

LES ATELIERS INTERNATIONNAUX DE MAITRISE D'OEUVRE URBAINE CERGY PONTOISE ILE DE FRANCE

SESSION
2007
AEROPOLIS



7-16



Les problématiques de la session
Les propositions des équipes
Les observations du jury
Synthèse
Références

Document réalisé par :
Chakib BENRAMDANE
Michel GAILLARD
Bertrand WARNIER



Préambule

Les Ateliers d'été de Cergy-Pontoise - 25ème session

La 25ème session des Ateliers a été l'occasion de questionner les territoire des aéroports Nord de Paris, de se poser les problématiques suivantes : Comment faire des aéroports et en l'occurrence ceux du nord de Paris, un levier pour une nouvelle armature métropolitaine, une nouvelle dynamique pour la Plaine de France ?

La session «jeunes professionnels» s'est déroulée du 23 Août au 21 Septembre 2007 durant laquelle 5 équipes ont développé des propositions d'aménagement sur le territoire de Roissy le Bourget Plaine de France.

Ce rapport est une synthèse permettant d'appréhender les problématiques soumises aux participants, leurs projets, les décisions du jury, et la richesse des échanges simultanés et ultérieurs.

SOMMAIRE

1 La problématique de la session : Roissy aéroport vers une Aéropolis

1.1 Les objectifs

- 1.1.1 Se placer d'abord dans la compétition à court et moyen terme
- 1.1.2 Donner corps à une véritable Aéropolis :
- 1.1.3 Transformer l'image urbaine du secteur d'étude
- 1.1.4 Réadapter les dispositifs aéroportuaires franciliens
- 1.1.5 Fusionner le couple Paris CDG - le Bourget

1.2 Contexte de la réflexion

- 1.2.1 Pollution atmosphérique de l'aviation et impact sur le climat
- 1.2.2 Quel avenir pour l'aviation, croissance ou décline du transport aérien ?
- 1.2.3 Évolution des aéroports
- 1.2.4 Le cas particulier de CDG dans cette équation : Opportunité du 3^e aéroport francilien.
- 1.2.5 Le concept d'Aéropolis son évolution, sa reconversion à terme

1.3 Définition des concepts

- 1.3.1 Aéropolis
- 1.3.2 Plan d'exposition au bruit
- 1.3.3 Plan de gênes sonores
- 1.3.4 Hub
- 1.3.5 Aéroville
- 1.3.6 Communauté de commune significative
- 1.3.7 Allongement/déplacement des pistes à l'est

1.4 Réflexion des acteurs locaux

- 1.4.1 Evolution des plateformes
- 1.4.2 Evolution du lien entre l'aéroport et Aéropolis
- 1.4.3 Les conséquences de la valorisation foncière à l'œuvre autour de CDG

1.5 Références

- 1.5.1 Aéroport Amsterdam Schiphol, AMS
- 1.5.2 Aéroport de Denver : DEN
- 1.5.3 Aéroport de San Diego. SAN
- 1.5.4 Aéroport Chek Lap Kok « Hong Kong »

2 Les propositions des équipes

2.2. Galaxy - projet co-lauréat

- 2.2.1 Les points forts
- 2.2.2 Les observations du jury

2.3. Wind blow " from west to east " - projet co-lauréat

- 2.3.1 Les points forts
- 2.3.2 Les observations du jury

2.4. Une histoire de liens - projet mentionné

- 2.4.1 Les points forts
- 2.4.2 Les observations du jury

2.5. Perestroïka

- 2.5.1 Les points forts
- 2.5.2 Les observations du jury

3 Synthèse : quelles questions, quelles échelles, quelles idées pour agir ?

3.1. Observations du jury

- 3.1.1 La richesse des propositions des équipes
- 3.1.2 Image et identité
- 3.1.3 Le caractère résidentiel d'Aéropolis, la mixité sociale

3.2. La question des échelles de travail

- 3.2.1. L'échelle régionale
- 3.2.2. La thrombose du système de transport francilien.
- 3.2.3. La nécessité de composer avec le temps.
- 3.2.4. Travailler sur l'Acoustique urbaine à toutes les échelles.
- 3.2.5. La place de l'agriculture aux franges de l'urbain.

3.3. Des questions en suspens

- 3.3.1. Le paradoxe politique du territoire d'Aéropolis
- 3.3.2. Un programme d'urbanisation

3.3.3 La gouvernance

3.3.4. Quelques remarques générales et des observations sur les projets

3.4. Concepts pour Aéropolis

3.4.1. Habiter avec de l'espace et de l'air pur

3.4.2. Habiter et travailler à proximité

3.4.3. DEMEURER DANS «SA» BANLIEUE «MODESTE & RAISONNABLE»

3.5. Des idées pour agir

3.5.1. La mutation des plateformes au centre de la réflexion

3.5.2. Les traits dominants de l'organisation

3.5.3. Mobilité et transport

3.5.4 Capacités résidentielles

3.5.5. Centralité et nouveaux services

3.5.6. Image et symbolique

4 ANNEXES

TRAVAUX PREPARATOIRES DES PARTICIPANTS

- Le deuxième aéroport de **Bangkok** conçu d'emblée comme une « AIR-CITY ».
- Le concept d'Aéropolis à **Bogota**.
- Itami air port à **Osaka**, Japon.
- Comparaison entre deux situations japonaises, **Sendai et Narita Hub** : urbaine et rurale.
- L'aéroport **Heathrow** en Angleterre, peine à former son Aéropolis.
- L'aéroport d'**Orly**, sa gouvernance, le PEB, son aéropolis.
- L'aéroport St Exupéry à **Lyon**.
- L'impact des aéroports en **Chine**, leur rôle dans le fonctionnement des mégapoles Chinoises.
- L'aéroport Houari BOUMEDIENNE en **Algérie**.
- Le projet d'aéroport d'**Irkoutsk** et son Aéropolis qui regroupe la conurbation d'Irkoutsk et d'Angarsk.
- Comparaison en **Italie** de différentes situations.
- L'aéroport de **Kansaaï**, pièce architecturale et siège d'un équipement culturel régional par Renzo Piano.
- L'aéroport de **Sao Paulo** et les problèmes de sécurité qu'il engendre, de triste actualité.
- L'aéroport de Toluca au **Mexique**, hors des nuisances de la capitale, l'impact sur la région.
- L'impossibilité de **Cormeilles en Vexin** d'évoluer vers Aéropolis.
- Impact de la croissance de l'aéroport sur le PEB en **Turquie**.
- **Regards artistiques** sur le site.
- **Appréhension plastique**, artistique d'un site à la Réunion.

Roissy aéroport vers Aéropolis



1 La problématique de la session : Roissy aéroport vers une Aéropolis

1.1 Les objectifs

1.1.1 Se placer d'abord dans la compétition à court et moyen terme

Profiter de la croissance actuelle du transport aérien, profiter de la capacité d'extension de CDG et du Bourget pour structurer l'armature métropolitaine, bénéficier de la forte dynamique de l'emploi, Installer un habitat « durable », évoluer vers des mixités RECONVERTIBLES en trouvant les moyens pour que l'avion réduise sa part d'influence.

1.1.2 Donner corps à une véritable Aéropolis

- Associer, mobiliser les gouvernances locales autour d'un projet institutionnel fédérateur.
- Sélectionner, organiser la richesse économique que la croissance de CDG attire.
- Situer les réserves d'implantation des projets de rang national, générateurs de notoriétés.
- Les enjeux territoriaux sur les trois départements, l'île de France, l'attrait de la Picardie.
- Améliorer le maillage et l'interconnexion des infrastructures à toutes les échelles.
- Les enjeux sociaux, résidents inactifs et accès aux emplois, le renouvellement des cités.
- L'offre résidentielle de moyenne et haut de gamme, à proximité temporelle de l'emploi.

1.1.3 Transformer l'image urbaine du secteur d'étude

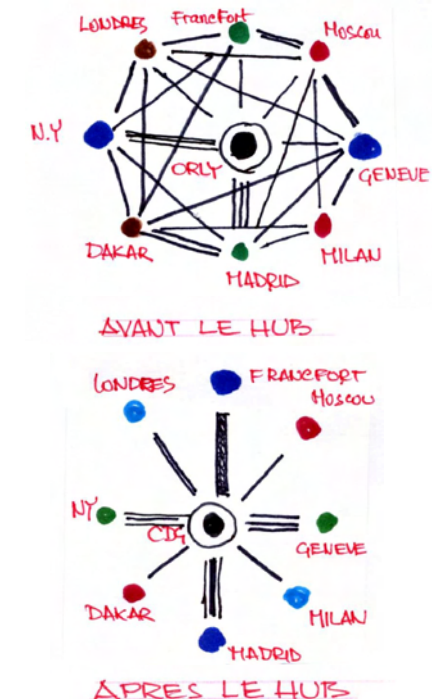
- Améliorer la fonctionnalité, la lisibilité, la diversité, la beauté, des espaces publics.
- Proposer une meilleure ponctuation événementielle de la distribution urbaine.
- Conjuguer les programmes de la plateforme avec ceux des abords.
- Intégrer dans l'espace public ou sur les plateformes les équipements majeurs appropriés, existants ou à venir.

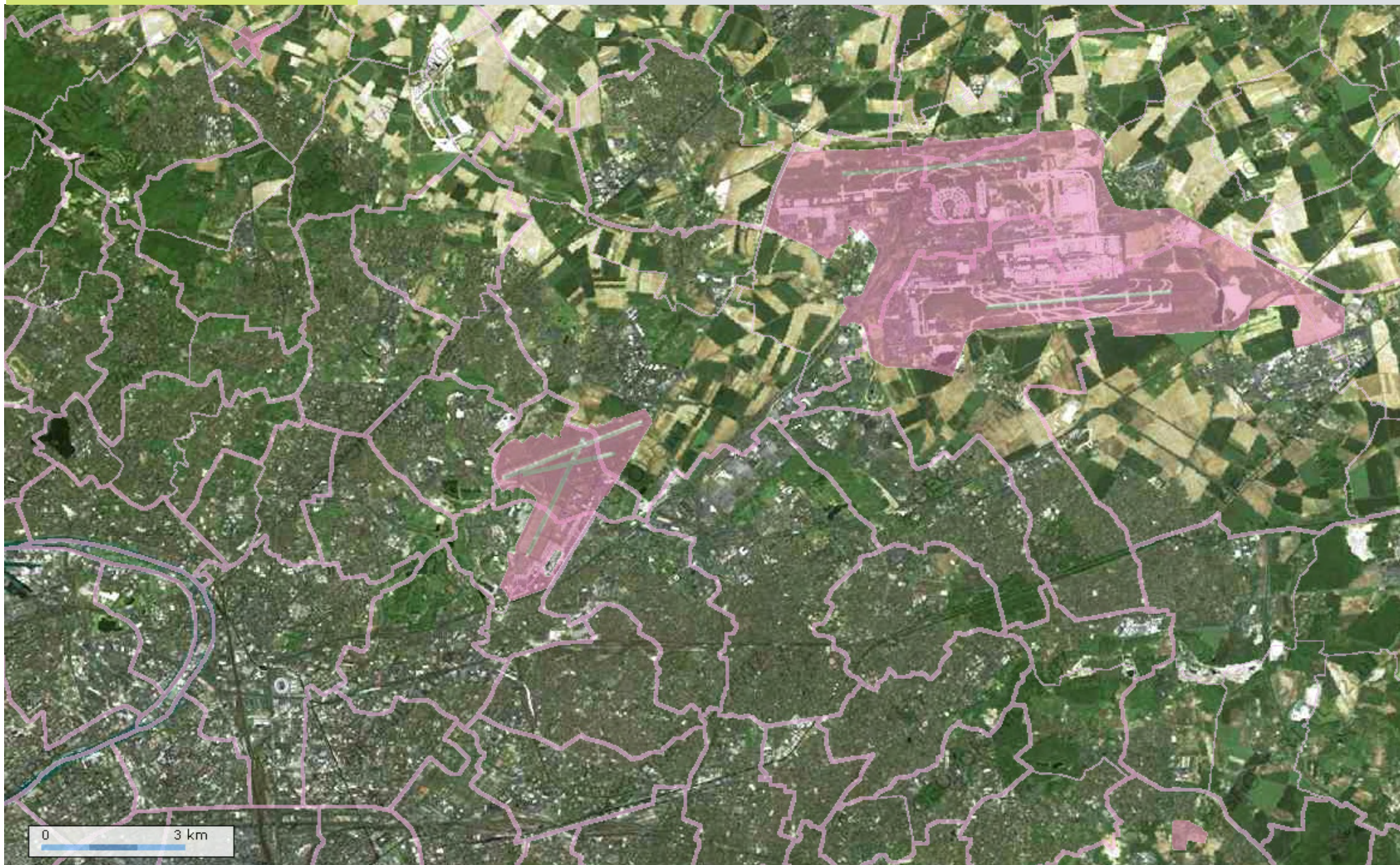
1.1.4 Réadapter les dispositifs aeroportuaires franciliens

- La position de l'état dans le jeu d'acteurs : l'évolution du SDRIF, d'ADP et d'Air France.
- La réserve importante de croissance de CDG qui autorise de nouvelles implantations.
- L'urbanisation spontanée agglutinée autour de CDG, en unités éparpillées, nécessite un remodelage du maillage des infrastructures, parfois un renouvellement immobilier.
- La spécificité du Bourget :
 - * L'aviation d'affaire en plein essor,
 - * Le salon aéronautique de réputation mondiale.
 - * La présence de concessionnaires d'aéronefs, leur rôle dans leur entretien.
 - * Un PEB de faible amplitude.
 - * Le nouveau positionnement sectoriel d'Orly attentif à son aire d'influence.

1.1.5 Fusionner le couple Paris CDG - le Bourget

- Préciser les modes approches et la position des pistes, pour réduire les bruits sur le Val d'Oise et





la Seine et Marne.

- Travailler à l'ouverture de la plateforme CDG sur Aéropolis pour :
 - *Réduire l'effet de barrage Nord sud, faciliter les échanges Est-ouest avec Roissy Village.
 - *Proposer de nouvelles entrées sur les voies périphériques pour le personnel, les produits.
 - *Installer les services sous-traitants sur des terrains constructibles aux abords des entrées
 - Le triangle de Gonesse devient le barycentre des synergies des services, nécessaires aux deux plateformes. Il constitue le cœur d'Aéropolis, l'opportunité du lien urbain avec la Capitale.
 - Améliorer la capacité des accès de l'aéroport du Bourget et de son Parc d'Exposition (PEX).
 - Désolidariser les dessertes locales des axes radiaux ou tangentiels.
 - Amplifier les apports de densification que permettent les projets de transports en commun :
 - * Création de CDG express vers la gare de l'Est. (Enquête publique en cours).
 - *Prolongation de la ligne de métro N°7 : interconnexions avec la tangentielle Nord à la gare du Bourget, puis prolongation vers le Musée de l'air et de l'Espace.
 - *Prolongation de la ligne RER D jusqu'à la gare du PEX de Villepinte. (Long terme).
 - *Prolongation du Val CDG pour améliorer l'accès des voyageurs et du personnel.
- (Maîtrise d'ouvrage, Investissement, Tarification).

1.2 Contexte de la réflexion

« Difficile de prédire l'avenir, surtout lorsqu'il s'agit du futur », Niels BOHR prix Nobel

1.2.1 Pollution atmosphérique de l'aviation et impact sur le climat

En Europe, l'aviation produit entre 5 et 12 % du CO₂, selon les pays. Les effets de ses aérosols en altitude sont mal connus. Voir http://www.voxdei.org/afficher_info.php?id=3258.89

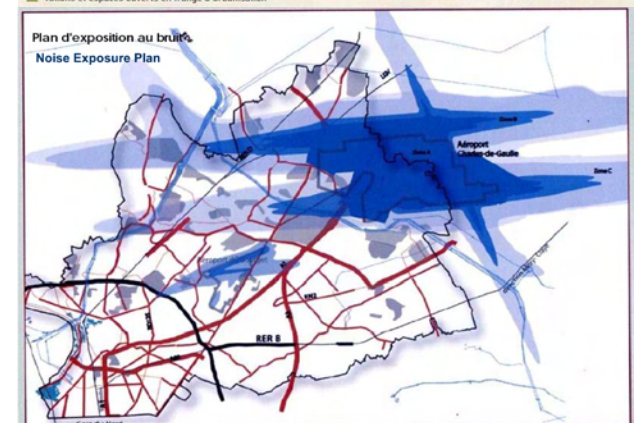
Autres énergies : Elles doivent rester liquides à basse température.

- Le carburant représente en moyenne 25% du prix d'un billet d'avion.
- L'aviation nécessite une énergie de forte puissance sous un faible poids : Le Kérosène.
- Les substituts sont produits à partir d'agro carburants. (Science et Avenir 8/2007).
- Des réacteurs fonctionnant avec cette énergie ont été exposés au salon 2007 du Bourget.

1.2.2 Quel avenir pour l'aviation, croissance ou décline du transport aérien ?

Les dispositions suivantes permettent de prolonger l'usage des avions et de leurs aéroports. Ces facteurs réduisent le bruit, la consommation, les surfaces au sol concernées par les plans d'exposition aux bruits. (PEB).

