

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées **MASTERE SPECIALISE**

AMUR - Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine

Directrice : Nathalie Roseau Ingénieur ENPC-architecte-chercheur

ATELIER METROPOLITAIN

2010/2011

Programme d'enseignement

Jacques-Joseph Brac de la Perrière / responsable atelier

Nicolas Février/ co-responsable atelier

Françoise Fromonot / responsable séminaire

DYNAMIQUES TERRITORIALES VAL D'OISIENNES : Epouser ou contrarier l'urbanisation « naturelle »

1. Un département de contrastes

Le département du Val-d'Oise dispose de vastes superficies non urbanisées, lui donnant un caractère encore rural sur certains secteurs. Les espaces agricoles et boisés représentent près de 70 % du Val-d'Oise. L'urbanisation y est concentrée à proximité de l'agglomération parisienne, soit au sud du Val-d'Oise entre Cergy- Pontoise et Roissy.

Le Val d'Oise possède 1.2 millions d'habitants. Il est le département le plus jeune de France (42% de sa population a moins de 26 ans).

La densité urbaine se diffuse à partir de ces secteurs au travers des espaces ouverts le long des grands axes de circulation: RN1, RN17 et Vallée de l'Oise dans le Val d'Oise.

Inscrits dans la dynamique régionale de forte demande de logements, le département est confronté à une pression urbaine, notamment sur son territoire péri-urbain, et l' on relève une volonté de limiter l'étalement urbain.

Cependant le territoire est pris entre deux extrêmes : d'une part plusieurs secteurs bénéficient d'un cadre législatif restrictif : le parc naturel du Vexin, le Parc de la Boucle de Montesson sont des sites offrant une qualité paysagère et environnementale remarquable à proximité du cœur de la métropole.

D'autre part, Il faut noter l'impact des grandes infrastructures , aéroport, lignes haute tension et autoroutes sur le paysage départemental et les possibilités d'occupation des sols : elles constituent aujourd'hui des lignes de fractures qui déterminent très largement les orientations urbaines et projets des collectivités.

L'activité économique globale est concentrée sur les principaux pôles d'emploi, constitués par les agglomérations de Cergy-Pontoise et Conflans-Sainte-Honorine (près de 75.000 actifs employés), le secteur de l'est du Val-d'Oise, autour de Roissy et jusqu'aux communes de Sarcelles et Garges-lès-Gonesse (plus de 60.000 emplois, hors Air France et ADP) et le périmètre d' Argenteuil-Bezons-Sartrouville (plus de 50.000 salariés).

Ces pôles géographiques d'activité regroupent ainsi les trois quarts des 380 000 emplois salariés marchands du département du Val-d'Oise .

Autres point remarquable, le département du Val-d'Oise dispose d'un réseau routier et ferroviaire convergeant vers Paris selon une configuration en éventail. Ces axes majoritairement radiaux sont de plus en plus saturés en raison de la croissance de la

population et des emplois dans l'Ouest de l'Île-de-France. Cette évolution a accentué l'augmentation des flux de déplacements qui se font pour les trajets de banlieue à banlieue essentiellement en voiture.

La difficulté de mise en oeuvre des projets de roclades routières et de transports en commun nécessaires pour répondre aux besoins, aujourd'hui majoritaires, de liaisons de pôle à pôle affecte bien évidemment l'activité des entreprises et de leurs salariés.

Pour le pouvoir politique, cette carence est de nature à limiter la compétitivité des entreprises locales mais aussi et surtout l'attractivité du territoire en raison d'une insuffisante accessibilité aux ressources, et à accentuer les disparités entre les territoires dynamiques des deux branches du V de l'urbanisation « vertueuse » (Cergy/Roissy) et le centre relégué où se concentrent les poches de pauvreté (Sarcelles, Garges, Villiers-le-Bel).

2. Le Val d'Oise laissé pour compte du projet du Grand Paris

Le département présidé par un élu PS (Didier Arnal) s'est offusqué du projet du grand Paris porté par Christian Blanc, et se considère gratifié de « miettes » en terme d'infrastructures de transport en commun tout en étant largement pourvu en nuisances induites par le projet du développement de Roissy-CDG. Il craint de devenir une zone secondaire de la métropole.

