

CONVENTION CADRE CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DU PÔLE METROPOLITAIN DU BOURGET

LE GRAND
PARIS



val
d'oise
le département

Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget

LE BOURGET

Drancy



VILLE DE DUGNY



Blanc Mesnil



Mars 2012

PREAMBULE

1. Le Grand Paris, selon la loi du 3 juin 2010, est « un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. (...) Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain. »
2. La loi du 3 juin 2010 a créé le Contrat de Développement Territorial (CDT), outil destiné à définir un projet de développement des territoires stratégiques du Grand Paris, en particulier les territoires desservis par le réseau du Grand Paris Express, et à organiser les conditions de mise en œuvre dans un cadre contractuel et partenarial de long terme.
3. Le Pôle Métropolitain du Bourget concentre un ensemble d'infrastructures et d'équipements majeurs et essentiels pour la Région Capitale : le premier aéroport d'affaires en Europe, le 3^{ème} Parc des Expositions francilien, le Musée de l'Air et de l'Espace, la Salon International de l'Air et de l'Espace, mais aussi le Parc de la Courneuve. Ces équipements font jouer à la plateforme aéroportuaire un rôle exceptionnel dans la dynamique régionale et nationale, aussi bien en termes de compétitivité que de croissance, en complémentarité des développements autour de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.



4. Fort de sa position géographique et du renforcement du hub de transports publics, avec notamment l'implantation actée de 3 gares du réseau Grand Paris Express (Bourget RER / Bourget Aéroport / Blanc Mesnil), le pôle du Bourget est plus que jamais un territoire « pivot » du développement et du fonctionnement du nord de la métropole. Ce territoire de projet est à l'articulation de plusieurs territoires stratégiques du Grand Paris, qui portent autant de Contrats de Développement Territorial (CDT).
5. C'est aussi un espace marqué par les grandes infrastructures routières et ferroviaires qui, tout en desservant le territoire, le fragmentent et pénalisent son développement et la valorisation de ses potentiels. La reconstitution d'un maillage urbain est une étape incontournable pour effacer ces ruptures.
6. Au plan institutionnel, le CDT du Bourget est porté par la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, ses communes membres du Bourget, de Drancy et Dugny, les communes du Blanc-Mesnil et de Bonneuil-en-France, et la commune de La Courneuve, membre de la CA Plaine Commune.
7. Soucieuse de s'inscrire dans les dynamiques métropolitaines, l'élaboration de ce CDT est le fruit de l'analyse d'un territoire ouvert qui ne se limite pas aux découpages administratifs actuels, même si l'action des collectivités signataires du présent protocole se déploie à l'échelle de leur territoire de projet.
8. Les communes regroupées autour de l'appellation « pôle métropolitain du Bourget » ont engagé un ambitieux projet stratégique de développement et d'aménagement, dont une première synthèse a été présentée le 13 juillet 2010, et qui reste à finaliser par la formalisation d'un schéma global de référence. Ce projet de territoire a mobilisé les compétences croisées, au sein d'un processus de travail collectif, des ateliers d'architecture et d'urbanisme de Christian de Portzamparc, Jean Marie Duthilleuil et Roland Castro. Il a associé l'Etat et le Conseil Général de Seine St Denis.
9. De même, conscientes que le développement dépend autant de la mobilisation publique que privée, les collectivités signataires ont associé à leur réflexion les principaux opérateurs présents sur le territoire, qui portent le dynamisme du territoire et notamment :
 - l'opérateur et développeur de l'aéroport du Bourget, Aéroports de Paris ;
 - l'opérateur du 3^{ème} parc des expositions francilien, VIPARIS ;
 - l'organisateur du salon aéronautique du Bourget, le Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales ;
 - le Pôle de compétitivité Astech.
10. Le territoire de projet du Bourget va franchir une nouvelle étape de son développement, en dépassant les contraintes inhérentes à la configuration de ses espaces et en libérant ses potentiels. Il poursuit ainsi une quintuple ambition à travers son projet de CDT :
 - renforcer son rôle de porte d'entrée urbaine de la métropole ;
 - concrétiser une signature « pôle d'excellence aéronautique aviation d'affaires » du territoire du Bourget par le renforcement des filières existantes et de la formation ;
 - porter une ambition culturelle et scientifique pour la métropole ;
 - faire émerger une nouvelle centralité urbaine, dense, mixte, attractive, porteuse de cohésion sociale et d'une offre de logements ambitieuse, répondant aux enjeux du développement durable ;
 - articuler les dynamiques métropolitaines et locales pour que les projets liés au Grand Paris bénéficient en premier lieu aux populations locales.

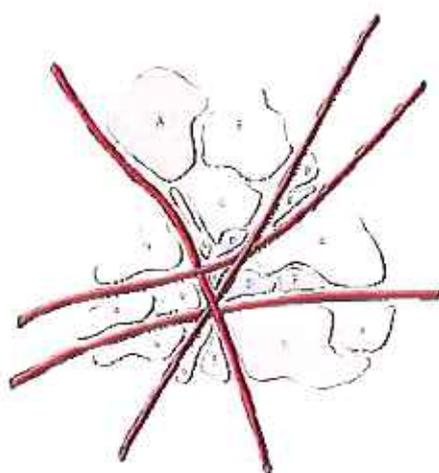
SOMMAIRE

1. PROJET STRATEGIQUE DU TERRITOIRE	5
1.1 Renforcer le rayonnement et le développement de la plateforme aéroportuaire autour d'une signature « pôle d'excellence aéronautique – aviation d'affaire »	7
1.2 Donner corps à l'ambition scientifique et culturelle du pôle	8
1.3 Créer une nouvelle polarité urbaine dense construite à partir des gares du Grand Paris Express et d'un renforcement du maillage par les transports collectifs.....	8
1.4 Favoriser l'habitabilité du territoire et sa montée en puissance résidentielle.....	11
1.5 Concrétiser une ville plus durable, solidaire, et respectueuse des enjeux environnementaux.....	12
1.6 Affirmer le territoire comme porte d'entrée urbaine de la métropole.....	13
2. PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT	14
2.1 Orientation générale	14
2.2 Redonner de la force et de la lisibilité à la structure urbaine.....	14
2.3 Effacer les coupures, ré-ouvrir les enclaves et mailler les territoires.....	15
2.4 Impulser la requalification et la mutation des zones d'activités	15
2.5 Mettre en valeur les grands espaces ouverts et le potentiel paysager	16
2.6 Fonder une stratégie d'action foncière à l'échelle du CDT.....	16
2.7 Privilégier une démarche d'urbanisme de projet	17
3. ORIENTATIONS DIRECTRICES DES SECTEURS DE PROJET	18
3.1. Secteur de projet Entrée Aéroport	18
3.2. Secteur de projet Centre Urbain du Bourget.....	20
3.3. Secteur de projet Gare Blanc Mesnil	21
3.4. Secteur de projet Cœur de Ville de Drancy.....	23
3.5. Secteur de projet Façade Ouest de l'aéroport sur les communes de Bonneuil, Dugny et La Courneuve.....	24
3.6. Secteur de projet Zone d'activités de La Molette.....	26
3.7. Secteur de projet Zone d'activités de Mermoz.....	26
4. PROCESSUS ET CALENDRIER D'ELABORATION DU CDT.....	28
4.1. Le programme d'études.....	28
4.2. Un processus de travail itératif.....	29
4.3. Les grandes étapes de la poursuite des travaux de préparation du CDT	29

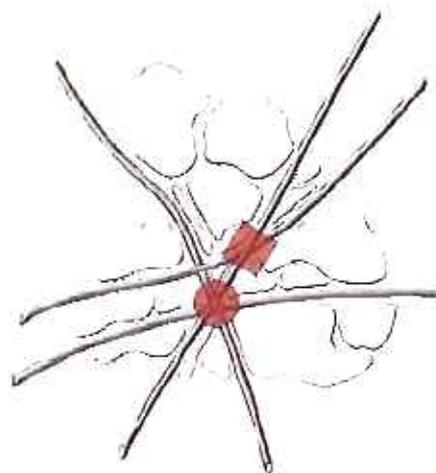
1. PROJET STRATEGIQUE DU TERRITOIRE

A moins de 7 kilomètres à vol d'oiseau des portes de Paris, le territoire du pôle métropolitain du Bourget est caractéristique de la constitution de la banlieue dans sa première couronne industrielle. Ce territoire est ainsi façonné par d'importantes infrastructures de transport (autoroutes, chemin de fer...) et certains grands équipements (aéroportuaires, militaires, ...) qui contribuent aux multiples segmentations de son espace et renforcent sa composition en « plaques urbaines », souvent monofonctionnelles (zones d'activités, ensembles résidentiels d'habitat social, pavillonnaire...) et non reliées entre elles.

