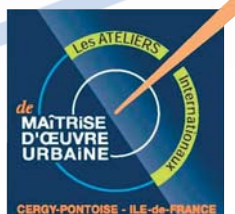


LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE CERGY-PONTOISE, ILE-DE-FRANCE



25^{ÈME} SESSION

Rencontre internationale de Maîtrise d'Œuvre Urbaine

• • • Vers une Aéropolis ?

- Un levier pour structurer l'armature métropolitaine ?
- Une nouvelle dynamique pour la Plaine de France ?

**Les aéroports Nord de Paris
du 23 Août au 21 Septembre 2007**

**International meeting
of planning and urban design
Developing an Aeropolis (an Aircity)?**

- A lever to improve the metropolitan structure?
- A new impulse for the Plaine de France?

**Airports, North of Paris
from August 23rd to September 21st**



L'histoire en suspens...

History in abeyance...

Dès 1910, la banlieue nord de la région parisienne a vu naître l'industrie aéronautique, avec l'installation des premiers laboratoires d'études aérodynamiques et des halls de fabrication des appareils, au voisinage immédiat des ateliers de mécanique et de construction automobile, industrie alors en plein essor. En 1919, Paris se dote de son premier « aéroport », au Bourget ; il accueille le « Spirit of St Louis » de Lindbergh le 21 mai 1927. En 1953, un deuxième aéroport voit le jour dans la banlieue sud, à Orly, qui prendra le relais du Bourget jusqu'au début des années 1970.

C'est à nouveau au nord de Paris, à Roissy, qu'est inauguré en 1974 l'aéroport international qui deviendra « Paris Charles-de-Gaulle ». Cet équipement eut longtemps valeur de symbole de ce que fut la modernité conquérante de la France à la fin des « Trente glorieuses ». Son implantation dans une zone à dominante rurale, marquée de petits bourgs, est emblématique de la politique volontariste d'aménagement du territoire qui avait alors cours. L'intérêt national, le primat du développement économique l'emportèrent aisément sur d'autres considérations, comme le confort de vie des « riverains » ; ou, plus largement, sur des préoccupations environnementales qui n'étaient, à l'époque, qu'embryonnaires.

S'ouvre ensuite l'ère de la formidable croissance du transport aérien, liée à la globalisation des échanges (la « mondialisation ») et à l'évolution exponentielle de la demande - nationale et internationale - de transport rapide et à longue distance, de marchandises et de voyageurs. Cette nouvelle dynamique, au-delà de sa traduction industrielle (développement de la capacité des aéronefs, de la technologie et de la productivité des aéroports qui impose une perpétuelle évolution de leur propre schéma de fonctionnement et de celui de leurs abords), a inscrit ses

As early as 1910 the aircraft industry developed in the northern outskirts of the Paris Region with the construction of the first laboratory for aerodynamics studies and manufacturing premises, neighbouring the automobile industry and its engineering workshops that were at this time in full expansion. The airport of Le Bourget started commercial operations in 1919 and is most famous as the landing site for Lindbergh "Spirit of St Louis" on May 21st, 1927. In 1953 a second airport is built in the southern suburbs, in Orly, which takes over and becomes more important than Le Bourget until the 1970s.

In 1974 the international airport « Charles-de-Gaulle » opened near Roissy, 25km to the north-east of Paris. The airport facilities and infrastructure were symbolical for the dynamic modernity in France's post World War II boom period. The construction of the airport in a characteristic rural area with villages illustrates the voluntarist town planning policy of the time. Concepts like "national interest" or "priority of the economic development" prevailed over other considerations like the comfort of neighbouring residents or environmental concern that was still in an embryonic state.

The remarkable growth of air transport began then together with globalization and the exponential evolution in demand for fast transportation - national and international - for long distance mobility of goods and passengers. This new dynamic force really marked the territory much beyond industrial premises (development of aircrafts capacity, technology and airport productivity that is constantly expanding). The serving of the airport, the connection to the capital city, road connection at first followed by rail (RER: Rapid-transit-system) and now with the connection to the very high speed train (TGV) have accompanied the growth of the airport and participated in its expansion.

effets dans le territoire. La desserte de l'aéroport, sa liaison avec la capitale, par la route d'abord, puis par le RER et, désormais, son raccordement au TGV ont, non seulement, accompagné la croissance de l'activité aéroportuaire et des activités connexes, mais contribué à leur essor. Dans son sillage, le développement de Paris CDG entraîne, avec les industries dépendantes de son activité, l'ensemble de l'économie liée au commerce et aux échanges internationaux de biens et de personnes.

sion. The dynamic development of Roissy and the neighbouring industries that depends on the airport's activities deeply influence the whole economic performances related to international trade.

Vers une Aéropolis ?

Developing an Aeropolis (an Aircity)?

Au XXI^e siècle, l'avion est devenu un moyen de transport usuel. S'il met le monde à notre porte, l'aéroport reste, le plus souvent, aux portes de la ville. Ainsi en est-il de Paris Charles-de-Gaulle, après le Bourget, pour Paris. Aussi familier que soit devenu l'aéroport dans le paysage urbain, force est de reconnaître que ses rapports à la ville ne vont pas de soi. Comment instaurer une relation apaisée et durable entre ces deux pôles urbains essentiels au développement et au fonctionnement du monde actuel et qui, désormais, sont, pour le meilleur et pour le pire, indissociables ? Comment répondre, demain, à l'évolution exponentielle des échanges, de biens et de personnes, en redéfinissant la place et le rôle des plateformes aéroportuaires - celles d'hier, d'aujourd'hui ou de demain - au sein des ensembles urbains ? Quelles nouvelles polarités, quelles nouvelles centralités, quelles articulations des échelles territoriales, quelles formes urbaines imaginer, qui pourraient donner corps, et sens, demain, au concept d'une « AEROPOLIS » ? Comment faire des aéroports - et, en l'occurrence, ceux du nord de Paris - un levier pour une nouvelle armature métropolitaine ?

In the 21st century flying has become part of everyday life. The rest of the world is next door but most of the time, airports are located at the gates of cities. And this is also the case for the airports of Roissy Charles-de-Gaulle and Le Bourget near Paris. Although airports are now part of the urban landscape, the relation to the city is not trouble-free. The issue is to try and organize a smooth and sustainable relation between two urban poles, both being essential for the development and the economic situation of the area and knowing that they are both for better and for worse, indissociable... How to meet the future expectations concerning the exponential evolution of trade and travel if we redefine the role of present and future airport platform and facilities in the agglomeration? How to define new polarities, new centralities, how to articulate regional scales, how to design the urban shape that could give substance and meaning to the concept of an "AEROPOLIS"? How can we have airports become a powerful lever for a new metropolitan frame - especially the airports located north of Paris?

Le thème et son site

The topic and the site of intervention

Les aéroports sont des aimants. Ils attirent la ville et la repoussent à la fois. Puissants moteurs de l'activité humaine, la dynamique territoriale qu'ils génèrent, procédant de ce double mouvement d'attraction et de répulsion, crée de nouveaux pôles urbains, souvent dénués des aménités qui font l'urbanité. L'aéroport, en ce début du XXI^e siècle, est une « ville de fait », une sorte de « ville bis », potentiellement concurrente de sa « ville - mère », à la périphérie de laquelle il a été implanté et qu'il a fonction de relier au reste du monde. Le rôle de premier plan que cette AEROPOLIS en devenir joue désormais, dans le fonctionnement et l'organisation des sociétés urbaines contemporaines, oblige à penser ses évolutions à long terme, non seulement dans sa fonctionnalité propre, mais dans la relation qu'elle entretient avec la « ville centre » de l'agglomération urbaine au sein de laquelle elle est implanté et se développe. Une problématique plus large que celle de leur connexion s'impose alors ; l'interaction entre ces deux pôles, avec ses divers effets - positifs et négatifs - sur le territoire plus vaste qui les environne, conditionne largement, en effet, les équilibres à terme de l'aire métropolitaine tout entière.

Le site d'étude choisi pour la session, autour de Paris CDG, condense tous les éléments d'un tel questionnement.

Il est bordé de zones d'habitat fortement dégradées (les « cités »), dont les populations ne profitent pas, ou peu, des facteurs d'attractivité liés aux activités aéroportuaires, pourtant proches. Bobigny et Saint-Denis, les deux villes capitales du département de la Seine Saint-Denis, administrative pour la première, historique et économique pour la seconde, ne sont pas très loin, elles aussi ; elles paraissent pourtant hors de l'influence aéroportuaire, faute de liaisons commodées. En revanche, les abords de Paris CDG, plus facilement accessibles par la route et si-

Airports are magnets. They attract and repel the city at the same time. They represent the driving force of human activities, they generate territorial impulse that always encloses the double movement of attraction/repellency. Nowadays an airport is practically a city, a kind of second city that might be in competition with the "mother city" although it is located in the vicinity and has a connecting role to the rest of the world. The future "AEROPOLIS" plays a foreground role in the functioning and organization of contemporary urban life and it leads us to think about the long term developments in terms of functionality and the relation to the "central city" in the urban agglomeration where it is located. The issue does not only concern the partnership but is much broader and should focus on the interaction between both poles with positive and negative influence on the region: the whole regional balance depends on it.

The site of intervention of the session - the two airport of Le Bourget and Roissy Charles-de-Gaulle at the heart of the Plaine de France and the environment north of Paris - concentrate all the elements of the issue.

It is surrounded by deteriorated housing areas - the so-called "housing estates" and the population of these estates do not benefit from the neighbouring attractive factors (in terms of jobs). The area is also quite close to a vast rural area that is the "hall" to a Natural Park that was created in the year 2005. Bobigny and Saint Denis - the major cities of the Département (regional district) - are not very remote: the first plays an administrative role and the second has an historic past and an economic influence. Nevertheless both seem unattractive because of the lack of public transport and consequently are no driving forces. On the other hand the hinterland is easily accessible per road but on the whole, the business district of La Défense is

tués au contact d'une immense zone rurale dont une partie a été consacrée Parc Naturel Régional en 2005, se peuplent, dans leurs moindres hameaux champignons, des nouveaux employés de la plateforme. Ces « nouveaux venus » fuient massivement les "cités" de leur enfance, au point que les infrastructures existantes peinent à suivre ce mouvement centrifuge.

Ce site, par sa situation, ses caractéristiques, permet de réinterroger les effets, structurants ou destructurants, de la dynamique aéroportuaire sur le développement territorial : non seulement sur les zones directement desservies par un réseau d'infrastructures routières et ferroviaires déjà en place, mais sur des périmètres latéraux aux pistes, beaucoup plus larges et mieux protégés du bruit. Quelles opportunités foncières affecter aux différents programmes d'habitat ou d'activités créatrices d'emplois dans un souci de complémentarité, là où leur développement actuel répond plutôt à des logiques, des forces opposées ? Quelles nouvelles polarités, quelles nouvelles articulations d'échelles inventer, pour redonner à ce territoire une architecture d'ensemble dont tous les éléments devraient s'emboîter ? Quel projet urbain proposer, quelle dynamique territoriale susciter, pour qualifier ce site et l'inscrire, en positif, dans le courant du développement de la Plaine de France ? Quelles nouvelles centralités peuvent apporter à ce territoire un nouveau souffle, et conférer notamment un nouveau rôle au secteur nord de la plateforme principale, lui donner une nouvelle image, une nouvelle identité ? Quels nouveaux programmes, tels que, par exemple, ceux des nouvelles institutions de l'Europe élargie, pourraient être, demain, imaginés pour redynamiser cet ensemble urbain, le réinsérer dans le développement global de l'agglomération parisienne, de la région francilienne ?

the real attraction pole and is very well served by public transport networks.

Because of the situation and the specific elements of the site, we can question the various effects - the structuring ones and the destabilizing ones -, the airport dynamic and the regional development: not only on the areas that are directly connected to a quite dense network of rail and road infrastructure, but on a much larger scale. A large part of the area is vacant - some land of Le Bourget airport - and some of its infrastructure is no longer used and represents therefore a land reserve. What new polarities, what new articulations of scales can we create to give the area an architectural unity where all elements fit together? What kind of urban project can we plan, what kind of territorial dynamism can we encourage, in order to give the area a new impulse and integrate it in a positive way into the development flow of the Plaine de France Region? What are the main centres where the area of Le Bourget could help give new vitality and give a new role in the area north of Paris, providing it a new image and a new identity? Which new programmes (from new European institutions) could re-dynamise this part of the region?



Le contexte institutionnel d'Aéropolis

Aeropolis: institutional context

Le territoire d'Aéropolis souffre de l'absence d'une réelle gouvernance territoriale. Des initiatives se mettent progressivement en place, mais elles restent insuffisantes et des blocages empêchent l'éclosion d'une véritable action globale.

The Aéropolis area suffers from an absence of real territorial governance. Initiatives are gradually being taken, but they remain inadequate, and there are hindrances to the success of real comprehensive action.

Le périmètre d'Aéropolis, aire principale d'influence du complexe aéroportuaire de Paris-CDG et du Bourget, est situé à l'intersection de quatre des huit départements constituant l'Ile-de-France : le Val d'Oise, la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, et l'Oise

Le contexte institutionnel d'Aéropolis est marqué par une multiplicité d'acteurs et de centres de décision :

- D'abord les différentes échelles institutionnelles territoriales : l'Etat, la Région, les trois départements, les intercommunalités et les communes, qui se partagent au sein du territoire les différentes compétences de l'action publique.
- Puis les aéroports de Paris-CDG et du Bourget, véritables « ovnis territoriaux » par leur présence imposante, gérés par la société ADP (Aéroports de Paris), acteur in-

Les aéroports : des «ovnis» territoriaux Airports territorial UFO's



Carte IGN 100 000e

The Aéropolis area, the main zone of influence of the Paris-CDG and Le Bourget airport complex, is situated at the intersection of four of the eight counties (départements) that make up the Ile-de-France region: Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, and Oise.

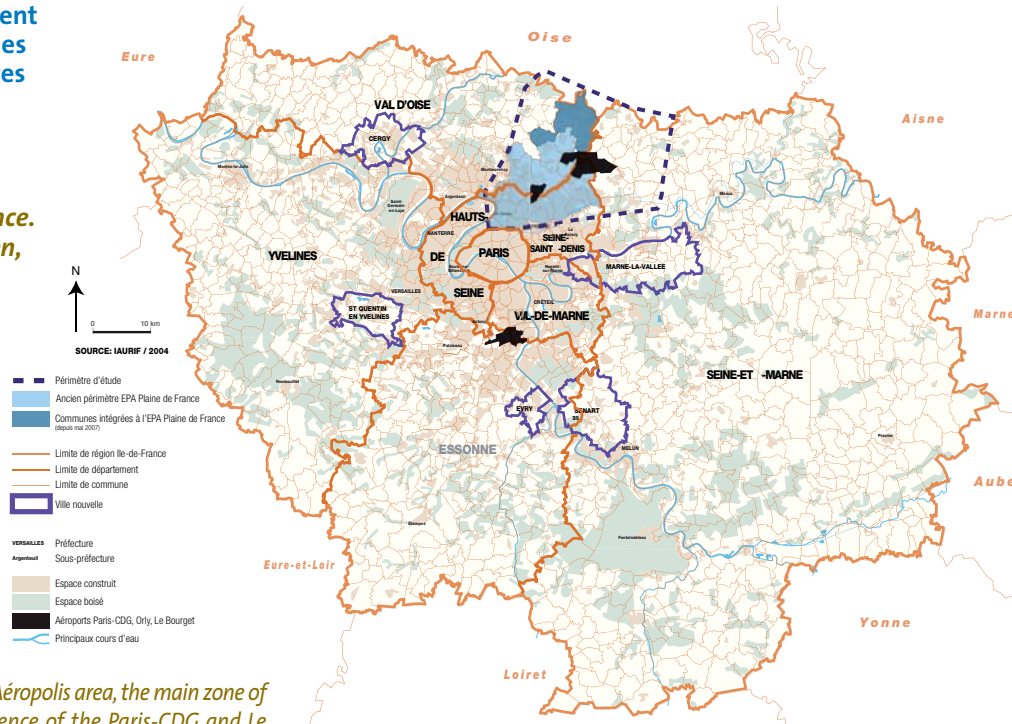
Aéropolis's institutional context is characterised by a multiplicity of players and decision-making centres:

- Firstly, the different levels of territorial institutions: the central government (or state), the Region, the four counties, inter-municipal bodies and individual municipal-

ities, which between them have jurisdiction over various public powers within the area;

- Secondly, the Paris-CDG and Le Bourget airports, real "territorial UFOs" as a result of their imposing presence, and managed by the ADP (Aéroports de Paris) company, a

Le territoire dans le contexte francilien The Aeropolis area in the Paris Ile-de-France region



contournable de l'aménagement de la région Parisienne et de notre périmètre d'étude tout particulièrement.

- Enfin, d'autres institutions publiques comme l'IAURIF, AFTRP, RFF, RATP, SEM etc., qui sont des partenaires territoriaux importants.

La multiplicité de ces acteurs rend difficile la prise de décision et la mise en place de projets d'aménagement cohérents pour Aéropolis.

Pour faire face à cette situation d'émission de l'action publique, plusieurs formes partenariales se sont développées progressivement. Cependant, elles semblent encore insuffisantes pour faire émerger une véritable gouvernance territoriale.

A partir des années quatre-vingt dix, des groupements intercommunaux se sont constitués afin de mettre en place un « projet commun de développement urbain et d'aménagement ⁽¹⁾ ». Aéropolis

key player in the development of the Paris region and within the area being studied, in particular.

- Finally, other public institutions such as the IAURIF, AFTRP, RFF, RATP, SEM etc., which are important territorial partners.

The multiplicity of players makes decision-making and implementing coherent development projects for Aéropolis difficult.

In order to tackle the piecemeal nature of public initiatives in this situation, several types of partnership have gradually developed. They still appear to be inadequate, however, for the emergence of real territorial governance.

From the 1990s onwards, various inter-municipal groupings were formed in order to put in place a "common urban development and regional planning project". Aéropolis has six EPCI (Plaine Commune in Seine-Saint-Denis, Val de France, Pays de France and Roissy Porte de France in Val d'Oise, Dammartin-en-Goële and Plaine de France in Seine-et-Marne).*



De nombreux acteurs sur le territoire A large number of decision-making centers

Echelle Régionale	REGION ILE-DE-FRANCE			ADP (Aéroports de Paris) AFTRP (Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne) IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France) RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France)
Echelle Départementale	SEINE-ST-DENIS	VAL D'OISE	SEINE-ET-MARNE	
Echelle Intercommunale	Plaine Commune SEAPFA (Syndicat d'Équipement et d'Aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye)	- Val de France - Pays de France - Roissy Porte de France SIEVO (Syndicat Intercommunal de l'Est du Val d'Oise)	- Pays de la Goele et du Multien - Plaine de France	
Echelle communale	14 communes	32 communes	23 communes	

compte six EPCI* (Plaine Commune en Seine-Saint-Denis, Val de France, Pays de France et Roissy Porte de France en Val d'Oise, Pays de la Goele et du Multien et Plaine de France en Seine-et-Marne). Le territoire compte également deux syndicats intercommunaux (SEAPFA en Seine-St-Denis et SIEVO en Val d'Oise). Cependant, leur domaine de compétence est relativement limité.