- La rationalisation des procédures d'approches à l'atterrissage et celle du décollage des avions pour produire le moins de nuisances possibles mais aussi pour réduire la consommation d'énergie.
- L'allègement de structure par l'emploi de matériau composite et l'utilisation d'ailes delta,
- La position des réacteurs au-dessus de l'aile, qui évacuent le bruit vers la voûte céleste. Ceci permet des emports de passagers plus importants à niveau de bruit constant. Le prix de l'énergie substituée, fixera l'ampleur de l'activité. La réalité de la modification du climat peut aussi freiner sérieusement le transport aérien.



1.2.3 Évolution des aéroports

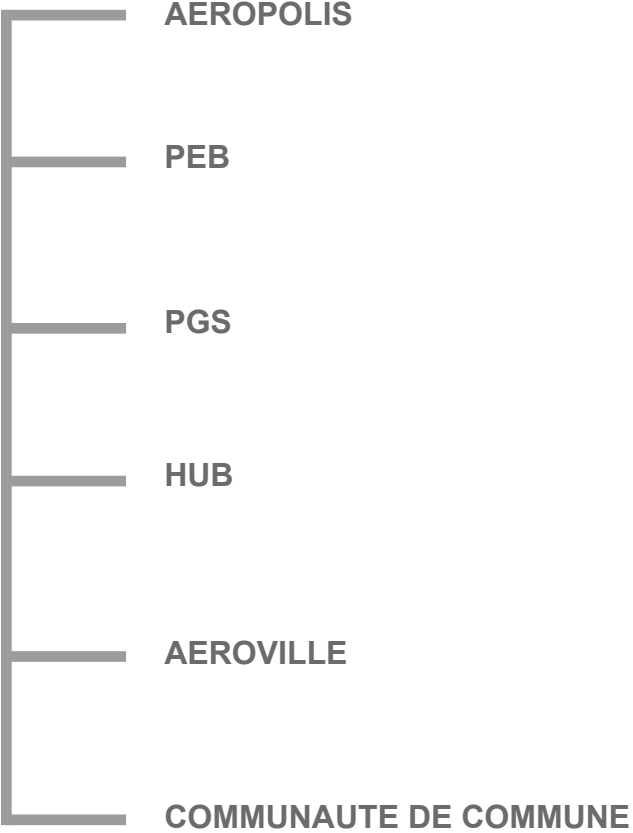
- Concurrence redoutable sur le prix des services aéroportuaires : exigences des « *low-cost* ».
- Une meilleure portance des avions, peut réduire la puissance des moteurs, elle allongera les pistes? Réactivera les anciennes délaissées?
- Les gros hubs seront pénalisés par leurs frais de gestion et les distances de roulage au sol.
- Interconnexion au sol plus puissante avec tous les moyens de transport terrestres.
- Suprématie du TGV pour les destinations continentales à moyenne distance.
- Les conditions économiques et politiques qui autorisent la poursuite de l'aventure :
 - * Augmentation des emports par mouvement. (Aéronefs plus gros).
 - * Réduction du bruit des nouveaux jets (Airbus 380), l'interdiction des autres.
 - * Amélioration des procédures d'atterrissage,
 - * Les terminaux de hubs, de vols charters, devront s'adapter à la capacité des avions.
- Evolution de l'aviation civile pour répondre aux exigences du développement durable (taxe carbone, empreinte écologique...).
- Adaptation de la réglementation en vigueur avec la prise en compte d'outils « PEB et PGS » plus proches de la réalité de chaque situation. Prévoir des aménagements de ces outils très généraux ne considérant pas dans l'état actuel chaque territoire dans ces autres contraintes.

1.2.4 Le cas particulier de CDG dans cette équation : Opportunité du 3^e aéroport francilien

Alors que l'instauration d'un couvre-feu sur CDG, à l'instigation des riverains, obligerait au transfert du hub de fret ailleurs, en emportant une grande part d'activité induite, car le fret travaille essentiellement en vol de nuit. Les arguments précédents, le déplacement des pistes d'un Km vers l'Est, l'amélioration des circuits d'approche, permettent de concilier ce qui paraît aujourd'hui inconciliable pour doubler la capacité de Paris Charles De Gaulle (CDG) dans des conditions de PEB améliorées, ce qui permettrait de surseoir au lancement du 3^e Aéroport à L'Est : (Vatry).

1.2.5 Le concept d'Aéropolis son évolution, sa reconversion à terme

- Voir la plaquette : 25^e session : Vers une Aéropolis ? Juillet 2007.
- Les interconnexions, les différentes échelles de mobilité, l'Urbanité et ses aménités.
- La difficulté d'ouvrir CDG sur la ville : une plateforme de campagne autocentrée.
- Les équipements nationaux et régionaux doivent y trouver une place privilégiée.



1.3 Définition des concepts

1.3.1 Aéropolis

Il s'agit de l'agglomération **spontanée** ou **planifiée** qui est générée par la présence d'un aéroport. Le sujet de cette année traite des méthodes permettant de passer du premier terme au second, ce qui pose entre autres questions, celle de la forme, de la lisibilité, de son programme, en remarquant que la question résidentielle ne peut pas être ignorée.

1.3.2 Plan d'exposition au bruit

Dans la réglementation Française, le plan d'exposition au bruit détermine 3 secteurs touchés par le bruit des aéronefs, allant de l'indice Lden 70 à 55. Cet indice est calculé par une formule qui tient compte de plages horaires, de la durée d'exposition et de l'intensité du bruit.

À l'intérieur de ces secteurs la construction y est de plus en plus sévèrement réglementée, au fur et à mesure que le bruit s'intensifie.

1.3.3 Plan de gênes sonores

Il s'agit de délimiter une zone soumise à un PEB, à l'intérieur de laquelle les constructions qui préexistaient avant l'arrivée de l'aérodrome sont indemnisables pour les travaux nécessaires à leur isolation acoustique.

1.3.4 Hub

Une **plate-forme de correspondance** (en anglais **hub**, litt. noyau) est un aéroport qui permet aux passagers de changer rapidement et facilement de vol. C'est un concept développé dans les années 1980 par les compagnies aériennes américaines, destiné à optimiser le remplissage des vols. Son efficacité est renforcée par une certaine synchronisation des horaires des vols «moyen-courriers» («domestiques» ou internationaux») et des vols «long-courriers», et par des atterrissages et décollages par vague.

1.3.5 Aéroville

C'est le premier nom que l'on avait choisi pour cette session. Mais il était déjà capté par le projet de Centre commercial programmé par ADP. Il se situe dans l'emprise de Paris CDG, à proximité du circuit moto Carole, au nord de la zone commerciale de Paris Nord II, Il est destiné au personnel d'Aéropolis.

Les élus riverains, craignent que cet équipement, qui peut bénéficier

d'une station RER, s'adresse à une clientèle fortunée : comme le personnel et les voyageurs des compagnies aériennes. Ainsi, il réduira la chalandise et le chiffre d'affaires des commerces et des centres commerciaux des environs.

1.3.6 Communauté de commune significative

Dans l'esprit des ateliers il s'agit d'un regroupement communal englobant toutes les communes touchées à la fois par les bénéfices et les nuisances tirés de la proximité de l'aéroport.

1.3.7 Allongement/déplacement des pistes à l'est

1 Réduction des nuisances

Cette hypothèse permet de réduire le bruit auprès d'une population de plusieurs centaines milliers d'habitants du Val d'Oise, très concernée par le décollage.

À l'Est ce sont les villages de Thieux, Juilly, Vivantes, Le Plessis aux bois, Montgé en Goële, Monthyon, Saint Souplets soit 15 000 ha environ qui verraient leur niveau de bruit augmenter, lors des décollages quelques mois par an.

2 Le foncier

L'emprise foncière de la plateforme devrait s'agrandir dans des proportions plus ou moins importantes, si la solution du détournement de la national 2 était choisie pour prolonger la piste d'atterrissage A1, solution la plus sécurisante.

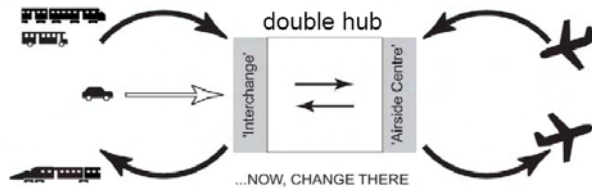
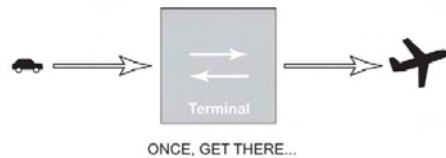
3 Les travaux : Le couple de pistes Sud et Nord


Le déplacement des pistes sud impose de remanier le bassin de régulation des grandes vignes, déplacer les rampes lumineuses et la balise située dans l'axe du décollage.

Le déplacement de la N2 suppose de reprendre l'échangeur son pont et de tracer 2,25 km de nouvelle voie.

Une autre solution consisterait à prolonger dans l'axe de la piste d'atterrissage un merlon de terre et un ouvrage de franchissement de la RN2, cette dernière, encaissée légèrement pourrait garder sa trajectoire actuelle sans modifier l'échangeur.

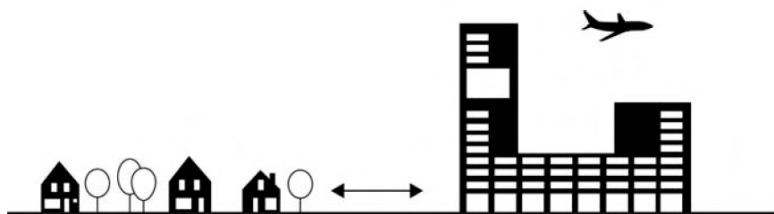
Le couple de pistes Nord : Elles imposent de déplacer les rampes lumineuses et la balise située dans l'axe du décollage, de couvrir la ligne TGV pour les 2 pistes, de déplacer la Francilienne au Nord du village du Mesnil Amelot, en abandonnant une voie à 2 files.



 Car → de-centralization

 Train → re-concentration

 Airport → poly-centralization



Identity?

Documents graphiques de l'agence Güller Güller Rotterdam

1.4 Réflexion des acteurs locaux

1.4.1 Evolution des plateformes

- La fin de la traversée transatlantique maritime ?
Time is money, cher mais plus rapide, l'avion, pour l'instant, a tué le paquebot.
- De la Jet Set au transport de masse.
 - * Le réacteur triple la vitesse de l'avion.
 - * Le 747 quadruple l'emport de passagers.
 - * Le 380 double l'emport du 747.
- Le « low coast, le Charter » et les interconnexions routières et ferrées de l'aéroport.
 - * Le vol au moindre coût favorise la desserte des aéroports par les Transports en commun.
 - * Le hub alimente les gros-porteurs, abaisse le prix du vol de ligne.
 - * Le hub aérien se triple d'un hub de fret aérien et d'un hub terrestre.
- Les problèmes de « sécurité passagers » remodelent les terminaux et les services bagages.
 - * Le terminal soumis à ces contraintes de masse se complexifie. C'est un hall industriel.
- À chaque mutation, l'organisation et le plan de masse de la plateforme changent de cap.

1.4.2 Evolution du lien entre l'aéroport et Aéroportis

- La plateforme devient un lieu de valorisation foncière et prend un air technopolitain.
 - * Le service « Duty Free » donne à l'aéroport « une image de marque » reconnue.
 - * La présence d'un réseau puissant d'infrastructures de mobilité est le gage d'un gain de temps pour les déplacements des hommes et des produits sur tout Aéroportis.
 - * Les sous-traitants des services aux avions sont prêts à payer la proximité du tarmac.
 - * Les entreprises mondialisées recherchent la proximité de l'embarcadère.
 - Elles y trouvent leurs sous et co-traitants et leurs services annexes.
 - Elles améliorent la productivité de leurs cadres attachés au service clientèle.

- . Elles sont plus proches de la maison mère.
- . Elles bénéficient, pour leurs produits de supports logistiques à forte réactivité.
- La valorisation foncière pousse à la densité d'exploitation des abords de la plateforme.
 - * Cette valorisation pose la question de sa maîtrise publique ou privé.
 - * L'Etat, la plate-forme, sont à l'origine des investissements de mobilité. Ils disposent d'une légitimité pour gérer la valorisation foncière d'Aéropolis.
 - * L'absence de gestion globale d'Aéropolis, dévolue pour l'instant aux seules collectivités locales est un frein à son épanouissement organisé et coordonné.
 - * La généralisation du vol à moindre prix, réduit la marge de la concession aéroportuaire.
 - * La gestion de la valeur foncière deviendra la source privilégiée (la seule ?) du retour sur investissement d'aménagement. Il importe de s'y préparer.

1.4.3 Les conséquences de la valorisation foncière à l'œuvre autour de CDG

- La Plateforme et ses abords repoussent plus loin la logistique et les activités banales.
 - * La valorisation foncière entraîne le départ des entreprises qui n'ont pas une obligation expresse de la proximité des avions, ou qui ne dégagent pas suffisamment de valeur.
 - * Une ouverture plus franche de CDG sur Aéropolis pour des échanges plus rapides.
 - * Par sécurité, ces circulations publiques doivent être hors de vue des avions, décaissées.
 - * Les bureaux remplacent l'atelier ou le dépôt dans un renouvellement déjà en marche.
 - * L'appartement et son bureau de passage voisinent avec toute la gamme hôtelière.
 - * Les parcs d'expositions (PEX) du Bourget et CDG

- appellent une amélioration sensible des accès saturés, de l'image urbaine et de la présence d'un centre de congrès.
- Les Logements.
- Aéropolis dispose de tous les ressorts de l'urbanité constitutifs de la chatoyante cité. Seul le logement boude sa présence à cause du bruit des aéronefs et des infrastructures.
- Construire des logements dans Aéropolis, hors PEB c'est :
 - * Conforter les élus locaux dans leur rôle difficile. (PIG).
 - * Construire des logements dans des collectivités en mesure d'en financer les charges.
 - * Apporter une animation urbaine permanente.
 - * Rendre de la capacité aux infrastructures de transports saturées.
 - * Améliorer le bilan carbone en réduisant les déplacements des actifs.
 - * Offrir de nouveaux clients aux services et équipements existants et à venir.
 - * Diversifier le parc de logements existant du voisinage.

1.5 Références

Nous proposons quelques « images » d'aéroports qui enrichissent le concept d'Aéropolis, par leur fonctionnement urbain, leur configuration spatiale ils enrichissent notre réflexion.

1.5.1 Aéroport Amsterdam Schiphol, AMS

Le premier terminal de Schiphol se trouve à proximité de l'autoroute A4 qui relie Amsterdam, la Haye et Rotterdam. Il a fait école auprès des architectes. Elevé au-dessus des pistes, avec son hall de départ aux façades entièrement vitrées, il permet aux passagers d'admirer de leurs fauteuils la poésie des mouvements d'avions sur les pistes.

Les premiers travaux du nouveau Schiphol date de 1967, ils ont peu à peu remplacé l'ancienne aérogare. C'est un exemple de mariage entre l'ancien et le moderne. Deux ans après la fin des travaux de l'aérogare 3, on a inauguré le centre commercial de Schiphol Plaza, construit au centre du triangle formé par les trois terminaux, cet espace conçu comme la place publique, distribue sous Schiphol Plaza, la gare ferroviaire. Elle se déroule au long du hall central de l'aérogare. Les trains assurent la liaison directe au centre d'Amsterdam en 15 minutes. Des trains de nuit desservent Utrecht, Leyde, La Haye, Delft et Rotterdam. Les trains à grande vitesses regagnent les principales Villes : Paris, Londres, Berlin, Hanovre et Leipzig.



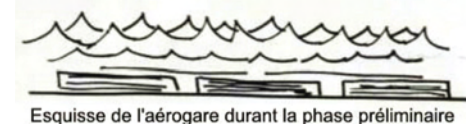
1.5.2 Aéroport de Denver : DEN

L'aéroport est situé à 37 km au nord-est de Denver.

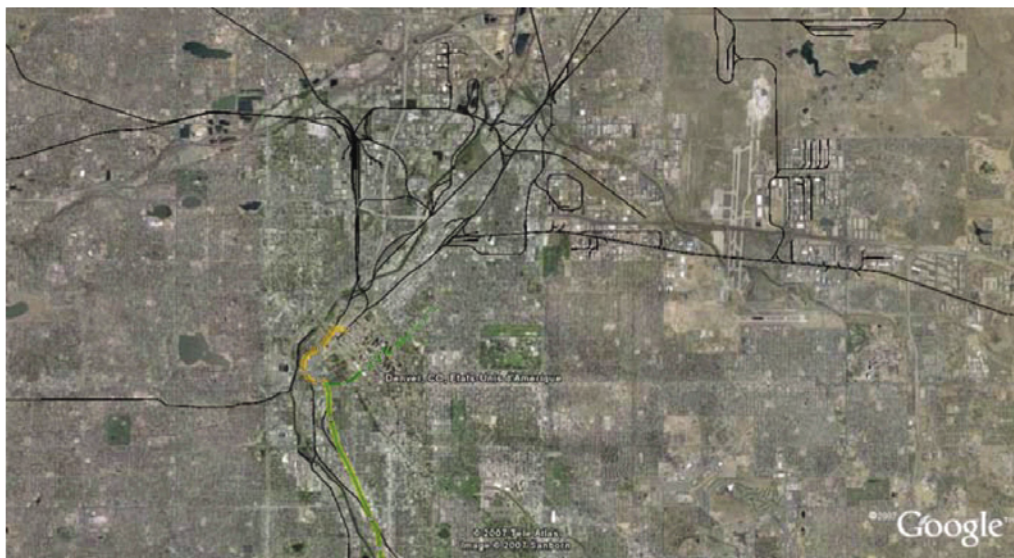
Le réseau ferroviaire souterrain de l'aéroport assure un service entre l'aérogare Jeppesen et les halls A, B et C en moins de 5 minutes. Les passagers peuvent rejoindre à pied le hall A depuis l'aérogare Jeppesen.