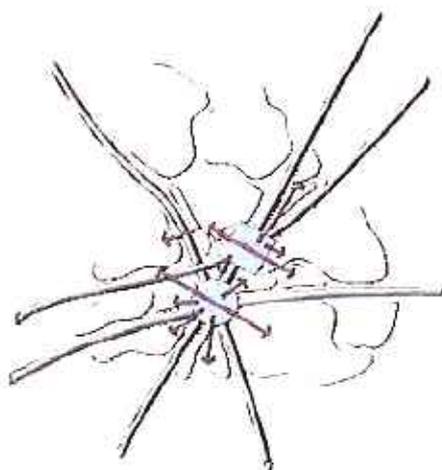
Trop souvent vu dans le passé comme un territoire de transition entre deux pôles économiques en plein essor (Plaine Saint-Denis et aéroport Charles de Gaulle), le pôle du Bourget ambitionne aujourd'hui d'accélérer sa dynamique de projet, tant économique, autour d'une signature liée à son identité aéronautique et aéroportuaire, qu'urbaine avec plusieurs projets emblématiques pour cette porte d'entrée urbaine de la métropole.



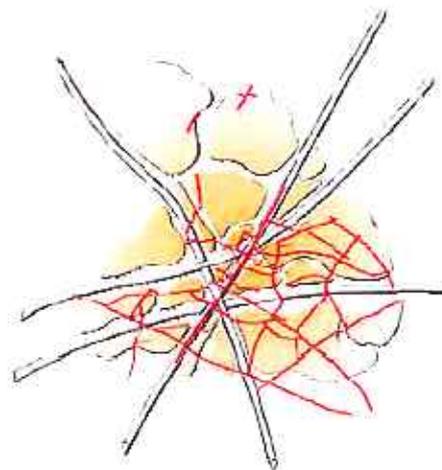
LES TUYAUX ET ENCLAVES



LES DEUX PORTES METROPOLITAINES



LES PORTES DIFFUSENT



LES LIGNES DE LA VIE

Le pôle métropolitain du Bourget dispose de nombreux atouts qui en font un territoire moteur du développement du Grand Paris. L'arrivée des 3 gares du Grand Paris Express favorisera la modernisation des grands équipements métropolitains présents sur le territoire.

Le projet de territoire du CDT du Bourget est fondé sur la volonté unanime des collectivités de construire, avec l'Etat, un destin commun autour de la plateforme aéroportuaire du Bourget, sur un mode de coopérations renforcées entre collectivités.

Il s'inscrit en complémentarité des autres contrats de développement territoriaux qui lui sont contigus.

Le CDT du pôle métropolitain du Bourget s'inscrira résolument dans une **démarche innovante « d'urbanisme de projet »** établie dans les principes de mise en œuvre de la Loi Grand Paris, en privilégiant une stratégie opérationnelle fondée sur quelques projets urbains forts et structurants, déclencheurs d'une mutation et d'une mobilisation progressive de l'ensemble du territoire. Ces projets urbains s'adosseront sur le futur maillage en transport collectif du territoire.

Les collectivités signataires s'inscrivent dans une démarche de projet de territoire ambitieux et de long terme, dont la visibilité à court terme passera par la réalisation rapide de premières opérations d'urbanisme exemplaires, afin de crédibiliser et concrétiser la démarche auprès de la population. Il s'agit notamment des opérations autour de l'aménagement des anciens terrains militaires (Cœur du cluster aéronautique avec Eurocopter) et des gares de la Tangentielle nord. Ces premières opérations donneront également du corps au rôle de porte d'entrée urbaine de la métropole, que ce territoire a vocation à jouer.

La présente convention cadre poursuit trois finalités :

- conforter les objectifs stratégiques du projet de territoire ;
- acter la méthodologie d'urbanisme de projets ;
- arrêter les premiers engagements que chacun des signataires s'engage à prendre sur les secteurs de projet pour lesquels la réflexion est la plus mûre.

1.1 Renforcer le rayonnement et le développement de la plateforme aéroportuaire autour d'une signature « pôle d'excellence aéronautique – aviation d'affaire »

L'objectif du territoire, sans exclure l'apport de nouvelles fonctions économiques, est avant tout de **renforcer les activités et filières existantes**, en leur donnant de nouvelles capacités de développement, et en les regroupant sous la marque historique « Le Bourget » pour améliorer leur visibilité à l'international.

L'affirmation d'un pôle d'excellence technologique s'appuiera sur **quatre piliers complémentaires** et pouvant chacun se reconnaître dans la marque « Le Bourget » :

- **Aviation d'affaires** : accompagner la croissance du trafic et des activités liées directement ou indirectement à l'aviation d'affaires, moderniser les installations et les services aux entreprises en façade Est (RN2), étendre les activités en façade Ouest de la plateforme aéroportuaire, dans le respect des réglementations aérienne, aéronautique et environnementale ;
- **Cluster Aéronautique** : faire émerger un cluster aéronautique en façade Ouest de l'aéroport à partir de l'implantation d'Eurocopter et d'une partie du centre de Recherche & Développement d'EADS (Innovations Works), développer les dispositifs d'accueil de PME – PMI, confier un rôle actif dans l'animation du cluster au pôle de compétitivité Astech, y compris dans la constitution d'un réseau d'entreprises partenaires rayonnant dans les communes proches de la plateforme aéroportuaire ;
- **Pôle de formation professionnelle** : poursuivre le développement de l'offre de formation professionnelle dans les domaines aériens / aéronautiques (projets de campus d'excellence de l'Afmaé, de Lycée des Métiers de l'aérien au Blanc-Mesnil, Ailes de la Ville...) et des filières connexes (AFORP, INCM notamment). Il s'agit également de promouvoir la mutualisation des plateaux techniques entre les opérateurs et organiser leur mise en réseau ;
- **Activités évènementielles** : poursuivre la modernisation des installations du parc des expositions et du salon aéronautique, la montée en gamme des salons, l'optimisation des espaces disponibles pour les grandes manifestations entre parc des expositions, Aire des vents et Musée de l'Air, en vue notamment de constituer une offre permanente de commerces.

Forts de ces quatre piliers, les signataires ambitionnent de faire rayonner et diffuser ces dynamiques de développement au-delà de la plateforme aéroportuaire au bénéfice de l'ensemble des communes du pôle métropolitain du Bourget. Ce développement du pôle d'excellence a ainsi vocation à diffuser vers l'est (sur une majeure partie de la façade blanc-Mesniloise de la RN2), vers l'ouest (les lisières du parc départemental / les terrains des essences ...), mais aussi plus largement vers les autres territoires.

L'assise du pôle d'excellence technologique s'élargira aux autres filières d'excellence présentes sur le territoire, en s'appuyant sur une connaissance plus fine de leur potentiel d'innovation technologique et de leurs besoins de développement.

Une des premières pistes concrètes d'action économique sur laquelle les signataires s'engagent consiste en l'animation de la communauté des acteurs économiques du territoire. C'est une des conditions majeures pour atteindre l'objectif d'un développement métropolitain prenant appui sur les multiples atouts du territoire et profitant aux populations locales.

1.2 Donner corps à l'ambition scientifique et culturelle du pôle

L'ambition culturelle et scientifique du projet d'ensemble vise à la fois à renforcer l'attractivité métropolitaine du territoire, mais également à tisser des liens entre les ambitions du volet économique et celles du volet urbain. Elle renforcera la singularité du lieu et son identité, les liens entre l'aéroport et les habitants. Elle contribuera à porter un changement d'image du territoire, en valorisant l'originalité de ses atouts.

Elle s'appuiera en premier lieu sur l'élaboration d'un nouveau projet pour le Musée de l'Air et de l'Espace, référence mondiale par la qualité de ses collections, mais dont l'attractivité, avec environ 250 000 visiteurs annuels, est bien en deçà de son potentiel réel.

L'élaboration d'une nouvelle muséographie pour les collections du Musée constitue un premier enjeu en soi et s'inscrit dans l'ambition nouvelle portée par le Musée et l'Etat qui vise à renforcer son attractivité auprès du grand public. La qualité intrinsèque des collections de ce musée, sa localisation sur l'aéroport invitent et appellent la réalisation d'un projet audacieux pouvant devenir l'emblème du territoire.

Au delà, il aura aussi pour finalité de créer une nouvelle destination culturelle et touristique majeure en île de France, contribuant également à renforcer et renouveler l'offre culturelle métropolitaine.

Enfin, cette ambition pourra s'appuyer sur le réseau des équipements culturels locaux qui maillent le territoire.

1.3 Créer une nouvelle polarité urbaine dense construite à partir des gares du Grand Paris Express et d'un renforcement du maillage par les transports collectifs

Les signataires ambitionnent de faire émerger une nouvelle centralité attractive pour l'ensemble du nord-est de l'île de France, de par sa disposition géographique, l'histoire de la constitution de ses tissus urbains, et désormais les nouveaux leviers de développement que seront les 3 gares du Grand Paris Express. L'attractivité et l'accessibilité apportées à ce secteur de projet par ces 3 gares GPE, mais également la future gare Tangentielle de Dugny / La Courneuve, modifieront de manière substantielle les conditions de développement des activités, notamment tertiaires.