La création de ces groupements intercommunaux constitue une avancée significative dans la volonté de faire émerger une vision partagée du projet au-delà des simples limites communales. Toutefois, ils restent insuffisants. Ils regroupent un nombre trop limité de communes et il existe entre eux peu, voire pas d'instance reconnue de coordination de projets. Par ailleurs, des communes parmi les plus dynamiques, sans liens d'intercommunalité, comme Gonesse, Goussainville, Tremblay-en-France ou Villepinte, évoluent en « électrons libres ».

En 2002, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France a été créé, à l'initiative conjointe de l'Etat et des collectivités territoriales. Son rôle est de « procéder à toute opération favorisant l'aménagement, la restructuration urbaine et le développement économique du territoire de la Plaine de France »⁽²⁾. La création de

The area also includes two inter-municipal coordinating boards (SEAPFA in Seine-St-Denis and SIEVO in Val d'Oise). However, their area of competence is relatively limited.

The creation of these intermunicipal groupings constitutes a significant advance in the determination to see the emergence of a shared vision of the project that goes beyond simple municipal boundaries. They remain inadequate nonetheless. They bring together only a limited number of municipalities and there are few or no recognised bodies in existence between them for project coordination.

Furthermore, some of the more dynamic municipalities, which have no intermunicipal links, such as Gonesse, Goussainville, Tremblay-en-France and Villepinte, are developing as "free electrons".

cet EPA constitue un acte majeur dans la volonté de mettre en place un projet d'aménagement cohérent et permet la reconnaissance de la situation stratégique d'Aéropolis au niveau régional et national. Depuis le 10 mai 2007, son périmètre d'intervention concerne 40 communes au lieu de 30. Néanmoins, contrairement à la Mission de Roissy menée par la DREIF et dont l'EPA est l'héritière, le périmètre défini n'intègre pas les communes situées en Seine-et-Marne, au nord et à l'est de l'aéroport Paris-CDG. Cela dénote un recentrage de l'action « sur les territoires les plus en proie aux difficultés sociales et non sur l'aéroport comme centre d'un territoire de planification cohérent »⁽³⁾.

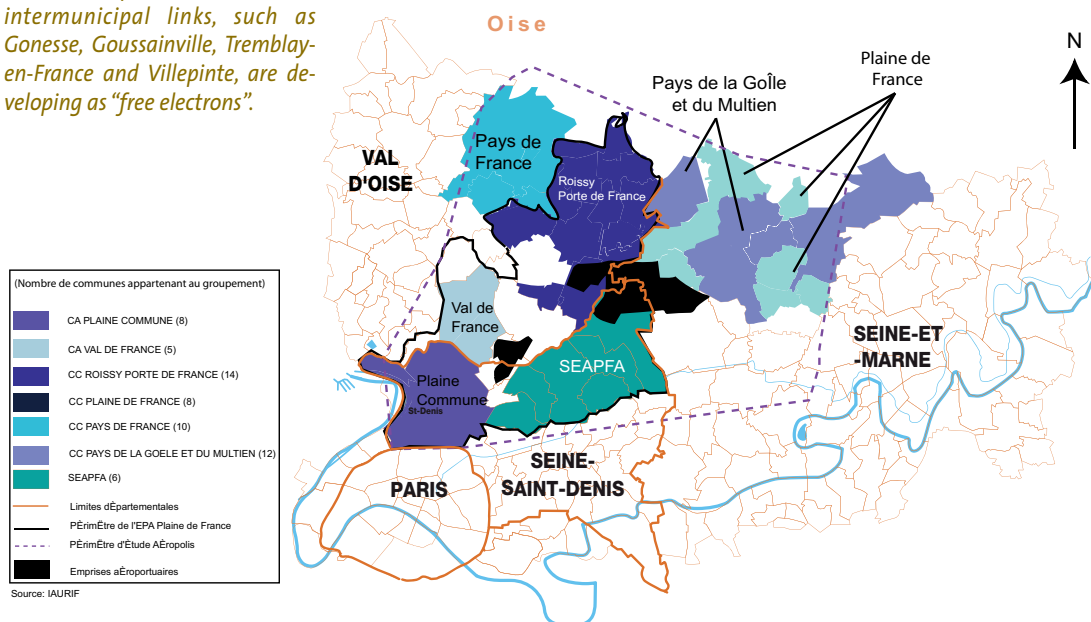
D'autres formes de partenariat se sont constituées autour du pôle de Roissy. Un GIP emploi Paris-CDG (groupement d'intérêt public) a été créé en 1998 pour « assurer l'interface entre les acteurs économiques de la plateforme aéroportuaire et les institutions, afin de faire bénéficier les populations des trois départements limitrophes des conséquences positives du développement de l'aéroport, en terme d'em-

In 2002, the Etablissement Public d'Aménagement [EPA or urban development corporation] for the Plaine de France was created at the joint instigation of the French government and the territorial authorities. Its role is to "proceed with any operation that favours the development, urban restructuring and economic progress of the Plaine de France area". The creation of the EPA was a significant act reflecting the determination to put in place a coherent development project and allows Aéroplis's strategic location to be recognised at both a re-

(1) Définition Code Général des Collectivités Territoriales
* EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
(2) Site plainedefrance.fr
(3) J. GRANGE, Directeur de l'aménagement de Tremblay-en-France in Aéroports et Territoires, Cahiers de l'IAURIF, 2003-2004
(4) Pduif.fr

(1) General Code of Collective Territories definition
* EPCI: Etablissement Public de Coopération Intercommunale [Public Corporation for Intermunicipal Cooperation]
(2) Website plainedefrance.fr
(3) J. GRANGE, Director of Planning and Development for Tremblay-en-France in Aéroports et Territoires, Cahiers de l'IAURIF, 2003-2004
(4) Pduif.fr

Les intercommunalités au sein du territoire Intermunicipal groups on the area





Vers une Aéropolis ?

Developing an Aeropolis (an Aircity)?

ploi notamment. Le GIP est un outil opérationnel de coordination et de mise en cohérence des actions des partenaires ⁽⁴⁾ ».

Dans le domaine de la mobilité et de l'accessibilité d'Aéropolis, un comité de déplacement urbain animé par ADP depuis 2001 est chargé de mettre en œuvre sur Paris-CDG les principes du PDUIF (plan de déplacement urbain d'Ile-de-France) en faveur des transports collectifs. « Ce comité de pôle constitue une nouvelle dynamique de gestion partenariale des déplacements aéroportuaires dont la priorité affichée est l'amélioration des conditions de mobilité et d'accès des salariés et des riverains des aéroports ».

Les nombreux partenariats institués sur Aéropolis participent à la mise en œuvre d'une gouvernance territoriale, mais de nombreux blocages politiques et économiques freinent son émergence.

Les aéroports de Paris-CDG et du Bourget appartiennent en terme de fiscalité à la catégorie des établissements exceptionnels. Les res-

gional and national level. Since 10 May 2007, its area of intervention has covered 40 municipalities rather than 30. Nonetheless, unlike the Roissy Mission led by the DREIF [Regional Directorate for the Development of the Ile-de-France region], which the EPA inherited, it does not cover the municipalities located in Seine-et-Marne, to the north and east of Paris-CDG airport. This denotes a refocusing of action "on areas that are most subject to social difficulties", and not a focus on Aéropolis, the area that is subject to the influences of the platforms.

Other forms of partnership have grown up around Roissy. A public interest grouping (GIP) for employment was created in 1998 in (or for?) Roissy to "act as an interface between the economic players of the airport platform and institutions, in order to allow the three counties on its borders to take advantage of the positive consequences of the development of the airport, in particular in terms of employment. The GIP is an operational tool designed to coordinate and ensure consis-

sources tirées de la taxe professionnelle et de la taxe foncière sur le bâti par les communes où sont implantés les aéroports sont très importantes. Cinq des dix communes franciliennes disposant de la richesse fiscale la plus importante sont situées sur ou à proximité de l'aéroport de Paris-CDG. Malgré l'existence d'un fonds de péréquation permettant de pallier les disparités flagrantes entre les communes, les inégalités restent importantes entre les communes qui bénéficient des retombées fiscales et celles qui subissent les nuisances.

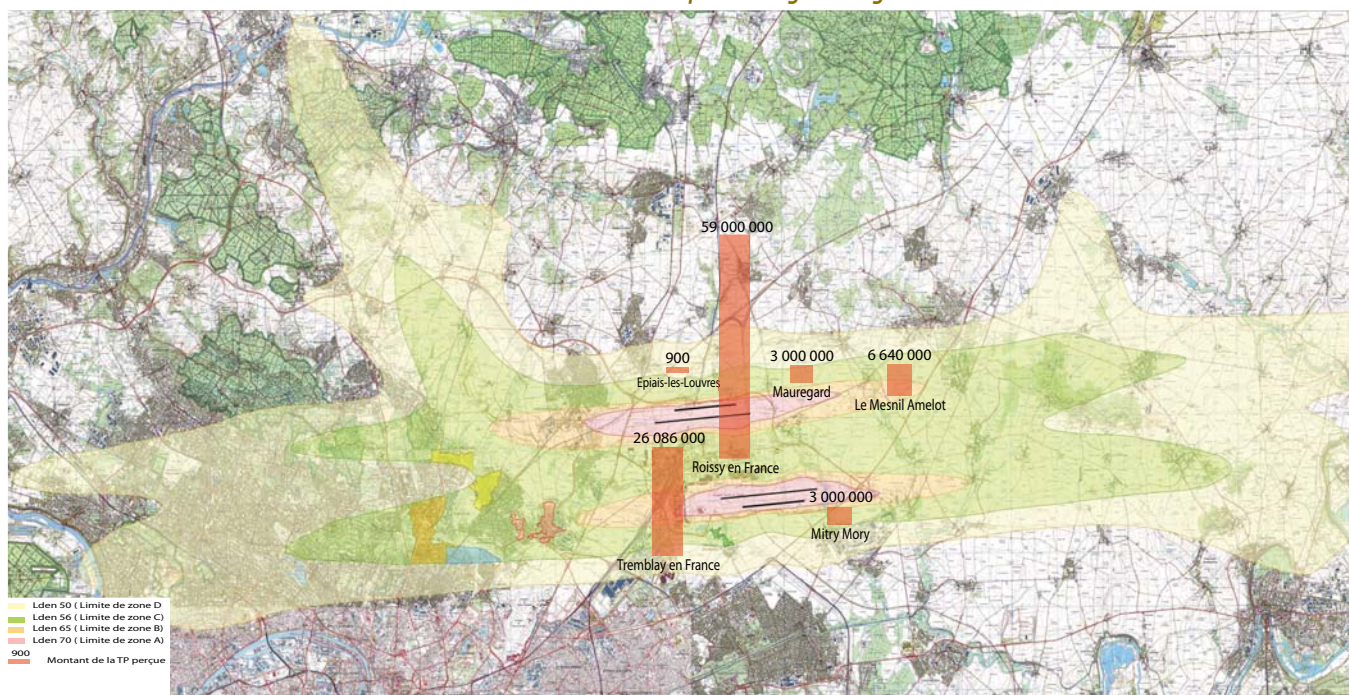
tency between the partners' actions."

As far as mobility and accessibility within Aéropolis are concerned, an urban transport committee run by ADP since 2001 is tasked with implementing the principles of the PDUIF (Ile-de-France urban mobility plan) in favour of public transport around Paris-CDG. "The committee for the hub constitutes a new approach to partnership-based management of travel around airports, whose stated priority is the improvement of mobility and access conditions for employees and those who live in the vicinity of airports."⁽⁴⁾

COMMUNE	SUPERFICIE km ²	NBRE HABITANTS (2005)	EPCI	TAXE PRO (2005) en €
EPIAIS-LES-LOUVRES	3,5	61	oui	900
MAUREGARD	8,6	238	oui	3 000 000
LE MESNIL-AMELOT	9,8	706	oui	6 640 000
ROISSY-EN-FRANCE	14,1	2517	oui	59 000 000
MITRY-MORY	30	16947	non	3 000 000
TREMBLAY-EN-FRANCE	22,4	34018	non	26 086 000

Source: Insee

Taxe professionnelle des communes bordant Paris CDG Business taxes in the municipalities neighbouring CDG



Partant de ce constat, une loi de février 2004 portant la création de communauté aéroportuaire a été votée. Cette nouvelle catégorie d'établissement public sera « chargée de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ⁽⁵⁾ ». Cependant, le décret d'application de la loi n'a pas encore été publié.

The numerous partnerships that have been set up around Aéroports de Paris are playing their part in implementing territorial governance, but numerous political and economic constraints are hindering its emergence.

Paris-CDG and Le Bourget airports are categorised as establishments of outstanding significance in tax terms. Municipal resources are linked to the business taxes paid by the airports they are home to.

The tax equalisation fund, which reduces to a very great extent the flagrant disparities between the municipalities that benefit from the tax consequences of the airport and those that only suffer from the nuisance it causes, does not prevent the fact that only five municipalities are able to take advantage of the most significant tax benefit derived from Paris-CDG, which is located on or near their territory.

Taking this as a starting point, a law was passed in February 2004 to create an airport community. This new category of public corporation will be "tasked with supporting ter-

ritorial initiatives and projects that make it possible to help correct the airport's negative influence on the environment and urban and rural quality of life, access for local residents to employment and public facilities and information relating to the airport's impact on its territory and the actions taken to correct its effects." The implementing regulations (executive orders) for this law, however, have not been published yet.



La gouvernance territoriale

Notion récente importée des Etats-Unis dans les années 90. L'hypothèse sous-jacente à l'idée de gouvernance est l'existence d'une « crise de la gouvernabilité » de la société. Les mutations sociales, la globalisation des marchés et la puissance accrue d'entreprises transnationales ont pour effet de limiter la capacité d'intervention des pouvoirs publics.

Cette situation est renforcée par un processus de fragmentation spatiale, sociale, économique et politique. La multiplication des acteurs de la société et l'incertitude qui caractérise aujourd'hui l'avenir rendent très complexe la prise de décision.

La crise de gouvernabilité se double aujourd'hui d'une « crise de la citoyenneté » (prise de conscience des limites des institutions politiques, perte de confiance dans les responsables politiques et sentiment du citoyen d'être peu écouté).

« Le principe de gouvernance permet d'étudier les efforts qui sont faits pour tenter de contrer le mouvement d'écclatement à travers l'intégration des groupes sociaux et des acteurs publics et privés, la coordination des différents acteurs entre eux et l'implication des citoyens. La gouvernance doit permettre la mise en place d'un processus de recomposition et d'intégration ». Il a pour objectif de créer une identité collective pour un territoire et permettre l'implication de tous les acteurs.

Sources : De la gouvernance des économies à celle des territoires, www.urbanisme.equipement.gouv.fr

Territorial governance

This is a recent concept, imported from the United States in the 1990s. The hypothesis underlying the idea of governance is the existence of a "crisis of governability" of society. Social changes, the globalisation of markets and the increased power of transnational companies have the effect of limiting the public authorities' ability to intervene.

This situation is reinforced by a process of spatial, social, economic and political fragmentation. The multiplication of players in society and the uncertainty that characterises the future today make decision-making very complex.

The crisis of governability is now being echoed in a "crisis of citizenship" (an increasing awareness of the limitations of political institutions, a loss of confidence in political representatives and citizens' feelings that their views are not being heard).

"The principle of governance makes it possible to study the efforts made to try to counter the trend towards fragmentation through the integration of social groups and public and private players, the coordination of different players between themselves and involvement on the part of citizens. Governance should make it possible to put in place a process of recomposition and integration." Its aim is to create a collective identity for a given area and to allow all players to be involved.

Sources: From economic to territorial governance, www.urbanisme.equipement.gouv.fr

⁽⁵⁾ Loi n°2004-172 du 23 février 2004

⁽⁵⁾ Law no. 2004-172 of 23 February 2004

Etat des lieux actuels et prévisions générales sur les

Current status and general prospects for airport platforms in Plaine de France

Le trafic aérien : caractéristiques et perspectives d'évolution

Caractérisé par une hypersensibilité à la conjoncture économique et au contexte géopolitique, le transport aérien est par nature un secteur économique fragile. Entre 2000 et 2004, il traverse une crise profonde suite aux événements de septembre 2001 et à la crise pétrolière.

Ajoutée à la dérèglementation du marché, engagée dans le milieu des années quatre-vingt dix, la crise contribue à la recomposition du système de transport aérien. De nombreuses compagnies aériennes nationales disparaissent, des alliances se créent entre les compagnies majors (ex. SKYTEAM autour d'Air-France en association avec une multitude de compagnies aériennes internationales, les compagnies low-cost qui captent 10 % du trafic intra-européen et occupent principalement des aéroports secondaires moins chers et moins saturés comme Beauvais-Tillé par exemple à 80 km au nord de Paris, dont le trafic est passé de 140 000 passagers en 1992 à 1,85 millions en 2005).

Le relatif apaisement géopolitique et la relance économique ont permis au transport aérien de sortir de la crise depuis 2004 avec une croissance significative, grâce à l'ouverture croissante des économies et des échanges internationaux de marchandises, de la mobilité des personnes.

En Europe, le tiers du trafic aérien est concentré sur quatre métropoles – Londres, Paris, Francfort et Amsterdam qui voient transiter à travers leurs aéroports majors, plus de 45 millions de passagers par an. Le développement des aéroports et de leurs performances est indissociable de la performance économique des régions. La croissance du transport aérien croît généralement de manière plus importante que le PIB. Cette situation n'est

Air traffic: characteristics and future prospects

Characterised by extreme sensitivity to the economic situation and geopolitical climate, air travel is by nature a precarious economic sector. Between 2000 and 2004, it went through a profound crisis following the events of September 2001 and the oil crisis.

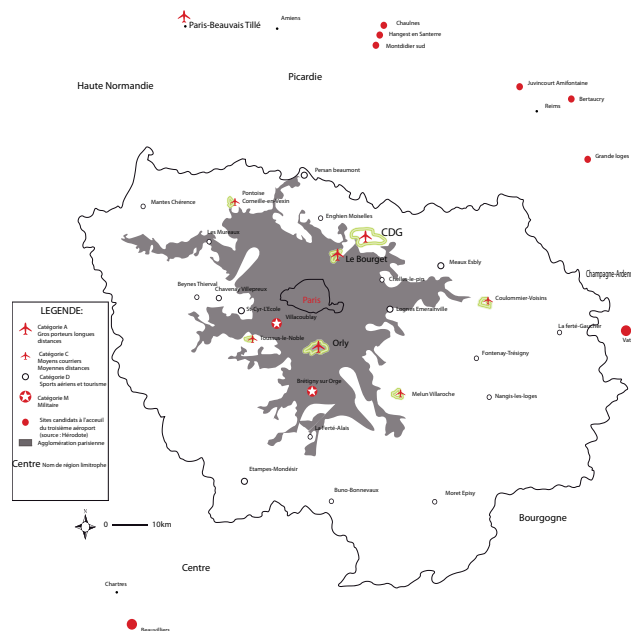
Coming on top of the market deregulation that began in the mid-1990s, the crisis contributed to a reshaping of the air transport system. Numerous national airlines disappeared, whilst alliances were formed between the major companies (for example, SKYTEAM around Air France, with a large number of international carriers). Low-cost airlines have captured 10% of traffic within Europe and primarily occupy the less expensive, less saturated secondary airports such as Beauvais-Tillé, located 80 km to the north of Paris, which has seen passenger numbers grow from 140,000 in 1992 to 1.85 million in 2005.

The relative lessening of tension in the geopolitical situation and the economic recovery have allowed air travel to emerge from the crisis since 2004 and post significant growth, thanks to a further opening up of economies and international trade, and the growth in personal mobility.