En termes de desserte routière depuis l'est de Denver, la I-70 permet des jonctions avec les I-25, I-225 et I-76. L'aéroport est également accessible par l'autoroute à péage E-470, ainsi que par Airport Boulevard.

Cet édifice allongé comprend un grand hall central recouvert par une gigantesque toile tendue entre deux rangées de piliers. L'accès routier se fait par deux voies débouchant au niveau supérieur de part et d'autre du hall central, situé au-dessus des parkings, le long de ces deux accès ont été construits un porche dans le même matériau de couverture que celui utilisé pour le bâtiment central. L'architecte a voulu traduire architecturalement les vastes prairies du Colorado, bordées au loin par les sommets des montagnes Rocheuses, pour permettre au voyageur de parvenir à la capitale de cet état en franchissant une allégorie poétique.



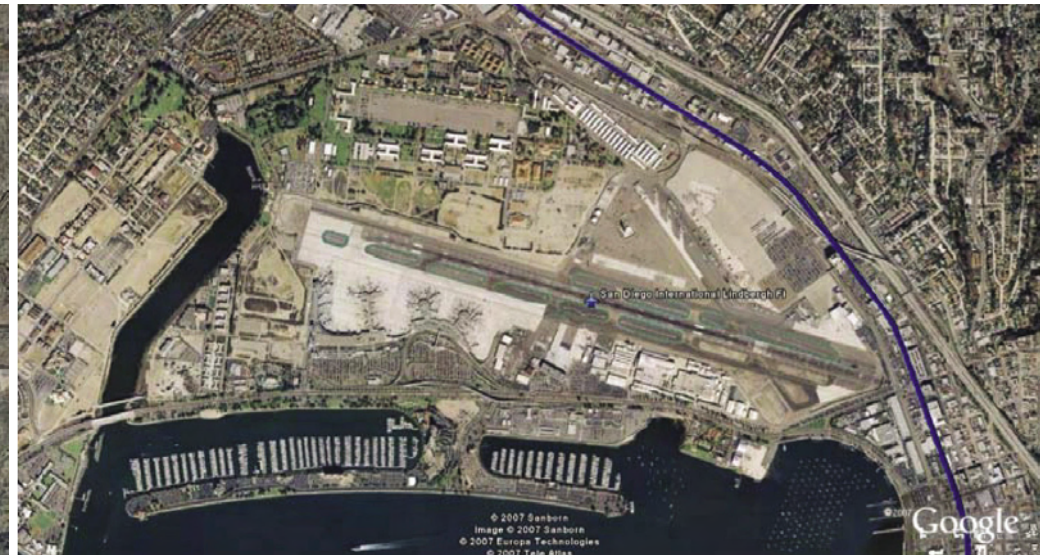
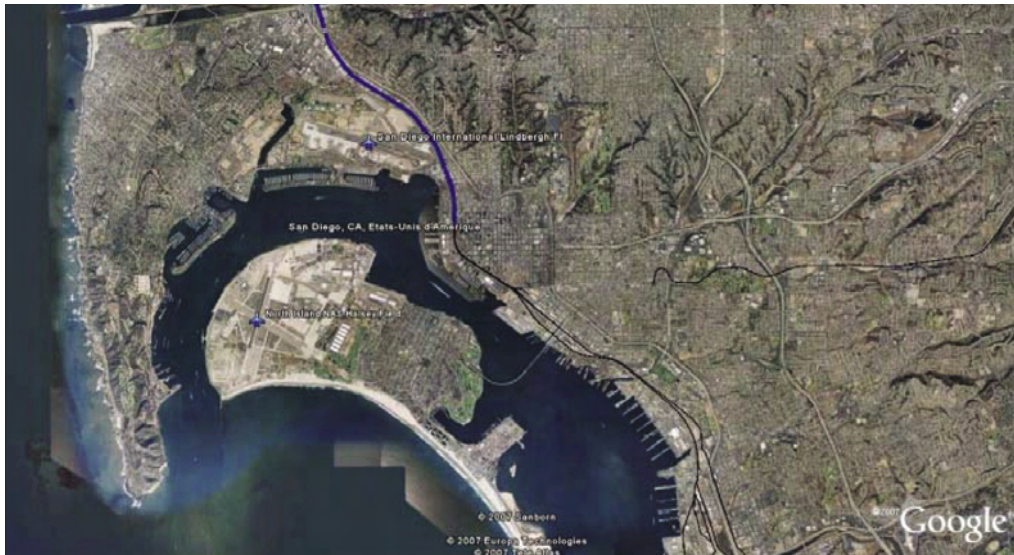
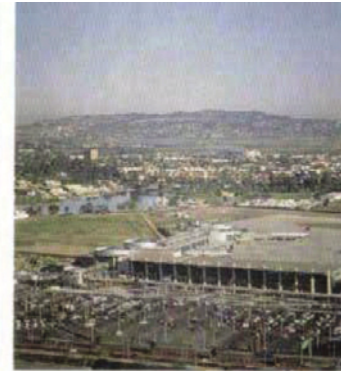
Esquisse de l'aérogare durant la phase préliminaire



1.5.3 Aéroport de San Diego. SAN

L'aéroport est situé à 3 km au nord-ouest de San Diego. Une navette gratuite assure des liaisons régulières entre toutes les aérogares. L'aéroport est desservi par la route I-5, accessible par les routes 163, I-8 et I-15.

La façade de l'aérogare est constituée d'une surface de verre inclinée rythmée par de pesantes colonnes de béton supportant une toiture métallique dont la forme évoque l'aile d'avion. Le verre omniprésent permet d'admirer la baie de San Diego. L'intérieur est décoré dans des teintes inspirées du paysage local : des ors (le sable), des verts (les arbres) et le bleu (le ciel et la mer).

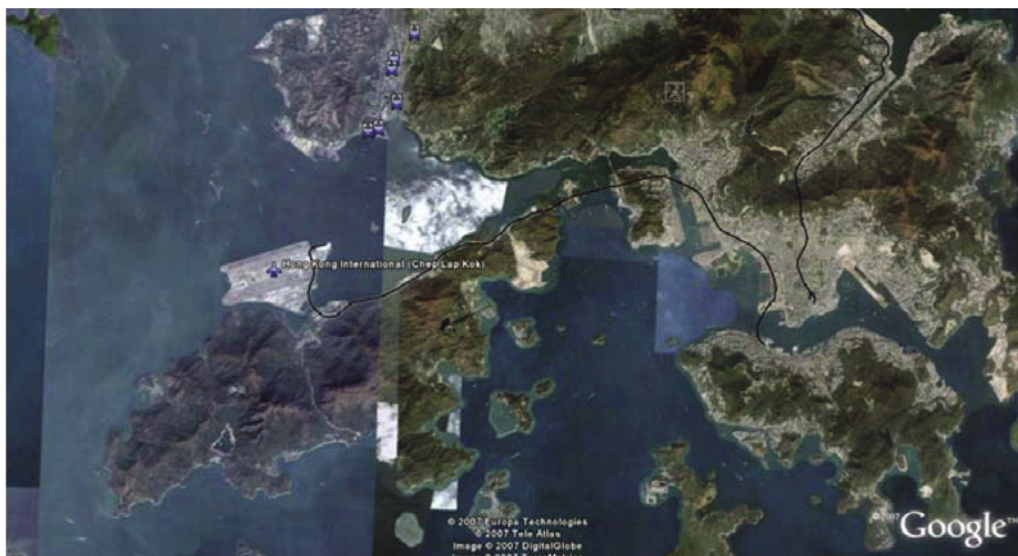
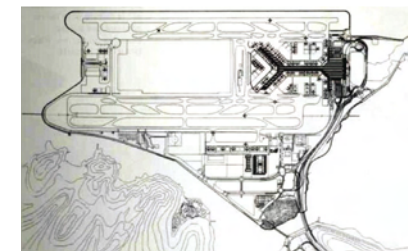
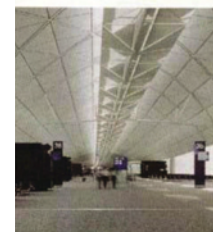


1.5.4 Aéroport Chek Lap Kok « Hong Kong »

L'aéroport est situé à 34 km au nord-ouest de l'île de Hong-Kong. Un train gratuit assure une navette entre les halls est et ouest de l'aérogare depuis le réseau central souterrain. Un service payant de transport des passagers par véhicules électriques est également proposé. Une compagnie de ferry-boat assure un service à grande vitesse entre l'aéroport et 4 destinations du delta de la rivière des Perles : DongGuan, Macao, Shekou et Shenzhen. Le MTR Corporation Airport Express Line dessert le centre-ville de Hong-Kong depuis l'aéroport (durée du trajet : 23 minutes) en marquant des arrêts aux gares de Hong-Kong et Kowloon, d'où il est possible d'effectuer les modalités d'enregistrement, et de faire appel à un service gratuit de porteur.

La gare de l'aéroport se situe dans le centre des transports au sol.

Le nouvel aéroport de Hong Kong a la capacité de Heathrow et JFK réunis. Avec ses 516 000 m² de surface et sa longueur de 1,27km, l'aérogare est le plus grand espace couvert jamais construit. L'élément qui confère son unité à cette immense structure et permet aux voyageurs de s'orienter au milieu des interminables couloirs, est le toit composé d'une série de voûtes métalliques. Avant de construire l'aéroport il a fallu créer l'emplacement car le site antérieur était une simple montagne surgissant de l'océan



Les propositions des équipes

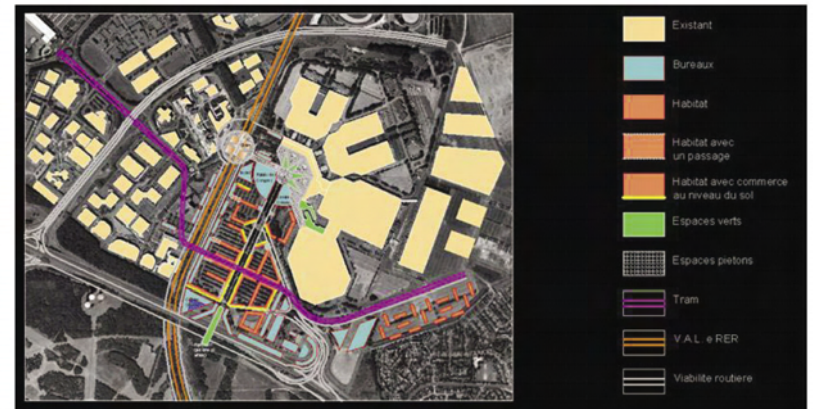
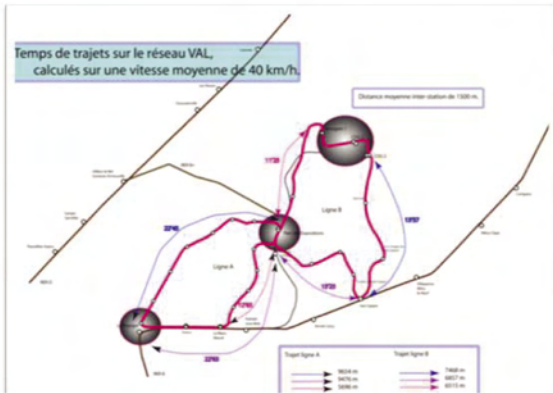


A l'échelle locale : L'extension du VAL

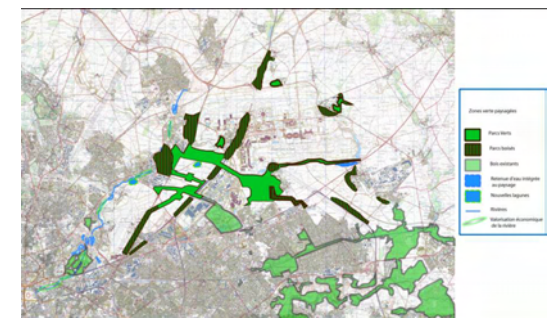
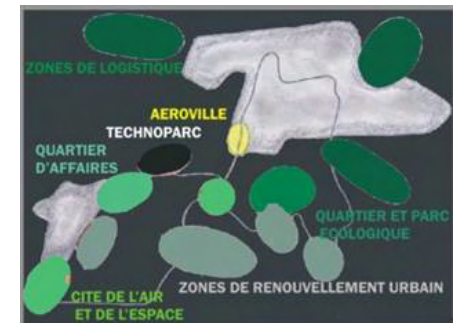
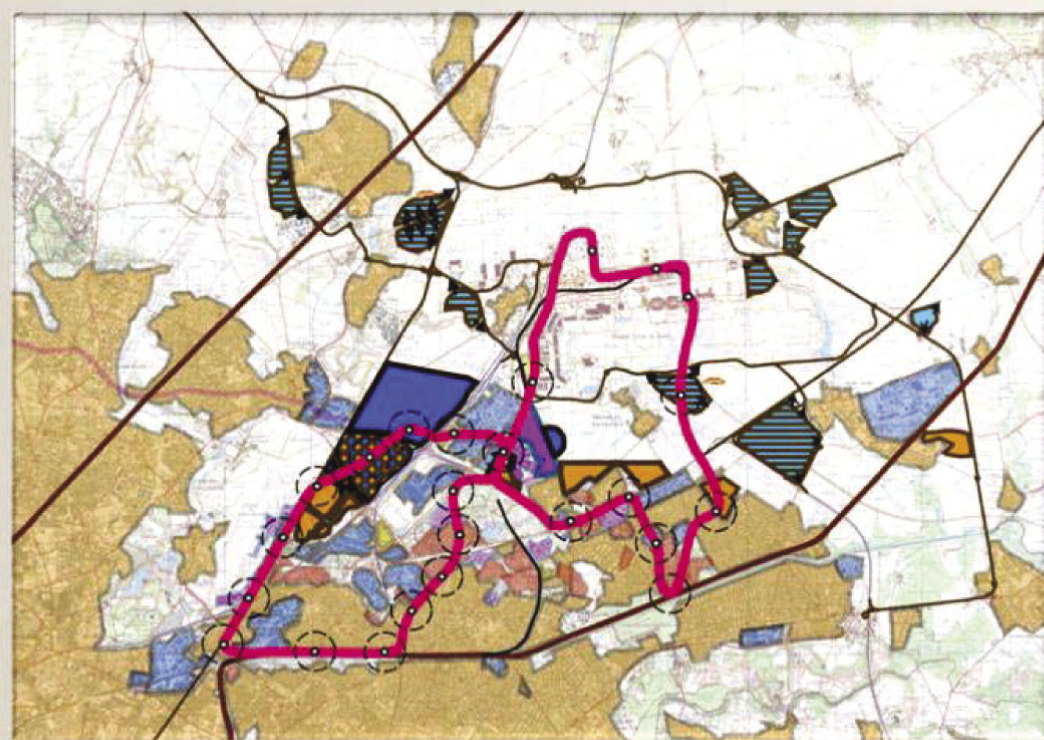
Il s'appuie sur l'urbanisation existante pour accompagner la mutation de ces territoires de banlieue

Il relie de façon efficace les bassins de vie et d'emploi

Il permet de créer de l'urbanité autour des gares



6



2.1. Le Papillon - projet co-lauréat

Equipe

Domenico Paolo ALLEGRINI - Italie

Sébastien ROBILLOT - France

Karina LICEA VINAS - Mexique

Megan WALTER - Angleterre

Clara PASSARO GONCALVES MARTINS- Brésil

Coralie MOLLE - France

2.1.1 Les Points forts

- Une insertion régionale s'appuyant sur le transport en commun.
 - * Un réseau complet d'interconnexions TGV, conçu comme un maillage régional.
 - * Une liaison ferrée Picarde : Compiègne, Senlis, Fosse.
 - * Une prolongation de la tangentielle Nord Tram train vers Noisy-le-sec.
 - * Une prolongation de la liaison RER D/PEX Villepinte : à l'ouest vers Cergy-Pontoise et Marne La Vallée à l'Est.
 - * La prolongation du système Val de la plateforme tracée en aile de papillon.
- Une desserte de voisinage permet de relier CDG aux destinations suivantes :
 - * Le Bourget : sa gare, le Musée de l'air et de l'espace. Le triangle de Gonesse.
 - * Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-bois, Sevran.
 - * Les nouveaux quartiers prévus sur Tremblay-en-France et Mitry-Mory.
 - * Cette desserte assure aussi les livraisons locales. (Fret, centre commercial, PEX etc).
- **Une intégration de Roissy-Pôle**, de Roissy-village, du centre commercial « *Aéroville* », du technoparc, du centre d'affaire, dans une continuité urbaine se prolongeant jusqu'au PEX du Bourget, le tout partiellement desservi par le Val existant sur la plateforme de CDG.
- Une réflexion sur une continuité de programmes adaptés au triangle de Gonesse.
 - * Un Technoparc : cluster comprenant de l'enseignement supérieur, de la recherche, des entreprises de haute technologie, dans les

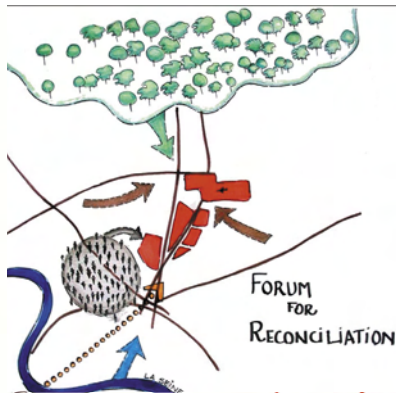
domaines de l'aéronautique, de l'acoustique urbaine, des énergies, du transport collectif, des Industries de pointe.