En raison des infrastructures déjà existantes, RER B et Tangentielle nord, la gare du Bourget-RER va devenir l'un des plus puissants nœud d'échanges du système métropolitain de transports, connectant le RER B, la Tangentielle nord, et deux lignes du Grand Paris Express. Dans ses études, la Société du Grand Paris anticipe l'intégration dans cette gare du prolongement de la ligne 7 du métro parisien. Au-delà, et sous réserve d'une concrétisation de ces projets, une gare TGV (indiquée dans la contribution de la SNCF à la révision du SDRIF) et de nouvelles lignes de transport en commun en site propre pourraient trouver leur place

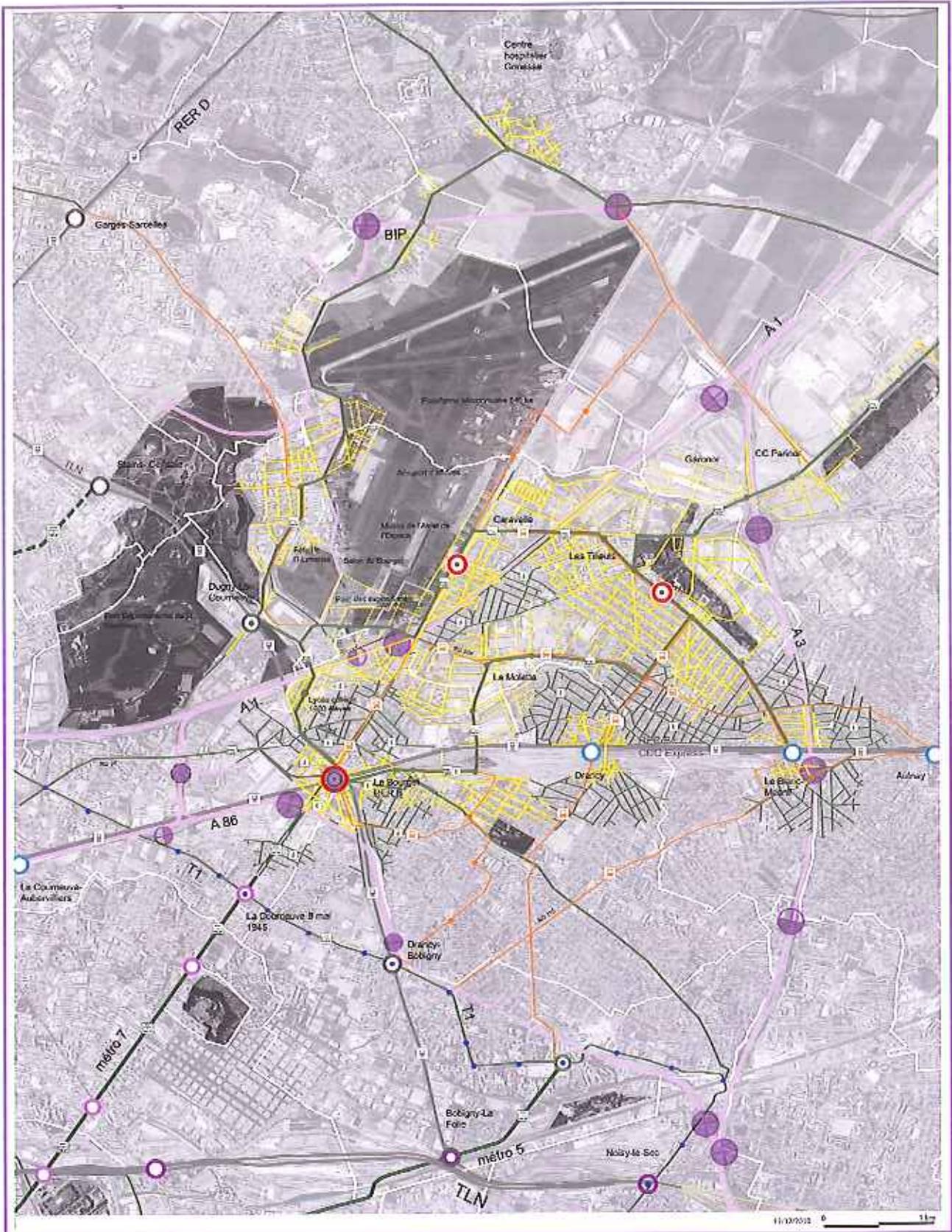
dans la gare du Bourget. Une telle situation crée les conditions de réalisation d'une grande gare du XXI^{ème} siècle, à la jonction des première et seconde couronnes de l'urbanisation au nord de la métropole. Cette grande gare permettra le développement à ses abords d'une nouvelle polarité urbaine dense et mixte. En cohérence avec les développements économiques des pôles voisins de la Plaine-Saint-Denis et de Roissy, les signataires s'accordent sur la volonté commune de consolider le hub de transports en commun en gare du Bourget RER, et en conséquence d'étudier les conditions de l'émergence d'un pôle tertiaire et de mettre en œuvre les conditions de sa faisabilité économique.

La gare Le Bourget Aéroport, dont le bâtiment voyageurs se situera côté blanc-mesnilois, sera au cœur du projet de développement et de rayonnement du cluster aéronautique autour de la plateforme aéroportuaire.

La gare du Blanc-Mesnil permettra, pour sa part, le désenclavement du quartier des Tilleuls et le développement urbain au sud, la valorisation du principal parc urbain de la ville et la redynamisation des espaces économiques au nord du Blanc-Mesnil.

Par ailleurs, à court terme, l'ouverture de la gare tangentielle de Dugny - La Courneuve améliorera la desserte des villes de Dugny, de Bonneuil-en-France, de La Courneuve et du parc Georges Valbon, et constituera une première nouvelle porte d'entrée du territoire. Elle permettra d'opérer une première réorganisation des lignes de transports collectifs sur la partie ouest du pôle dans une optique de renforcement de l'intermodalité, en lien notamment avec les lignes de bus existantes.

A plus long terme, l'ambition est d'organiser un maillage complet du territoire par les transports en commun en prenant appui sur l'ensemble des gares, afin d'assurer une desserte fine du territoire et faciliter les déplacements dans des directions Nord/Sud comme d'Est en Ouest. Ce maillage aura vocation à offrir une réelle alternative à l'utilisation de la voiture pour les déplacements de proximité (liaisons vertes, pistes cyclables, navettes pour les événementiels, etc.) et à accueillir de nouvelles lignes de transports en commun, telles une liaison avec la gare du tramway T5 à Garges - Sarcelles, une liaison entre la gare TLN de Dugny - La Courneuve et le centre de Bonneuil-en-France, ou encore un TCSP Le Bourget-Roissy.



1.4. Favoriser l'habitabilité du territoire et sa montée en puissance résidentielle

L'émergence d'un pôle métropolitain de qualité se fera sur la base de développements urbains mixtes et denses, offrant des logements et des services répondant aux besoins (gares, écoles, équipements, commerces, etc.) des populations existantes et anticipant les besoins des populations à venir.

Pour répondre à cet enjeu, et dans le cadre de l'objectif régional fixé par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris de production de 70 000 nouveaux logements par an, la construction de logements sur ce territoire est particulièrement volontariste.

Ainsi, les signataires s'inscrivent dans l'objectif de construction de 1360 logements par an pour répondre aux besoins actuels des populations et aux besoins futurs issus du développement économique attendu. Cet objectif n'inclut pas la ville de La Courneuve, déjà comptabilisée dans les objectifs du CDT du « territoire de la culture et de la création » et devra tenir compte des éventuelles restrictions à l'urbanisation édictées par les réglementations nationales.

Les programmes locaux de l'habitat de la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget et de la Ville du Blanc-Mesnil traduisent d'ores et déjà ce volontarisme des collectivités signataires en matière de construction de logements sur le pôle métropolitain du Bourget, en se basant sur une accélération du développement de l'offre de logements, y compris le logement social.

La croissance démographique qui caractérise le pôle métropolitain du Bourget ces dernières années est le premier indice d'une attractivité résidentielle renouvelée. Toutes les communes du pôle bénéficient d'une croissance régulière depuis plus de dix ans, et ont gagné des habitants entre 2011 et 2012, notamment Le Blanc-Mesnil (+0,81%), Le Bourget (+5%), Drancy (+0,94%), Dugny (+0,45%).

Pour atteindre l'objectif annuel de construction, l'Etat et les collectivités signataires s'engagent à créer les conditions rendant cet objectif accessible. Il s'agira notamment d'examiner les différentes composantes du territoire et leurs capacités respectives de mutation et d'intensification (pôles gares, zones d'activités, tissus de faubourgs...), de mobiliser le foncier appartenant à l'Etat ou à ses établissements publics, et de lever certaines contraintes impactant actuellement les capacités de développement du territoire. Seront notamment regardés les impacts des activités de triage en gare ferroviaire de Drancy, et l'application de la réglementation Natura 2000 relative au Parc départemental Georges Valbon, dans le cadre de l'urbanisation à ses franges.

L'Etat apportera également sa part de financement à la réalisation des objectifs en matière de logements sociaux et mettra en œuvre le Plan Départemental d'Actions pour le Logement des Personnes Défavorisées (document à finaliser par l'Etat et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis).

Par ailleurs, les signataires affirment leur intérêt commun à la mise en place d'un dispositif de soutien aux maires bâtisseurs contribuant au financement des nouveaux équipements et services publics qui seront nécessaires. Les collectivités et l'Etat soulignent également l'intérêt de poursuivre la réflexion sur la modernisation des équipements existants et de placer le projet du territoire dans la perspective de la poursuite du programme national de rénovation urbaine (orientations urbaines, réhabilitations de logements sociaux, réhabilitation des quartiers anciens dégradés, etc.).