In Europe, a third of air traffic is concentrated on four major cities – London, Paris, Frankfurt and Amsterdam – through their main airports, with more than 45 million passengers a year. The development of airports and their performance cannot be dissociated from regional economic performance. Air transport generally grows at a higher rate than GDP, although this remark needs to be qualified, as it can also depend on the local situation. As far as Paris-CDG is concerned, the platform is showing growth of around 5% a year as a result of the growth in the Air France hub, whilst at a national level GDP is growing by around 2%. In Great

Localisation des équipements aéroportuaires en Ile-de-France

Airport facilities in the Paris Ile-de-France region



pas toujours vrai car elle dépend aussi pour beaucoup des situations locales. En ce qui concerne Paris CDG, la croissance de la plateforme est d'environ 5 % par an du fait de la croissance du hub d'Air France, alors qu'au niveau national le PIB croît de plus ou moins 2 %. Par contre, en Grande-Bretagne, malgré une croissance économique soutenue, le trafic aérien d'Heathrow en particulier croît lentement du fait de la saturation de l'aéroport.

Le système aéroportuaire français, un système très concentré

Caractéristiques du maillage aéroportuaire :

Le maillage aéroportuaire français est caractérisé par :

- Une très forte concentration du trafic sur les deux aéroports franciliens : Orly et Paris-CDG. En 2006, ils ont assuré le transport de 82,5 millions de passagers soit une augmentation de 4,8% entre 2006 et 2005 pour plus de 750 000 mouvements d'avions par an (Ma).
- Une dizaine d'aéroports entre 1 et 10 Mpax (millions de passagers par an).

Britain, however, despite sustained economic growth, air traffic at Heathrow airport, in particular, is growing slowly as a result of the airport's saturation.

The French airport system: a highly concentrated network

Characteristics of the airport network:

The French airport network is characterised by:

- A very high concentration of traffic on the two airports in the greater Paris Ile-de-France region, namely Orly and Paris-CDG. In 2006, they transported 82,5 million passengers, an increase of 4.8% between 2005 and 2006, with more than 750,000 aircraft movements per year (Ma).
- Around ten airports with between one and 10 Mpax (millions of passengers per year).
- A network of smaller airports.
- Connections with the high-speed railway (TGV) network at Paris-CDG and Lyon St Exupéry.

Greater Paris Ile-de-France: Paris-CDG, Orly and Le Bourget airports:

plateformes aéroportuaires de la plaine de France

- Un réseau de petits aéroports.
- Une connexion avec le réseau TGV pour Paris-CDG et Lyon St-Exupéry.

Ile-de-France : Paris-CDG, Orly et Le Bourget :

Orly :
Premier aéroport français jusqu'en 1993, le développement d'Orly, situé à 14 km au sud de Paris, a été fortement freiné par la limitation du trafic à 250 000 Ma par an, la mise en place d'un couvre-feu nocturne et l'installation du hub d'Air France à Paris-CDG.

Les perspectives de développement pour Orly sont faibles. Les prévisions sont estimées à 30 Mpax d'ici à 2020 contre un peu plus de 25 millions aujourd'hui. L'augmentation des emports par gros-porteurs se heurte aux caractéristiques du trafic aérien d'Orly. Il assure principalement les liaisons domestiques nationales et la desserte des DOM-TOM (70%), le reste se partage pour moitié entre les liaisons vers l'Europe et l'autre moitié entre l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient. 90 % du trafic est destiné aux liaisons « point à point » il n'y a donc pas de synergie entre les deux aéroports puisque ceux-ci fonctionnent indépendamment l'un de l'autre.

Paris-CDG : Porte d'entrée de l'Europe

L'aéroport Paris-CDG joue un rôle de premier plan au niveau mondial et européen. Placé respectivement en 7^e position mondiale et 2 européenne avec 56,9 Mpax et 2 millions de tonnes de fret, c'est, après Londres, le deuxième aéroport du monde pour le trafic passager international et le premier européen en ce qui concerne le Fret. Paris CDG assure près de 70 % du trafic passager aérien et 93 % du trafic fret aérien de la région. Si la croissance se poursuit à un rythme actuel de 4 à 5 % par an, le trafic de Roissy-CDG devrait atteindre les 100 Mpax et 5 M de tonnes de fret d'ici à 2020-2025 (source ADP).

Orly:

Although it was France's largest airport until 1993, the development of Orly, located 14 km to the south of Paris, has been severely hindered by the limitation on traffic to 250,000 Ma per year, the setting up of a night-time curfew and the establishment of the Air France hub at Paris-CDG.

Orly's development prospects are poor. Forecasts are put at 30 Mpax between now and 2020, compared with just over 25 million today. The increase in the use of jumbo aircraft clashes with the nature of air traffic at Orly. It is primarily used for national domestic connections and services to the French overseas countries (départements) and territories (70%), with the remainder split evenly between connections to other European countries and to North Africa and the Middle East. Ninety per cent of its traffic is destined for "point-to-point connections" and there is therefore no synergy between the two airports, which function independently of each other. 302

Paris-CDG: Gateway to Europe

Paris-CDG airport plays a leading role on the worldwide and European stage. Ranked 7th in the world and 2nd in Europe, with 56.9 Mpax and 2 million tonnes of freight per year, it is the second largest airport in the world, after London, for international passenger traffic and the leading freight airport in Europe. Paris-CDG handles almost 70% of air passenger traffic and 93% of air freight traffic in the region. If it continues to grow at its current rate of 4 to 5% a year, traffic at Roissy-CDG is set to reach 100 Mpax and 5 M tonnes of freight between now and 2020-2025 (source: ADP).

The meaning of the English term "hub":

This is an air transport rationalisation tool in a deregulated market. A connections platform links secondary airports to the main airport (the hub), reducing medium-haul connections at the main airport, which is reserved for long-haul, international and high-traffic routes. Flight times are organised to allow passengers on medium-haul flights

Que signifie le terme anglo-saxon de Hub :

C'est un outil de rationalisation du transport aérien, dans un marché déréglementé. C'est une plate-forme de correspondance qui relie des aéroports secondaires à l'aéroport principal (le hub) en rabattant les liaisons moyen courrier sur l'aéroport principal, d'où partent les liaisons long courrier, internationales et à fort trafic. Les horaires des vols sont organisés de sorte à ce que les passagers des vols moyen courriers puissent avoir les correspondances avec les vols longs courriers. Il permet 21 000 correspondances en une semaine.

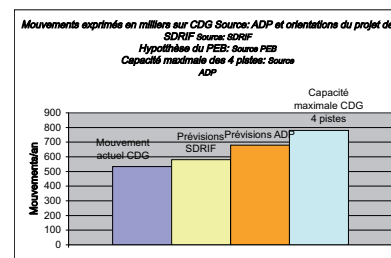
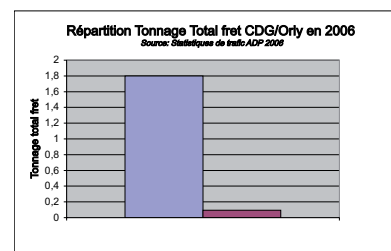
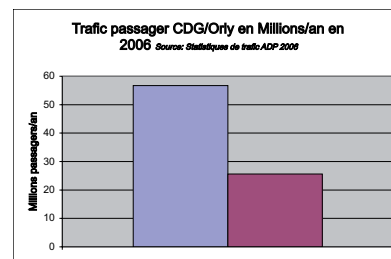
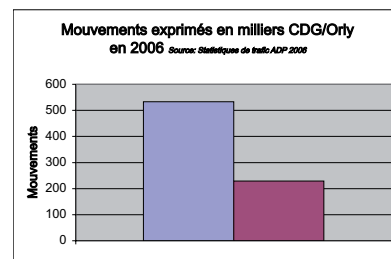
Le Bourget :

L'aéroport du Bourget a été créé en 1914. Situé à 8 km au nord de Paris, la plate-forme du Bourget devient, dans l'entre-deux-guerres, le premier aéroport international desservant Paris. La mise en service de l'aéroport de CDG en 1974 a mis un terme à son trafic commercial. Une partie des locaux libérés abrite actuellement le Musée de l'Air et de l'Espace, ainsi que certains locaux du parc des expositions, des installations de maintenances des aéronefs. Aujourd'hui, Le Bourget est le premier aéroport d'affaires d'Europe, avec un trafic d'environ 59 000 mouvements d'avions et d'hélicoptères en 2005 soit 120 000 passagers.

Depuis 1953, l'aéroport accueille, tous les deux ans, dans son parc d'exposition (PEX) le Salon International de l'aéronautique, la plus grande manifestation aéronautique et spatiale mondiale. (Présentations des appareils, de leur évolution, prise de commandes commerciales)

Quel avenir pour le Bourget ?

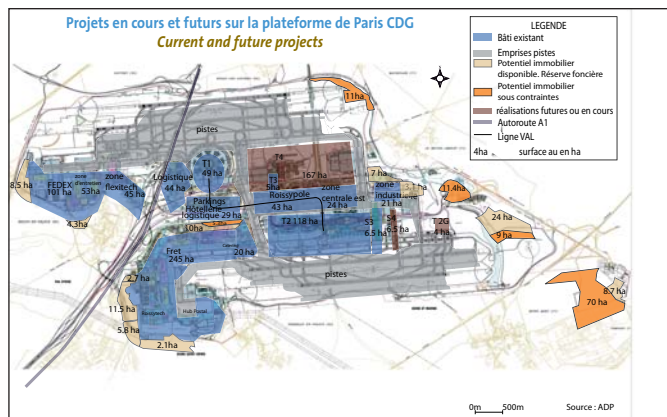
L'aviation d'affaire devrait connaître un développement important, grâce notamment à l'augmentation des performances des avions d'affaires et à l'ouverture des pays d'Europe orientale, souvent mal desservis par les lignes régulières. Par ailleurs, la France occupe la deuxième place européenne avec



to connect with long-haul flights. It handles 21,000 connections a week.

Le Bourget:

The Bourget airport was built in 1914. Located 8 km to the north of Paris, the Le Bourget platform was the leading international airport serving Paris between the 1st and 2nd world wars. Commercial traffic at Le Bourget ceased in 1974 when CDG airport opened. Part of the site is now home to the Air and Space Museum, and other areas house an exhibition centre and aircraft maintenance facilities. Today, Le Bourget is Europe's leading private executive jet business airport, with traffic of around 59,000 aircraft and helicopter movements in 2005, and 120,000 passengers.



teurs des transports collectifs routiers, dont une part majoritaire pour les bus directs en provenance de Paris. (Schéma directeur des transports collectifs de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.). Cette fréquentation est en croissance constante. Deux gares RER desservant un bassin de population et un pôle d'emploi d'importance régionale

- Une gare routière.
- Un raccordement au réseau routier Européen et francilien
- À Paris-CDG, cinq échelles de mobilité se rencontrent continuellement.
- international (avion)
- Province, Europe proche (avion, TGV, Thalys, Eurostar, autocars, de voyageurs, voitures particulières)
- Paris (RER, taxi, voiture, autocars et bus)
- Région proche (RER, taxi, voiture, bus, autocars)
- Reste de l'Ile-de-France (RER, taxi, autocars, voiture).

Un pôle économique structurant : l'effet Métropolitain de l'aéroport

L'activité aéroportuaire est une industrie de main-d'œuvre. À Paris-CDG, la plateforme occupait 80 000 emplois en 2006 dont 50% employés par les compagnies aériennes. On parle d'effets technopolitains et métropolitains des aéroports qui avec la qualité des infrastructures qui les desservent attirent une grande variété d'activités tournées vers la rapidité des

the largest "intermodal transport hubs" in Western Europe, with:

- *an airport of primary importance to Europe and the world, which places over half a billion people within less than three hours of travel time from Paris;*
- *the 41% of air passengers who use public transport (15.5 million passengers in all) break down into almost 25% of rail transport users (RER B 22% and TGV 3%) and 16% of users of shared road transport, the majority of whom use a direct bus service from Paris (Paris-Charles de Gaulle airport public transport master plan); use of public transport is increasing constantly;*
- *two rapid transit suburban RER railway stations serving a population area and employment centre of regional importance;*
- *a bus station;*
- *Connections to the European and greater Paris Ile-de-France road networks.*

Five levels of mobility interact continually at Paris-CDG:

- *international (air)*
- *provincial France and neighbouring European countries (air, TGV, Thalys, Eurostar, coaches, tour operators, private cars)*
- *Paris (RER, taxis, cars, coaches and buses)*
- *Local area (RER, taxis, cars, buses, coaches)*
- *Rest of greater Paris Ile-de-France (RER, taxis, coaches, cars)*

A structurally important economic centre: the airport's metropolitan effect
Airport activities are a labour-in-

échanges entre personne (face to face) et produits. Ces emplois se distribuent sous deux formes :

- Les emplois directs qui assurent le fonctionnement de la plate-forme et de ses avions. Ils sont estimés à 80 000 sur Paris-CDG.
- Les emplois indirects, d'après la définition de L'ACI (Airport Council International), sont engendrés par la chaîne des fournisseurs des activités directes. On estime qu'un emploi direct en génère 2 à 3 dans l'économie régionale.

Le pôle de Roissy compte près de 1000 entreprises dans un rayon de 10 km. Les activités que l'on retrouve fréquemment autour des aéroports sont :

- La logistique, le fret, la restauration embarquée-catering, parcs de stationnement...
- L'hôtellerie pour passagers personnel navigant, hommes d'affaires et de séminaires et congrès.
- Les centres de communication commerciale et de formation.
- Les fonctions tertiaires supérieures : Banques, centre décisionnel, sièges sociaux, valorisation de la "recherche appliquée".
- Les services : douanes, transitaires import-export, banques, commerces, zones sécurisées.

Un autre lien dynamisant existe entre emplois et passagers : un million de voyageurs de plus par an génèrent 4000 emplois, dont 1200 emplois sur la plate-forme aéroportuaire. En 2020, ADP estime que la plate-forme devrait constituer un bassin d'emploi de 140 000 personnes. Le pôle de Roissy est le 1^{er} pôle créateur d'emplois de l'Ile-de-France. Entre 1993 et 2003, les emplois ont doublé alors que pour la même période, ils sont restés pratiquement constants sur la région.

ADP : les perspectives de développement et la diversification de son activité

Paris-CDG et Le Bourget sont exploités par ADP. Autrefois, établissement public industriel et commercial (EPIC) placé sous la tutelle de l'Etat, la société a été transfor-

tensive industry. In 2006, the Paris-CDG platform provided 80,000 jobs, 50% of them with the airlines themselves. We speak of the technopolitain and metropolitan effects of airports, which, with the quality of infrastructure that serves them, attract a wide variety of activities focused on swift face-to-face transactions and products. These jobs take two forms:

- *direct jobs, which ensure the operation of the platform and its aircraft; there are an estimated 80,000 of these jobs at Paris-CDG;*

- *indirect jobs, according to the ACI (Airport Council International) definition, are generated by the chain of suppliers of direct activities. It is estimated that one direct job generates two or three further jobs in the regional economy.*

The Roissy hub is home to almost 1,000 companies within a 10 km radius. The types of activity frequently found near airports include:

- *logistics, freight, on-board catering, car parks, etc.;*
- *accommodation for passengers and airline staff, business travellers and seminar and conference participants;*
- *commercial communications and training centres;*
- *higher-tier tertiary services: banks, decision-making centres, head offices, promotion of "applied research";*
- *services: customs, import-export freight-forwarding agents, banks, shops, secure areas.*

A further dynamic link exists between jobs and passengers: an additional million travellers per year will generate 4,000 jobs, 1,200 of which will be in the airport platform. By 2020, ADP estimates that the platform should constitute an employment centre of 140,000 people. The Roissy hub is the leading creator of jobs in the greater Paris Ile-de-France region, with the number of jobs doubling between 1993 and 2003 whilst remaining broadly constant across the region over the same period.

ADP: prospects for business development and diversification

Paris-CDG and Le Bourget are oper-



Vers une Aéropolis ?

Developing an Aeropolis (an Aircity)?

mée en SA et est entrée en bourse en septembre 2006 pour 30% de son capital.

Les projets de l'aéroport Paris-CDG pour répondre à la croissance du trafic aérien

Passengers

ADP estime que CDG a la capacité d'accueillir 100 Mpax à horizon 2020/25, avec les 4 pistes existantes et sous réserve de construire les installations terminales nécessaires. Son emprise occupe 3254 ha. A titre de comparaison Atlanta peut accueillir 100 Mpax avec une surface moitié moindre que Paris CDG. La performance d'Atlanta, réside dans son parti d'aménagement linéaire constitué d'une succession de satellites d'embarquement édifiés parallèlement les uns aux autres sur plusieurs kilomètres. ADP mène actuellement plusieurs projets d'extension sur Paris-CDG. Deux satellites sont en construction au niveau du terminal 2, le satellite S3 mis partiellement en fonction depuis Juin 2007 et le satellite S4 en 2012.

Un nouveau terminal, le 2G, ouvrira courant 2008. Dédié aux compagnies régionales, filiales d'Air France, il complète le hub. Enfin, le terminal T4 au nord, accueillera 30 Mpax, probablement vers 2015-2016.

Fret

Si le trafic passager de 100 Mpax se confirme, alors le trafic Fret pourrait atteindre 5 Mpax à horizon 2020/25 contre 2 actuellement. Sont à l'étude différents projets de remembrement des zones de fret existantes. À l'intérieur les capacités d'extension sont réduites, d'où la nécessité d'optimiser l'utilisation des surfaces, moyennant remembrement, en relocalisant les activités à moindre valeur ajoutée et ne nécessitant pas d'être obligatoirement situées à proximité du site.

Une politique active de diversification des activités :

Pour répondre aux attentes des usagers, et afin d'être moins dépendants des ressources du trafic aérien, ADP diversifie son activité

ated by ADP. A former commercial and industrial public corporation (EPIC) controlled by the state, the company was converted into a société anonyme (limited liability public company) and 30% of its capital has been traded on the stock market since September 2006.

Paris-CDG airport plans to respond to the growth in air traffic

Passengers

ADP estimates that CDG has the capacity to handle 100 Mpax between now and 2020/25 with the four existing runways, subject to building the necessary terminal facilities. It covers an area of 3,254 hectares.

By comparison, Atlanta can handle 100 Mpax with a surface area less than half that of Paris-CDG. Atlanta's performance is a result of its linear layout, comprising a succession of embarkation satellites built in parallel with each other over a distance of several kilometres.

ADP is currently working on a number of projects to extend Paris-CDG. Two satellites are being built at Terminal 2: satellite S3 was brought partially into service in June 2007 and satellite S4 is due to come on-stream in 2012.

A new terminal, 2G, dedicated to regional airlines (subsidiaries of Air France) will open during the course of 2008 to complete the hub. Finally, Terminal 4, to the north, will handle 30 Mpax, probably from around 2015 or 2016.

Freight

If passenger traffic does reach 100 Mpax as forecast, freight traffic could reach five Mpax between now and 2020/25, compared with two Mpax currently.

A number of projects to reorganise the existing freight areas are currently being studied. The capacity for extension inside is limited, hence the need for optimising the use of space through reorganisation, by relocating activities with lower added value that do not necessarily need to be situated close to the site.