* Le quartier d'affaire constitué d'appartements-bureaux-hôtels associés aux commerces, aux services des entreprises et à la personne, de sièges sociaux de multinationales calqués sur les bureaux « *le Dôme* » qui offrent un espace public couvert, à l'abri du bruit, Ils sont associés à des logements au sud, abrités des nuisances, un Pôle de Presse, des galeries d'art et culture. Des aires de sports et détente, (parcs, piscines tropicales...)

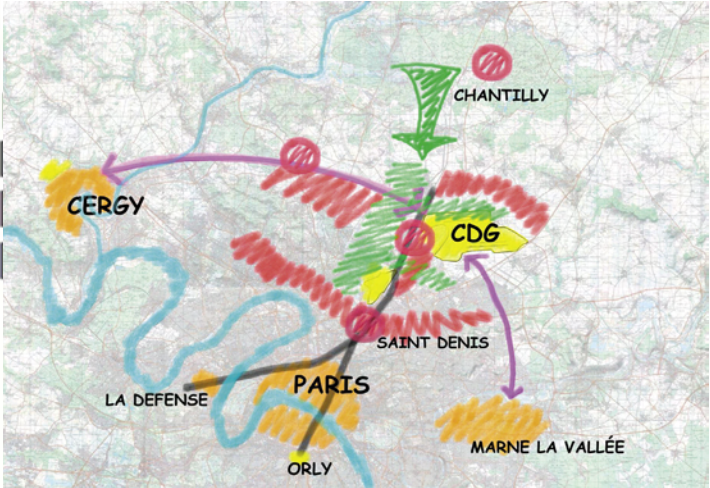
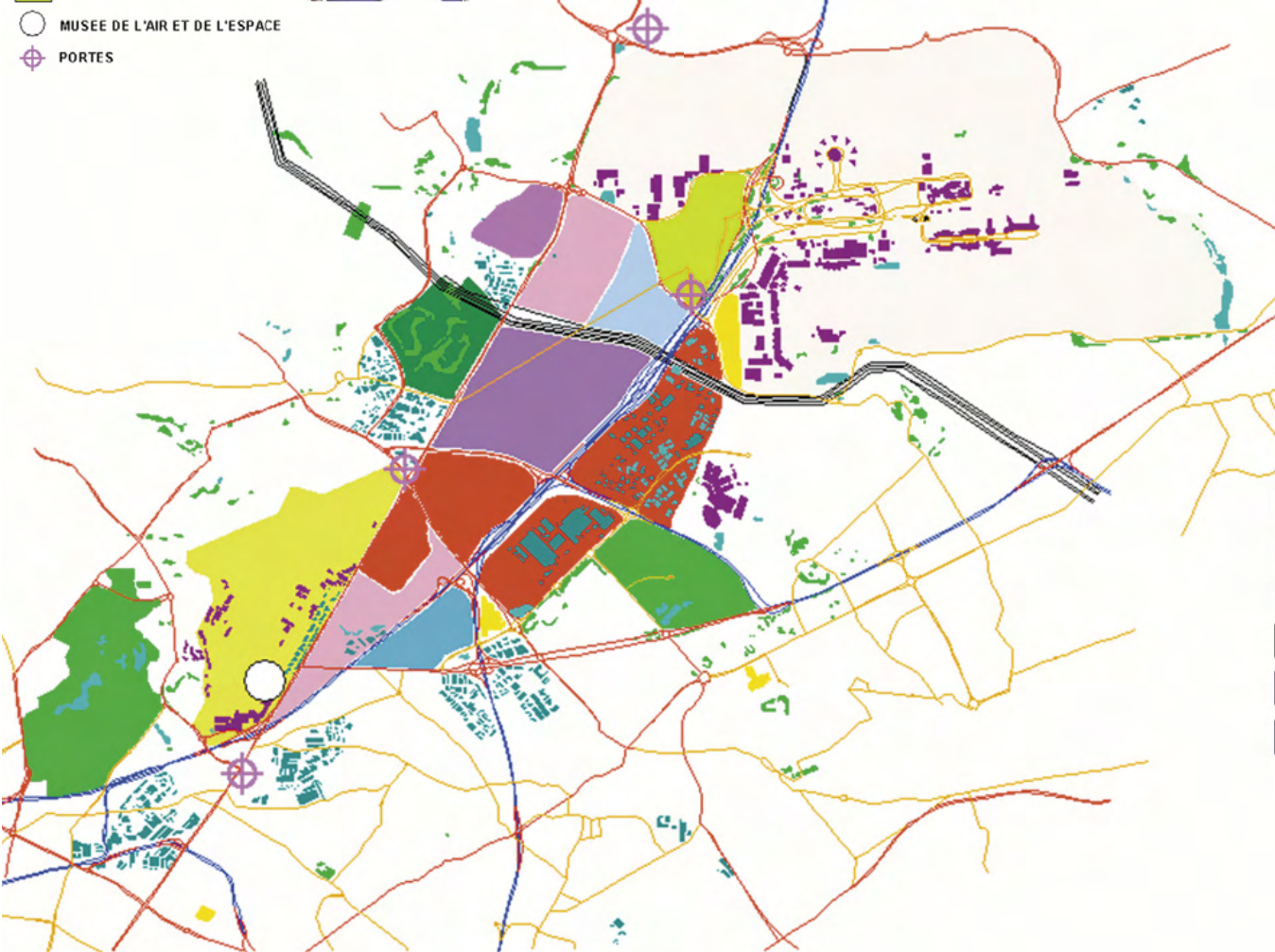
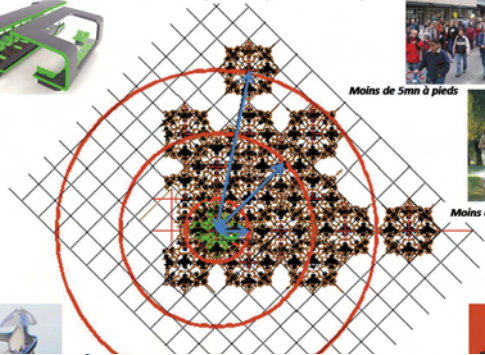
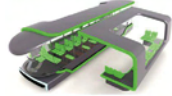
- **La densification du sud-est de la plateforme** en créant une polarité majeure appuyée sur le Parc des Expositions et sa gare d'interconnexions pour :
 - * Insérer un Centre de Congrès, des hôtels, des habitations, des commerces et des loisirs.
 - * Redessiner et densifier l'espace généreux de la gare et de l'entrée du PEX de Villepinte en le vivifiant d'une animation permanente.
 - * Densification de l'urbanisation existante au Sud Est de la plateforme en localisant de multiples stations du Val CDG, notamment à proximité des cités de Tremblay, Sevran, etc...
 - Un travail sur le paysage et sur l'hydraulique. Les bassins de régulation s'insèrent dans un dispositif paysagé, contrepoin de la densité.
 - **Une organisation de la logistique.** Placée aux entrées sud, Est, nord et ouest de la plateforme, elle respecte l'esprit du projet de SDRIF.
- ### 2.1.2 Les Observations du jury.
- La vision professionnelle, l'ambition du projet répond aux objectifs de la session.

LEGENDE

-  AEROPORT PARIS CHARLES DE GAULLE
-  AEROPORT LE BOURGET
-  ZONES D'ACTIVITES
-  LOGEMENTS
-  LOGISTIQUE
-  ZONES COMMERCIALES
-  PARCS
-  VILLAGE DE L'EXPERIMENTATION
-  CENTRE D'AFFAIRE
-  FERME ENERGETIQUE
-  ROISSY-EN-FRANCE
-  MUSEE DE L'AIR ET DE L'ESPACE
-  PORTES



Pour le transport en commun:
Le bus de demain est un bus urbain et extra urbain que l'on voit pas et on n'écoute pas



2.2. Galaxity - projet co-lauréat

Equipe

Sabrina Beniddir – Algérie
Lukas Grygas – France
Amaranta Lozano-Alvarado - Mexique
Rose Mégard – France
Luxsanna Summarniti – Thaïlande

2.2.1 Les points forts

- Donner une impulsion au monde des formes pour créer une identité territoriale.

- * Se saisir de la RN 17 pour constituer une avenue aussi marquée que les Champs-élysées,
- * La ponctuer d'éléments remarquables valorisant cet axe économique :
 - . Porte lumineuse à l'entrée du Bourget.
 - . Arc triomphal au point haut du bois de Vaudherland dans l'axe des pistes.

* Installer un phare, signal habité, dans le haut de la forêt de Montmorency.

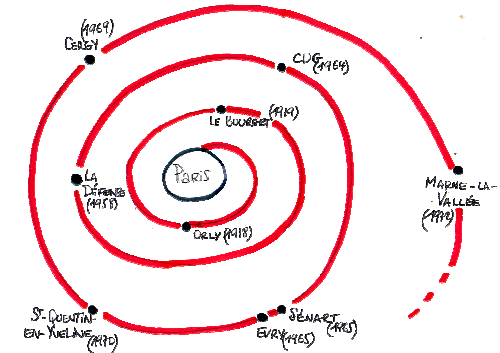
* À l'aide d'une ferme solaire éclairer un mât signalant le centre du triangle de Gonesse conçu comme le cœur économique d'Aéropolis.

- Établir des liens forts, fondés sur une vision du développement régional en spirale.

* Développer un réseau local de circulation pour désengorger le réseau national.

* À partir de Roissy-village, bien placé pour établir le point focal d'Aéropolis :

- . Constituer un espace public majeur intitulé forum de réconciliation.
- . Installer une urbanisation vivante aux programmes variés denses et aériens.
- . Densifier ce quartier varié en direction de Roissy-Pôle au cœur de la plateforme.
- . Compléter cette urbanité vers le triangle de Gonesse et



le Bourget dont le Musée de l'air et de l'espace est valorisé par un signal vertical, simulant une base de lancement.

Regrouper dans ce pôle de compétitivité : l'imagerie numérique, les énergies renouvelables, la construction durable, l'innovation financière, la santé, l'aéronautique.

* Créer vers la Défense via St Denis une liaison ferrée lourde, en relation avec la gare du Bourget, où la tangentielle Nord échange avec le RER B et la prolongation du Val CDG.

* Se relier avec Marne-la-Vallée à l'Est et Cergy-Pontoise pour créer un axe de population grâce à la 104 et à l'interconnexion TGV existante ou prolongée à l'Ouest, destinée aux passagers et au fret. Cette activité aéroportuaire étant reporté sur l'aérodrome de Cormeilles-en-Vexin, pour assurer le couvre-feu de CDG et le calme sur le Val d'Oise.

* À partir des éléments paysagers existants constituer une trame verte qui valorise Aéropolis.

- **Mixer les projets de bureaux et logements.** Dans une composition dense de type médina dérivée des recherches sur les fractales, accompagnant les mutations rapides d'Aéropolis.

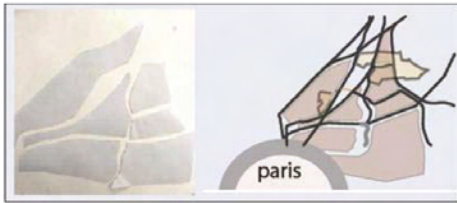
- **Installer un tourisme d'affaire :** dans le parc National, aux abords de Chantilly.

2.2.2 Les observations du jury

Une visibilité forte d'Aéropolis à partir de l'axe économique historique constitué par la RN17.

La volonté de créer une identité territoriale contemporaine clairement identifiée.

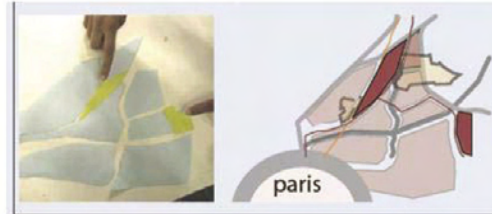
1. Define cutting areas



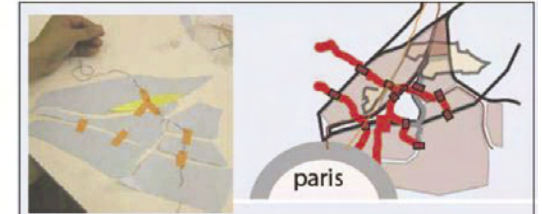
3. patch the cutting areas (meeting point)



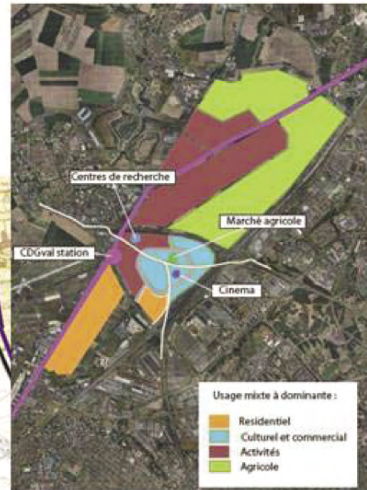
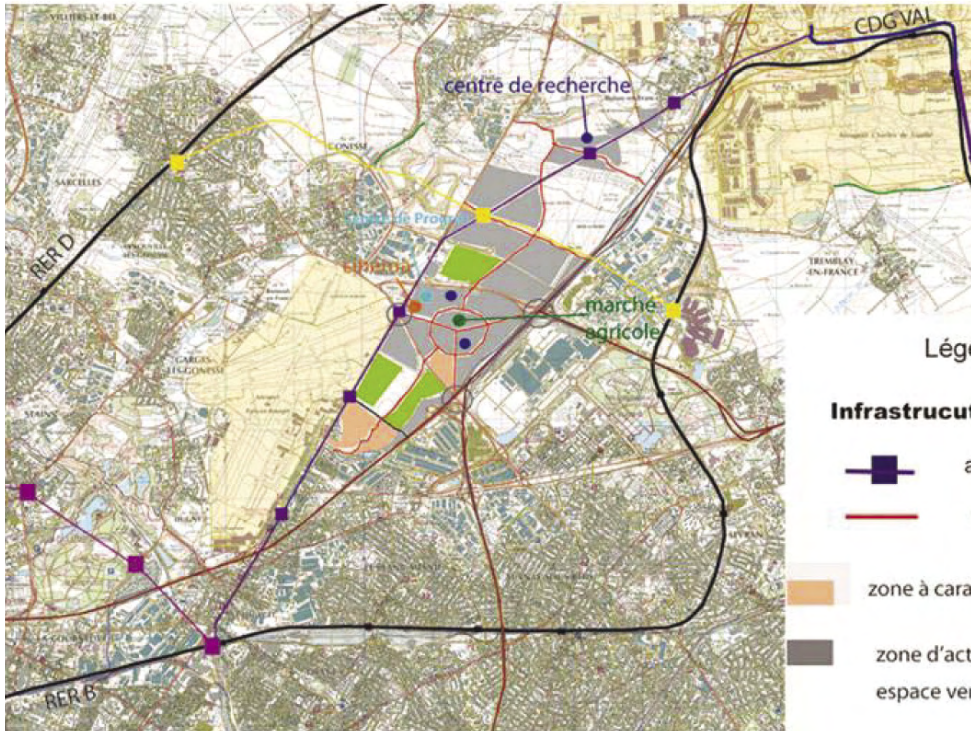
2. evaluate the lost space



4. sew with slow transportation network



Occupation du sol du Triangle de Gonesse

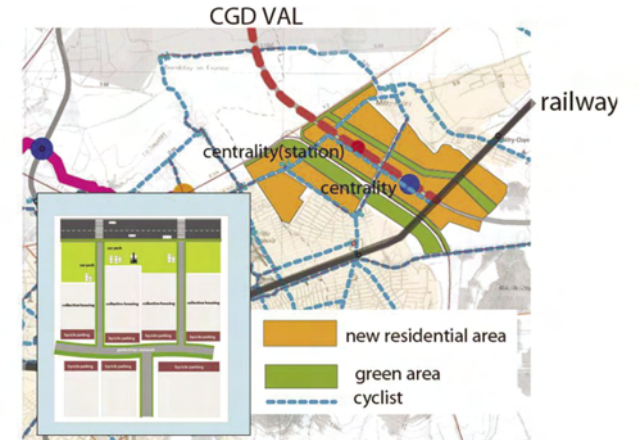


Légende

Infrastructures de Transports prévues

- aéroval
- route

- zone à caractère résidentiel (logement, espace récréatif)
- zone d'activités (bureaux, espace culturel) espace vert



2.3. Wind blow “ from west to east ”- projet co-lauréat

Equipe

Magali Poutou – France
 Omür Kayhisiz - Turquie
 Aurélia Recher - France
 Kono Nao - Japon
 Angla-Maria Jimenez-Aviles - Mexique
 Mo Fei - Chine

2.3.1 Les points forts

- Une vision à long terme et le désir d'explorer le futur.
 - * Ouverture des deux plateformes sur Aéropolis, symbolisée par le tracé du Val CDG.
 - .Redynamiser les quartiers riverains par un lien privilégié avec Aéropolis.
 - .Une signalétique identique sur Aéropolis et sur les deux plateformes.
 - . Conserver un rôle prépondérant à la gare du Bourget et à sa place centrale.
- Le Val CDG relie cette interconnexion au RER B et à la tangentielle Nord.
 - * Une attention portée aux résidents en installant six Centres de progrès.
 - . Lieu de formation, d'offre culturelle, le centre de progrès regroupe les commerces et services, la halte-garderie, la salle polyvalente, le cabinet médical, l'école. C'est le véritable foyer d'animation du quartier.
 - * Faire des nuisances sonores une force d'identité et de production.
 - .Donner une image aux dispositifs anti-bruits. (www2.cnrs.fr/presse/journal/1133.htm).
 - .Réhabiliter le vieux Goussainville en centre de recherche-formation-gestion des travaux d'isolation des bâtiments touchés par le PEB.
 - . Créativité acoustique en interactivité et en accompagnement du bruit.
 - .Une reprise plus urbaine des traitements paysagés des

délaissés de voirie autoroutière.