La montée en puissance résidentielle, sur le plan quantitatif comme qualitatif, est une condition essentielle de la réussite du projet de territoire dans sa globalité. Avec l'accessibilité, une offre résidentielle adaptée est aussi perçue par les entreprises, comme un des critères premiers de l'attractivité d'un territoire pour les choix d'implantation. Le développement résidentiel devra donc être concomitant et articulé à celui de l'activité économique. Un dispositif assurant le développement coordonné de l'offre de logement et de l'activité économique pourra être envisagé.

1.5 Concrétiser une ville plus durable, solidaire, et respectueuse des enjeux environnementaux

L'ambition de concrétiser une ville durable renvoie à des actions de long terme, nécessitant la mobilisation, sur la durée, de l'ensemble des tissus urbains, et pas uniquement les zones industrielles, mais aussi les tissus de faubourg, le pavillonnaire, les grands ensembles. Cela suppose, en parallèle de cette politique ambitieuse en matière de logement, de remailler le territoire, d'effacer les coupures, d'avoir de nouveaux franchissements, de valoriser les franges ferroviaires, de poursuivre les couvertures de l'A1, de réduire fortement le trafic de poids lourds sur la RN2.

Il s'agit également d'inscrire la mutation des emprises foncières dans le temps, qu'elles soient occupées par l'activité économique, l'habitat ou les friches. Cette notion est particulièrement prégnante sur un territoire dont 15% de la surface est constitué de grandes emprises monofonctionnelles dont la mutabilité a été peu anticipée par leurs propriétaires.

Les bénéfices futurs de ces développements devront contribuer directement à l'amélioration de l'emploi des habitants, des services urbains, et de la qualité de vie.

Il s'agira notamment de promouvoir l'accès aux emplois pour les populations aujourd'hui présentes sur le territoire, en développant les offres de formation professionnelle et l'apprentissage, et d'impulser une plus grande mise en réseau des opérateurs de la formation présents sur le territoire.

Il s'agit également d'œuvrer à la poursuite des projets de rénovation urbaine engagés dans le cadre de l'ANRU.

Sur le volet environnemental, le pôle métropolitain porte une nouvelle conception de l'aménagement et du développement territorial qui place les enjeux énergétiques, paysagers, de biodiversité et de préservation des ressources et des milieux naturels au cœur de la réflexion.

La performance énergétique des bâtiments sera recherchée (avec un effort particulier sur la réhabilitation thermique de l'existant), ainsi que le développement des réseaux de chaleur alimentés par des énergies renouvelables et de récupération. Le territoire tirera ainsi parti de son potentiel en énergies renouvelables et notamment d'origine géothermique.

Pour préserver les ressources, les matériaux éco-conçus ou issus du recyclage, produits si possible sur des sites à proximité seront privilégiés. Le cycle de l'eau dans la ville sera pris en compte, en particulier en préservant les espaces favorables à la biodiversité et en limitant l'imperméabilisation pour maîtriser à la source le ruissellement urbain, en veillant à la sensibilité particulière du territoire au risque d'inondation par ruissellement. La lutte contre l'effet « îlot de chaleur » urbain, la valorisation des espaces verts, la création de paysages plus ou moins transformés par la pluie, devraient permettre d'améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants.

Pour lutter contre la pollution de l'air, les signataires privilégieront les actions visant à réduire les émissions du trafic routier, du chauffage et des chantiers.

Enfin, les signataires finaliseront avec Aéroports de Paris le projet de Charte de l'Environnement et de Développement Durable de l'aéroport du Bourget et s'inscriront dans l'objectif de réduire au maximum les nuisances du trafic aéroportuaire pour le voisinage, mais aussi pour les projets de développement d'offres de logement.

1.6 Affirmer le territoire comme porte d'entrée urbaine de la métropole

Le Bourget bénéficie d'une position géographique unique au nord du Grand Paris, à l'intersection des grands axes de liaisons vers l'Europe du Nord : le territoire est une porte d'entrée routière et ferroviaire dans la métropole. Les deux axes routiers principaux vers le Nord, la RN2 et l'autoroute A1, se croisent au Bourget, au Carrefour Lindbergh. A cette intersection sont directement connectés deux activités essentielles : l'aéroport d'affaires international du Bourget et le Parc des expositions.

L'analyse des équipes d'architectes qui sont intervenus sur le pôle a cependant montré combien cette situation de porte d'entrée métropolitaine stratégique n'est aujourd'hui qu'un entrelacs de tuyaux et de bretelles en « plat de nouilles », sans qualité urbaine, garantissant mal la fluidité des accès aux activités qu'il doit assurer, générant une échancre béante dans le tissu urbain qui sépare et isole des poches d'urbanisation entre lesquelles la vie ne peut plus circuler.

Forts de ces constats, les signataires s'engagent à affirmer et conforter le rôle de porte d'entrée urbaine de la métropole joué par le pôle du Bourget, pivot de l'arc de croissance majeur entre Plaine de France et Roissy, et de la magnifier par deux grandes opérations d'urbanisme visant à constituer deux lieux majeurs et de vie du Grand Paris : l'entrée de l'aéroport au droit du carrefour Lindbergh et la Grande Gare du Bourget.

2. PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

2.1 Orientation générale

En tant que territoire pivot du développement du nord de l'agglomération parisienne, le pôle du Bourget a vocation à alimenter et conforter tant la dynamique actuelle de développement économique et urbain de l'axe Paris- Roissy CDG que l'émergence de nouvelles dynamiques d'ouest en est, entre départements de la Seine St Denis et du Val d'Oise.

Le principe général consiste à démultiplier les différents potentiels du territoire en stimulant et en valorisant chacun d'entre eux en tant que tels et à partir de projets urbains déclencheurs, mais également en organisant des synergies plus fortes entre le développement des fonctions économiques, culturelles et résidentielles, par l'intensification, la régénération urbaine et la diversification fonctionnelle. Une des priorités en la matière concerne l'insertion de l'aéroport dans la ville et son tissu urbain environnant.

L'amélioration des conditions de vie au quotidien des habitants est un enjeu essentiel et indissociable de la performance des équipements métropolitains : elle est une clef du renforcement durable de la qualité et de l'attractivité du territoire, pour les entreprises comme pour les habitants.

Cette stratégie d'ensemble forme une réponse globale et ouverte, et non pas une simple addition de mesures ponctuelles et sectorielles, pour satisfaire aux exigences du développement durable : elle vise à constituer un nouveau système urbain favorisant l'utilisation des transports collectifs, promouvant la compacité urbaine et la réduction de la consommation énergétique.

2.2 Redonner de la force et de la lisibilité à la structure urbaine

La structure urbaine du pôle du Bourget s'organise principalement à partir du linéaire de l'ex-RN2, artère vitale du territoire, et ses perpendiculaires qui irriguent les centres-villes des six communes du pôle. Ce rôle de maillage de la vie locale et de distribution des échanges pâtit cependant de la faible qualité des aménagements des lieux d'intersection avec les axes routiers perpendiculaires, où prédominent une logique d'efficacité fonctionnelle des infrastructures et de circulation des véhicules, notamment poids lourds, au détriment des aménités urbaines et des déplacements doux.

Il s'agira donc d'affirmer et de faire émerger deux grands lieux marqueurs du Grand Paris mais aussi des lieux identitaires fédérateurs du territoire local : le Carrefour Lindbergh et la grande gare "hub". Ces deux grands lieux métropolitains permettront de transformer des lieux qui font coupure, en des lieux qui rassemblent et diffusent, et qui organisent le maillage du territoire.

2.3. Effacer les coupures, ré-ouvrir les enclaves et mailler les territoires

Pour reconstruire la ville sur la ville, l'enjeu principal est de réunir et relier les différentes parties du territoire entre elles, en les maillant et en réalisant de nouveaux ouvrages franchissant les multiples fractures et coupures urbaines existantes, et en poursuivant la réduction des nuisances autoroutières.

Les signataires partagent l'objectif de pacification des voies de circulation internes au territoire, qui doit être recherchée par une plus grande canalisation des flux de poids lourds sur le réseau routier magistral des autoroutes, et dont le contenu sera précisé par le résultat des études de trafic à mener. Elle pourrait être rendue possible par le réaménagement des échangeurs entre réseau autoroutier et réseau départemental, ainsi que l'examen de la réalisation de nouveaux échangeurs, qui font l'objet d'une étude par la DRIEA.

Le rétablissement d'une hiérarchie entre les différentes voies de circulation renforcera les capacités d'intensification de la ville et confortera une nouvelle polarité urbaine dense, équilibrée, attractive et durable. Ainsi, la mutation des tissus urbains s'accompagnera de l'introduction d'une plus grande diversité fonctionnelle permettant une meilleure porosité entre des quartiers maillés et reliés.