An active diversification policy

To meet the expectations of users



immobilière, consistant en la mise à disposition de terrains aménagés, en la location de bureaux ou de hangars industriels. Cette diversification est facilitée par la pression foncière qui s'exerce à proximité des terminaux. Ils véhiculent une image immobilière valorisante associée au prestige de la dénomination de Paris. ADP dispose d'une réserve foncière sur la plateforme de Paris CDG de 170 ha environ, dont une porportion importante soumise néanmoins à de lourdes servitudes (aéronautiques et radioélectriques), qui limitent la constructibilité.

Gérer la croissance dans la perspective d'un développement durable du territoire

Aspects positifs liés à la croissance

Cet aéroport placé au cœur de la compétitivité mondiale, offre à l'Aéropolis qu'il génère un rythme de croissance de premier rang. Cette énergie se transforme, sur place, en « produits urbains ». Cette logique si nous y prenons garde, alimente le "trou Noir à emplois" et "la centrifugeuse à logements". Ce constat révèle une concentration des zones d'activités le long des autoroutes, comme, par exemple, la zone située en bordure de l'A1, au sud de la plateforme. C'est ce déséquilibre, qui

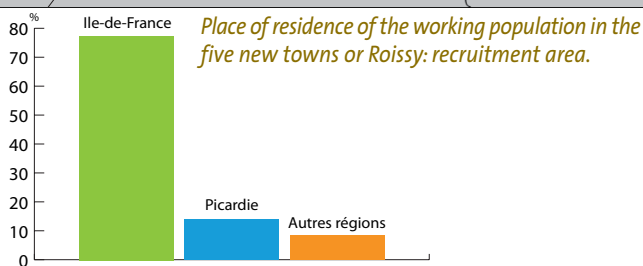
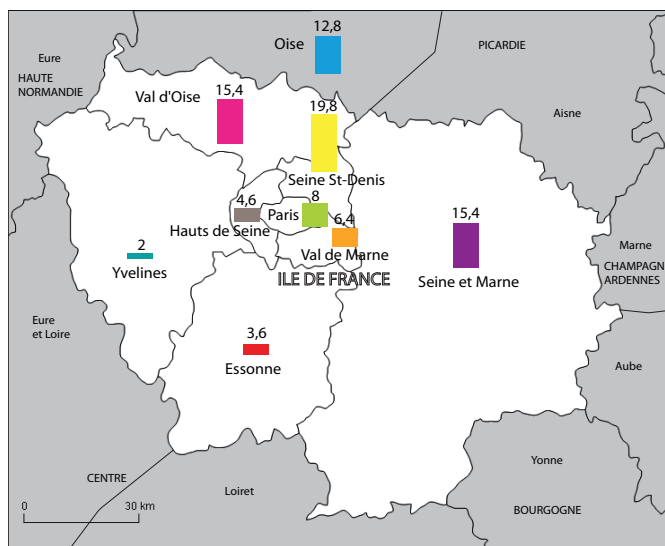
and in order to be less dependent on air traffic resources, ADP is diversifying its real estate/property activities; these consist of putting developed plots of land on the market, and renting out office space and industrial hangars. This diversification is made easier by the pressure on land found near to the terminals. They convey a high-value property image associated with the prestige of the name of Paris. ADP has a land reserve on the Paris-CDG platform of around 170 hectares, a significant proportion of which, however, is subject to major easements (in the aeronautical and radioelectrical areas), which limit its development potential.

Managing growth from the point of view of sustainable regional development.

Positive aspects of growth.

The airport, a key asset for global competitiveness, offers Aéropolis the potential of generating first-rate growth. This dynamism is converted on site into "urban products". This approach, if we are aware of it, feeds the "black hole of employment" and the "housing centrifuge". This reveals a concentration of areas of activity alongside motorways, such as the area located along the A1 motorway, to the south of the platform. It is this imbalance, which increases the distance between home and the workplace, that needs to be reconsidered.

Effectifs des employés sur Roissy par départements (exprimés en %)



Source : Observatoire des métiers de l'emploi et de la formation de Roissy-CDG 2003.

éloigne le lieu de travail de la résidence qu'il faut reconsidérer. Il touche plus cruellement ceux qui disposent des moindres possibilités de déplacement.

Tout comme la ville ordinaire, l'aménité, l'agrément, le charme, de la puissante Aéroportis qui se dessine aux portes de l'embarcadère, dépend d'une plus grande mixité familiale qui doit s'inscrire dans le droit-fil du développement durable.

Aspects négatifs

Les aéroports, et à fortiori les hubs qui génèrent un trafic aérien considérable induisent de lourdes nuisances, comme le bruit, la pollution de l'air, la dégradation des sols, la pollution des eaux, les déchets...

En ce qui concerne le bruit et les émissions de CO₂, ils ont diminués respectivement d'1 décibel et de 2 % par an entre 1970 et 1990, puis de 0,5 décibel et 1 % par la suite. Cette baisse sensible est possible grâce aux évolutions technologiques qui ren-

ered. It has the most negative impact on those who are most limited in terms of travel/mobility.

As in any ordinary town, the amenity, pleasure and charm of the influential Aéroportis area emerging at the entrance to the embarkation point depends on a greater mix of familiar elements, which needs to be in line with the principles of sustainable development.

Negative aspects

Airports, and to an even greater extent, hubs, which generate considerable air traffic, bring with them serious nuisances, such as noise, air pollution, soil degradation, water pollution, waste and more.

As far as noise and CO₂ emissions are concerned, they declined by 1 decibel and 2 % per year respectively between 1970 and 1990, and then by 0.5 decibel and 1 % since then. This significant decrease has been made possible by technological developments that have made aircraft per-

dent les avions plus performants, moins polluants et moins bruyants, avec un emport moyen croissant. Néanmoins, le trafic aérien, conduit à des effets néfastes pour la santé des riverains.

En termes d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre, le transport aérien reste plus polluant sur les courtes distances où le train à grande vitesse devient concurrentiel, avec l'électricité comme énergie et une approche plus centrale des métropoles. Il devient concurrentiel, surtout sur les longs courriers, car il n'y a pas d'alternative.

Consommation de l'espace : le PEB

Le bruit aux abords des aéroports représente une part des nuisances aéroportuaires. Les cartes du PEB de Paris-CDG sont établies sur une hypothèse de 680 000 mouvements. Le PEB contribue à réduire les valeurs foncières de surfaces considérables par les servitudes qu'il induit. Partout, le transport aérien est de plus en plus soumis à la réglementation du bruit, à travers chartes et décrets. La directive européenne du 25 juin 2002 légifère. En France le PEB est le document d'urbanisme de référence. Il interdit ou limite les constructions, selon le type de zone référencée dans la nomenclature du PEB. A l'horizon de 10/15 ans, il cadre l'extension des infrastructures, les procédures de circulation aérienne, le nombre de mouvements. On notera que pour Paris-CDG, 680 000 mouvements, avec un emport moyen de 150 passagers par vol, permettraient de faire transiter 100 Mpx.

Les PEB sont le lieu du conflit entre valeur foncière et contraintes des plans de vols. Espérons qu'ils puissent évoluer encore, en tenant mieux compte des performances des nouveaux appareils et des exigences du sol.

form better whilst producing less noise and pollution, with an average increase in the number of passengers carried.

Nonetheless, air traffic has a harmful effect on the health of local residents.

In terms of energy and greenhouse gas emissions, air traffic remains more polluting over short distances, where it is having to compete with the high-speed train (TGV), which uses electricity as a power source and can get closer to the centre of major cities.

Air transport is competitive over long distances, because there is no alternative.

Space consumption: the Noise Exposure Plan

Noise around airports represents one of the nuisances they generate. Paris-CDG's Noise Exposure Plan (PEB) maps have been drawn up on the basis of 680,000 aircraft movements. The PEB continues to reduce the land values of large areas because of the easements it imposes. Air travel is increasingly subject to noise regulation through charters and decrees. The European directive of 25 June 2002 has the force of legislation and is therefore legally binding. In France, the PEB is the baseline planning document, and prohibits or limits construction according to the type of area listed in the PEB nomenclature. Over the next 10 to 15 years, it will restrict the extension of infrastructure, air traffic procedures and the number of aircraft movements. It should be noted that for Paris-CDG, 680,000 movements with an average load of 150 passengers per flight would make it possible to handle 100 Mpx.

PEBs are an area of conflict between land values and the constraints on flight plans. Let us hope that they will still be able to change, taking more account of the performance of new aircraft and the needs of the land.

Les infrastructures de transport et l'accessibilité du territoire

Transport infrastructure and the accessibility of the area

Les infrastructures de transport présentes sur le territoire ont été conçues pour répondre aux enjeux nationaux et régionaux. Elles créent d'importantes coupures territoriales et des discontinuités urbaines. Le réseau capillaire, parent pauvre du territoire, contraint les habitants à utiliser le réseau secondaire déjà fortement saturé et dont les flux sont hachés par les infrastructures primaires. L'offre de transport en commun est insuffisante et principalement dédiée aux usagers de l'aéroport Paris-CDG. Cette situation encourage l'utilisation de la voiture particulière pour le reste de la population.

The area's transport infrastructure was designed to meet both national and regional challenges. It produces significant divisions within the area and interrupts urban continuity. The lack of an antenna-like transport network, the area's poor relation, forces residents to use a secondary network that is already heavily saturated and whose traffic flows are interrupted by primary infrastructure. The public transport offering is inadequate and dedicated primarily to users of Paris-CDG airport. This situation encourages the use of private cars by the rest of the population.

Outre la présence de deux aéroports majeurs, Paris-CDG et Le Bourget, le territoire d'Aéropolis est doté d'infrastructures de transports stratégiques qui participent au rayonnement national et international de l'agglomération parisienne. L'autoroute A1/E15 qui le traverse, constitue le premier axe majeur reliant Paris à l'Europe du nord.

Les infrastructures routières et ferrées constituent un atout essentiel pour l'accessibilité du territoire mais ne lui profitent que très peu. Elles créent de fortes coupures urbaines et participent fortement à la dégradation des espaces ouverts.

Des infrastructures nombreuses mais inadaptées à l'échelle territoriale

Le réseau routier est constitué principalement de voies radiales. Il permet de relier rapidement Paris et les grandes villes du nord de la France. A contrario, les liaisons transversales sont difficilement assurées, malgré l'ouverture récente de la Francilienne, et rendent difficiles les liaisons est-ouest. De

In addition to the presence of two major airports, Paris-CDG and Le Bourget, the Aéropolis area is equipped with a strategic transport infrastructure network that contributes to the good national and international reputation of the Paris conurbation. The A1/E15 motorway that crosses the area is the most important major road linking Paris to northern Europe.

The road and rail infrastructure is a key asset for accessibility to the area, but actually brings little benefit to it. It significantly interrupts urban continuity and plays a large part in the deterioration of open spaces.

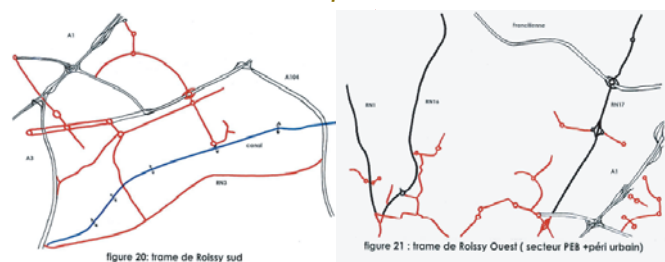
A dense infrastructure network that is inappropriate to the scale of the territory.

The road network is principally made up of radial roads. It provides rapid connections between Paris and the major towns and cities in northern France. On the other hand, transverse links are limited, despite the recent opening of the Francilienne outer orbital motorway, making it difficult to travel from east to west. In addition, the poor

plus, la faiblesse d'un réseau capillaire indépendant des axes principaux contraint les habitants à utiliser les réseaux primaires et secondaires déjà fortement saturés.

network of minor roads independent of the major through-routes forces residents to use the primary and secondary road networks, which are already heavily saturated.

Un réseau local sous-développé An underdeveloped local network



Source : DREIF

Au nord de la plate-forme de Paris-CDG, les infrastructures routières se raréfient pour créer des entités enclavées.

Enfin, la plate-forme de Paris-CDG détermine une coupure très importante d'Aéropolis. Elle offre peu de points d'accès et son imperméabilité oblige les riverains à la contourner, allongeant ainsi considérablement les distances de parcours.

To the north of the Paris-CDG platform, the road network becomes much less dense, leaving some areas as enclaves.

Finally, the Paris-CDG platform represents a very important break in the continuity of the Aéropolis area. It has few access points and its impermeability obliges local residents to skirt round it, thus considerably lengthening the distances travelled.

Une offre de transport insuffisante qui favorise le report sur la voiture particulière

An inadequate public transport offering that favours the use of the private car

Part modale des déplacements domicile-travail Modal shares in the journeys from home to work

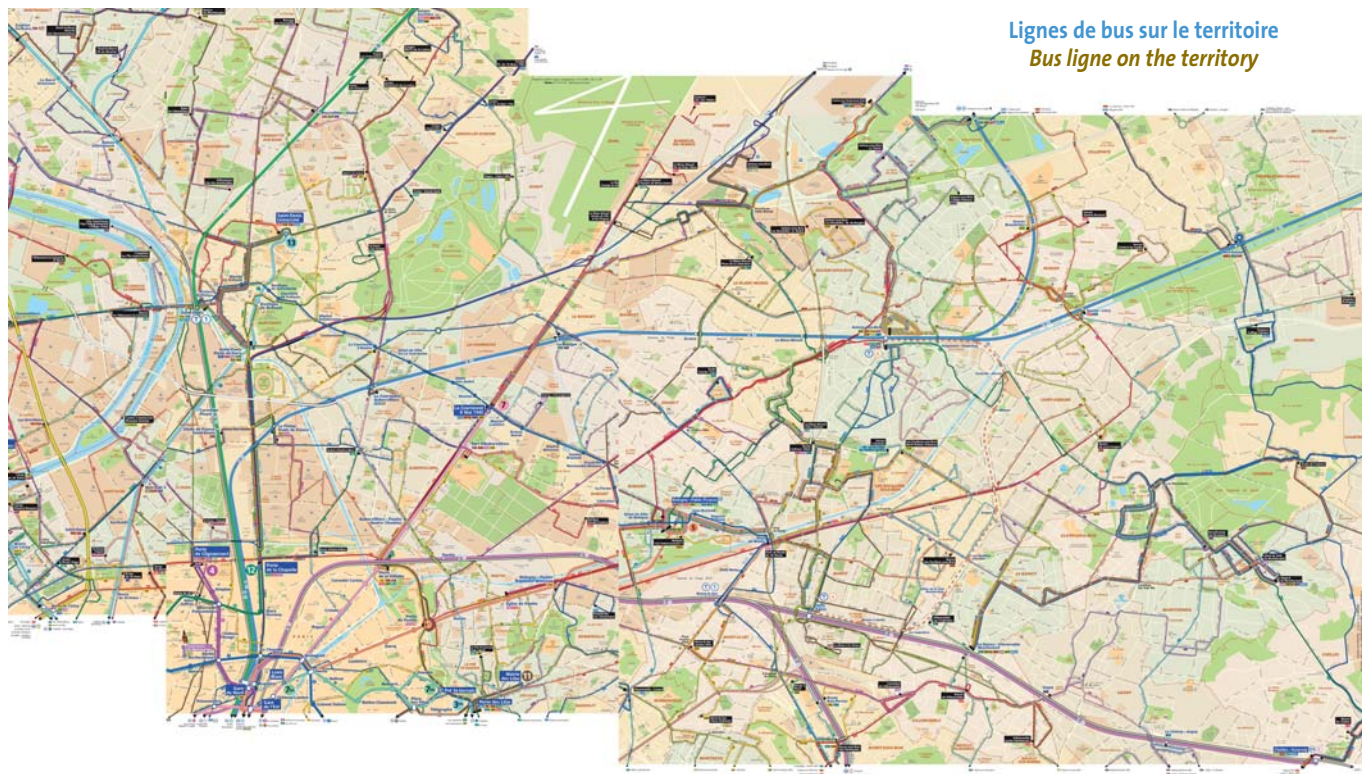
	Part Voiture	Part Transports en commun
Territoire de Roissy	90 %	10 %
Ile-de-France	61 %	39 %
Petite Couronne	70 %	30 %
Grande Couronne	0 %	20 %

Source : DREIF, 2006

Le réseau de transport en commun d'Aéropolis semble, à première vue, bien développé sur le territoire. Il est composé d'un accès TGV à l'aéroport Paris-CDG, de deux lignes de RER (Réseau Express Régional) et d'un réseau de bus. Cependant, son maillage trop lâche contraint les habitants à utiliser leur voiture particulière pour leur trajet domicile – travail et participent de ce fait à la congestion du réseau routier.

Aéropolis's public transport network seems, at first sight, to be well developed across the area. It comprises a high-speed train (TGV) station at Paris-CDG airport, two RER (Réseau Express Régional – express/rapid transit suburban railway) lines and a bus network. However, the lack of coherent connections obliges residents to use private cars for their journey from home to work, thereby contributing to congestion on the road network.

territoire



Lignes de bus sur le territoire
Bus ligne on the territory

Certains secteurs de la Plaine de France doivent être désenclavés par les transports en commun



Une large part de la Plaine de France peu accessible en moins de 45 minutes de transports en commun



Un accès difficile aux zones d'emploi en transports en commun



Vers une Aéropolis ?

Developing an Aeropolis (an Aircity)?

A l'instar du réseau routier, le réseau de transport en commun se déploie selon un système radial. Seules les lignes de bus assurent les quelques liaisons transversales. Les deux lignes de RER qui desservent le territoire rencontrent sou-

Like the road network, the public transport network operates on the basis of a radial system. Only the bus routes ensure that some transverse connections are available.

The two rapid transit suburban RER railway lines that serve the area of-

vent des problèmes techniques générant une irrégularité du trafic. Cela favorise une perception négative des habitants pour les transports en commun. Là encore, l'utilisation de la voiture particulière constitue le recours privilégié.

ten experience technical problems, generating an irregular flow of traffic. This fosters a negative perception of public transport in the minds of

residents. Again, their preferred recourse is to the use of private cars.

Comparaison temps de trajet au départ de la gare RER D de Garges-Sarcelles à la gare de RER B CDG2
(Distance à vol d'oiseau < 12 km)

En VP : 20 mn (hors heure de pointe)
N16 > D104 = 24 km

En Transport en commun :

- RER B + Bus : 55 mn
- RER B + RER D : 56 mn

Source : RATP

Time comparison for a journey between Garges-Sarcelles station (RER D) and CDG-2 station (RER B)
(Distance at the crow flies < 12 km)

Buy car: 20 min (outside of rush hours)
N16 > D104 = 24 km

By public transport:

- RER B + Bus : 55 mn
- RER B + RER D : 56 mn

Source: RATP

L'accès à l'aéroport Paris-CDG depuis le bassin parisien constitue un enjeu très important

Premier secteur d'emploi de la région, le complexe aéroportuaire est pourtant difficilement accessible par les transports en commun depuis une bonne partie de l'île de France et d'Aéropolis.