- Positionner le cœur d'Aéropolis entre les deux plateformes. Le triangle de Gonesse, cœur du dispositif, bénéficie d'un aménagement caractérisé par :
 - .Un cœur d'Aéropolis bien relié à toute l'urbanisation dense, central, multifonctionnel : station Val, commerces, marché, logements, cinémas, centres de recherches.
 - .Une desserte du Val CDG complète, permettant une forte densité d'occupation et une relation entre les emplois et le domicile très commode.
 - .Une distribution cohérente : au Nord des Activités et bureaux et au Sud des logements.
 - .Une disposition des logements bien adaptée à l'absorption du bruit.
 - .Un parc paysagé qui dilue les principales nuisances.
- Une grande attention portée aux problèmes de déplacements à toutes les échelles.
 - . Un découpage du territoire en îlots cernés par les infrastructures.
 - . Le souci de recoudre et relier tous les espaces déchiquetés par les infrastructures.
 - . Le traitement paysager des nœuds de connections entre les îlots.
 - . Un prolongement du val de CDG vers les gares du Bourget et de Mitry-le-Neuf.
 - . La constitution d'espaces de circulation douce, bien reliées aux systèmes de transport en commun plus lourds.
 - . La conservation des espaces agricoles situés au nord de CDG revitalisés par un accès plus commode aux gares du RER et du Val CDG. (Fermes éducatives).

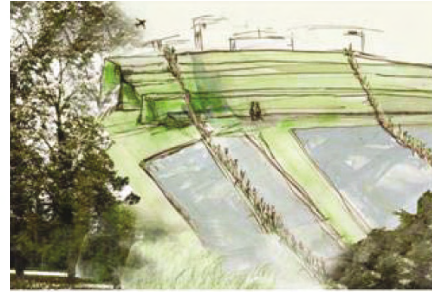
2.3.2 Les observations du jury

Un projet optimiste sur l'avenir, proposant une part d'utopie, qui dérange le quotidien et une organisation d'Aéropolis très fluide dans les différents modes de déplacement offerts.

Transport



Créer des liaisons avec les pôles économiques et les zones résidentielles

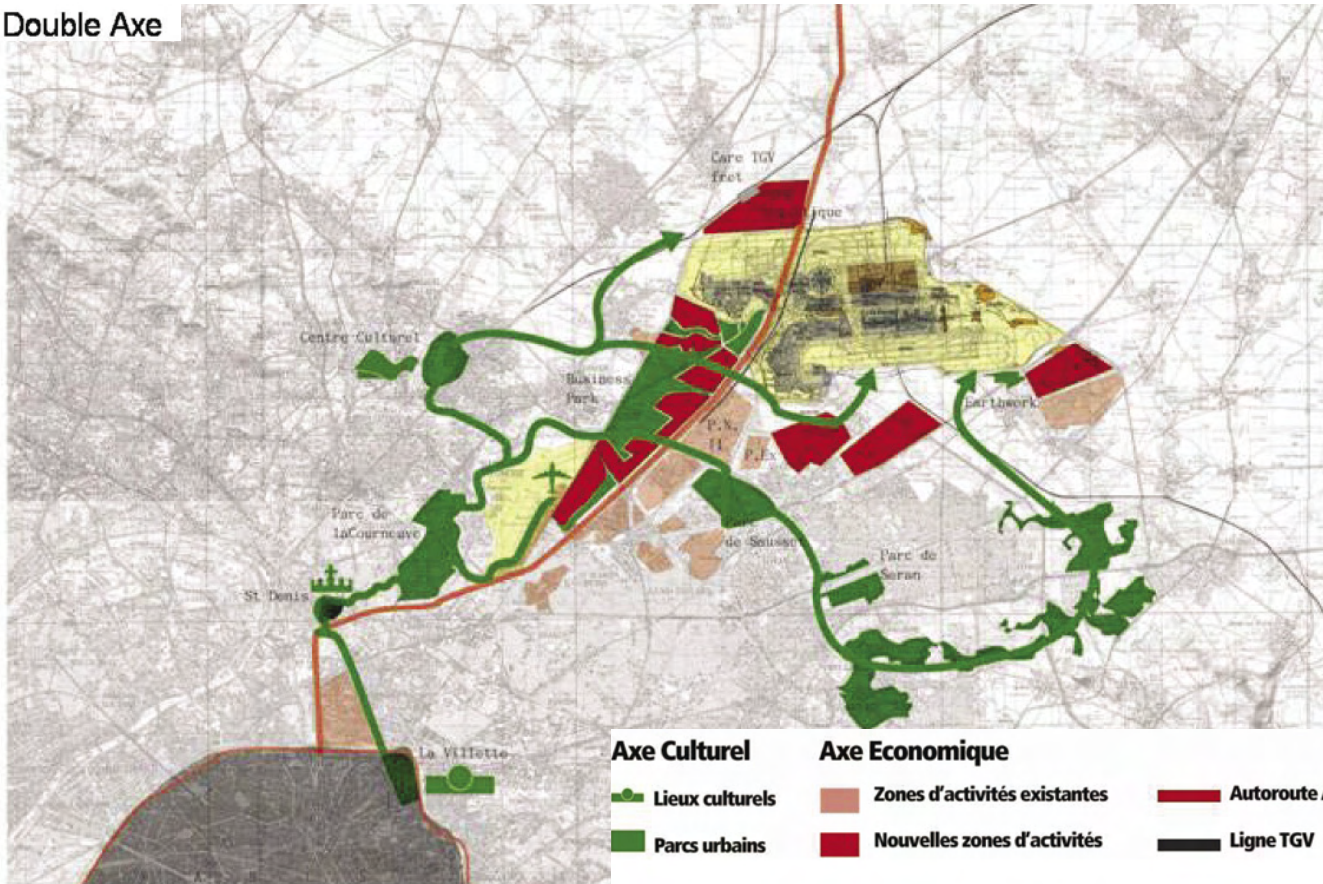


L'axe culturel



- Lignes existantes
- Nouvelles lignes RER
- - - Nouvelles lignes de bus
- - - Projets en cours (CDG Express, RER B)

Double Axe



- | | | |
|--|---|--|
| Axe Culturel | Axe Economique | Autoroute A1 |
| — Lieux culturels | — Zones d'activités existantes | — Ligne TGV |
| — Parcs urbains | — Nouvelles zones d'activités | |

Une nouvelle promenade, lien entre les territoires



2.4. Une histoire de liens - projet mentionné

Equipe

Youkawa Kohei - Japon

Marie-Diéneva Konté – France

Tang Min – Chine

Yasmin Alzadjally - Angleterre

Gaël Comeau - France

2.4.1 Les points forts

- Un axe économique radial fort, positionné sur le triangle de Gonesse présente :

* Un « *Busines Center* » au cœur du dispositif bénéficiant d'une expression architecturale de très belle facture. Qui mérite une mise en valeur.

* Un travail sur les façades urbaines, notamment face à l'Aéroport du Bourget.

* Une prédominance des entreprises de pointe, en façade sur l'autoroute A1.

* Une position alternée des parcs de détente côté RN17 et A1.

* Une localisation unique de la gare fret TGV CAREX au Nord de CDG, permettant l'installation d'un parc logistique fret conséquent, bien relié à l'interconnexion TGV, au dispositif routier secondaire d'Aéropolis et proche du hub intercontinental de fret aérien.

- Des liens culturels tangentiels appuyés sur les équipements et le paysage existants.

* Un premier « *land-mark* » : deux passerelles collinaires franchissent A1, elles marquent l'axe des liens culturels. Elles débouchent sur des commerces, des restaurants, et des équipements de loisirs. Ces sentiers culturels sont soulignés par des plantations d'arbres d'alignements de hautes futaies.

* Un centre culturel, lieu de création artistique, de sciences sociales, placé à l'abri du bruit sous une enveloppe végétale et situé à proximité de Sarcelles.

* Une mise en réseau des parcs et équipements existants est proposée entre : La Villette, St-Denis, La Courneuve, le Musée de l'air et de l'espace, le PEX.

* Le long de la limite sud de CDG, un talus sculpté se reflète dans un bassin. Il protège Aéropolis des bruits des avions et offre aux curieux la vue sur le ballet aérien. Les mêmes dispositions existent sur le Bourget.

* Une mise en réseau tangential de toutes les circulations douces assure leur indépendance des infrastructures de transport principales. (N17, A1, voies ferrées, etc).

- Une continuité verte céphalée au Nord de CDG s'organise en :

* Une ceinture verte englobant au nord les principaux pôles résidentiels, placée hors PEB.

* Un dispositif paysagé marque sur le sol les limites du PEB avec des végétaux rouges comme un engagement à ne pas dépasser les limites et valeurs sonores du PEB.

- Un réseau de transport en commun irrigant les principaux lieux résidentiels.

* L'installation de logements dans les villages du Nord de CDG, découle du projet de SDRIF.

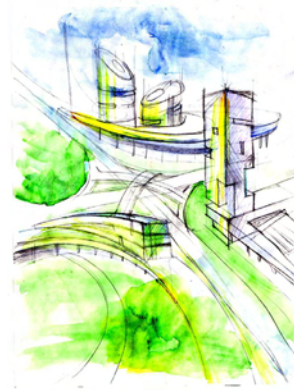
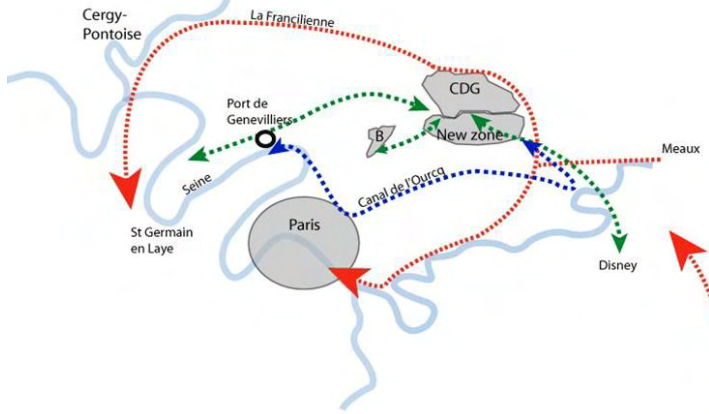
* Un réseau de bus les dessert en convergeant vers la gare de Roissy-Pôle.

* Une nouvelle ligne RER relie Cergy, Ermont Eaubonne, Arnouville, Bonneuil, Mitry-Mory puis se débranche vers Meaux et vers Marne-la-Vallée afin de mieux relier l'emploi d'Aéropolis aux grands centres résidentiels les plus proches.

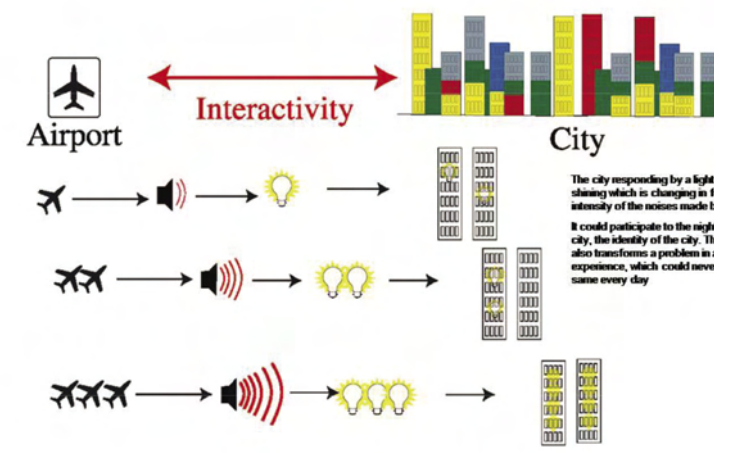
* Un service bagage coordonné entre trains et avions.

2.4.2 Les observations du jury

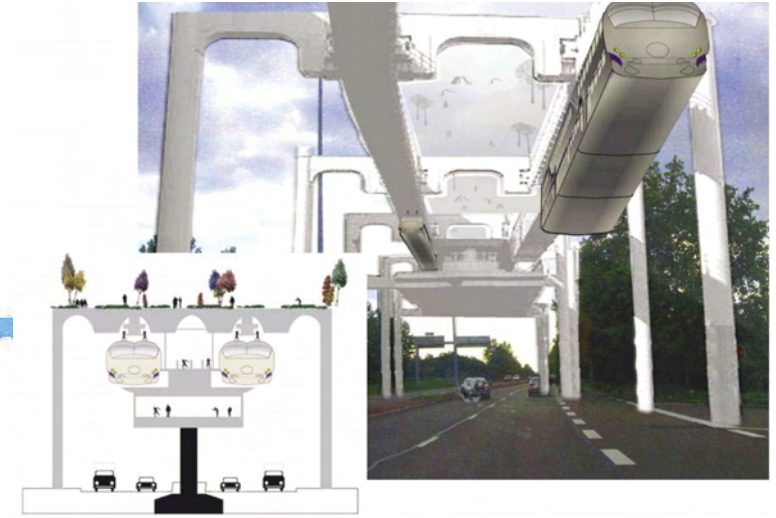
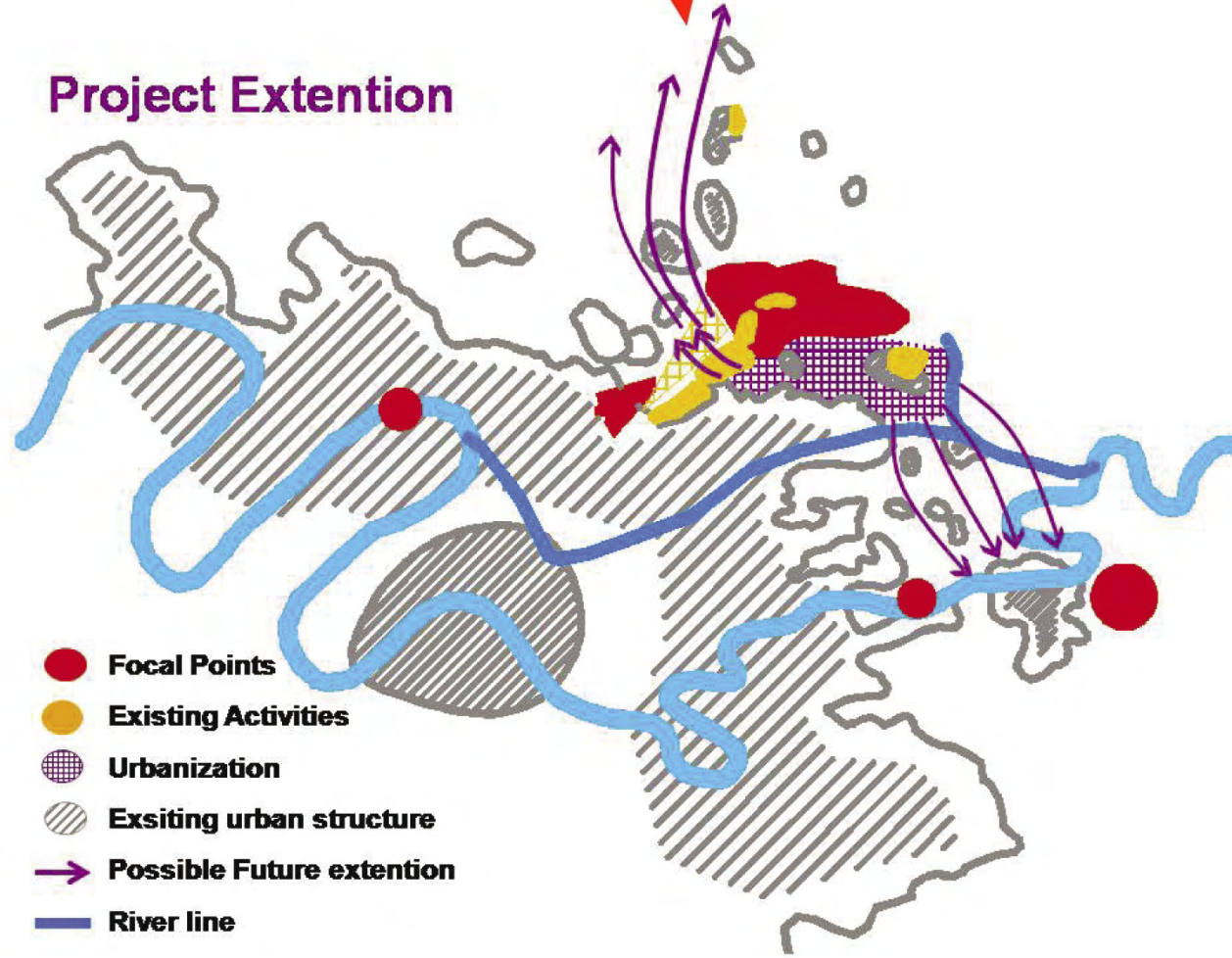
Un projet attaché à mettre en valeur les équipements culturels existants et futurs en les croisant avec l'axe économique.