Au-delà des pôles gares, l'enjeu du territoire est de retrouver une lisibilité de relation entre les polarités du secteur, gares/centres-villes/grand équipement/parc des expositions. Les axes qui desservent le centre-ville de Drancy (RD 30), de Dugny (RD50 et 115), du Blanc-Mesnil (avenue Charles Floquet et avenue des Martyrs de la Déportation) et ainsi que celui qui s'engage vers Aulnay-sous-Bois (bifurcation ex-RN2) doivent être le support d'une urbanité renforcée (densité, structuration...) et structurer l'organisation de la desserte de rabattement vers les gares.

2.4 Impulser la requalification et la mutation des zones d'activités

Le territoire abrite plusieurs grandes zones d'activités industrielles pour partie en reconversion, sur les communes du Bourget, du Blanc Mesnil et de la Courneuve (La Molette, Mermoz, Rateau). Des mutations substantielles y sont observables depuis 10 ans, qui mériteraient une plus grande cohérence (friches, nouveaux hôtels d'entreprises, activités de messagerie et de logistique...).

Une partie de ces grandes emprises, complètement enserrées dans la ville, a vocation à évoluer vers des fonctions résidentielles ou d'équipements publics. Une autre partie, bien connectée au réseau autoroutier et conservant parfois des capacités d'embranchement ferré, a vocation à demeurer d'usage économique mais à davantage se spécialiser sur les filières économiques de pointe du territoire.

L'évolution de ces zones d'activité doit notamment prendre en compte les secteurs les plus présents ou en développement : le commerce, les entreprises de construction et plus récemment les « éco-activités », notamment au Blanc Mesnil et à La Courneuve.

L'enjeu est également de maintenir la fonction logistique, en la faisant évoluer dans ses caractéristiques ou son fonctionnement, en la diversifiant pour qu'elle réponde davantage aux besoins de l'aire métropolitaine et en la densifiant pour libérer des espaces de reconversion permettant une plus grande mixité fonctionnelle à proximité des gares du GPE.

2.5 Mettre en valeur les grands espaces ouverts et le potentiel paysager

Les signataires soulignent leur volonté de valoriser les potentiels paysagers du territoire, notamment le parc départemental Georges Valbon qui représente un fort potentiel d'attractivité urbaine et résidentielle, mais aussi le grand paysage de la plateforme aéroportuaire qui participe pleinement à l'identité singulière du territoire. Une attention particulière sera portée à la valorisation du caractère villageois de la ville de Bonneuil-en-France et l'espace de respiration qu'il offre au sein du territoire.

L'objectif est de favoriser l'insertion de ces grands éléments paysagers dans la ville, en particulier pour le parc départemental Georges Valbon insuffisamment relié aux tissus urbains adjacents. Les nouveaux projets devront également favoriser la création d'espaces verts de proximité sous toutes leurs formes, afin de constituer un réseau et une trame d'espaces verts du territoire, prenant également appui sur ceux existants.

2.6. Fonder une stratégie d'action foncière à l'échelle du CDT

La mise en œuvre du projet de territoire résultera d'une action de longue haleine. Le territoire du pôle du Bourget est déjà constitué et largement urbanisé. Il se trouve confronté à un enjeu de renouvellement de la ville sur elle-même qui exige des développements nouveaux et innovants à haute qualité urbaine.

Les nouveaux projets se réaliseront donc pour l'essentiel par la régénération de la ville sur elle-même, processus qui s'inscrit dans le temps long et s'impose comme alternative face aux facilités offertes par l'étalement urbain et la consommation des espaces naturels.

La mutation réussie du pôle nécessite que soit définie une stratégie de mise en œuvre des projets. Une des conditions essentielles réside dans la mise en place d'une politique foncière, compte tenu des fortes disponibilités foncières et emprises mutables du territoire. Le CDT devra être porteur d'une stratégie d'intervention foncière, notamment pour contrer les inévitables effets spéculatifs, permettre aux populations résidentes de continuer à habiter le territoire, et garder la maîtrise du développement de ce territoire.

D'ores et déjà, l'EPFIF intervient assez largement sur le territoire (autour des gares du Grand Paris, à l'exception de la future gare du Blanc Mesnil, mais également au niveau des axes structurants comme l'ex RN2 et certaines ZA).

Pour franchir un cap, il s'agit d'acter un processus mobilisateur de l'ensemble des acteurs (y compris les grands propriétaires fonciers), pour co-construire la stratégie foncière, trouver les systèmes de portage foncier adéquats, et assurer une mise en œuvre du projet sur 15 ans,

concernant notamment :

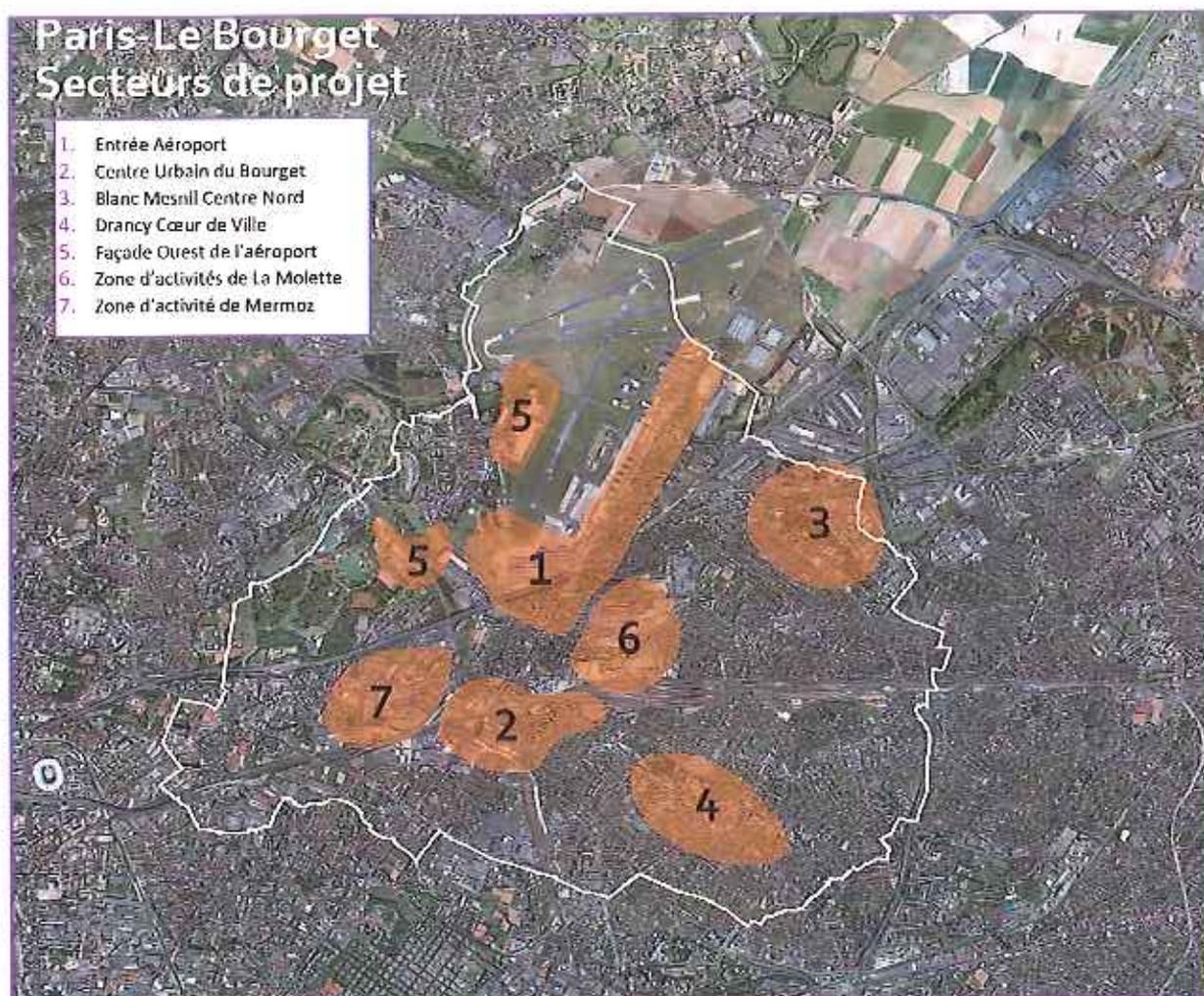
- Les interventions foncières prioritaires sur les secteurs de projet ;
- Un suivi et une intervention dans la durée sur les grandes emprises des zones d'activité, qui représentent 15% de la superficie du territoire ;
- La mise à disposition du foncier public de l'Etat et de ses établissements publics, dans le cadre de sa politique de mobilisation (base aéronavale, site des Essences, LREP, foncier ferroviaire) ;
- Les modalités de mobilisation du foncier dans le diffus.

Ces priorités doivent fonder une stratégie foncière opérationnelle d'ensemble.

2.7 Privilégier une démarche d'urbanisme de projet

Conformément aux principes de « l'urbanisme de projet », la mise en œuvre de la stratégie de développement et d'aménagement d'ensemble du territoire métropolitain s'organisera à partir de 7 grands secteurs de projets, qui constituent le cadre géographique au sein duquel s'opérera la déclinaison spatiale des objectifs stratégiques du projet de territoire.