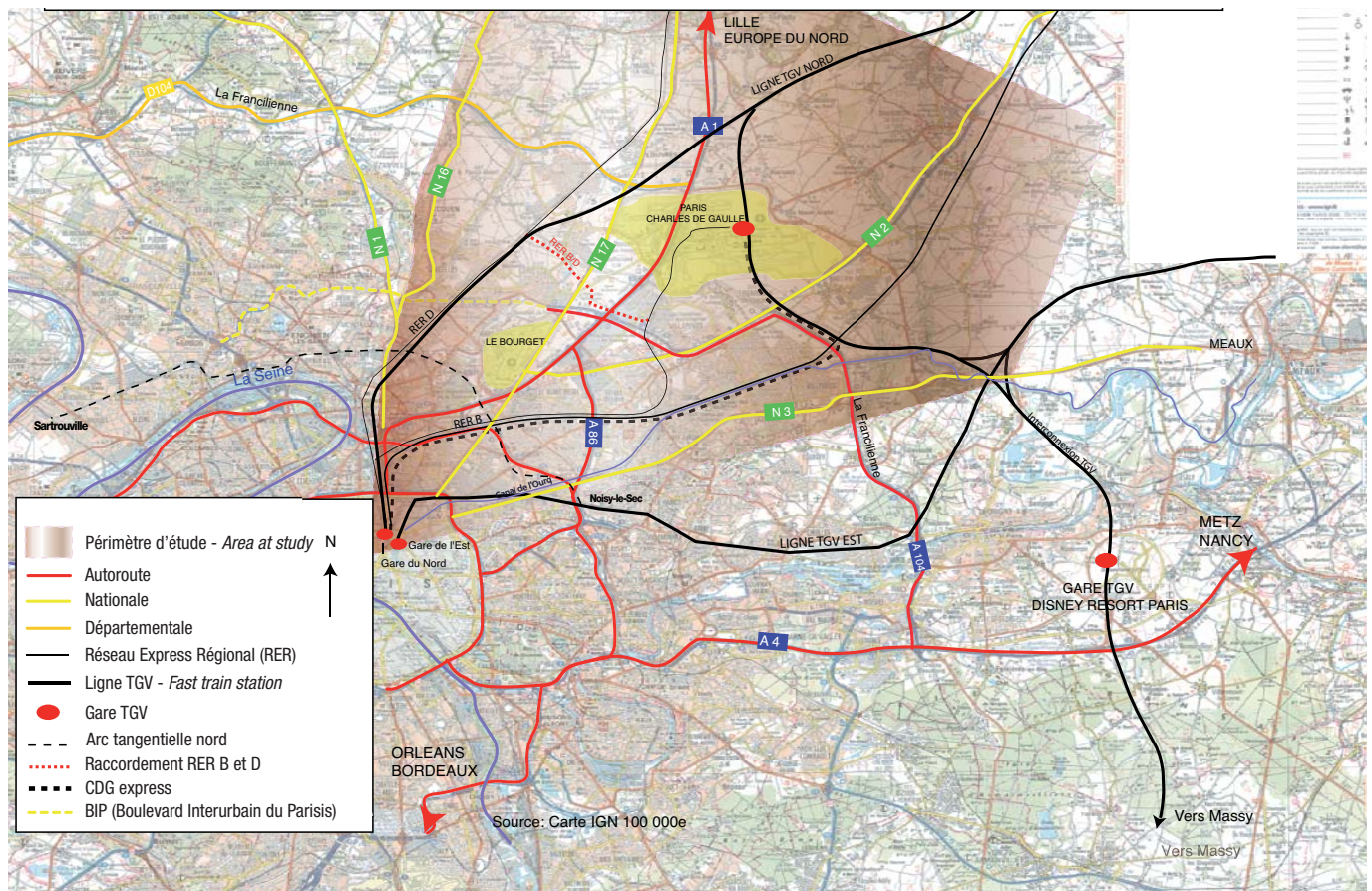
Une seule ligne de RER dessert l'aéroport Paris-CDG. Des lignes de bus le desservent mais les temps de trajet sont très longs et il est

Access to Paris-CDG airport from the Paris basin is a major issue

Despite being the region's leading employment sector, the airport complex is difficult to access by public transport from a large part of the greater Paris Ile-de-France region and Aéropolis area.

A single RER rapid transit suburban railway line serves Paris-CDG airport. It is also served by a number of bus routes, but journey times are very long and it is often necessary to

Principales infrastructures de transport du territoire existantes et projetées Major transport facilities





Papa Charlie, un véhicule pour l'emploi

Créée en 1997 par ADP, Papa-Charlie est une association dont l'objectif est de "faciliter l'accès à l'emploi de personnes économiquement en difficulté, dépourvue de moyen de transport collectif et individuel, en mettant à leur disposition un véhicule pour une contribution modique". Il existe en complément, un système de covoiturage qui met en relation les salariés bénéficiant d'un véhicule par l'intermédiaire de Papa Charlie et les salariés non titulaires du permis.

Source : www.papa-charlie.com

PAPA CHARLIE, a vehicle in favor of employment

Created by ADP in 1997, Papa Charlie is an association whose aim is to "ease the employment of people with financial problems and no means of transport - neither private nor public - by placing a vehicle at their disposal, for a very small amount of money." Papa Charlie also proposes a system of car sharing that matches the employees owning a vehicle to those who do not have their driving licence.

souvent nécessaire de faire une à plusieurs correspondances. Cette situation est d'autant plus problématique que la majorité des salariés de l'aéroport Paris-CDG travaillent en heures décalées et la nuit. Malgré les efforts d'ADP dans ce domaine, les riverains de l'aéroport captifs des transports en commun ont de grandes difficultés à accéder aux emplois au sein de la plate-forme. Développer une offre de transport efficace constitue donc un enjeu central.

L'accès à l'aéroport depuis Paris et la Région

Pour les usagers de l'aéroport Paris-CDG et du Bourget en provenance de Paris, l'accès à l'aéroport est plus commode. Cependant, et malgré les améliorations apportées depuis 1997, les temps d'accès sont relativement longs et la qualité du service ne répond pas aux exigences de la « clientèle aérienne » (irrégularité, surcharge aux heures de pointes, sentiment d'insécurité...).

Depuis le reste de la Région Ile-de-France, l'aéroport est très difficilement accessible (temps de trajet très long, rupture de charge) contraignant certains types d'entreprises à modifier leur stratégie de localisation habituelle pour s'en rapprocher.

change once or more. This situation is all the more problematic as the majority of employees at Paris-CDG airport work non-standard hours or at night. In spite of ADP's efforts in this area, residents around the airport in the catchment area for public transport have major difficulties in accessing jobs within the platform.

Developing an efficient transport offering therefore constitutes a central issue.

Access to the airport from Paris and the Region

Access is more convenient for users of Paris-CDG and Le Bourget airports coming from Paris. However, despite the improvements made since 1997, journey times are relatively long and the quality of service does not meet the requirements of the "flying public" (irregularity, overcrowding at peak times, a feeling of insecurity, etc.)

The airport is very difficult to access from the rest of the greater Paris Ile-de-France region (very long journey times, the need to change), forcing some types of company to change their usual location strategy to get close to it.

Des projets pour améliorer la desserte d'Aéropolis

Inscrites depuis de nombreuses années au SDRIF et confirmées par les grandes orientations définies dans le Plan de Déplacement Urbain de la région Ile-de-France, les améliorations des infrastructures routières et des transports en commun peinent malgré tout à voir le jour. Les infrastructures routières, excepté le réseau primaire à la charge de l'Etat, font l'objet de nombreux débats concernant la maîtrise d'ouvrage et retardent la mise en route des projets.

Concernant le réseau ferroviaire, la liaison « CDG Express » dédiée au transport de voyageurs entre l'aéroport Paris-CDG et Paris, devrait voir le jour en 2012. L'enquête publique de sa mise en œuvre est en cours. L'amélioration des liaisons transversales assurée par le Boulevard Intercommunal du Paris (BIP) et la liaison ferrée de la tangentielle nord sont programmées. Le principe de raccordement entre le RER B et D, dans le cadre du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, est retenu. Mais sa réalisation effective, non programmée sera conditionnée par la densité et le mode d'occupation de ce Triangle.

Plans for improving access to Aéroropolis

Despite having been included in the SDRIF [Greater Paris Ile-de-France Regional Development Master Plan] for many years and having been confirmed by the broad guidelines set out in the greater Paris Ile-de-France region's Urban Mobility/Travel Plan (PDU), improvements to the road network and public transport system are struggling to come to fruition. The road network, except for the primary network, which is funded by central government, is the subject of numerous debates concerning programme management, which delays project implementation.

As far as the rail network is concerned, the "CDG Express" link, dedicated to transporting passengers between Paris-CDG and Paris, is scheduled to open in 2012. The public enquiry regarding the project is currently under way. Improvements to transverse links provided by the Boulevard Intercommunal du Paris (BIP) and the northern tangential rail link have already been scheduled.

The principle of connecting the suburban rapid transit RER B and D railway lines, as part of the Triangle de Gonesse development project, has been agreed, but its actual implementation, which has not yet been scheduled, will depend on the density and mode of occupation of the Triangle.



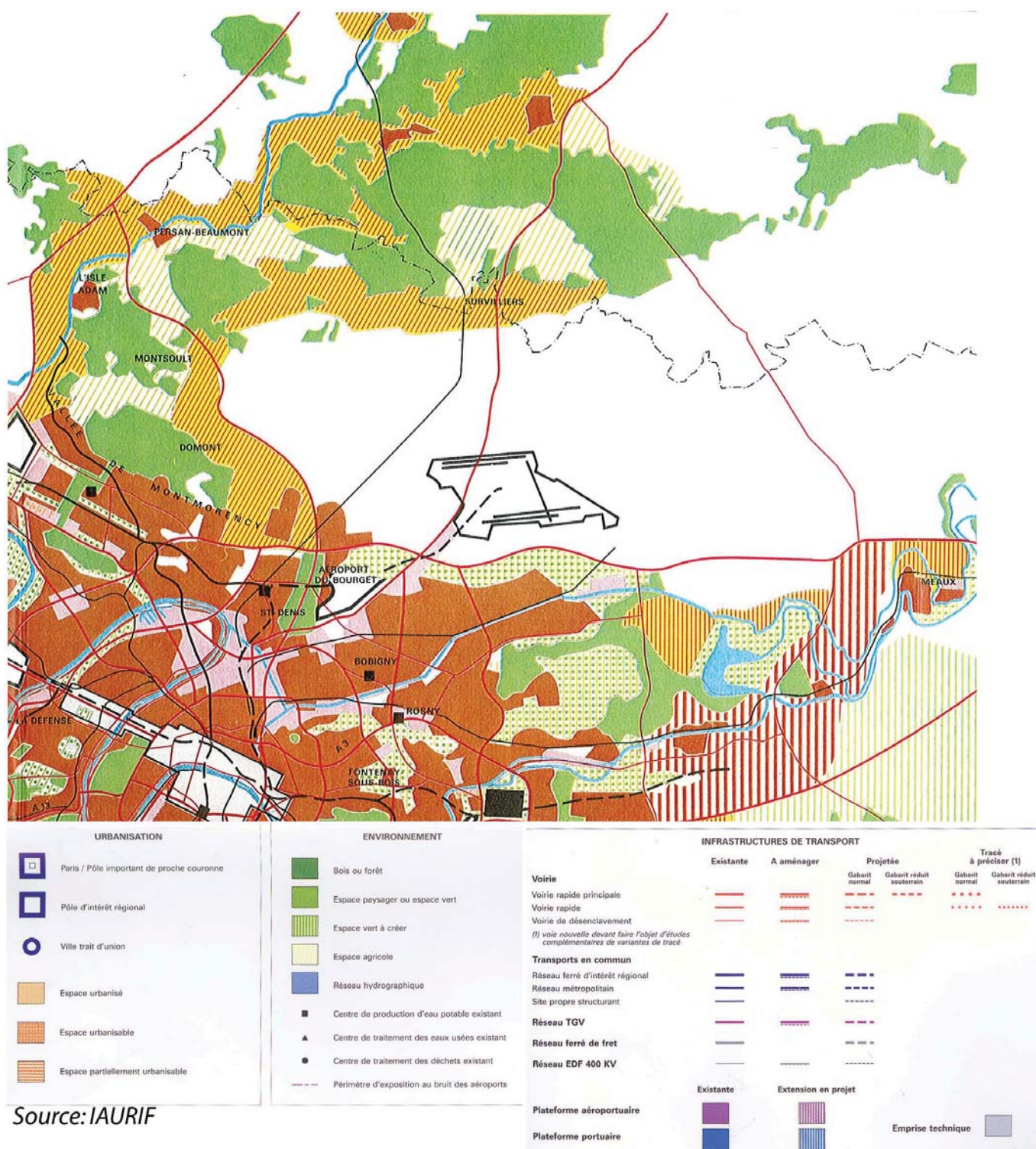
Autoroute A1 - trafic vu par une caméra de sécurité.
A1 highway - traffic seen by a security video camera.

Le contexte de la planification en Ile-de-France

The planning context in the Greater Paris Ile-de-France region

1965 - Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne

Masterplan of the Paris Ile-de-France Region 1965



Source: IAURIF

1) Le polycentrisme, Document de synthèse de la DREIF



Vers une Aéropolis ?

Developing an Aeropolis (an Aircity)?

Le périmètre d'étude au regard du SDRIF de 1994 : des problématiques multiples

L'objectif du SDRIF de 1994 est de « participer à une véritable politique d'aménagement du territoire » (cf. SDRIF 1994) pour assurer à la Région Ile-de-France une place de choix parmi les capitales européennes et internationales. La prise en compte des problématiques de développement durable dans l'aménagement doit permettre de « promouvoir un équilibre harmonieux au sein de ses propres frontières en sauvegardant l'environnement régional, en renforçant les solidarités urbaines et en favorisant les échanges » (cf. SDRIF 1994). Compétitivité et équilibres spatiaux sont les deux piliers de ce document stratégique. Pour tenir

The scope of the area studied under the 1994 SDRIF: multiple issues

The aim of the 1994 SDRIF [Paris Ile-de-France Regional Development Master Plan] was to "participate in a real territorial development policy" (cf. SDRIF 1994) to give the Paris Ile-de-France region a privileged position amongst other European and international capitals. Taking the issues of sustainable development into account in regional planning and development should make it possible "to strike a harmonious balance within its own boundaries by safeguarding the regional environment, reinforcing solidarity between towns and fostering the exchange of ideas" (cf. SDRIF 1994). Competitiveness and spatial balance were the two pillars of this strategic document. The SDRIF is

compte des évolutions de la structure de la région Ile-de-France, le SDRIF est actuellement en révision.

Au sein du périmètre d'étude, situé au nord de Paris et jusqu'aux franges de l'Oise, se juxtaposent des problématiques multiples :

Les secteurs de la Plaine St-Denis et du Bourget constituent pour le SDRIF des « secteurs de redéveloppement économique et urbain de proche couronne. Ces sites touchés par la désindustrialisation bénéficient néanmoins d'infrastructures de transports puissantes lorsqu'elles ne sont pas saturées. Ils doivent être « le siège d'une mutation profonde du tissu industriel actuel au profit d'un tissu urbain associant habitat, activités diversifiées et équipements de formation » (cf. SDRIF 1994).

Le secteur de Roissy constitue l'un

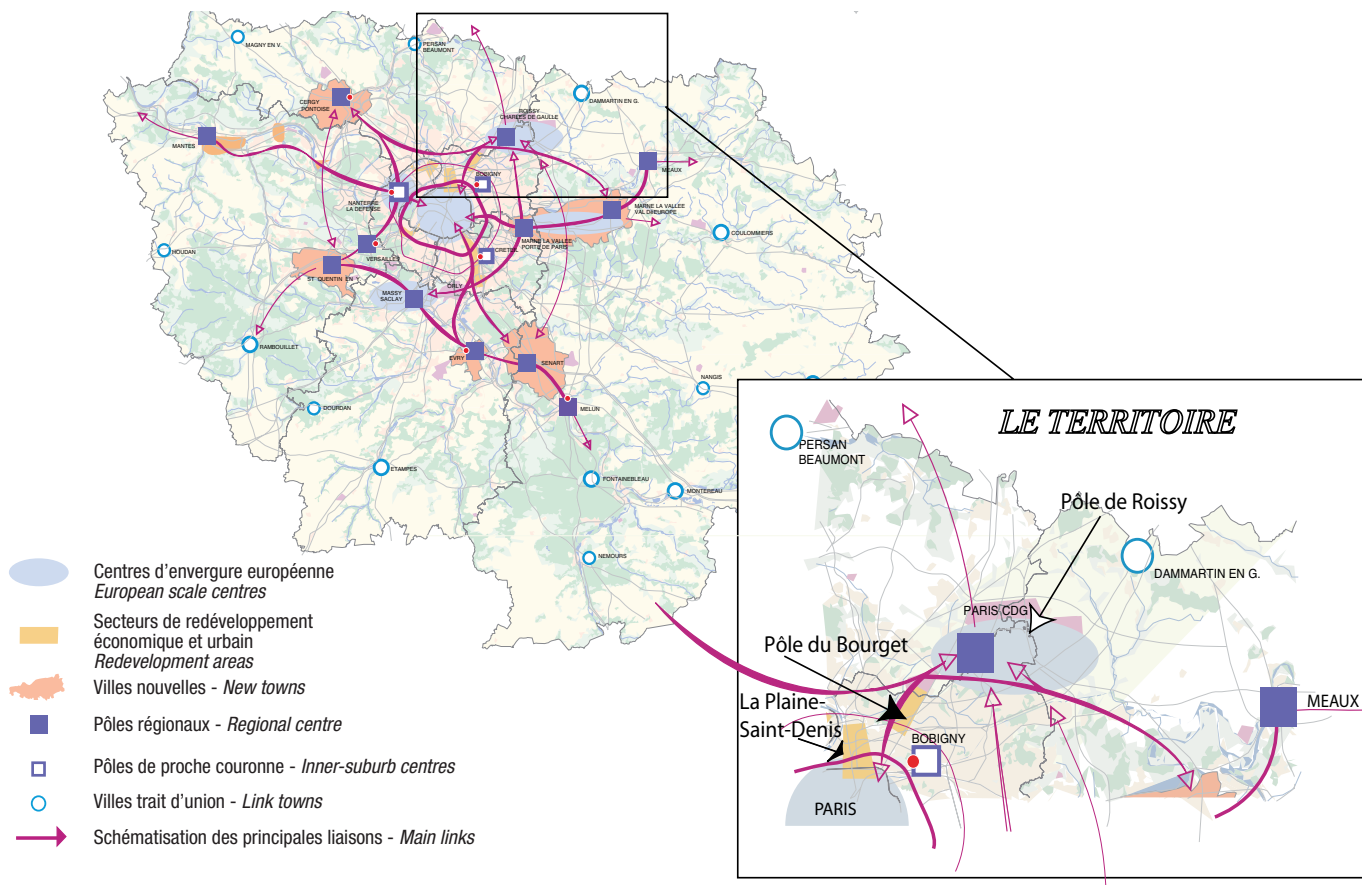
currently being revised to take account of changes in the structure of the Paris Ile-de-France region.

There are many issues in juxtaposition with each other within the area concerned, to the north of Paris and as far as the area bordering the Oise.

In terms of the SDRIF, the **Plaine St-Denis and Le Bourget sectors** are "inner suburban economic and urban redevelopment sectors." These sites, which have suffered from deindustrialisation, are nonetheless equipped with a strong transport infrastructure where this is not saturated. They need to be "the focal point of a profound change in the current industrial fabric in favour of an urban fabric that combines housing, a diverse range of businesses and educational and training facilities" (cf. SDRIF 1994).

