connecté aux lignes 16 et 17 du Métro du Grand Paris ainsi qu'au RER B par les gares d'Aulnay et du Parc des Expositions et d'Aéroville.



Projet d'aménagement alternatif de la Plaine de France

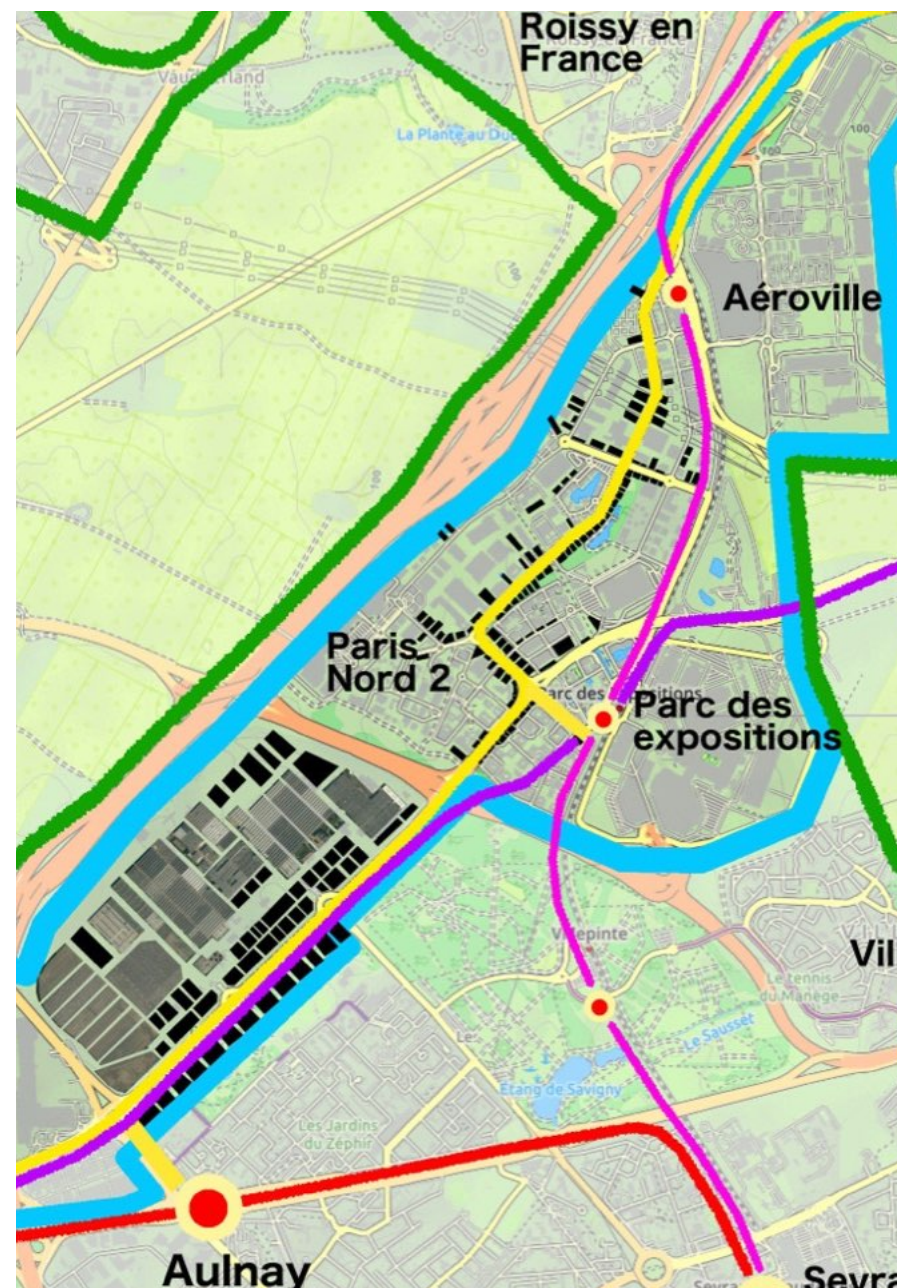
Constituer la ville progressivement

Le potentiel de construction sur les espaces des terrains Citroën et de la ZAC Paris-Nord 2 est très important. Il permettrait sans problème de construire l'ensemble des programmes prévus par l'EPA Plaine de France sur le triangle de Gonesse, Europacity et quartier d'affaires compris.

L'atout serait indéniable: compléter et réhabiliter les terrains existants en apportant une mixité d'utilisation. Sont en effet prévus des bureaux, des lieux culturels, des commerces, des hôtels... Cette complémentarité, y compris avec le Parc des Expositions de Villepinte, constituerait une ébauche de tissu urbain. L'idée majeure, puisque les villes se constituent progressivement, de manière lente et dans le temps, serait de donner la priorité à la constitution d'une « boulevard urbain » (représenté ici en jaune) reliant la ville du Bourget au Sud à l'aéroport de Roissy au Nord.

La constitution progressive d'un front urbain et l'aménagement du boulevard en espace urbain et accueillant favoriserait l'implantation de commerces et cafés-restaurants de proximité. ce serait le début d'une vie collective et animée. L'espace du « Boulevard » serait lui-même connecté aux grandes gares du Métro du Grand Paris d'Aulnay et du Parc des Expositions par des parvis transversaux autour desquels des bâtiments publics seraient implantés.

Ce « noyau urbain », incluant des espaces pour les circulations douces (piétons, vélos) serait l'ébauche et la trame d'un nouveau quartier agréable. Il constituerait une polarité pour les communes avoisinantes en terme d'emplois, d'activités et de vie sociale.



Les habitants de l'Est du Val d'Oise et du Nord de la Seine Saint-Denis ont droit à des espaces urbains, publics, de qualité, au même titre que ceux du centre de Paris ou des grandes villes de la banlieue. Des lieux « urbains », où les activités multiples se créent et se mélangent; activités culturelles, sportives, de loisirs, d'éducation et d'emplois.

L'idée de ville n'est pas morte. Il s'agit juste de la faire vivre.

La question de la ville est politique

Quelques uns pourront dire qu'il n'est pas possible de densifier des quartiers déjà existants, dont le foncier a peut être déjà été vendu. Ce renoncement serait regrettable et discréditerait ce qui constitue le réel rôle des politiques, qui n'est pas celui des investisseurs privés.

Si les politiques ont un rôle, c'est justement celui de gérer l'intérêt collectif, plutôt que privé, et d'aménager le territoire. Un aménagement collectif et public va parfois à l'encontre de certains intérêts privés, ou tout du moins il leur pose des contraintes d'intégration à un ensemble collectif; les « règles » font partie et créent même la socialisation.

Dans les cités de banlieue, d'ailleurs, par la force des choses, le foncier a été « repris en main » pour tenter d'y construire de véritables quartiers de ville; c'était une question de cohésion sociale et de bien être, d'équité entre les territoires. Il en va ici de même.