Si la RN2 n'est pas en tant que tel un secteur de projet, elle est au cœur des deux principaux secteurs (Entrée Aéroport et Centre urbain du Bourget) et son rôle d'artère principale du territoire en sortira renforcé.



3. ORIENTATIONS DIRECTRICES DES SECTEURS DE PROJET

Pour chaque secteur, des opérations ou projets spécifiques ont été identifiés comme éléments déclencheurs indissociables de la stratégie du secteur comme de la stratégie générale du projet de territoire. Les signataires de la convention-cadre s'engagent à réunir les conditions de leur mise en œuvre.

3.1. Secteur de projet Entrée Aéroport

Le secteur du sud est de l'aéroport est le lieu principal où doit se mettre en scène une porte d'entrée métropolitaine et du territoire. Il s'agit tout à la fois d'y affirmer son identité et sa signature aéroportuaire et aéronautique, de renforcer, moderniser et développer les différentes fonctions métropolitaines qui y sont présentes : aéroport d'affaires, Parc des expositions, salon aéronautique, Musée de l'Air.

Il s'agit également d'y apporter des fonctions supplémentaires en immobilier de bureaux, commerces et offre de loisirs culturels, de renforcer l'insertion de l'aéroport dans une ville où toutes les fonctions urbaines pourront être intensifiées aux abords de la gare.

Il s'agit aussi d'impulser son rayonnement et d'organiser, en miroir de l'aéroport, une régénération des tissus résidentiels actuels, en privilégiant le développement des fonctions économiques et commerciales, au service d'une plus grande mixité d'usages, tant pour la rive blanc-mesniloise de la RN2 que pour le sud du carrefour Lindbergh.

Enfin, il s'agit de renforcer les liaisons internes au territoire, d'est en ouest, à partir du carrefour Lindbergh, et d'en faire un véritable lieu d'animation urbaine permanent, pour les habitants, les collaborateurs des entreprises installées sur le site et les visiteurs occasionnels. La fonction de porte d'entrée du Blanc-Mesnil à partir du futur carrefour recomposé sera valorisée.



La stratégie pré-opérationnelle se fondera sur trois grands principes :

A/ dynamiser l'ensemble du secteur à partir de deux projets déclencheurs. Au nord du site l'insertion urbaine de la gare Aéroport du Grand Paris Express qui sera positionnée côté



Blanc Mesnil, tout en assurant une desserte efficace des équipements placés côté aéroport. Au sud la refonte du carrefour Lindbergh, qui devra acquérir un statut de porte d'entrée sur la métropole et de rotule pour les déplacements internes au territoire, tout en conservant ses fonctionnalités actuelles d'organisation des échanges.

B/ mobiliser des opérateurs privés présents ou ayant d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour le site : la

poursuite du projet continuera d'intégrer les intérêts propres des opérateurs économiques, ainsi que des rythmes variés de maturation des différents programmes immobiliers envisageables.

C/ élaborer une ambition nouvelle pour le Musée de l'Air, qui doit devenir un musée ancré dans son territoire, pensé en cohérence avec la signature économique de celui-ci et proposant une architecture innovante.

La nouvelle étude d'élaboration d'un plan directeur de secteur aura pour finalité de servir de guide, notamment en fixant une trame d'espaces publics, à la finalisation en son sein des différents projets immobiliers qui s'y inséreront.

Les signataires s'engagent à réunir les conditions de la réalisation de cet ambitieux projet, et notamment :

- Etudier sous forme d'avant-projet la faisabilité technique et économique de la reconfiguration du carrefour Lindbergh proposé par l'Atelier Portzamparc, d'une nouvelle entrée de ville du Blanc-Mesnil ainsi que l'ouverture permanente de l'échangeur 4bis.
- Implanter le bâtiment voyageur de la gare Aéroport côté Blanc Mesnil, au sein d'une opération porteuse d'une ambition forte en faveur de ce versant de la RN 2, tout en assurant une desserte efficace des équipements organisant des manifestations Grand Public.
- Mobiliser les crédits de l'accord entre le Ministère de la Défense et le Gifas pour élaborer un nouveau projet pour le Musée de l'Air.
- Intégrer dans la programmation la relocalisation des bâtiments situés côté aéroport, en façade de la RN2, entre l'esplanade du Musée et le carrefour Lindbergh, notamment le bâtiment du Bureau Enquêtes Analyses et le parking silo non utilisé.

- Réunir les conditions, entre autres réglementaires, pour réaliser, entre le Parc des Expositions et les pistes, une nouvelle liaison ouest – est connectant les deux façades économiques de l'aéroport, n'ayant pas vocation à être une voie publique.
- Intégrer comme impératif de toute réflexion pré-opérationnelle et d'organisation future des chantiers, le maintien du rythme bi annuel du salon aéronautique

3.2. Secteur de projet Centre Urbain du Bourget

Le secteur du centre urbain du Bourget a vocation à devenir une nouvelle polarité urbaine pour l'ensemble du nord de l'Île de France, à partir de la constitution d'un puissant « hub » de transports en commun, de la réalisation d'une gare symbole du Grand Paris et de la réalisation d'un important projet de couture et de régénération urbaine.

Il s'agit d'abord de réaliser un hub de déplacements le plus performant possible, en intégrant les projets existants ou en cours (RER, Tangentielle), les projets actés (deux lignes du réseau Grand Paris Express) et ceux à l'étude (prolongement de la ligne 7 du métro tel qu'inscrit dans le Protocole entre l'Etat et la Région du 26 janvier 2011, relatif aux transports publics en Île-de-France), au sein d'un pôle multimodal combinant l'ensemble des mobilités. L'implantation de la gare du GPE, au droit de la RN2, constitue le nouveau point d'ancrage à partir duquel l'ensemble des infrastructures viaires sera réorganisé, notamment la RN2. Cette nouvelle gare aura pour finalité de favoriser une plus grande efficacité intermodale.

Il s'agit également de réaliser une grande gare marqueur du territoire, pour porter et incarner le développement du territoire, faire levier sur la mobilisation du foncier alentour, et rendre le lieu attractif et animé.



Il s'agit enfin d'organiser le développement d'un nouveau quartier dense autour de la gare, suffisamment dimensionné pour faire émerger une nouvelle centralité et un pôle tertiaire, et ce faisant créer un véritable lieu de vie permanent. La programmation urbaine de ce nouveau quartier privilégiera ainsi la mixité des usages et des fonctions.

La nouvelle étude urbaine d'élaboration d'un plan directeur de secteur permettra de préciser les conditions techniques et économiques à réunir pour la réalisation de ce projet, d'en définir les grandes lignes programmatiques, ainsi que la stratégie de mobilisation foncière à mettre en œuvre.

Les signataires s'engagent à réunir les conditions de la réalisation de cet ambitieux projet, et notamment :

- La mobilisation des différentes autorités et opérateurs de transports pour réorganiser les infrastructures existantes autour de la gare du GPE (infrastructures de transports en commun et routières) ;
- L'engagement de l'étude de prolongement de la ligne 7 du métro parisien en vue de son inscription dans le cadre du projet global ;
- La mobilisation et/ou la maîtrise du foncier industriel situé autour de la future gare ;
- L'émergence d'un pôle tertiaire.

3.3. Secteur de projet Gare Blanc Mesnil

La gare du Blanc Mesnil a vocation à agir comme levier pour :

- Désenclaver le grand ensemble des Tilleuls ;
- Renforcer la desserte du centre ville et accompagner une intensification raisonnée des tissus urbains environnants ;
- Valoriser les atouts paysagers et environnementaux du site : parc Jacques Duclos, ferme et serres municipales, l'écopôle en cours de constitution ;
- Dynamiser les espaces d'activités économiques situées au nord : zone d'activités du Coudray et de Garonor, centre d'affaires Parinor, pôle hôtelier.



En conséquence la gare du GPE comprendra deux émergences (une principale au sud, et une secondaire au nord) et a vocation à être réalisée sur le plan architectural en cohérence avec les caractéristiques singulières du lieu, notamment paysagères et environnementales.

Les développements urbains qui seront recherchés autour de chaque accès auront vocation à renforcer les fonctionnalités déjà existantes : « ville » au sud, espaces économiques au nord.

Concernant le quartier des Tilleuls, la requalification et le potentiel de mutation s'entendent avec un impératif de poursuite de restructurations lourdes du quartier existant. C'est pourquoi cette mutation ne peut se réaliser sur le seul levier de l'amélioration de la desserte et nécessitent une poursuite du Programme de rénovation urbaine.

Pour la zone du Coudray et le secteur du « Vieux Pays », il s'agira de dynamiser et revitaliser ces espaces économiques qui seront desservis par l'émergence nord. Cette redynamisation s'appuiera sur le renforcement des points forts de la zone : disponibilités foncières jouissant d'une bonne visibilité (rond-point Neruda notamment), dynamique de l'Eco-pôle de la Morée qui constitue une démarche innovante en matière d'environnement urbain, relance de la zone de Garonor en l'ouvrant à des activités de service logistique à plus forte valeur ajoutée, et travaux de requalification de la zone du Coudray à engager.

La nouvelle étude urbaine d'élaboration d'un plan directeur de secteur permettra de préciser la programmation des développements à organiser autour de chaque émergence, ainsi que les principes de valorisation des différents éléments paysagers et environnementaux.