The Roissy sector is one of the five

Une région polycentrique A polycentric region



des cinq centres d'envergure européenne identifiés par le SDRIF. Ils doivent participer au rayonnement international de la région. « Le site de Roissy bénéficie de la présence de l'aéroport international et du parc d'expositions de Villepinte. Il a vocation à accueillir des entreprises pour lesquelles l'accessibilité aux grandes villes françaises et étrangères est un argument essentiel (cf. SDRIF 1994).

Nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-CDG, la **grande couronne** s'étend jusqu'aux franges de l'Oise. Pour assurer une compétitivité internationale à la région capitale, le SDRIF préconise le développement de « villes traits d'union aussi proches des grandes villes du Bassin Parisien que de Paris ». Le développement économique de ces villes doit être conforté car elles « peuvent apporter une contribution décisive à l'ouverture de l'Ile-de-France vers les régions voisines » (cf. SDRIF 1994).

centres on a European scale identified by the SDRIF. These need to play their part in increasing the international reputation of the region.

"The Roissy site benefits from the presence of the international airport and the Villepinte exhibition centre. Its aim is to attract businesses for which accessibility to the major French and foreign towns and cities is an essential selling point."

Finally, to the north of the Paris-CDG airport platform, the outer suburbs extend to the area bordering the Oise. In order to ensure that the region around the capital remains internationally competitive, the SDRIF advocates the development of "link towns that are as close to the major towns of the Paris Basin as they are to Paris." The economic development of these towns needs to be strengthened as they "can make a decisive contribution to the opening up of the Ile-de-France to neighbouring regions."

Les « orientations fondamentales » du futur SDRIF

Le périmètre d'étude appartient au « Faisceau Nord » identifié par le futur SDRIF comme étant « la principale entrée internationale de l'Ile-de-France » grâce à son réseau d'infrastructures routières, aériennes et ferrées. Doté d'un « potentiel économique exceptionnel », c'est également un territoire qui « concentre des populations et des territoires les plus en difficultés de l'Ile-de-France et des tissus urbains fortement perturbés par les coupures spatiales et les nuisances environnementales » (cf. Futur SDRIF). Pour réduire le décalage entre le dynamisme économique et les difficultés spatiales et sociales le nouveau SDRIF préconise plusieurs mesures, notamment :

- l'amélioration de l'accessibilité du territoire (tangentielle ferrée nord, Barreau de Gonesse),
- la redynamisation de pôles économiques existants (Pôle du Bourget),
- la préservation de l'environnement urbain et naturel (protection des espaces agricoles au nord et à l'est de l'aéroport Paris-CDG).

The "fundamental directions" of the future SDRIF

The area of the study belongs to the "Faisceau Nord", identified by the future SDRIF as being "the main international gateway to the Ile-de-France" as a result of its network of road, air and rail infrastructure. Although it has "outstanding economic potential", it is also an area that "has a concentration of the most underprivileged areas and populations in Paris Ile-de-France and an urban fabric that has been profoundly disturbed by spatial divisions and environmental nuisances". In order to reduce the gap between economic dynamism and spatial and social difficulties, the new SDRIF advocates a number of measures, in particular:

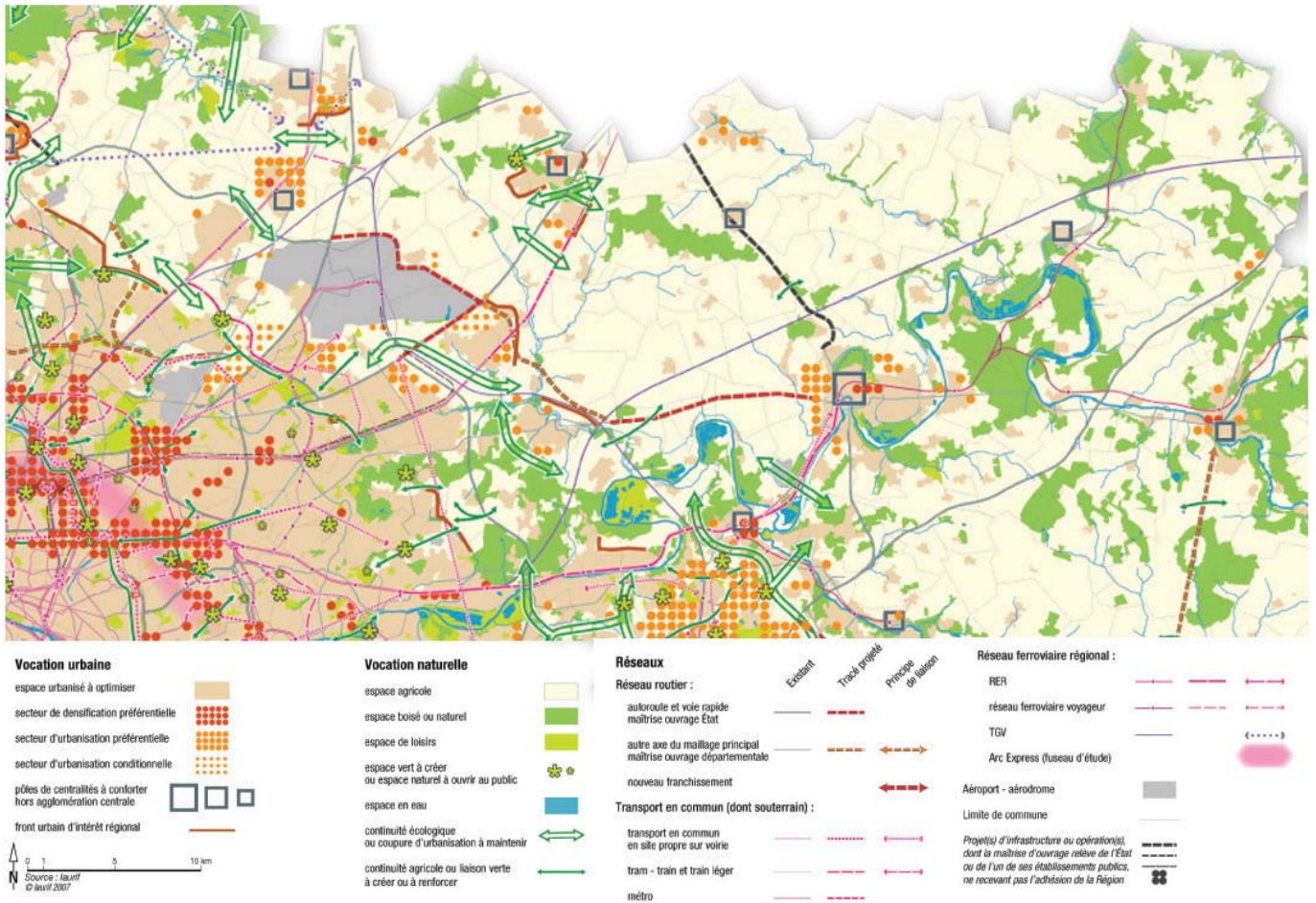
- *an improvement in accessibility to the area (northern tangential railway line, Barreau de Gonesse), the redynamisation of existing economic centres (Le Bourget) and the preservation of the urban and natural environment (protection of agricultural areas to the north and east of Paris-CDG airport).*

Faisceau nord de l'IDF
Northern faisceau of the IDF



Vers une Aéropolis ?

Developing an Aeropolis (an Aircity)?



Les SCOT en vigueur sur le territoire

Le territoire d'étude est en partie couvert par des schémas de cohérence territoriale (pour la Plaine Commune et le SIEVO). Créés par la

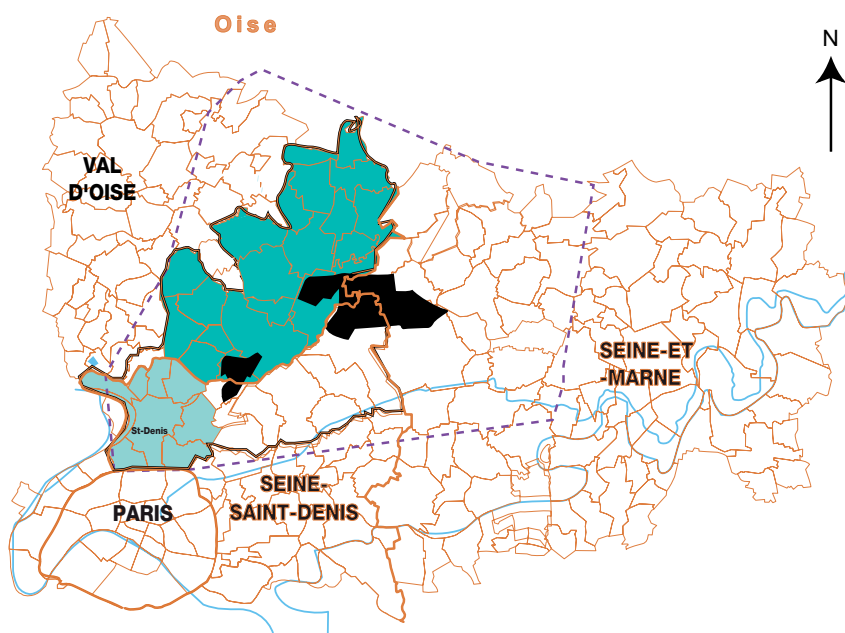
loi de Solidarité et de Renouveau urbain de 2000, les SCOT remplacent les anciens schémas directeurs (SD). Ce sont des documents d'urbanisme « qui, au vu d'un diagnostic et au regard de prévision sur les évolutions des fonc-

tions et des besoins d'un territoire, fixent les orientations générales de l'organisation de l'espace, déterminent les grands équilibres entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles ».

SCOT current on the territory

The area at study is partly covered by urban development plans, whose names are SCOT, which stands for sketches of territorial coherence (SCOT of Plaine Commune and SCOT of the SIEVO). Created by law in 2000, the SCOTs are planning documents "which, analysing and foreseeing the needs and functions of a territory, fix the general orientations of the organization of space, and determine the right balance between urban, natural and agricultural spaces".

Périmètre des SCOT en vigueur sur le territoire Urban development plans in force



Carte: IAURIF - Source: EPA Plaine de France

Un développement économique polarisé

Polarised economic development

Le territoire est structuré par trois principaux pôles d'activités : la Plaine-Saint-Denis, les plates-formes aéropor-tuaires du Bourget et de Roissy.

« Ils ont pour caractéristiques communes le desserrement des activités de la zone dense de l'agglomération, la tertiarisation accrue des fonctions productives franci-liennes et un trop faible effet d'entraînement local sur l'économie résidentielle et l'emploi⁽¹⁾ ».

The area is organised around three main centres of activity: the Plaine-Saint-Denis and the airport platforms of Le Bourget and Roissy.

"They share a number of common features: the decline of activities in the dense area of the conurbation, an increasing trend on the production side towards the services sector in the Paris Ile-de-France region and a lack of drive on the part of the local economy in favour of local employment⁽¹⁾".

La Plaine St-Denis

Bassin industriel historique, elle subit de plein fouet la désindus-trialisation à partir du milieu des années soixante, plongeant tout le territoire dans une situation éco-nomique et sociale difficile. Au-jourd'hui, grâce à une recompo-sition urbaine et sociale dans le ca-dre d'un projet urbain global, la Plaine St Denis constitue l'un des pôles économiques les plus dyna-miques d'Ile-de-France. Les princi-pales activités sont liées au secteur de l'audiovisuel (250 entreprises et le plus grand nombre de plateaux de tournage d'Europe) et au com-merce de gros. Depuis quelques an-nées, la Plaine Saint Denis s'affir-me comme un nouveau pôle ter-tiaire en particulier dans le sec-teur des banques, assurances et in-

Plaine St Denis

Historically an industrial area, it suffered the full force of deindus-trialisation from the mid-1960s on-wards, plunging the whole area into a situation that was econom-ically and socially difficult. Today, thanks to urban and social regen-eration as part of an overall urban project, the Plaine St Denis is one of the most dynamic economic centres in the Paris Ile-de-France region. The main activities are linked to the audiovisual sector (250 companies and the largest number of film sets in Europe), and to wholesaling. For the last few years, the Plaine Saint Denis has established a reputation as a new centre for the services sector, particularly in the areas of banking, insurance and engineering. The presence of two university cam-

génierie. La présence de pôles uni-versitaires (Paris 8 et Paris 13), de l'AFNOR et de laboratoires de re-cherche publics et privés renforce son rayonnement régional et in-ternational.

« Le processus de tertiarisation de l'économie en Plaine-Saint-Denis se traduit par une forte valorisation immobilière et une raréfaction du foncier qui compromet fortement le maintien de petites entreprises de production aux moyens finan-ciers limités ».

Le pôle du Bourget

Le pôle du Bourget, entre la Plaine Saint Denis et Roissy, est « porté par l'aéroport d'affaires, le parc des expositions et la Cité de l'Air et de l'Espace, aux abords de zones d'activités mutables ». Les principaux secteurs économiques à l'intérieur de ce pôle sont les industries aé-ro-nautiques, les activités de ser-vices et de hautes technologies. De nombreux projets inscrits dans le futur SDRIF devront permettre de conforter son potentiel écono-mique fort (rénovation de la Cité de l'Air et de l'Espace, restructuration du parc des expositions, prolonge-ment de la ligne 7 du métro jusqu'à la Cité de l'Air...).

Le pôle de Roissy (cf. Les aéroports)

Il « intègre la plate-forme aéro-portuaire, le parc des expositions, la zone tertiaire de Paris-Nord II et plusieurs sites logistiques ».

puses (Paris 8 and Paris 13), AFNOR [the French standards association] and public and private research laboratories reinforce its regional and international reputation.

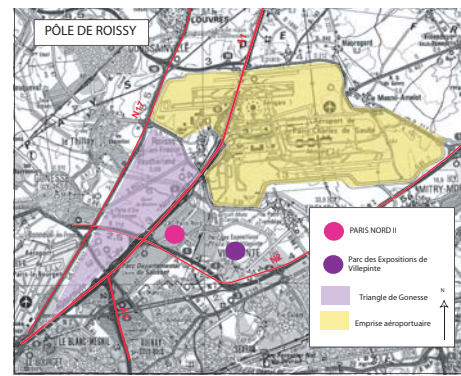
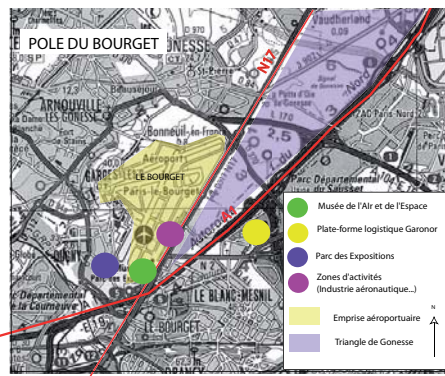
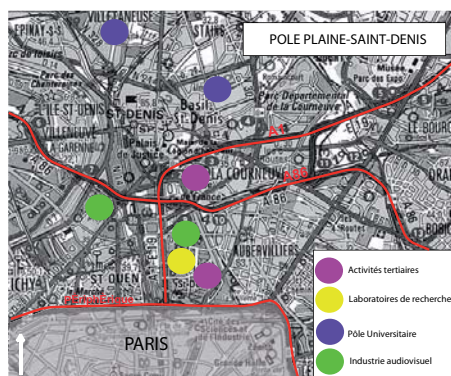
"The process of tertiarisation of the economy in Plaine-Saint-Denis has been accompanied by a sharp rise in property values and an increasing scarcity of land, which are severely compromising the continued existence of small manufacturing com-panies with limited financial re-sources."

Le Bourget

The Le Bourget hub, between the Plaine Saint Denis and Roissy, is "supported by the business airport, the exhibition centre and the Air and Space Museum, around business parks designed for multi-purpose use". The main economic sectors within this area are the aeronauti-cal, service and high-tech indus-tries. Numerous projects that have been included in the future SDRIF should make it possible to further strengthen the area's high eco-nomic potential (renovation of the Air and Space Museum, reorgani-sation of the exhibition centre, ex-tension of metro line 7 to the Air and Space Museum, etc.)

Roissy (cf. Airports)

Roissy "incorporates the airport platform, the exhibition centre, the Paris-Nord II services area and sev-eral logistics sites".



⁽¹⁾ Document Stratégique de Référence de l'EPA Plaine de France, 2005

Des caractéristiques résidentielles et socio-économiques

Heterogeneous housing and socio-economic characteristics:

L'étude des caractéristiques résidentielles et de la situation socio-économique de la population dans le territoire fait apparaître des secteurs très différenciés. Ainsi, on constate une « fracture importante entre la zone agglomérée à proximité de Paris et la zone périurbaine autour de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle ». Cette zone périurbaine est elle-même constituée de sous-ensembles. La présence du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Paris-CDG crée de fortes contraintes et limite fortement les capacités de construction sur une grande partie du territoire.

A study of housing characteristics and the socio-economic status of the population in the area reveals sharp differences between sectors. Thus, for example, there is a "significant divide between the built-up area close to Paris and the periurban area around Paris-Charles de Gaulle airport". The periurban area is itself made up of smaller units. The existence of the Paris-CDG Noise Exposure Plan (PEB) creates some significant constraints and severely limits the potential for building and construction across a large part of the area.

La zone agglomérée à proximité de Paris

Un secteur résidentiel dévalorisé et une offre de logement insuffisante

La zone urbaine dense concentre la moitié de la population (333 000 hab.). Elle est caractérisée par un parc de logement ancien et dégradé et présente un taux élevé de logements sociaux (41% contre 23% moyenne régionale). L'amélioration du parc est actuellement en cours grâce à d'importantes opérations de renouvellement ou de rénovation urbaine engagées dans le cadre de la Politique de la Ville. Cependant, le rythme de construction n'a pas permis de compenser le nombre des démolitions et la faible dynamique résidentielle du secteur (la construction de logement en 2004 a été divisée par 2 par rapport au début des années 90) entretient indirectement une forte attractivité des zones périurbaines (villes nouvelles, Oise, nord de la Seine-et-Marne) et accélère l'étalement urbain.

Une population défavorisée qui profite peu du renouveau économique de la Plaine-Saint-Denis :

Le taux de croissance de la popu-

The built-up area close to Paris

A residential sector that has fallen in value and an inadequate housing stock

Half the population of the area in question (333,000 inhabitants) lives in the dense urban area.

This area is characterised by an old, dilapidated housing stock and a high level of social housing (41% compared with a regional average of 23%). Improvements to the housing stock are now under way as a result of some major regeneration and urban renovation projects undertaken as part of the Urban Policy programme. However, the pace of construction has not been sufficient to compensate for the number of demolitions and the lack of dynamism in the residential sector (the number of houses built in 2004 was half that of the early 1990s) has indirectly maintained the attractiveness of periurban areas (new towns, Oise, north of Seine-et-Marne) and accelerated urban sprawl.

A disadvantaged population that has reaped little benefit from the economic revival of the Plaine-Saint-Denis:

The growth rate of the population

is lower than the regional average (0.01% contre 0.03% entre 1990 et 1999). Le solde naturel élevé du territoire ne compense pas un solde migratoire négatif.

La population est majoritairement jeune, principalement locataire, avec une taille des ménages importante.

Le niveau de qualification ainsi que celui des revenus est faible. La part de la population diplômée est inférieure à la moyenne régionale et la population active est principalement composée d'employés et d'ouvriers. Le décalage entre les profils de la demande et de l'offre d'emploi explique en partie le fait que le taux de chômage soit un des plus élevés de la région malgré la présence du pôle économique dynamique de la Plaine-Saint-Denis.

is lower than the regional average (0.01% compared with 0.03% between 1990 and 1999). The area's high natural increase is not enough to offset a negative migratory balance. The slight growth is due to new immigrants.