Organic Architecture



Project Extension



2.5. Perestroïka

Equipe

Go Shimura – Japon
 Uljana Skomorokhova - Pologne
 Capucine Sarkosy - France
 Marina Caporali - Italie
 Ludovic Couaillier - France
 Serttawan Lestmaneeataweesub -

2.5.1 Les points forts

- Le développement de l'urbanisation se fait au sud-est.

Ce choix permet de procéder étapes par étapes, dans la mise en place des opérations. Sous la forme d'un développement organique, mixant toutes les fonctions urbaines.

* Indifférencier plusieurs pôles, au départ, afin de laisser jouer la compétition. Un premier se place dans le triangle de Gonesse entre les deux plateformes.

Le second, sous la forme d'un grand quartier se développe au Sud –Est de CDG dans une relation privilégiée avec Marne la Vallée.

- L'organisation des circulations.

* Les infrastructures ferrées :

. La prolongation de la tangentielle Nord en direction de plateforme en utilisant la fin de la ligne RER B.

. Un système de train suspendu qui utilise les emprises existantes pour relier CDG :

. Vers Bercy en passant par la francilienne puis la D34, en desservant Chelles, Neuilly-sur-Marne, Fontenay sous bois, Nogent, Vincennes, St Maurice et Charenton.

. Une ligne directe relie CDG au Bourget en utilisant la

trajectoire de l'A1.

.Vers Marne-la-Vallée, il est situé au-dessus de la ligne TGV.

* L'élargissement du canal de l'Ourcq pour Intégrer ce mode de transport des pondéreux dans la logistique locale.

* Des circulations douces complètent le dispositif. Elles sont situées au-dessus du monorail.

* Les espaces paysagers de type autoroutiers sont reconquis par de l'immobilier.

- Une coulée verte.

Une grille verte, rigoureuse et dense, irrigue le territoire, notamment sur le parcours du couloir des lignes Hautes Tensions, développant l'idée de « *Végétation en mouvement* ». Elle permet de mettre en valeur un espace de respiration de grande dimension.

- Des interventions artistiques.

* Les terres cultivées, sous les lignes HT peuvent être employées sous la forme d'un « *Jardin du mouvement* » cher au paysagiste Gilles Clément. www.gillesclement.com

* Sous la forme de représentations abstraites : le rayonnement de l'aéroport est assimilable à un train d'ondes concentriques qui dégage à leurs intersections, un certain nombre d'interférences, repères urbains structurant le territoire. Par exemple un SKY-GATE situé à l'intersection de la francilienne et de l'autoroute A1.

* Quelques pistes concernant le traitement du bruit sont évoquées :

- . Micro-atténuateurs de sons
- . Bétons absorbants
- . Jeux de lumières modulées selon l'intensité du bruit.

2.5.2 Les observations du jury

Un projet possédant des potentialités encore inexploitées. L'esquisse s'est arrêtée à mi-temps.

Synthèse :
quelles questions,
quelles échelles,
quelles idées pour agir ?

③

3 Synthèse : quelles questions, quelles échelles, quelles idées pour agir ?

3.1. Observations du jury

3.1.1 La richesse des propositions des équipes

Une vision générationnelle renouvelée, qui prend naturellement en charge le développement durable.

Une intuition sur les profondes modifications comportementales en cours, que l'expertise habituelle ne prend pas en compte.

Le retour de l'utopie, sans tabous, ferment du futur, aide à la décision.

Un processus de création libéré des contingences politiques locales, pour mieux les interroger.

Une capacité de production surprenante dans un laps de temps réduit, avec un souci de balayer le sujet dans l'interdisciplinarité en l'examinant aussi bien dans ses aspects singuliers que généraux.

3.1.2 Image et identité

La transformation de l'image de l'aviation prise sous un double effet positif et négatif.

*La fascination de la technologie à la veille de nous soustraire de l'attraction terrestre.

*La magie du voyage et la réduction de l'échelle de la planète.

*La réduction des prix du transport aérien et sa fragilité pouvant être remise en cause par :

.Le déclin de la ressource énergétique ?

.Des conséquences sur le climat, imprévues et désastreuses ?

.Des adaptations technologiques à d'autres sources d'énergies moins polluantes ?

*Les nuisances liées au bruit et à la pollution que provoquent les aéroports.

*Le développement et les richesses urbaines qu'ils amènent.

La modification du paysage urbain aux abords des aéroports.

*Dans tous les projets, le skyline d'AEROPOLIS, s'élève et s'épaissit autour du vide fonctionnel de la plateforme, alors que chacun hésite à la glisser dans ce « *no man's land* » constructible et largement valorisable.

*Donner des signes monumentaux accompagnant le marquage culturel d'AEROPOLIS permet aux voyageurs et aux employés de se situer plus sûrement grâce à la singularité des lieux à parcourir ou visiter, tout en renforçant la fierté des résidents.

*La centralité principale, entre Roissy, Le Bourget, Villetaneuse, Tremblay, est difficile à cerner. La première étant plus franchement urbaine, les autres sont plus riches d'activités et de potentiel diversifié. Cette question a trouvé dans les différents projets un large panel de solutions contrastées.

*Le TRIANGLE DE GONESSE, le cœur du BOURGET. Force est de constater que ces centralités reviennent avec le plus d'insistance. C'est ce que démontre le projet de l'équipe « *Wind Blow* » en proposant ce mixage dans l'intervalle du Bourget à CDG, évoluant dans le temps du développement durable.

* Dessiner le bruit sur le sol. La végétation indique la limite des nuisances à 55 Db, à partir de laquelle les habitations sont proscrites. Percevoir l'évolution du bruit au cours de la journée est subjectif en fonction de sa situation abritée ou en plein air. La nuit, le bruit subi dépend de l'isolation acoustique des locaux, ce qui donne du sens aux valeurs mesurables. Cette option peut rassurer et conduire la plateforme à garantir le résultat, l'habitant exigeant alors, de ses entreprises, la tenue de la performance d'isolation.

3.1.3 Le caractère résidentiel d'Aéropolis, la mixité sociale

Le chômage endémique des « cités » pèse sur les destinées du territoire.

Le traitement social de cette question, évoqué par l'équipe « *Wind Blow* » avec la notion de centre de progrès est une piste, mais les efforts à accomplir par la société sont d'un ordre supérieur. Cette question brûlante devra mobiliser les acteurs du projet à peine de le freiner sérieusement. Il s'agit d'objectifs Nationaux.

Toutes les équipes se sont évertuées à créer des transports en commun.

Projetés en direction des cités les plus fragiles, ils sont reliés aux emplois disponibles sur la plateforme et ses abords. Cependant les distances à parcourir sont importantes, les ruptures de charge nombreuses, temps et budget s'y diluent, ce qui exige une autre organisation de l'espace pour rapprocher de manière durable l'habitat des moins favorisés de leur emploi.

Les équipes « *Papillon* » et « *Wind Blow* » proposent des quartiers d'habitations au sud-est, pour les employés qui quittent les cités, et au nord en s'appuyant sur les villages et les bourgs existants.

Les élus des bourgs nord font observer qu'ils ont le courage de construire, ils disposent de capacités d'accueil, Ceux des villages plus modestes orientent, leurs propositions s'orientent vers la maison individuelle, mieux adaptée aux cadres. (Dammartin-en-Goële)

Les aménageurs la Plaine de France remarquent qu'elle est fortement pourvue en logements sociaux, Elle doit changer d'image avec l'opportunité d'AEROPOLIS en faisant appel aux logements haut de gamme, précisément pour élargir la mixité sociale.

La réponse se trouve dans une multiplicité de lieux d'accueil. Les travaux de l'équipe « *Histoire de liens* » en donnent la mesure en distribuant ce bassin résidentiel de Cergy-Pontoise à Marne la Vallée, avec un support de transports en commun radial.

L'équipe du « *Papillon* » a dimensionné les emprises constructibles à l'Est. Elle démontre que le site est suffisamment vaste pour accueillir 3000 logements par an jusqu'en 2020. La distribution des emplois en périphérie de la plateforme permet d'installer 5000 emplois par an, dans CDG des surfaces sont disponibles.

L'équilibrage social d'Aéropolis entre logements de cadre et d'employés dispose ainsi de multiples opportunités pour se réaliser. À condition de rencontrer la volonté des élus concernés.

Quel avenir pour Le Bourget. La question de l'urbanisation de cette plateforme a été évoquée. C'est une question qui se posera au-delà de notre étude limitée à 2020. Orly semblerait mieux adapté.

3.2. La question des échelles de travail

3.2.1. L'échelle régionale

Elle est abordée par toutes les équipes à travers l'interconnexion TGV :

- * Outil de relations nationales se substituant au transport aérien de courte distance (500-1000 Km)
- * Prise en charge de relations régionales orientées sur les grands consommateurs : Disney, CDG, Orly.
- * Prise en charge de relation régionale de COURTES distances (30 Km) : les pôles de Villes nouvelles ? Pour l'instant la SNCF, refuse d'offrir ce service.

3.2.2. La thrombose du système de transport francilien.

Elle est latente, à toutes les échelles d'infrastructures,

* La proposition du train suspendu, de l'équipe Pérestroïka est à considérer, précisément ici au nord où les emprises publiques sont restreintes et les besoins de transport en communs importants.

* La question de l'aménagement du grand « Paris ».

.Le concevoir au-delà des limites étroites du périphérique.

.Trouver des liaisons directes de pôles à pôles (CDG la Défense, CDG Cergy-Pontoise, etc)

. Multiplier les pôles où la verticalité s'exprime comme le propose sur AEROPOLIS, l'équipe Pérestroïka.

* Franchir les infrastructures géantes. Avec le Ponte Vecchio de l'équipe « *Une histoire de liens* » permet d'animer les circulations douces, vitales pour désenclaver les îlots, et pour conduire agréablement aux centres d'animations, d'emplois et de transport publics.

3.2.3. La nécessité de composer avec le temps.

* L'équipe Pérestroïka propose d'aménager AEROPOLIS « step by step » afin de ne pas engager massivement le présent sur l'avenir incertain de l'aviation et de préserver de la souplesse d'intervention, sur les modalités de mise à disposition du sol par exemple, sur l'évolution des infrastructures dans leurs emprises etc...

* Difficile d'anticiper l'échelle des évolutions brusques du transport aérien.

.Aujourd'hui les gros-porteurs impactent sur : le dimensionnement des pistes, sur le volume des passagers à traiter avec les infrastructures d'accès, la taille des terminaux, etc.

.Demain les conditions économiques pourront s'inverser brusquement. À l'image du 11/9/2001 qui a brutalement modifié

les circuits de contrôle passagers et bagages.

.Envisager de revoir les limites aéroportuaires :

Laisser pénétrer AEROPOLIS dans l'emprise aéroportuaire pour recréer des lieux destinés au tout public : Regard sur le ballet des avions, Douane, Banques, Police des Frontières, Justice, Commerces, manifestations culturelles, information et formation, équipements bruyants tels que : Boîtes de nuit, circuits automobiles et motos etc.

3.2.4. Travailler sur l'Acoustique urbaine à toutes les échelles.

* Modifier la position des pistes pour réduire les bruits auprès d'un grand nombre de résidents.

* Trajectoires des avions à remodeler pour moins de bruit et plus de sécurité.

* Négociation politique des normes de bruit en fonction des horaires et du service rendu sur l'emploi.

* Organisation spatiale pour réduire le bruit.

.Orienter les espaces publics pour y réduire le bruit.

.Disposer les immeubles de bureaux au bruit et les logements derrière.

.Utiliser des toitures végétales qui étouffent le bruit en lui opposant l'élasticité absorbante de leur masse.

3.2.5. La place de l'agriculture aux franges de l'urbain.

Quelle échelle pour des exploitations viables ?

* La taille des exploitations en Plaine de France.

Lorsque l'urbanisation et ses nouvelles infrastructures découpent les exploitations ; les céréaliers préfèrent vendre et racheter moins cher, plus grand, plus loin de l'urbanisation (gestion générationnelle du capital). Ce qui accélère l'expansion des zones périurbaines mitées. L'exploitation optimum qu'ils revendiquent est de 500 à 1000 ha.

* Il n'est pas exclu que cette situation change très vite sous plusieurs influences :

.Les cultures destinées aux carburants agricoles réduisent les surfaces vivrières. De ce fait la rentabilité agricole s'améliore.

.Les prix du maraîchage agricole vont devenir plus rémunérateurs sur place (pas de transport)

.La valeur de la terre augmentera, rendant difficile les gros achats pour les jeunes agriculteurs.

.La taille des exploitations va diminuer. Elles pourront plus

aisément se clorent en bordure urbaine.
 .L'échelle du paysage changera avec l'interposition de clôtures végétales, voir même un remembrement paysager justifié par des maillages des chemins agricoles de plus petite échelle.

3.3. Des questions en suspens

3.3.1. Le paradoxe politique du territoire d'Aéropolis

Le terrain sous PEB est moins cher. Prévenu du niveau futur du bruit, l'habitant achète quand même. L'aéroport placé jadis en campagne augmente ses performances et ses nuisances, alors qu'il est regagné par ces constructions dérogatoires.

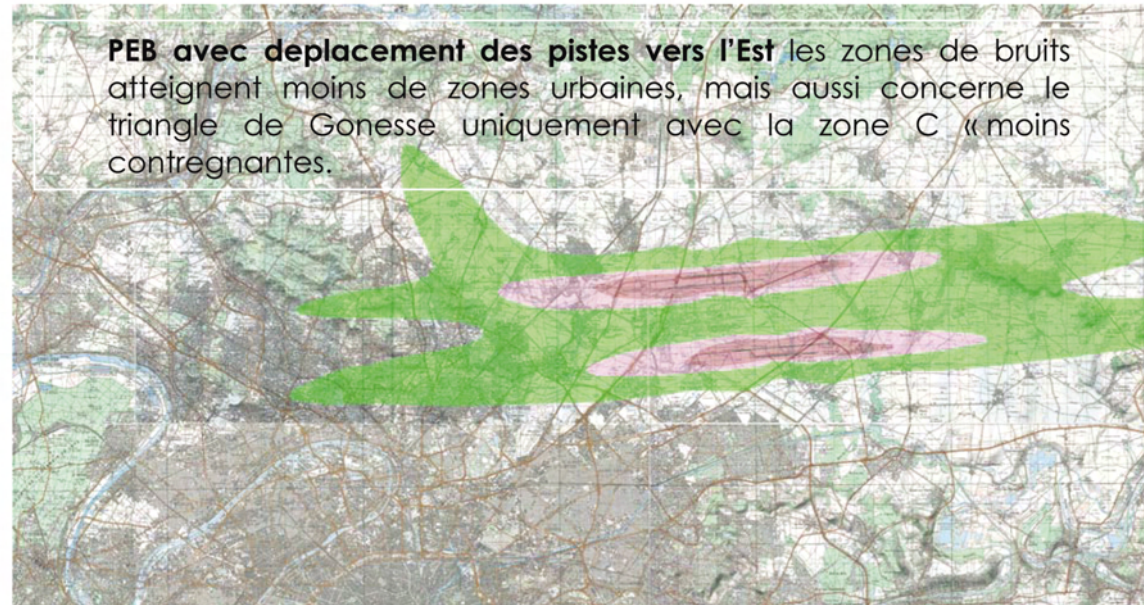
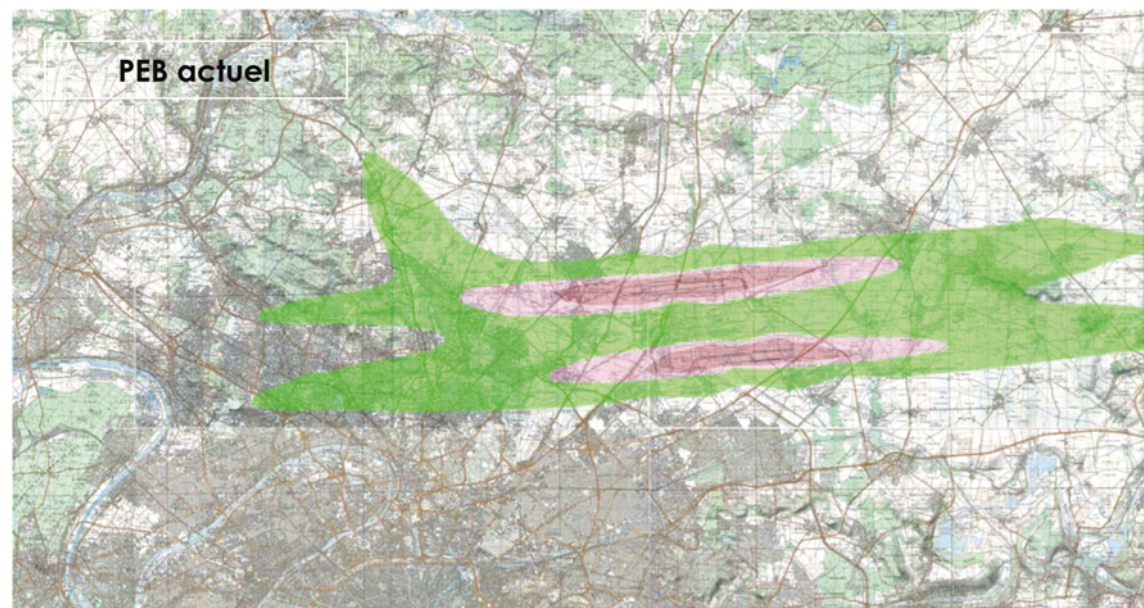
3.3.2 Un programme d'urbanisation

*L'effet Point mort. Il est évalué généralement à 0,5 % par an du parc immobilier existant. Il correspond au nombre de logements supplémentaires qu'il faut construire pour garder la population existante, (décohabitation, famille monoparentale). Sur la plaine de France, le nombre moyen de personnes occupant un logement est élevé. leurs desserrement s'exprimera par une valeur plus élevée. Elle s'amplifiera au fur et à mesure que le taux d'emploi augmentera.