Les signataires s'engagent à réunir les conditions de la réalisation de ce projet pour lequel les enjeux de qualité urbaine et environnementaux doivent être valorisés, et notamment :

- La réalisation des deux émergences de la gare Grand Paris Express
- La poursuite de l'inscription du quartier des Tilleuls au titre du Programme National de Rénovation Urbaine
- Une densification urbaine raisonnée et progressive.

3.4. Secteur de projet Cœur de Ville de Drancy

La ville de Drancy et ses 67 000 habitants est l'une des rares villes de l'agglomération parisienne de cette taille à n'être desservie par des transports collectifs structurants qu'à ses franges : franges ouest et nord pour le RERB, franges ouest également pour la future Tangentielle nord.

Au cours de la période des deux débats publics sur le métro automatique et sur Arc Express, le prolongement de la ligne 5 du métro parisien sur Drancy a été identifié comme un projet susceptible d'intégrer Drancy au réseau métropolitain de transports collectif. Dans l'acte motivé arrêtant le réseau du Grand Paris, cette prolongation est indiquée au titre des projets « susceptibles d'offrir la meilleure complémentarité avec le réseau de métro du Grand Paris ». Cette indication ne préjuge pas des programmations et financement des opérations citées, d'autant que celles-ci ne figurent pas dans le protocole du 26 janvier 2011 relatif aux transports publics en Île-de-France signé entre l'État et la Région.

Pour que ce projet puisse être présenté aux différentes autorités compétentes, une étude d'insertion urbaine sera engagée par la Communauté d'agglomération du Bourget en vue d'étudier les principes et impacts urbains du prolongement de la ligne 5 du métro parisien, dont le nouveau terminus pourrait être localisé soit dans le secteur des 4 Routes (croisement RD115 / RD30) soit dans le quartier de la mairie, soit jusqu'au secteur de la grande gare du Bourget RER.

Par ailleurs, la ville de Drancy est faiblement maillée aux autres communes du territoire en raison de la césure des voies ferroviaires, au nord autant qu'à l'ouest. Une étude de faisabilité de nouveaux franchissements du faisceau ferré aura donc vocation à être réalisée rapidement.

Enfin, la Ville de Drancy est susceptible d'être concernée par des restrictions à l'urbanisation générées par les risques technologiques liés au triage de matières dangereuses en gare de triage ferroviaire de Drancy. Cela priverait le pôle métropolitain du Bourget d'importants potentiels de densification urbaine. Un éventuel transfert de cette activité de triage de matières dangereuses a été évoqué, mais sa faisabilité reste à étudier.

Les signataires s'engagent :

- A participer au pilotage de l'étude de la desserte du cœur de ville de Drancy par la prolongation de la ligne 5 du métro parisien ou une variante de la ligne orange du Grand Paris Express, et à proposer au STIF et à la Région Ile de France d'être associés à cette étude, dans l'objectif de vérifier la faisabilité de l'inscription de l'un de ces deux projets dans une programmation à venir.
- A étudier la faisabilité de nouveaux franchissements du faisceau ferré.
- A poursuivre, d'une part l'étude d'évaluation des dangers, et d'autre part l'étude de la faisabilité du transfert de l'activité de triage de toutes les matières dangereuses hors de la gare de Drancy, afin de libérer les potentiels de densification urbaine en franges du faisceau ferré.

3.5. Secteur de projet Façade Ouest de l'aéroport sur les communes de Bonneuil, Dugny et La Courneuve

Le développement d'une nouvelle façade ouest de l'aéroport poursuit plusieurs finalités :

- le développement de la plateforme aéroportuaire et l'affirmation de la signature économique du territoire ;
- le renforcement du maillage du territoire à partir de la gare tangentielle de Dugny - La Courneuve, dont l'ouverture est prévue fin 2014 / début 2015 par la réorganisation des transports collectifs notamment avec les lignes de bus existantes (249 par exemple) ;
- l'insertion urbaine de la gare tangentielle et l'accès au parc de La Courneuve ;
- la densification de grandes « plaques » jusqu'alors faiblement utilisées et/ou bâties ;
- leur insertion urbaine et paysagère, en particulier par la constitution d'une trame verte reliant le parc de La Courneuve aux grands espaces ouverts du nord de la plateforme, via Bonneuil-en-France ;
- contribuer à l'ambition du Musée de l'Air et de l'Espace.

Ce développement constitue également un outil précieux pour articuler et diffuser les potentiels du territoire du Bourget sur les communes voisines situées dans le département du Val d'Oise.

La configuration de cette façade en grandes « plaques » jointives, mais dont les usages sont distincts, permet d'engager dans un premier temps l'aménagement de deux sous secteurs : le secteur de la gare tangentielle de Dugny - La Courneuve et le secteur des activités aéroportuaires de Dugny sur les anciennes bases militaires désaffectées.

A terme, des réflexions devront également être conduites sur les deux « plaques » intercalées entre ces deux premiers secteurs d'aménagement : Aire des vents d'une part, réserves du Musée de l'air et de l'Espace d'autre part.

Sous-secteur des activités aéroportuaires de Dugny avec l'aménagement du cœur de cluster aéronautique

La zone des activités aéroportuaires de Dugny, située à cheval sur les communes de Dugny et Bonneuil en France, a été acquise par la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget. Elle sera aménagée dans l'optique de la constitution d'un cœur de cluster aéronautique organisé autour de l'implantation de l'établissement de fabrication de pales d'Eurocopter et d'une partie du centre de recherche d'EADS (Innovation Works), qui agiront comme locomotive du développement d'activités de la filière aéronautique. Ont vocation également à s'implanter d'autres activités industrielles et de formation professionnelle, ainsi que des locaux permettant au pôle de compétitivité Astech de développer sur ce site une partie de ses activités, dont le projet de technocampus « Aigle ».

Par ailleurs l'entrée en phase de commercialisation par ADP de l'angle nord ouest de la plateforme, sur la commune de Bonneuil-en-France apportera un complément d'offre de terrains pour des entreprises désireuses de s'implanter à proximité de ce cœur de cluster.

La réalisation d'une nouvelle voie de desserte par le nord sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général du Val d'Oise, branchée sur la déviation du RD 84, facilitera son rôle d'entraînement du projet « cœur de cluster » pour les communes valdoisiennes voisines.

Les signataires s'engagent :

- A réunir les conditions règlementaires et administratives permettant la réalisation rapide de cet aménagement et de l'implantation d'Eurocopter.
- Chacun dans ses domaines de compétence, notamment le Conseil Général du Val d'Oise en tant que maître d'ouvrage, à réunir les financements nécessaires à la réalisation d'une voie de desserte de la zone par le nord.
- A favoriser l'implantation sur le site des locaux du pôle de compétitivité Astech.

Sous-secteur de la Gare TLN de Dugny La Courneuve

La mise en service de la gare TLN de Dugny La Courneuve, prévue fin 2014-début 2015, constitue une opportunité remarquable pour y réaliser de nouveaux quartiers mixtes en proximité immédiate d'un pôle de transports collectifs, et également pour améliorer l'insertion du parc de la Courneuve dans la ville, notamment ses accès.

L'aménagement de ce secteur est cependant rendu difficile en raison des configurations particulières du site, à cheval sur deux communes, sans continuité immédiate avec l'urbanisation existante, et immédiatement bordé coté Dugny par les limites du site Natura 2000.

Deux réflexions sont en cours :

- Une première, sous maîtrise d'ouvrage de Plaine Commune, consiste à organiser l'accès à la future gare et l'intermodalité avec les bus.
- La seconde, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de Seine St Denis, en lien avec les communes concernées, a pour finalité la réalisation d'un aménagement d'ensemble de part et d'autre de la voie ferrée. Il s'agit en particulier d'assurer une continuité urbaine entre la gare et l'entrée de ville de Dugny, et de sécuriser les accès à la gare pour les habitants alentours et les futurs usagers. Cette seconde réflexion est conduite avec l'appui d'un consultant spécialisé en enjeux environnementaux, qui a réalisé en 2011 une pré-étude d'incidence sur le site Natura 2000.

Les signataires s'engagent :

- Pour les collectivités, à poursuivre avec le Conseil Général de Seine-Saint-Denis les études d'incidences au titre des réglementations Natura 2000 et espèces protégées et les études d'aménagement.
- Pour l'Etat, à s'impliquer dans la définition et le suivi de ces études, en vue de réunir les conditions d'obtention des autorisations permettant de réaliser un projet d'aménagement cohérent autour de la gare TLN.

3.6. Secteur de projet Zone d'activités de La Molette

Le secteur de projet de la zone d'activités de la Molette est inséré dans les tissus constitués des villes du Bourget et du Blanc Mesnil, l'essentiel étant cependant localisé sur le territoire Blanc Mesnilois.

La mutation de ce secteur est engagée depuis plusieurs années, avec notamment la reconversion de premières friches en parc d'activités pour partie tertiairisé et l'ouverture d'un centre commercial et de quelques programmes de logements et d'équipements publics qui lui sont adjoints.