The majority of the population is young and most live in rented housing, in large households: this can largely be explained by a high concentration of immigrant populations, most of them from Africa.

Skill and income levels are both low. The share of the population with educational qualifications is lower than the regional average and the working population is mainly made up of white- and blue-collar workers. Hence the highest level of unemployment in the region despite the presence of the dynamic economic hub of Plaine-Saint-Denis.

Les actions menées dans le cadre de la Politique de la Ville

Aujourd'hui, la majorité des communes situées dans le secteur urbain bénéficie de dispositifs publics spécifiques (Contrat de Ville et Grand Projet de Ville, opérations de renouvellement urbain) pour permettre une redynamisation sociale et urbaine.

Actions undertaken as part of the Urban Policy programme

Today, the majority of the municipalities located in the urban area are able to benefit from specific public programmes (the Urban Contract and Major Urban Project programmes, as well as urban regeneration schemes), leading the way to urban and social revitalisation.

Un secteur périurbain hétérogène et de plus en plus étendu

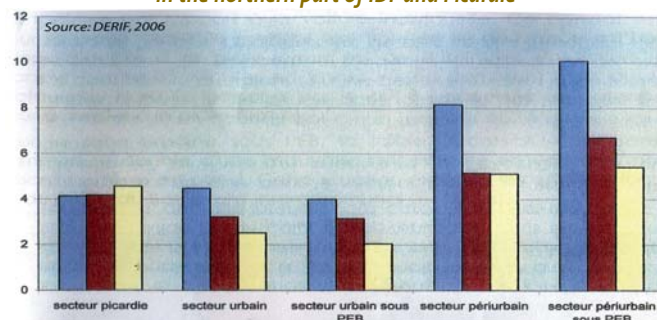
Le secteur périurbain autour du pôle de Roissy s'étend jusqu'aux franges rurales de la Picardie. Il connaît des dynamiques résiden-

A heterogeneous and increasingly extensive periurban area

The periurban area around the Roissy hub extends as far as the rural fringes of Picardy. Its residential and demographic dynamics are dif-

Taux de construction de logements neufs depuis 1990 au nord de l'IDF et en Picardie

Rate of construction of new residences since 1990 in the northern part of IDF and Picardie



ques hétérogènes

tielles et démographiques différentes du secteur urbain.

Un développement résidentiel non polarisé en contradiction avec les préconisations du SDRIF de 1994

Pour répondre à la demande accrue de logement dans le secteur de Roissy, le SDRIF de 1994 préconisait « un développement résidentiel important dans la partie périurbaine et concentrée sur des pôles (Louvres, Dammarville-en-Goële) afin notamment que les transports en commun deviennent efficaces sur ce territoire »

En réalité, l'urbanisation s'est développée de manière sensiblement différente des volontés du SDRIF. Premièrement, les espaces identifiés comme urbanisables et partiellement urbanisables n'ont été que très peu consommés (seulement 1/3 des espaces dans les 3 départements). Deuxièmement, les « pôles identifiés se sont développés très en deçà des objectifs fixés ». Enfin, la « construction ne s'est pas concentrée sur les pôles existants mais s'est répandue suivant une logique d'accessibilité routière au pôle d'emploi et dans les espaces régis par la contrainte de développement modéré des bourgs, villages et hameaux ».

Les caractéristiques démographiques et socio-économiques de la population sont relativement homogènes dans le secteur périurbain. « La population est relativement jeune, principalement propriétaire, avec de grands ménages. Le niveau de qualification et celui des revenus sont plus élevés que le secteur urbain quoique inférieurs aux moyennes régionales du bassin parisien.

Les communes sous le PEB de Paris-CDG :

Le PEB comprend 4 zones d'expositions qui impactent fortement l'urbanisation. Il recouvre des communes situées en secteurs urbains et périurbains. Malgré l'imposition de servitudes qui limitent le développement résidentiel, la population et le nombre de loge-

ferent from those of the urban sector.

Non-polarised residential development at odds with the recommendations of the 1994 SDRIF

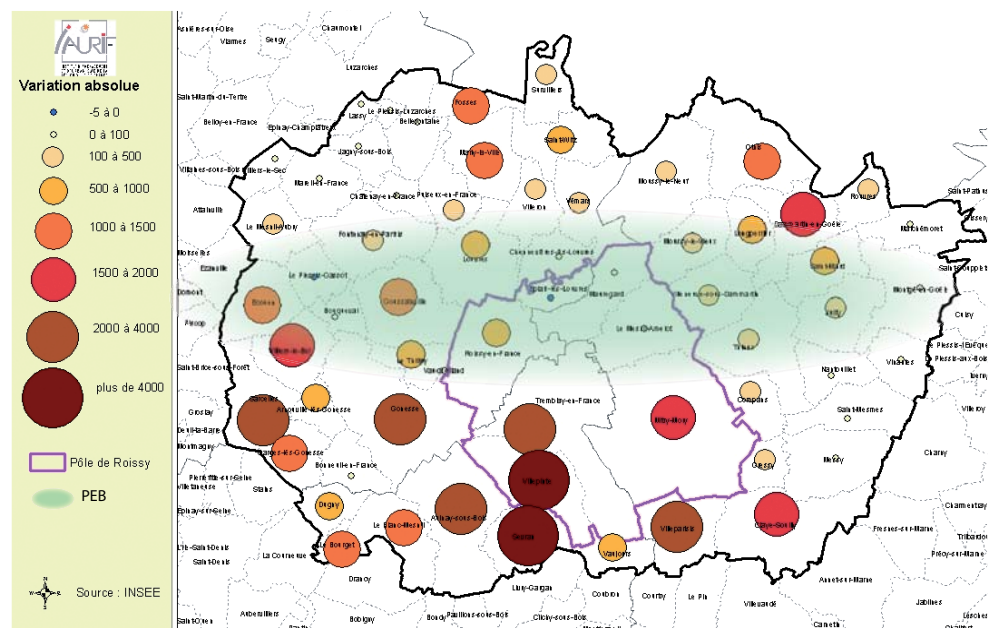
ments ont augmenté entre 1975 et 1999 en particulier dans les communes situées à l'Est, en Seine-et-Marne où le bruit perçu est plus faible. D'autres communes comme Epiais-lès-Louvres ou Le Mesnil-

In order to meet the increased demand for housing in the Roissy area, the 1994 SDRIF recommended "significant residential development in the periurban area and concentrated in the hubs (Lou-

Taux de variation annuel de la population entre 1975 et 1999
The annual variations rate of the population between 1975 and 1999



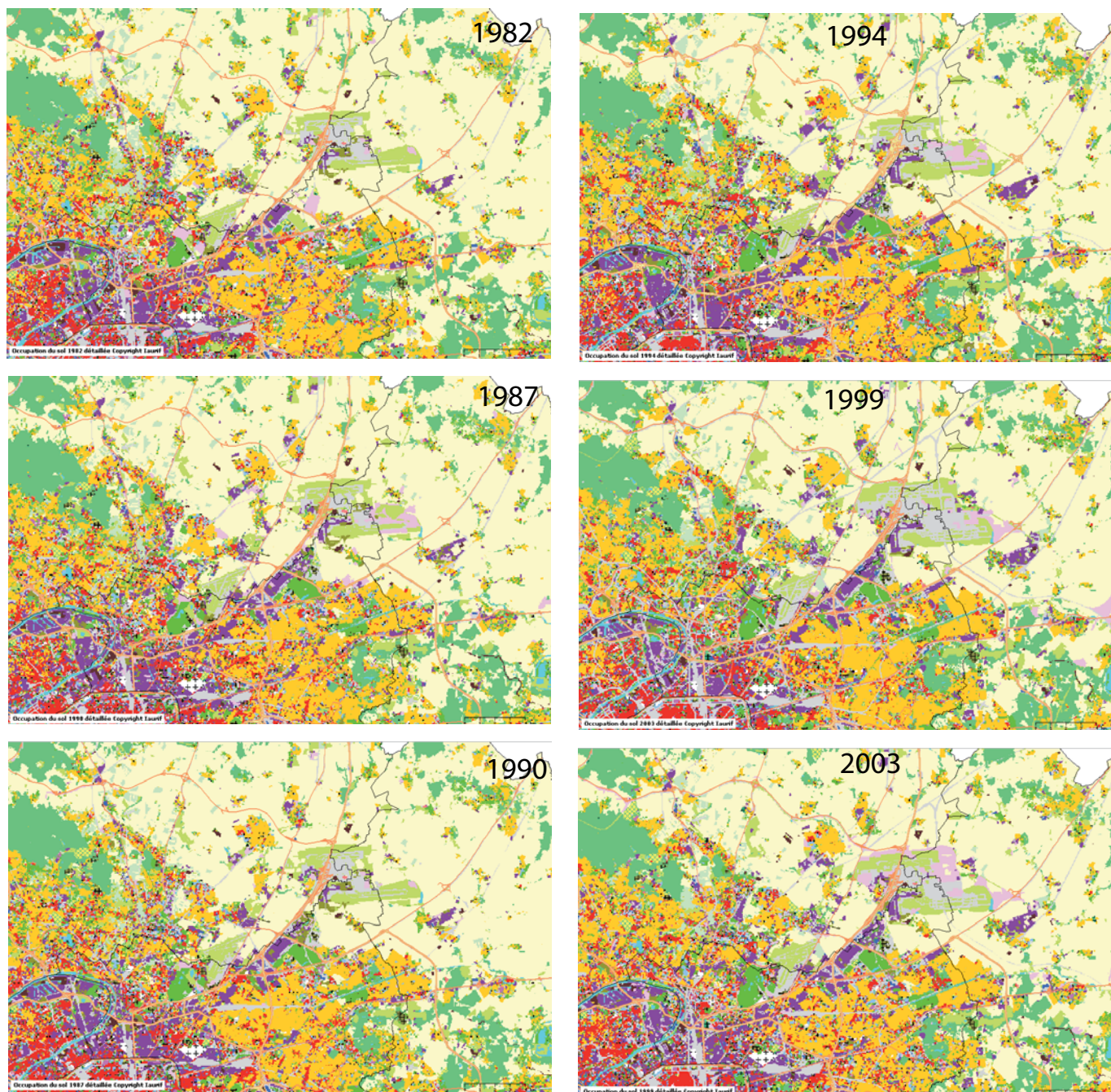
1975-1999 : évolution du parc de logements
Evolution of housing facilities



SOURCE: IAUFR / INSEE

L'évolution du mode d'occupation du sol de 1982 à 2003

Evolution of land use from 1982 to 2003



Source: IAURIF

L'évolution du Mode d'Occupation des sols de 1982 à 2003 fait apparaître plusieurs éléments:

- Extension du front urbain vers le nord
- Développement des bourgs dans la zone périurbaine et aux franges de l'Oise

- Développement des activités le long des principales infrastructures routières

- Extension de l'emprise de Paris-CDG
- Réduction des espaces agricoles

■	Habitat individuel Individual housing
■	Habitat collectif Collective housing
■	Equipement Facilities
■	Activités Economic activity
■	Urbain ouvert Open urban
■	Bois/Forêts Forest
■	Culture Agriculture
■	Autre rural Rural



Cité ouvrière face au Bourget.
Old social Housing in Le Bourget area.

Amelot se sont vidées de près de la moitié de leur population.

La dégradation de la qualité de vie relative aux nuisances s'est accompagnée progressivement d'une « dégradation de l'environnement social ». Les populations ayant les moyens ont progressivement « migré » vers des zones moins exposées. Ces « mouvements migratoires centrifuges » ont profité aux « territoires ruraux facilement accessibles en voiture depuis l'aéroport ».

L'analyse du taux de construction depuis 1990 démontre une relative dynamique résidentielle dans le secteur Picard alors qu'il s'est effondré dans la partie Ile-de-France.

Une offre de logement insuffisante

L'offre résidentielle déficitaire freine le développement du territoire et participe à « l'allongement des distances domicile-travail et à une dépendance accrue à la voiture ». Les efforts des collectivités locales dans la rénovation et la construction de logements sont encore insuffisants. Les caractéristiques sociodémographiques du territoire « appellent une politique volontariste d'amélioration des conditions d'habitat tant pour les populations résidentes que pour l'accueil de populations nouvelles socialement diversifiées (afin d'éviter la formation d'un territoire de relégation au sein de l'Ile-de-France) » (DSR EPA Plaine de France).



Paysage morcelé.
Parcelled out landscape.

vres, Dammartin-en-Goële) in order, in particular, to allow for more efficient public transport in this area".

In reality, urbanisation has developed in a way that is very different from the wishes of the SDRIF. Firstly, the areas identified as fully or partly appropriate for urban development have only been very partially used (just 1/3 of the areas in the three counties/départements). Secondly, "the centres identified have not achieved the objectives set". Finally, "construction has not been concentrated around existing centres but has spread in line with accessibility via the road network to the employment hub and to areas governed by the obligation to limit development to moderate levels in villages and hamlets."

The demographic and socio-economic characteristics of the population are relatively homogeneous in the periurban sector. "The population is relatively young, most people own their own homes and households are large. Skill and income levels are higher than in the urban sector, although lower than the regional averages for the Paris basin."

Municipalities under the Paris-CDG Noise Exposure Plan:

The Noise Exposure Plan (PEB) is made up of four levels of exposure based on the level of dB decibels, with a strong impact on urbanisation. It covers municipalities situated in both urban and periurban sectors. Despite the imposition of easements limiting residential development, the population and the number of homes increased between 1975 and 1999, in particular in the municipalities situated in the East, in Seine-et-Marne county, where the perception of noise is lower as a result of the wind direction. (Aeroplanes frequently coming in to land). Other municipalities, such as Epiais-lès-Louvres or Le Mesnil-Amelot, have seen their populations dwindle by almost half.

The deterioration in the quality of

life related to nuisances has gradually led to "a deterioration in the social environment". Populations with the resources to do so have gradually "migrated" to areas with less exposure. These "centrifugal migratory movements" have benefited "rural areas that are easily accessible from the airport by car".

An analysis of the level of construction since 1990 shows a relatively dynamic residential sector in the Picardy area, whilst it has fallen sharply in the Paris Ile-de-France region as a whole.

Insufficient offer of housing

The low residential offer slows down the development of the territory, favours long distances from home to work and increases dependence to private vehicle. Efforts of local authorities to build and renovate housing facilities remain insufficient. The sociodemographic characteristics of the area demand "a voluntarist policy of improvement of housing conditions, for local population as well as for "new" population, socially diversified, so as to avoid the formation of a territory of relegation within the Paris Ile de France region." (DSR EPA Plaine de France).

Géographie et espaces naturels : un potentiel singulier à valoriser

*Realising the territory's outstanding geographical,
spatial and natural potential*

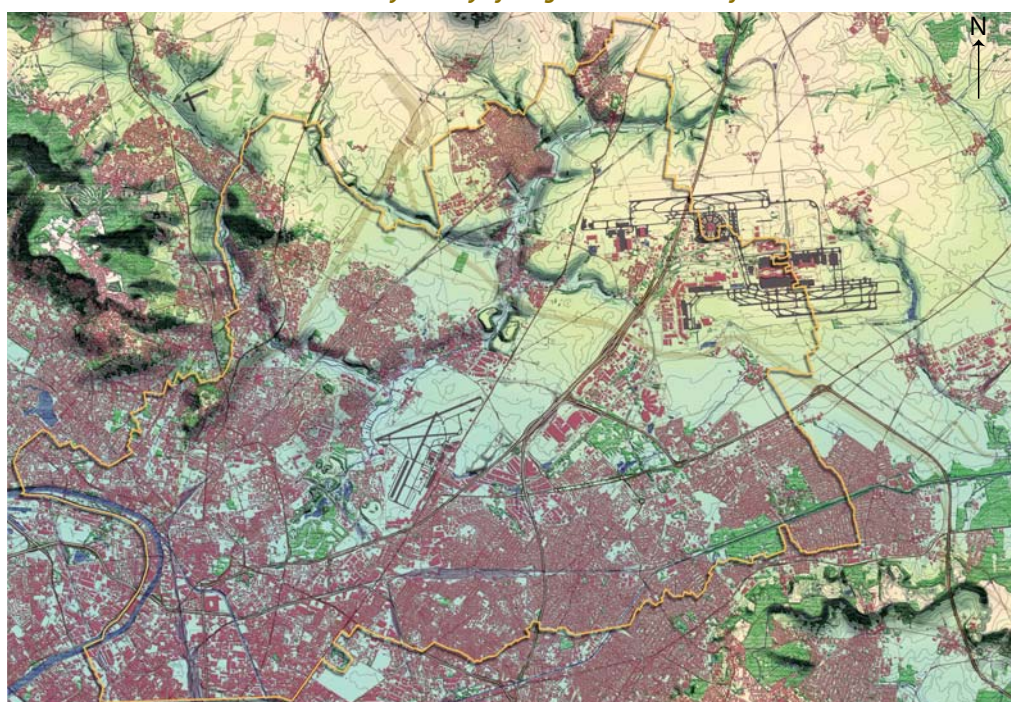
De tradition agricole, la Plaine de Roissy s'est progressivement métamorphosée avec l'arrivée de l'aéroport Paris-CDG en 1974. Le territoire bénéficie d'atouts paysagers importants mais peu valorisés.

The development of Paris-CDG airport in Plaine de Roissy from 1974 onwards gradually transformed this traditionally agricultural area, which features a number of valuable landscape assets of which it has taken little advantage to date.