Le Conseil général a mis en place une structure de travail et de propositions pour faire émerger les projets structurants nécessaires au Val d'Oise pour les 30 années à venir avant que le schéma de développement du « *Grand Pari(s)* » ne soit entériné.

Une concertation départementale autour d'un programme intitulé « Le Val d'Oise terre de projets » a été menée par le Président du CG 95 en juin 2010, qui prévoit notamment 3.5 Milliards d'investissements pour les infrastructures de transport et de mobilité, dont la création d'un TCSP sur un boulevard de rocade entre Roissy et Montmorency appelé le boulevard intercommunal du Parisi (BIP).

3. Le projet de transport BIP et le lien est-ouest

Destinée à relier l'A 15 à Argenteuil à l'A 1 à Gonesse en direction de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, ce projet routier de 21 kilomètres de longueur inscrite au SDRIF depuis 1976, fait l'objet d'une vive contestation de la part des habitants et de certains élus locaux des communes concernées. Deux tronçons ont déjà été réalisés : entre l'autoroute A 1 et la route départementale RD 370 à Gonesse à l'est en 1995 et entre l'A 15 et la RD 109 entre Argenteuil et Soisy-sous-Montmorency à l'ouest en 2003 au gabarit deux fois deux voies, élargissables à deux fois trois voies et construits aux caractéristiques d'une voie express (aucun croisement à niveau, deux chaussées séparées, bandes d'arrêt d'urgence, vitesse limitée à 90 km/heure).

Il reste à présent quinze kilomètres à aménager afin de relier entre elles ces deux sections et assurer une continuité à l'itinéraire dont l'achèvement relève depuis 2004 du conseil général du Val-d'Oise et non plus de l'État. L'avant projet de SDRIF rendu public en novembre 2006 prévoyait la réalisation du tronçon central du BIP (entre la RD 370 et la RD 109), considéré comme un élément du réseau des voies structurantes à caractère départemental, l'autoroute A16 ayant vocation à être prolongée jusqu'au BIP. Selon un nouveau projet présenté en 2007, le tronçon central serait édifié aux caractéristiques d'un boulevard urbain : vocation multimodale, profils en travers compris entre trente et quarante mètres, vitesse limitée à 70km/heure, croisements à niveau (giratoires) et accessible aux bus et aux cyclistes. De ce fait, le projet est désormais connu sous un nouveau nom, l'Avenue du Parisi.

Estimé à cinq cents millions d'euros, du fait de l'enfouissement projeté pour la traversée de Montmorency, ce projet aurait pu être mis en chantier par étapes successives à partir de 2010, mais il a finalement été reporté. En décembre 2009, le président du Conseil général du Val-d'Oise, Didier Arnal, a évoqué une possible concertation fin 2010, début 2011, le tronçon de Soisy-sous-Montmorency (D 109) à Sarcelles (Ex N1), devant être réalisé en dernier vu son coût et la contestation locale, aux alentours de 2020.

Presque la moitié du tracé à l'étude est couverte par le nouveau Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, qui limite la densification et pourrait ainsi faciliter les acquisitions, mais limiter l'effet de levier de cette nouvelle accessibilité sur le développement urbain alentour. Le Bip reste cependant, l'un des projets fort, avec le barreau de Gonesse, de réalisation d'un maillage de rocade pour le département. Il est au cœur du programme proposé par le Conseil général pour une inscription au projet du Grand Paris.