*Le taux d'autarcie. Les circulations douces dans un périmètre de 10Km autour des plateformes, permettent un déplacement domicile-travail peu coûteux en énergie. Le développement durable recommande, de maintenir un taux d'autarcie voisin de 1, entre les emplois et les logements.

Le PEB, les ressources apportées aux collectivités par le privilège d'installation accordé aux activités, repoussent la construction de logement au-delà de ce périmètre théorique. Ce qui rend cette hypothèse difficile à appliquer sur cet espace. Cependant pour le personnel à faible revenu, elle garde tout son sens.

*L'inauguration du denier terminal F de CDG destiné à recevoir l'A 380. En juin 2007, le Président de la République à l'occasion de cette manifestation indique que la capacité de l'aéroport CDG pourra augmenter de 8,5 Millions de passagers par an. Ceci conduira CDG en 2020 à recevoir 80 Millions de passagers. C'est sur cette base que les



valeurs ci-dessous ont été grossièrement évaluées.

*Quelle part des emplois induits par cette croissance se localisera sur la Plaine de France ?

Dans quelle proportion, l'effet d'attraction des plates-formes, CDG et le Bourget va se manifester sur le territoire de la Plaine de France, partie Seine et Marnaise incluse ?

En relation avec l'IAURIF et l'EPA de la Plaine de France, nous avons considéré que sur les 15 000 nouveaux emplois créés par la plateforme, chaque année, 4000 à 5000 environ resteront sur place. (Il s'agit des emplois directs qui s'installent dans l'emprise CDG, auxquels s'ajoutent les sous-traitants qui s'installeront en Plaine de France)

*La part des logements à construire sur la Plaine de France :

A l'horizon 2 020, compte tenu du déficit actuel de logement, on peut déduire du nombre d'emplois précédent, un besoin annuel de 3000 à 3500 logements. Ils devraient se localiser à la fois dans un rayon de 10 km et, ou, dans un périmètre bénéficiant temps de transport en commun de 30 à 40 minutes.

3.3.3 La gouvernance

*Le projet de SDRIF de la Région Ile de France.

La totalité des projets ont considéré que les directives d'aménagement du SDRIF devaient être observées.

*L'ingénierie d'aménagement.

La décentralisation oblige les établissements publics, à plus de coopération, d'attention aux desideratas et aux financements régionaux et locaux des projets.

La question du périmètre d'intervention de l'EPA de la Plaine de France, acquise sur les départements de la Seine St Denis et étendue sur le Val d'Oise, à la lumière de ces travaux, devrait se poser sous un nouveau jour à l'égard de la partie Seine et Marnaise sous l'influence de Paris Charles de Gaulle.

*La communauté d'intérêts et de nuisances.

Dans le même ordre d'idée, les ressources provenant d'Aéropolis ne peuvent pas retomber que sur les seuls voisins de la plateforme et de ses activités. Les collectivités qui en subissent les effets néfastes sont encore plus concernées - que celles qui en recueillent les ressources - et n'ont que très peu de contreparties positives. C'est aussi dans ce cadre que devrait être négocié le plan de l'exposition au bruit.

3.3.4. Quelques remarques générales et des observations sur les projets

- 1 Les surfaces urbanisées et densifiées auprès de la plateforme sont souvent insuffisantes.
Elles sont déjà à l'étude sous forme de marché de définition ou de ZAC créées.
- 2 Le fonctionnement du maillage routier secondaire est trop souvent dépendant du primaire.
- 3 Il est dommage que l'amorce du développement à l'Est n'ait pas été plus conséquente.
- 4 Quelques observations sur les projets des équipes.
 - La centralité proposée par le projet du « Papillon » au voisinage du PEX de Villepinte aura du mal à évoluer. Elle est enclavée.
 - . Il est regrettable que le Val-CDG ne desserve pas l'ensemble du triangle de Gonesse et ses programmes les plus valorisants.
 - . La liaison ferrée à destination de la Picardie n'est pas détaillée dans son raccordement à la plateforme et à ses abords. Améliorer le réseau routier pour les transports en commun aurait peut être plus de sens.
 - La proposition de « Galaxy » de relocalisation de l'aéroport fret à Cormeilles-en-Vexin a du sens, mais elle risque de ne pas aboutir. En vol de nuit, des zones habitées sont survolées. Le prestataire du hub fret préférera se déplacer vers l'Est sur une ligne TGV en service, il sera plus au cœur de l'Europe.
 - Dans le projet « *Wind-blow* », les points de rencontres et de liaisons entre les îlots, ou en cœur d'îlots, auraient mérité un traitement paysagé ou spatial plus approfondi.
 - . La volonté d'habiller le bruit des avions avec des sons harmonieux ou avec le contre-bruit fait partie des options qui n'ont pas encore trouvé de solution.
 - . Compte tenu du climat, l'usage très appuyé du vélo n'a pas fait l'unanimité du jury.
 - Dans le projet « Une histoire de liens » proposer une nouvelle ligne RER sans apporter sur Aéropolis une nouvelle population résidente lui donne peu de chance de voir le jour.
 - . La manifestation du *Land-Art* sous forme de talus baignés de plans d'eau miroirs, peine à nous convaincre. Leur efficacité sur la protection des bruits d'avion est infime.
 - La MI-TEMPS est particulièrement vrai pour l'approche très singulière

du plan trop discret des ondes du territoire (Pérestroïka). Les points de résonances des ondes seraient autant de signes propres à valoriser le grand paysage. Ces signes restent à inventer et l'on aspire à ce que le travail puisse continuer. Contrecarrer le dispositif paysagé « *Parkway* » en urbanisant ces espaces d'accueil, ne peut pas se faire au hasard de quelques opportunités, sauf à détruire de beaux espaces auquel le public s'est attaché. Cette critique d'une consommation d'espace trop généreuse et inadaptée à la réalité de la circulation en thrombose, doit être conçue comme une composition d'ensemble.

3.4. Concepts pour Aéropolis

3.3.1. Habiter avec de l'espace et de l'air pur

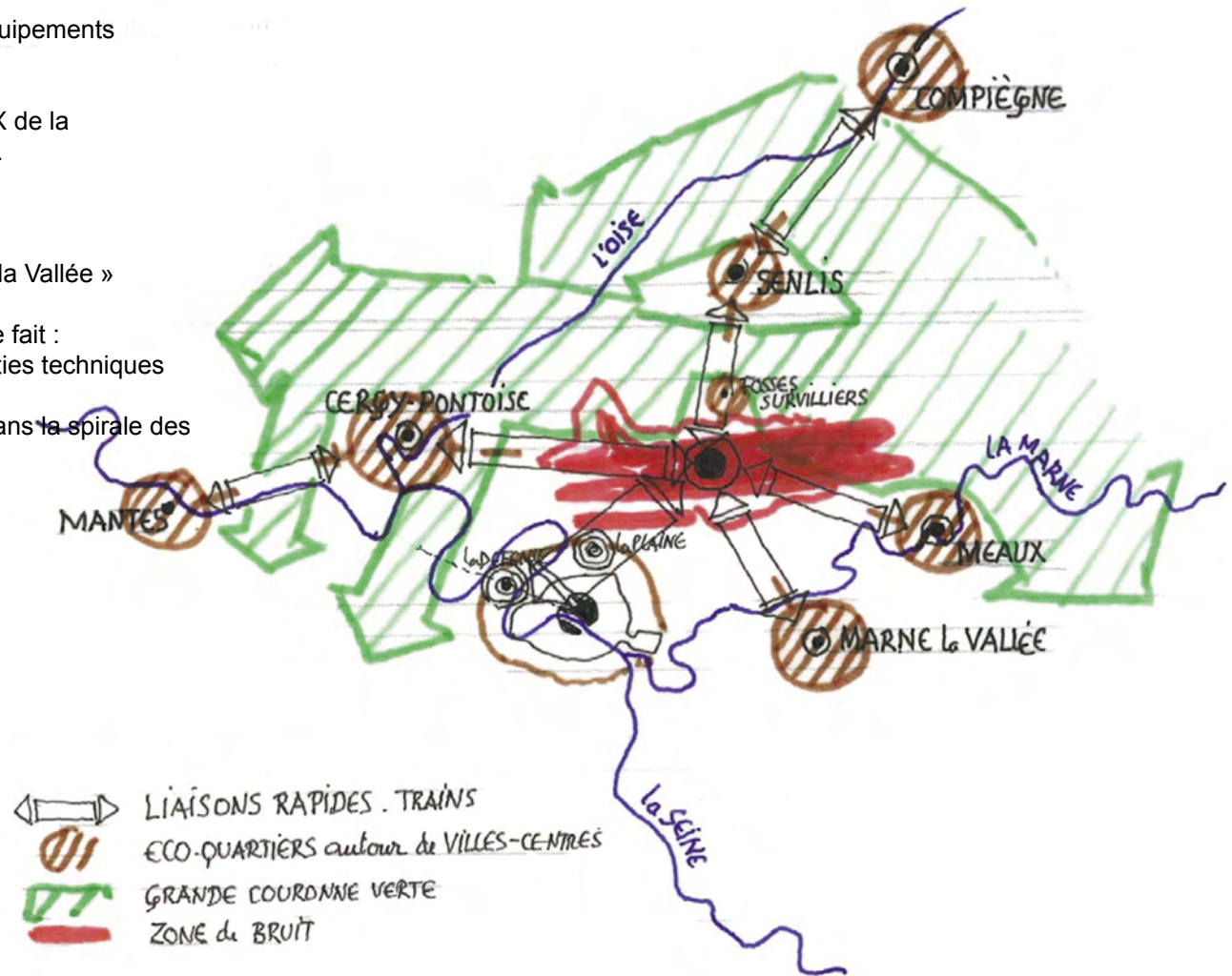
- Vivre loin du bruit
- Priorité à la QUALITÉ de VIE :
 - * services
 - * nature
 - * densité moyenne
- Transports rapides vers les emplois (Aéropolis) et les grands équipements métropolitains

Les ACTIVITÉS sont regroupées dans les ESPACES CENTRAUX de la PLATEFORME AÉROPORTUAIRE ou reliées par le Val prolongé.

Les AXES CONCERNÉES sont :

- 1° - Compiègne – Senlis – Roissy
- 2° - « Mantes – Cergy – Roissy » et « Meaux – Marne la Vallée »

Les investissements de ce type d'urbanisme sont équilibrés par le fait :
Que les lignes de transports rapides ne nécessitent pas d'acrobaties techniques (tunnels, expropriations de zones bâties, etc...)
Que le foncier de grands ÉCO-QUARTIERS éloignés n'est pas dans la spirale des coûts exorbitants de la Métropole.



3.3.2. Habiter et travailler à proximité

- Transfert des zones de bruits par un glissement des pistes vers l'Est
- Nouvelles capacités de DÉVELOPPEMENT sur l'AXE Vallée de Montmorency-Marne la Vallée.

Les terrains du BOURGET sont ceux d'une « AÉROPOLIS » considérée comme un CENTRE FÉDÉRATEUR

(Salon du Bourget, Cité de l'Air et de l'Espace, hangars de maintenance... sont les éléments moteurs d'un GRAND CENTRE URBAIN)

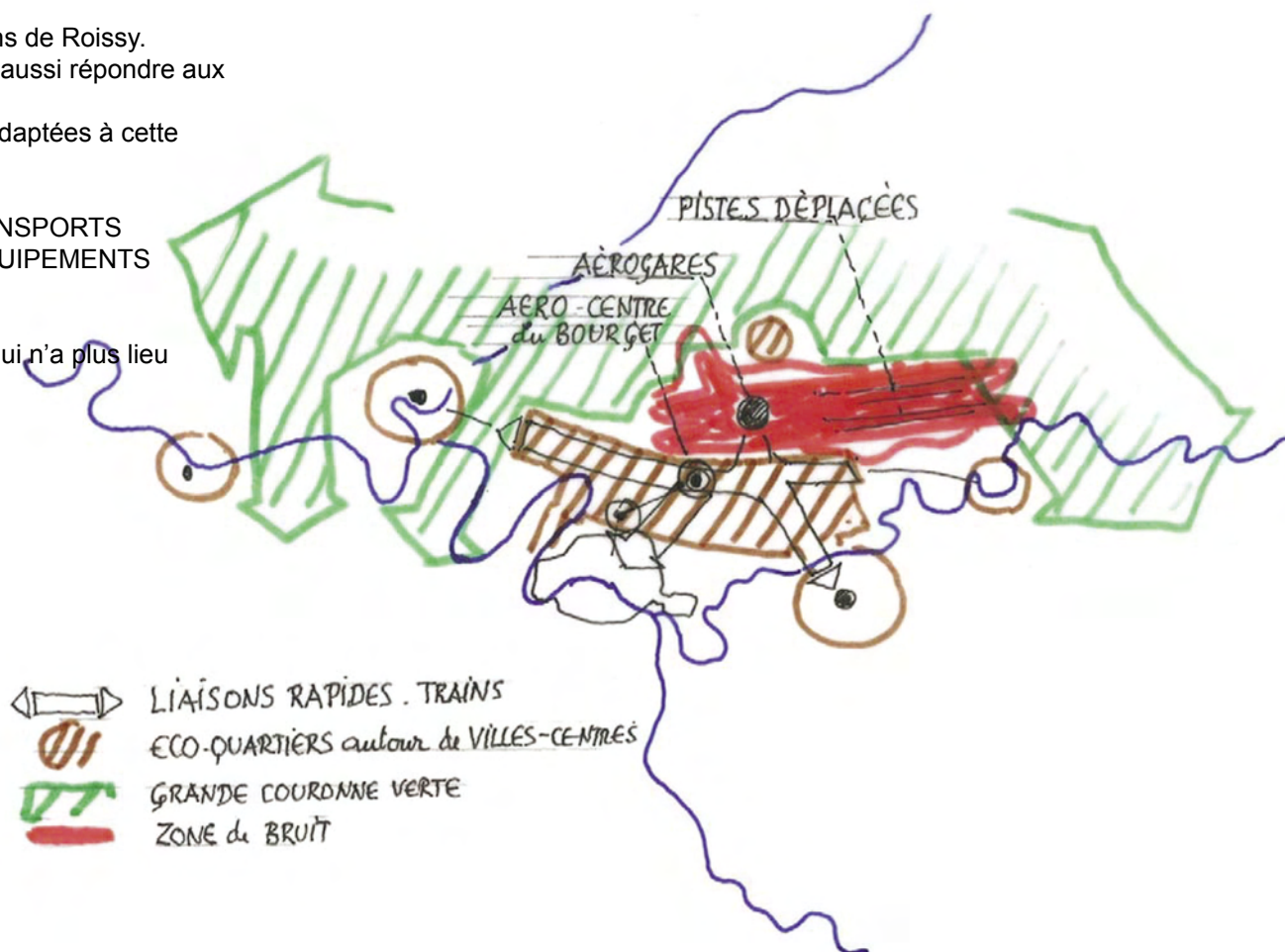
Le trafic aérien du Bourget est déplacé sur les nouveaux terrains de Roissy.

Les nouvelles surfaces affectées au HUB de ROISSY, peuvent aussi répondre aux besoins logistiques de la Métropole.

Le CENTRE du BOURGET est au carrefour de lignes ferrées adaptées à cette nouvelle configuration.