Le territoire : occupation du sol et relief

The territory: activity of the ground and the relief



Relief de la plaine de France

Relief of the plain of France

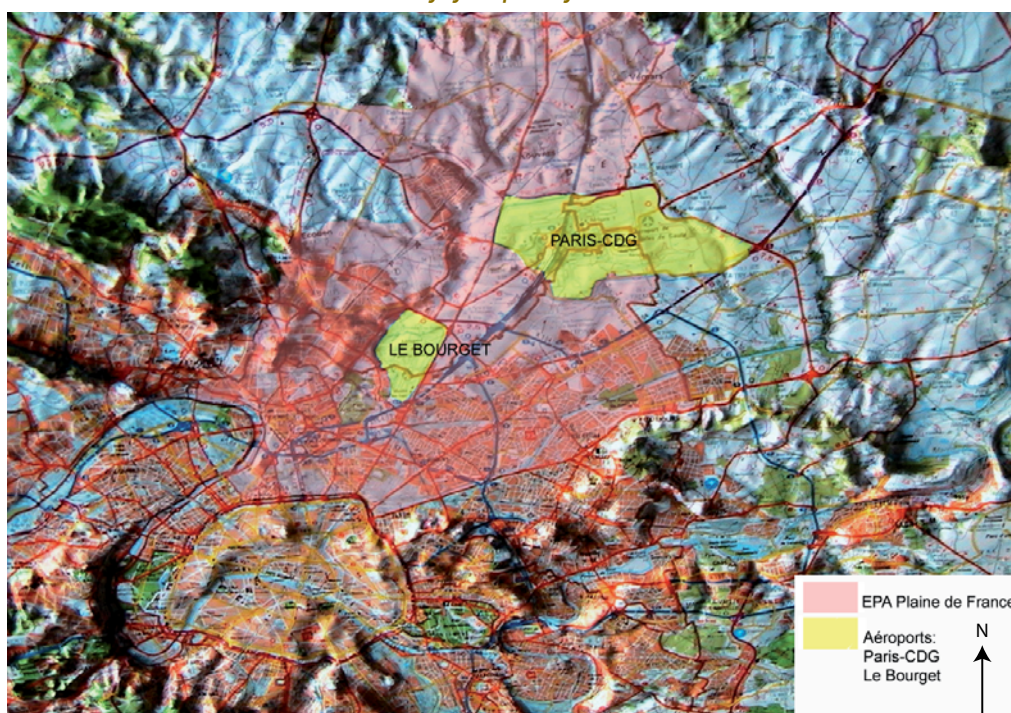
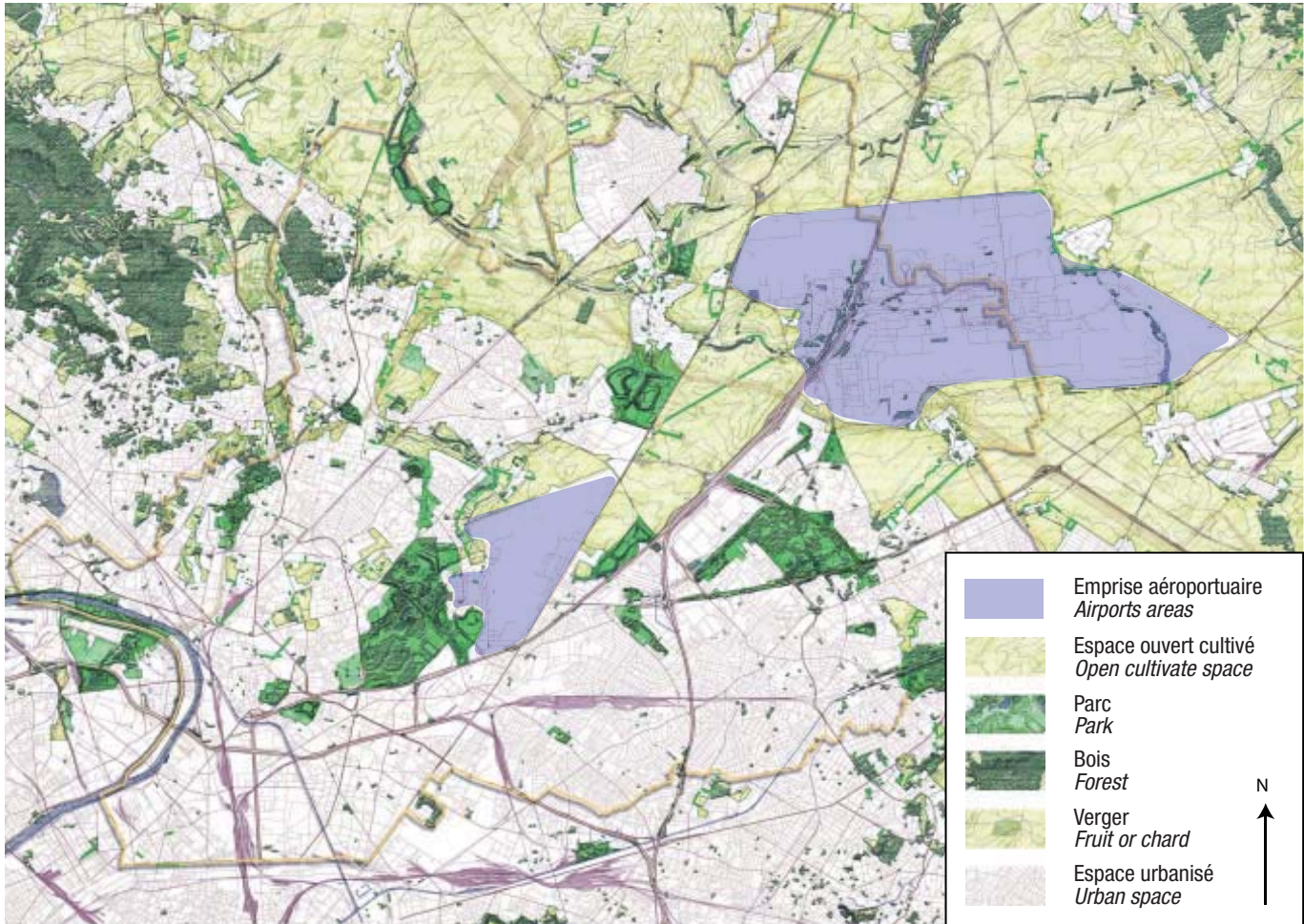


Photo: Michel Gaillard



Les espaces naturels et cultivés *The natural and cultivated spaces*



Source: EPA Plaine de France

Des espaces naturels et agricoles fragmentés et fragilisés

Le territoire se situe sur une plaine mais accuse un relief modéré composé de vallons creusés par des cours d'eau. L'urbanisation progressive du territoire le long des vallons a entraîné « un relatif effacement des cours d'eau dans la partie la plus dense, ainsi que leur comblement partiel ».

Le territoire est caractérisé par un paysage naturel et agricole singulier qui s'est réduit progressivement. Entre 1982 et 1999, près de 4000 ha d'espaces naturels, dont 3500 ha de terres cultivées, ont disparu au profit de l'urbanisation

Fragmented and vulnerable natural spaces

Although the territory in question is located in a plain, the landscape is relatively rugged, featuring small valleys created by rivers and streams. However, the gradual urbanisation of the territory along the valleys has made the rivers and streams smaller and has even obliterated some of them in the most densely urbanised areas.

The surface area of the territory's outstandingly beautiful natural and agricultural landscape has gradually diminished. Between 1982 and 1999, urbanisation eliminated nearly 4,000 hectares of natural space,



Paysages naturels et culturels.
Natural and cultural landscapes.



(soit 235 par an en moyenne). Les espaces naturels représentaient 75 % du secteur en 1982 et 66 % en 1999.

Les espaces naturels et les espaces cultivés constituent de véritables « atouts économiques et paysagers » mais ils souffrent d'une fragmentation forte du fait des infrastructures et des espaces urbanisés.

L'activité agricole, encore très présente, est dominée par la culture céréalière intensive de type agro-industrielle. Les surfaces moyennes des exploitations agricoles sont très importantes et ne cessent d'augmenter. En 2000, celles de plus de 100ha représentaient 40% contre 18 % en 1988 (Cf. Recensement agricole – AGRESTE). Cependant, de petites entités agricoles encerclées par des espaces bâtis subsistent difficilement notamment au sud de la plate-forme de Paris-CDG.

Dans la zone urbaine dense, les espaces verts sont relativement réduits hormis des parcs urbains et des jardins familiaux.

A la frontière francilienne, le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France a été créé en 2004 pour « préserver la ruralité et le patrimoine menacés par la pression foncière due à la proximité de Paris et de la plate-forme aéroportuaire de Paris-CDG ». Il s'étend sur une partie du Val d'Oise et de l'Oise.

Premier parc interrégional de France, il constitue un des plus importants poumons verts du Bassin Parisien.

including 3,500 hectares of farmland (i.e. an average of 235 hectares per year). Whereas natural space accounted for 75% of the territory in 1982, it accounted for only 66% in 1999.

The natural beauty of the countryside and farmland is still the territory's true major asset in economic and landscape terms, but it has been adversely affected by fragmentation due to the development of infrastructure and urbanised districts. Farming remains a major activity in the territory. However, it has been increasingly dominated by intensive cereal-growing for the food-processing industry. The average surface area of farms is very large and continues to increase. In the year 2000, 100 hectare farms accounted for 40% of the total, compared with only 18% in 1988 (see the AGRESTE agricultural census). Moreover, small farms surrounded by built-up areas are finding it more and more difficult to survive, most notably to the south of the Paris-CDG airport platform.

In the densely urbanised areas, green spaces are relatively scarce, except for some urban parks and family gardens. The Oise-Pays de France Regional Park on the edge of the greater Paris Ile-de-France region was established in 2004 "to protect rural life and the regional heritage from pressure on land due to the proximity of the territory to Paris and the Paris-CDG airport platform". It extends over parts of the Val d'Oise and Oise counties. It is the largest interregional park in France and one of the greater Paris area's largest green lungs.

Le réseau hydrographique

« Les variations du relief, le Croult, ses affluents et ses fonds secs, ourlés par de légères bandes boisées, structurent le paysage et participent à sa géographie physique et urbaine » Le réseau hydrographique a été pendant longtemps négligé. Certains rus ont été utilisés comme réseau d'assainissement. L'urbanisation sommaire a également participé à sa dégradation.

Aujourd'hui, il existe un regain d'intérêt pour les cours d'eau. Plusieurs projets de valorisation (aménagement paysagé, remise à l'air libre des rus) sont en cours notamment à Gonesse ou à Sarcelles. Ces actions ponctuelles doivent être développées car elles sont « susceptibles de participer au renouvellement du rapport de la ville à l'eau ».

Dans le cadre d'un développement durable de ce territoire, le patrimoine vert et le réseau hydrographique constitue un atout exceptionnel qu'il convient de mettre en valeur par une action paysagère et concertée.

Les citations sont extraites des documents suivants :

- SDRIF de 1994
- Rapport du groupe de travail sur Roissy, DREIF, 2006
- Document stratégique de référence de l'EPA Plaine de France, 2005
- Atlas de la Plaine de France, 2005
- Le polycentrisme, rapport de synthèse de la DREIF, 2004

The river system

"The territory's landscape is structured by its rugged relief and the Croult river with its tributaries and dry beds fringed by woodland." For a long time, the river system was neglected and adversely affected by uncontrolled urbanisation. Today, there is a revival of interest in all forms of waterway. Several projects are under way, most notably in Gonesse and Sarcelles, to upgrade waterways through landscaped development and restoring rivulets to the open air. Such one-off initiatives should be multiplied, as "they help enhance the quality of the relationship between towns and water".

In terms of this territory's sustainable development, its green heritage and river system are outstanding assets that should be capitalised on through a concerted effort in favour of landscaped development.

Parcs naturels régionaux d'Ile-de-France.

Regional natural reserves of Ile-de-France.



Qu'est-ce qu'un parc ?

Les Parcs naturels régionaux sont créés pour protéger et mettre en valeur de grands espaces ruraux habités. Peut être classé "Parc naturel régional" un territoire à dominante rurale dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont de grande qualité, mais dont l'équilibre est fragile. Un Parc naturel régional s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel.

What is a "park"?

The "Regional Natural Parks" (or Reserves) aim to protect and to promote large-scale inhabited rural areas. Their characteristics are the following: rural territories, with high-quality landscapes and cultural heritage, but whose balance is fragile. Each Regional Natural Parks is organized around a project of sustainable development, based on the protection and the valorization of its natural and cultural assets.



Quelles orientations pour urbaniser Aéropolis ?

1. Quelles nouvelles vocations régionales les plateformes aéroportuaires peuvent-elles imprimer à AÉROPOLIS ?

- Faut-il accepter ou contrecarrer la vocation de trou noir à emplois et de centrifugeuse à logements ?
- Quels équipements nationaux peuvent ici trouver leur place ?
- Quelle activité agricole sur des terrains morcelés ?
- Comment reconverter ce territoire si le transport aérien faiblit ?

2. Quelle intégration des plateformes au territoire ?

- Quel maillage du territoire ?
- Quelles DENSITES et MIXITES urbaines ?
- Quels usages et extensions possibles des deux plateformes ?
- Quelle accessibilité nationale, régionale et locale des usagers et employés ?
- Quelle complémentarité des équipements des plateformes avec le territoire ?
- Quels équipements locaux font défaut aux habitants actuels et futurs ?

3. Quel équilibre habitat-emploi pour un développement durable du territoire ?

- Quelle réponse à chaque échelle : régionale, départementale, locale ?
- Quelle réponse apporter face aux disparités socioprofessionnelles ?
- Quelle distribution sur le terrain des activités et des logements en fonction du PEB ?

4. Quelle synthèse des différentes approches pour conceptualiser Aéropolis ?

NOUS AVONS DIT AMENITE : AGRÉMENT D'UN LIEU.

Quand tout s'entremêle, choisir caractérise l'évidence.

What directions should the urbanisation of Aeropolis take?

1. What new regional roles can the airport platforms bring to AEROPOLIS?

- Should we accept or try to counteract the role of a black hole for employment and a centrifugal force in housing?
- What national facilities/amenities could be located here?
- What agricultural activities could be carried out on fragmented land?
- How could this area be converted back if air travel diminished?

2. How can the platforms be integrated into the territory?

- How can the area be knitted together?
- What urban DENSITY and MIX are appropriate?
- What are the possible uses and extensions of the two platforms?
- What level of national, regional and local accessibility needs to be provided for users and employees?
- How should the facilities at the platforms complement those of the territory?
- What do current and future residents lack in terms of local facilities?

3. What balance between housing and employment needs to be struck for the area to develop sustainably?

- What response is appropriate to each level: regional, county, local?
- What is the appropriate response to the socio-economic disparities?
- How should business and housing be distributed across the area in light of the Noise Exposure Plan (PEB)?

4. How can the different approaches be blended to conceptualise Aéropolis?

WE HAVE USED THE TERM 'AMENITY': THE PLEASURE OF A LOCATION

When everything is interwoven, making a choice becomes self-evident.

“De la maîtrise d’œuvre urbaine...”

Qui ne constate qu'il y a un échelon qui manque entre la planification et l'architecture ? Les vertus de la planification, art d'organiser selon un plan, ne sont plus à prouver, quant à celles de l'architecture, art de construire des édifices, elles se justifient d'elles-mêmes.

Tous ceux qui ont à faire avec la ville savent bien qu'on ne passe pas sans travail et sans peine de l'une à l'autre. Ils savent aussi qu'entre une démarche intellectuelle et l'objet construit, il y a un continu va-et-vient créateur. Il y a un processus de création. Au même titre qu'entre le canevas du livre et les mots pour l'écrire, il y a le texte.

Tout le monde sait que dans la vie il faut être deux pour concevoir ; dans la ville, c'est la même chose : une maîtrise d'œuvre urbaine ne peut s'exercer que là où il y a une maîtrise d'ouvrage urbaine véritable qui "passe commande", qui exprime une volonté sur la ville. La ville n'est pas un bateau ivre.

La maîtrise d'ouvrage urbaine pose ses objectifs, qu'ils soient à caractères économiques (emplois, services), sociaux (équipements, qualité de vie, liaisons...), quantitatifs (densités, capacité...), morphologiques (respect du site, mises en valeur, perspectives,...), techniques (assainissement, transports, énergies,...), financiers, etc.

Encore faut-il que cette volonté ait les moyens de s'exprimer, et de se forger, car on ne sort pas de son chapeau une volonté sur la ville. Ce n'est pas l'une des moindres tâches de la maîtrise d'œuvre urbaine que d'être l'interlocuteur de la maîtrise d'ouvrage urbaine dans le dialogue qui conduit à ce qu'on peut appeler le programme urbain, et, en continuité, le projet urbain.

Ce rôle d'interlocuteur qui échoit à la maîtrise d'œuvre urbaine est légitimé par de multiples compétences :

- celle de stimuler une réflexion sur l'avenir ;
- celle de prévoir et d'organiser entre eux les multiples composants de la ville ;
- celle d'en faire émerger clairement l'identité culturelle ;
- celle qui lui permet de concevoir, d'inventer des espaces, des lieux, des montages répondant à des objectifs souvent contradictoires et conflictuels ;
- celle, enfin, qui, à partir de problèmes repérés sur son territoire, lui permet de proposer des actions à mener dans le cadre d'une gestion réaliste.

La maîtrise d'œuvre urbaine ne remet pas en cause les compétences des professionnels actuels de la maîtrise d'œuvre technique, ni leur incontestable technicité ; elle leur apporte, comme elle apporte aux architectes, la formulation à la fois globale et détaillée d'un projet urbain et permet à chacun de situer son action dans un ensemble cohérent et dans la perspective d'objectifs politiques et sociaux exprimés.

Impliquée en amont dans l'élaboration du programme, en aval dans le suivi d'exécution, elle concerne l'ensemble des disciplines pour lesquelles elle pourrait être un lieu, ou un moment, où chacun confronte les exigences propres à son exercice professionnel et puise les références globales ou les dimensions concrètes et sensibles qui lui manquent.

Aucune rigidité ne saurait accompagner cette démarche éminemment ouverte sur le dialogue. La création urbaine est un acte collectif, un exercice d'échange et de confrontation, un "lieu de démocratie", c'est un enjeu pour la ville, le quartier ou le bourg et la vie des habitants, non le privilège de telle ou telle catégorie d'individus.

“about planning and urban design...”

Everybody can see that there is a missing link between planning and architecture. The advantages of planning, the art of organizing according to a plan, do not need to be expressed any longer, and the advantages of architecture, the art of building edifices are self-justified.

All the people who have to do with the city are well aware of the difficulty to pass from one to the other, they also know that, between the designing and the actual building, there is a constant creative movement, a creation in progress. Just like there is the text between the basic structure of a book and the words to write it.

Everybody knows that in the course of life you need to be two in order to conceive: it is exactly the same in the city. The "Planning and urban design" can only be practised where there is a "Maîtrise d'Ouvrage Urbaine" (*see footnote) which commissions, which wants to express a will on the city. The city is not a wild ship.

The "Planning and urban design" has some goals to reach: these can be of economical nature (in term of jobs and services), of social nature (equipments, servicing, ...), of quantitative nature (densities, capacities, ...), of morphological nature (respect of the site, highlights, prospects, ...), of technical nature (draining system, transports, energies, ...) of financial nature, etc.

This will still has to have the means to be expressed, to be mould: a will of the city does not appear like a rabbit out of a hat. And it is not the easiest task of "Planning and urban design" to be the interlocutor of the "Maîtrise d'Ouvrage Urbaine" in the dialogue leading to what can be called the urban programme which can become the urban project.

The "Planning and urban design" is, because of its multiple abilities, the ideal interlocutor. These abilities are:

- to stimulate a reflection projected in the future,
- to arrange and organize all the existing elements of the city,
- to recognize and encourage its cultural identity,
- the ability to conceive, to create spaces, places, settings meeting aims which are often contradictory, even opposed,
- and finally the ability to suggest the kind of actions which might be carried out, starting from problems noticed on the spot.

The "Planning and urban design" does not question the current professionals dealing with various techniques (engineers, technicians, ...) and their indisputable abilities: it only wants to enable them (and the architects too) to express the global and detailed vision of an urban project and to enable each level of intervention to locate its part in a coherent whole, in the thought of well-expressed political and social objectives.

The "Planning and urban design" is involved at the very beginning of the elaboration of the programme, and is still present by the carrying out of the project: it concerns all disciplines and could well be a place, a time, where everyone would compare and confront the requirements of his own professional intervention and draw the global references or the concrete and sensitive dimensions which might be missing.

This processes is eminently open to dialogue and there is no place for inflexibility or stiffness. Urban creation is a collective work, a practice of exchange and confrontation, a "place of democracy". It is a very important issue for the city, the quarter, the village and the life of the inhabitants, and it should not be concentrated in the hands of a reduced number of persons.

Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Œuvre Urbaine

International Workshops of Planning and Urban Design

Tél. : + 33 (0)1 34 41 93 91 • Fax : + 33 (0)1 34 41 93 92 • E-mail : ateliersete@free.fr

Président - *President* : Pierre-André Périssol

Directeur - *Director* : Nicolas Détrie

+ 33 (0)6 28 32 44 64 • E-mail : detrie.ateliers@gmail.com

Forum d'initiatives urbaines

Le Verger - rue de la Gare – BP 90047 - 95020 Cergy-Pontoise Cedex