Inévitable, la poursuite de la régénération de cette zone rend nécessaire une réflexion spécifique intégrant différentes hypothèses structurantes encore à l'étude, dont la réalisation d'une opération qui mobiliserait potentiellement 4 à 5 hectares, combinant un centre technique de la SGP, des bâtiments à vocation économique et la réalisation de logements en front d'avenue, la perspective de la constitution d'un nouvel axe routier nord sud débouchant et franchissant le faisceau ferroviaire, ainsi que l'accroche au secteur de projet du sud est de l'aéroport.

Les signataires s'engagent à :

- Poursuivre les études pour approfondir la stratégie de régénération de cette zone d'activités, dans une logique à dominante économique qui n'exclut pas cependant, dans la perspective d'une insertion urbaine de qualité, de dédier des espaces à la réalisation de logements et d'équipements.
- Etudier la faisabilité de nouveaux franchissements du faisceau ferré

3.7. Secteur de projet Zone d'activités de Mermoz

La Zone d'activité Mermoz s'étend entre l'autoroute A1 et l'A86, la ligne B du RER et le barreau de raccordement de l'A1-A86, majoritairement sur la ville de La Courneuve et bordée par la ville du Bourget. L'essentiel de la Zone est destiné à l'activité économique qui recouvre 3 000 emplois et 200 entreprises.

Sa position géographique proche de Paris, le potentiel de mutabilité dû aux grandes emprises foncières appartenant dans certains cas à des monos-proprétaires et enfin l'implantation d'entreprises des éco-activités (15 entreprises et 500 emplois) offrent à long terme une attractivité environnementale et fonctionnelle. Cette attractivité conforte les possibilités d'un développement économique dans un objectif qualitatif, y compris la réflexion sur la restructuration du site actuellement occupé par Eurocopter dont l'emprise foncière s'étend sur 8 hectares pour 1000 emplois, à mi-chemin entre la gare La Courneuve-Aubervilliers du RER B et les nouvelles gares La Courneuve « Six routes » et Le Bourget RER B du réseau du Grand Paris Express.

Néanmoins, sa valorisation doit être concomitante de l'amélioration de l'organisation des flux routiers et de la logistique urbaine. A ce titre le raccordement direct de l'avenue Mermoz (RD 30) au barreau de raccordement A1/A86 par un nouvel échangeur permettrait de résorber la majeure partie des flux des poids lourds qui s'immiscent dans les tissus

urbains des centres villes. Il donnerait une meilleure attractivité au secteur et à ses futures évolutions.

Par ailleurs, l'activité logistique historiquement présente dans la zone (30 entreprises et 100 emplois) doit être valorisée dans une logique de logistique urbaine nécessaire à la métropole. Elle peut bénéficier de la présence d'embranchements ferrés et un projet de développement de fret urbain pourrait aboutir.

Enfin, des activités en lien avec le Pôle Aéronautique pourraient y trouver un lieu d'accueil proche de l'épicentre de ces activités.

Les signataires s'engagent :

- A réaliser une étude spécifique de régénération urbaine de la zone Mermoz, prenant en compte sur le volet économique l'enjeu de développement d'éco-activité d'une part, et de maintien d'une activité de fret urbain d'autre part. Cette étude examinera la faisabilité d'un échangeur RD30/barreau de liaison A1-A86 et sa capacité à améliorer le flux routier et la desserte de la zone.
- A intégrer les enjeux particuliers de la zone d'activité Mermoz à l'étude générale de stratégie foncière afin d'identifier les fonciers mobilisables de ce secteur, en associant Plaine Commune à la conduite de l'étude pour cette partie du territoire.
- A construire une alternative pour la restructuration qualitative du site Eurocopter.

4. PROCESSUS ET CALENDRIER D'ELABORATION DU CDT

4.1. Le programme d'études

La préparation du contrat de développement territorial s'appuiera sur l'établissement d'un schéma de référence du projet territorial d'ensemble sur le périmètre du contrat. Ce schéma synthétisera l'ensemble des études déjà réalisées et les futurs plans directeurs des 7 secteurs de projet. L'objectif de l'élaboration de ce schéma est d'offrir aux partenaires et opérateurs du territoire une image spatialisée des orientations urbaines et de développement, et un cadre de référence pour la conduite des politiques publiques. Les collectivités locales s'engagent à finaliser, en partenariat avec l'Etat, l'élaboration du projet de territoire par la réalisation du programme d'études suivant, hiérarchisé par ordre de priorité compte tenu des moyens effectivement disponibles.

Un premier volet d'études sera engagé, pour le compte des différentes communes, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération de l'aéroport du Bourget.

Les communes du pôle étudient parallèlement la constitution d'une structure juridique ad'hoc, ayant vocation à porter l'ensemble des études du projet de territoire.

Les trois études de développement urbain autour des 3 gares du GPE seront pour leur part engagées sous la forme d'un groupement de commande entre la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget et la Société du Grand Paris.

Etudes à engager en priorité 1

Etudes de « fabrication du projet »

- Etude de développement urbain secteur « Entrée Aéroport »
- Etude de développement urbain secteur « Grande Gare Bourget Centre Urbain »
- Etude de développement urbain secteur « Gare Blanc Mesnil »

- Etude d'insertion urbaine du prolongement de la ligne 5 en cœur de ville de Drancy (MO à définir)
- Etude d'aménagement du cœur de cluster aéronautique (MO collectivités, engagée)
- Etude d'aménagement autour de la Gare TLN Dugny – La Courneuve - sites des Essences et de la Pignonnière (MO : Conseil Général de Seine St Denis étude engagée)
- Etude de positionnement et de stratégie de mutation de la ZA de La Molette (MO collectivités)
- Etude de la faisabilité de nouveaux franchissements du faisceau ferré (MO collectivités)
- Etude de positionnement et de stratégie de mutation de la ZA de Mermoz (MO à définir)
- Etude d'un nouveau concept de Musée de l'Air (protocole Défense – Gifas – MAE)
- Etude de pré-faisabilité de la refonte du carrefour Lindbergh (MO Etat)
- Etude origines-déplacements poids lourds (MO à définir)

Etudes de « fabrication du CDT » (MO collectivités)

- Schéma de référence du projet de territoire
- Evaluation environnementale
- Stratégie foncière

- Diagnostic habitat - logement
- Rédaction du CDT

Etudes à engager en priorité 2

Etudes de « déclinaison / approfondissement du projet »

- Etude de la faisabilité de nouveaux franchissements du faisceau ferré
- Etude d'impact de la programmation des secteurs de projet sur les besoins d'équipements et de services publics, et fiscalité locale
- Etude des potentiels de mobilisation foncière dans le diffus

4.2. Un processus de travail itératif

Le décret relatif au Contrat de Développement Territorial prévoit un quatrième titre qui indiquera les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du CDT. Le présent accord réaffirme l'attention des signataires à respecter une élaboration partenariale du projet de CDT.

Cette démarche de co-construction du CDT s'appuiera sur les instances suivantes :

- 1 comité de pilotage stratégique, composé des signataires et partenaires du CDT représentés par des personnes ayant des responsabilités décisionnelles, se réunira au moins deux fois par an ;
- 1 comité technique associant les services des communes et de l'Etat concernés

Chaque étude fera l'objet d'un dispositif spécifique, qui aura en charge d'en assurer les dispositions et le suivi, en associant autour des signataires les partenaires les plus directement concernés.

4.3. Les grandes étapes de la poursuite des travaux de préparation du CDT

Les signataires s'inscrivent dans l'objectif de respecter le calendrier d'approbation du CDT prévu par la loi du Grand Paris.

- Engagement et poursuite des études de définition du CDT, réalisation de l'étude environnementale, rédaction du CDT Février à août 2012
- Définition des conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du CDT Septembre 2012
- Saisine de l'autorité environnementale (CGEDD) Octobre 2012
- Saisine des personnes publiques associées Octobre 2012
- Décision d'ouverture de l'enquête publique Février 2013

LES SIGNATAIRES DE LA CONVENTION-CADRE

Monsieur Daniel CANEPA,
Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris



Monsieur Arnaud BAZIN,
Président du Conseil Général du Val d'Oise



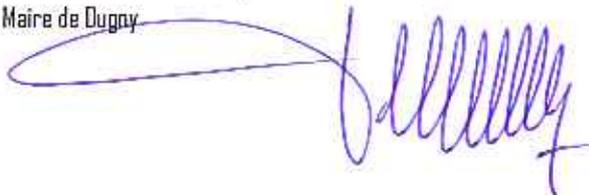
Monsieur Vincent CAPO-CANELLAS,
Sénateur-Maire du Bourget, Président de la Communauté
d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget.



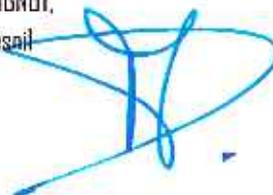
Monsieur Jean-Christophe LAGARDE,
Député-Maire de Drancy



Monsieur André VEYSSIERE,
Maire de Dugny



Monsieur Didier MIGNOT,
Maire du Blanc-Mesnil



Monsieur Jean-Luc HERKAT,
Maire de Bonneuil-en-France



En présence de Monsieur Maurice LERDY,
Ministre de la Ville