4. Questions

Sur un espace aussi vaste et divers, les questionnements ne manquent pas. Observer le futur tracé du BIP support d'un TCSP, c'est aborder simultanément la question du réseau de transport comme levier d'urbanisation et celle des systèmes d'occupation des sols (développement radial « naturel » en doigt de gant face au développement aréolaire « artificiel » autour de rocades de liaison interpolaires). C'est également pouvoir se poser la question des paysages dans la durée : place des infrastructures brutales mais d'une force indéniable, pérennité des caractères agricoles extensifs et conditions du voisinage avec d'autres fonctions (habitat et activité industrielle ou tertiaire). On peut également questionner l'élasticité de ces grandes emprises (délaiés d'infrastructure et espaces agricoles) à la mutualisation des usages, pour tendre vers de « l'intensification urbaine », c'est-à-dire un partage fonctionnel et des transformations plus douces et progressives de l'espace métropolitain, et au delà interroger l'économie urbaine productiviste des grands aménageurs franciliens et les modèles alternatifs qui pourraient s'offrir.

5. Outils : projets simultanés et cartes stratégiques

Décrire, comprendre, déconstruire puis réarticuler, mettre en scène les mutations (probables ou souhaitables) seront les axes de l'atelier métropolitain 2010.

Le territoire d'influence du futur BIP est vaste et d'une grande complexité : pour de jeunes urbanistes, il faudra, après une approche globale, en définir des aires plus réduites autour de ce que l'on pourrait appeler des « périmètres d'intérêt urbain » périmètres selon des critères de cohérence spatiale programmatique fonctionnelle ou autre, circonscription et programmation-projection qui pourraient être l'objectif du travail des groupes d'étudiants.

Comme les années précédentes, l'atelier propose de développer à partir du travail des différents groupes d'étudiants, des scénarii programmatiques permettant de tester et de croiser des solutions multiples, à la fois extrêmes et réalistes qui veulent éviter des méthodes trop académiques ou mécaniques de projection urbaine qui s'apparentent souvent à des recettes.

Scénarii multiples : la méthode des scénarii multiples ne réduit pas le développement d'une ville ou d'un bâtiment à un processus linéaire et irréversible, mais le définit comme un réseau de programme. Elle répond à l'incertitude à laquelle les collectivités territoriales, les architectes, les entreprises ou les promoteurs font face chaque fois qu'ils interviennent dans un milieu de grande complexité, avec une combinatoire de solutions très ouverte, donnée en débat aux élus et techniciens des collectivités.

On ne se fixe pas de donner une réponse finale à un programme préétabli, mais d'élaborer une stratégie qui prendra en compte des échelles et des temporalités simultanées, en adaptant les capacités des terrains d'étude aux objectifs des acteurs qui interagissent.

Maquettes et cartes stratégiques : le développement des différents scénarii urbains s'appuiera

sur des supports associant l'analyse et le projet: les acteurs locaux, les formes urbaines présentes et émergentes, les mouvements de populations, les données sociales et économiques, les dimensions historiques et symboliques du quartier.

Sur un support commun, les différents scénarios proposés pour chaque périmètre d'intérêt urbain permettront aux étudiants de mettre en exergue les enjeux des stratégies des différents acteurs et d'en relever les contradictions, pour proposer des choix d'intervention et les objectifs de négociation dans le temps.

6. Planning :

L'atelier métropolitain se déroule en un trimestre, dont 10 séances d'une demi-journée avec les enseignants responsables d'atelier.

La première séance (27 septembre) est consacrée à la présentation des objectifs de l'atelier, du programme trimestriel et à la présentation du sujet et du contexte professionnel dans lequel il s'inscrit.

La seconde séance (30 septembre) est dédiée à la connaissance du terrain : visite de site en bus et premières restitutions à vif des caractères de ce territoire vald'oisien.
Constitution des équipes de projet.

Les trois séances suivantes (7 octobre, 21 octobre et 4 novembre) sont consacrées à la réalisation de l'analyse du territoire et de la maquette support.

La sixième séance (18 novembre) est consacrée à la formalisation de la première restitution et à une présentation interne devant les autres étudiants.

La septième séance (10 décembre) est une première restitution devant un jury composé des enseignants, d'experts extérieurs et d'un représentant du Conseil Général: analyse du territoire global par thème et par groupe et mise en place des objectifs de programmation.

Les trois séances suivantes (16 décembre et 6 janvier) seront consacrées à la définition des scénarii constituant les éléments de stratégie.

La dernière séance (27 janvier) sera consacrée à la présentation finale devant un jury.