INVESTIR en BANLIEUE – MASSIVEMENT- en terme de TRANSPORTS (dans l'orbite de Roissy-Charles de Gaulle) et de GRANDS ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS installés en banlieue :

- c'est RENFORCER l'ATTRACTIVITÉ du HUB FRANCILIEN
- c'est RÉGLER le PROBLÈME du TROISIÈME AÉROPORT qui n'a plus lieu d'être.



3.3.3. DEMEURER DANS «SA» BANLIEUE «MODESTE & RAISONNABLE»

* AMÉLIORATIONS PROGRESSIVES des CONDITIONS RÉSIDENTIELLES

Transports – Services.

* Le PEX : CENTRE URBAIN d'un NOUVEAU QUARTIER

(rompre avec la « MONOFONCTIONNALITÉ »

* RÉDUCTION, à la marge, des ZONES de BRUITS

* COHABITATION plus sereine entre VILLE et AÉROPORT

* Une IMAGE AMÉLIORÉE par des ACTIONS SPÉCIFIQUES :

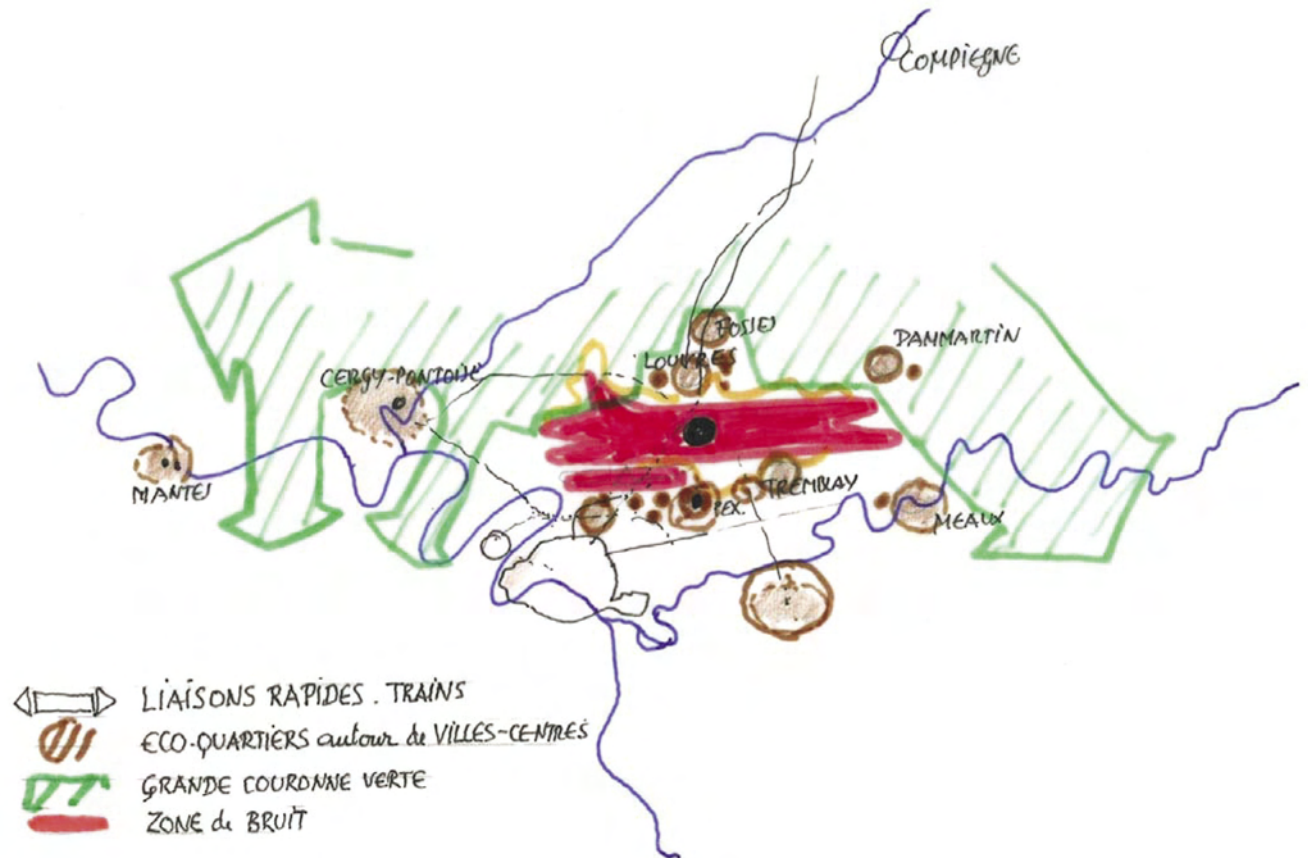
- R.N.17

- CITÉ de l'AIR

- CITÉS du CINÉMA

- FERMES BIO...etc

* S'arrêter au COURT TERME le moins mal possible pour



3.5. Des idées pour agir

3.5.1. La mutation des plateformes au centre de la réflexion

- ***CDG** : les terminaux doivent s'adapter aux gros-porteurs :
 - .Amplification du trafic passager et rabattement à prévoir des gares TGV et RER vers les terminaux toujours plus chargés (Val).
 - .Localisation, amplification du service « *Low Coast* ». Liens avec le Val.
 - . Compétition d'usage du sol. Meilleure coordination des affectations immobilières dans et hors de la plateforme sous-traitants et fret.
 - .Faire évoluer le plan de masse pour affirmer la continuité urbaine avec « Paris ».
 - .Positionnement des pistes et des couloirs aériens pour limiter le bruit.
- ***Le Bourget** doit s'adapter à sa clientèle « d'affaire »
 - .Renouvellement de l'immobilier de la plateforme. Évolution vers la location d'avions ou leur exploitation partagée.
 - Renforcer les halls de maintenance. Améliorer l'image désuète du terminal actuel. Hôtels, Congrès, Loisirs.
 - .Améliorer la capacité des accès de la plateforme du Bourget et de son Parc d'Exposition.

3.5.2. Les traits dominants de l'organisation

- *Deux Axes est-ouest et nord-est /sud-ouest qui se croisent au Bourget :
 - . L'axe Paris Roissy à dominante économique. Une ambition forte sur le triangle de Gonesse.
 - . L'axe Marnes la Vallée (ou et Meaux) Cergy Pontoise à dominante résidentielle.
 - . Une Centralité puissante à trouver au Nord ou au Sud de la plateforme du Bourget.
- *Une relation à organiser avec la Picardie jusqu'à Compiègne.
- *Des pénétrations d'espaces de nature dans le tissu urbain. (Espaces verdoyants et plans d'eau)
- *Un renforcement de la grande Ceinture Verte.
- *Modifier le périmètre de la Plateforme de CDG (extensions vers l'Est,

réduction du bruit à l'ouest)

3.5.3. Mobilité et transport

- *Un réseau complet d'interconnexions TGV (tout autour de la RIF)
- *Un renforcement des liaisons RER (CDG-la Défense ; Cergy-Pontoise, CDG-Meaux, Marne la Vallée)
- *Une utilisation du VAL CDG prolongé pour accompagner les développements urbains.
- *Un maillage urbain de voiries indépendantes des grandes infrastructures, dont une trame de circulations douces (comprenant le vélo). Ce maillage est d'autant plus important que ce n'est pas avec des îlots monofonctionnels de très grande dimension qu'on fait la Ville (le triangle de Gonesse fait 1000 ha !)
- *Conserver la volonté de relier les polarités locales en moins de vingt minutes
 - .Un transport collectif SUSPENDU et interconnecté libère des voies urbaines saturées.
- *Choisir la localisation d'une seule GARE TGV CAREX desservant une zone d'activité accessible. Mieux placée sur l'interconnexion ferrée.
- *ANTICIPER LE COUVRE FEU sur CDG en déportant le hub fret, le long d'un axe fret TGV.

3.5.4 Capacités résidentielles

- *Des territoires bien desservis, hors des zones de bruit et, réputés pour une bonne qualité de Vie
 - .Au Sud de la plateforme-en intégrant le PEX
 - .Au Nord sur un axe dédoublé autour de l'A1
 - .À l'Ouest, grâce au déplacement du PEB
- *Le rythme annuel de constructions.
 - .2 000 à 3 000 Log /an calé sur les 4 000 à 5 000 emplois /an attendus sur la plaine de France.

3.5.5. Centralité et nouveaux services

- *Trois nouveaux centres en compétition (centralités puissantes):
 - .Autour du Musée de l'Air
 - .Au nord des pistes du Bourget –au centre du triangle de

Gonesse

.Autour du PEX à l'occasion de son extension

- *Petits pôles de proximités.
- *Centres de progrès –sociaux et urbains
- *Pôle presse. Appel des activités bruyantes à forte fréquentation (Boîtes de nuit, circuits etc)
- *Ferme expérimentale.
- *Installer un TOURISME D’AFFAIRE dans le parc National,
- *Centre d ‘études sur le son et le bruit. Formation, Entreprises d’insonorisation de locaux sous PEB.

3.5.6. Image et symbolique

- *Ouvrir les vues sur la silhouette Parisienne (Champs-élysées de la Route des Flandres)
- *Signal majeur au droit de la Cité de l’Espace. Porte flottante.
- *Points singuliers aux carrefours « des ondes »
- *IGH au centre nouveau du PEX. Des bureaux qui abritent les logements du bruit.
- *Des passerelles-collines » sur autoroutes.
- *Une signalétique homogène. Des services bagages conjugués entre train et avion...

Annexes

Références



4 ANNEXES

TRAVAUX PREPARATOIRES DES PARTICIPANTS

- Le deuxième aéroport de **Bangkok** conçu d'emblée comme une « AIR-CITY ».
- Le concept d'Aéropolis à **Bogota**.
- Itami air port à **Osaka**, Japon.
- Comparaison entre deux situations japonaises, **Sendai et Narita Hub** : urbaine et rurale.
- L'aéroport **Heathrow** en Angleterre, peine à former son Aéropolis.
- L'aéroport d'**Orly**, sa gouvernance, le PEB, son aéropolis.
- L'aéroport St Exupéry à **Lyon**.
- L'impact des aéroports en **Chine**, leur rôle dans le fonctionnement des mégapoles Chinoises.
- L'aéroport Houari BOUMEDIENNE en **Algérie**.
- Le projet d'aéroport d'**Irkoutsk** et son Aéropolis qui regroupe la conurbation d'Irkoutsk et d'Angarsk.
- Comparaison en **Italie** de différentes situations.
- L'aéroport de **Kansaaï**, pièce architecturale et siège d'un équipement culturel régional par Renzo Piano.
- L'aéroport de **Sao Paulo** et les problèmes de sécurité qu'il engendre, de triste actualité.
- L'aéroport de Toluca au **Mexique**, hors des nuisances de la capitale, l'impact sur la région.
- L'impossibilité de **Cormeilles en Vexin** d'évoluer vers Aéropolis.
- Impact de la croissance de l'aéroport sur le PEB en **Turquie**.
- **Regards artistiques** sur le site.
- **Appréhension plastique**, artistique d'un site à la Réunion.

Ces exposés sont destinés à exprimer les centres d'intérêt de chacun, avant la formation des équipes de travail sur une base de cooptation.

4.1 Thaïlande Bangkok. (Sattawan Lestmaneeetaweesub et Luxsana Summarniti).
Le deuxième aéroport de Bangkok conçu d'emblée comme une « AIR-CITY ».

4.2 Colombie Bogota. (Angela-Maria Jemenez-Avila).
Le concept d'Aéropolis permet :
-La transformation sur place, de l'aéroport existant.
-La modification radicale de l'organisation de la capitale vers une Aéropolis.

4.3 Japon, Osaka : Itami air port. (Kono Nao, Yukawa Kohei).
La relation par monorail aérien au TGV Tokyo Kobé est l'occasion de créer l'Aéropolis hors du bruit des avions et de bénéficier d'une halte intermédiaire du monorail.

4.4 Japon Sendai et Narita Hub. (Go Shimura).
Comparaison entre deux situations : urbaine et rurale.
- Quelle Aéropolis dans chaque cas ?

4.5 Angleterre Heathrow. (Megan Waller, Yasmin Alzadjally).
L'aéroport peine à former son Aéropolis :
- Antithèse de Paris CDG : le bruit chez les riches.
- Le cas Stockley parc.

4.6 France Orly.
(Marie Konté).
- Un aéroport bridé par les riverains pour son bruit, il plafonne ses vols et perd ses emplois.
- L'aéroport réagit en liaison avec sa gouvernance et recadre sa plateforme et son Aéropolis.

4.7 Aéroport St Exupéry à Lyon. (Rose Maugard, Nathalie Molle).
-Le plan de masse, sa position régionale : la possibilité d'une Aéropolis ? pas sûr ?
-La composition du tour de table des investisseurs, rôle régional Européen ?.
-Les infrastructures d'interconnexions et la capacité d'import aérienne.

4.8 Chine Hong Kiao. (Mo Fei, Tang Min).
L'impact des aéroports, leur rôle dans le fonctionnement des mégapoles Chinoises.

4.9 Algérie, Aéroport Houari BOUMEDIENNE. (Sabrina Bénidir).
Une chance de l'histoire qui a déposé dans ce secteur tous les ingrédients d'une Aéropolis vivante malgré une activité aéroportuaire à croissance lente.

4.10 Russie Irkoutsk (Uljana Skomorokhova).
Le projet d'aéroport et son Aéropolis regroupe la conurbation d'Irkoutsk et d'Angarsk.

4.11 Italie comparaison de différentes situations. (Domenico Paolo Allegrini).
Un aéroport de tourisme et ses équipements adaptés. D'autres exemples reconnus.

4.12 Kansaai de Renzo Piano. (Marina Caporali).
L'aéroport, pièce architecturale et siège d'un équipement culturel régional.

4.13 Brésil Sao Paulo Congonhas. (Clara Martins).
L'aéroport en ville et les problèmes de sécurité qu'il engendre, de triste actualité.

4.14 Mexique Aéroport de TOLUCA. (Amaranta Lozno-Alvaro, Karina Licea-Vinas).
L'aéroport préféré des touristes, hors des nuisances de la capitale. L'impact sur la région.

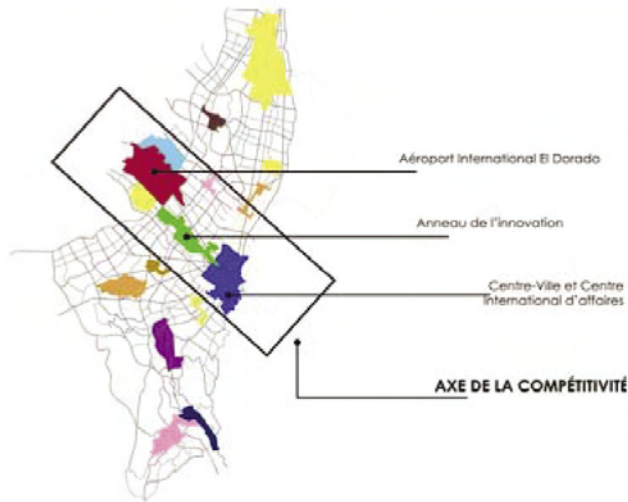
4.15 France :
-**Université de Cergy** : Cormeilles en Vexin.
De l'impossibilité d'évoluer vers Aéropolis. C'est la ville qui dicte l'avenir de la plateforme.
La vision des plasticiens sur l'univers aéroportuaire et sur un site insulaire.
-**École d'art de Cergy** : regards sur le site (Magali Poutou, Capucine Sarkozy, Lukas Drygas).
-**Beaux-arts** : Appréhension d'un site, la Réunion. Expression plastique. (Gaël Comeau).

v

4.16 Turquie : (Omür Kaygisiz) : Impact de la croissance de l'aéroport sur le PEB.

El Dorado

À la recherche de l'équilibre avec la ville



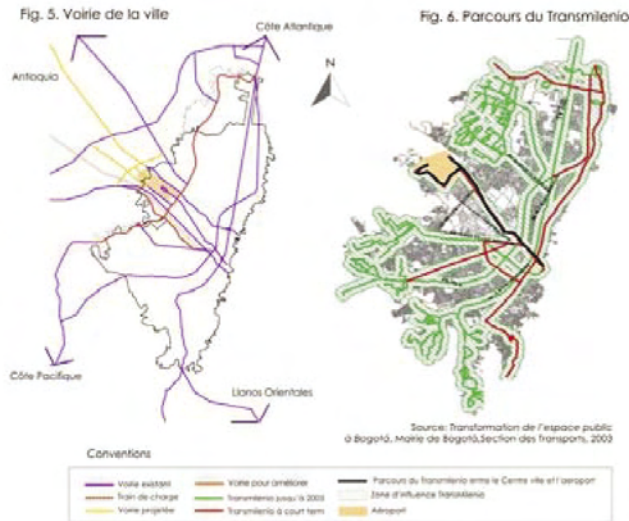
Opérations Stratégiques à Bogotá

Ángela Ma Jiméñez A. • École d'Architecture • Universidad del Valle • Cali - Colombie • 2007

El Dorado

À la recherche de l'équilibre avec la ville

Mobilité



Ángela Ma Jiméñez A. • École d'Architecture • Universidad del Valle • Cali - Colombie • 2007

El Dorado

À la recherche de l'équilibre avec la ville

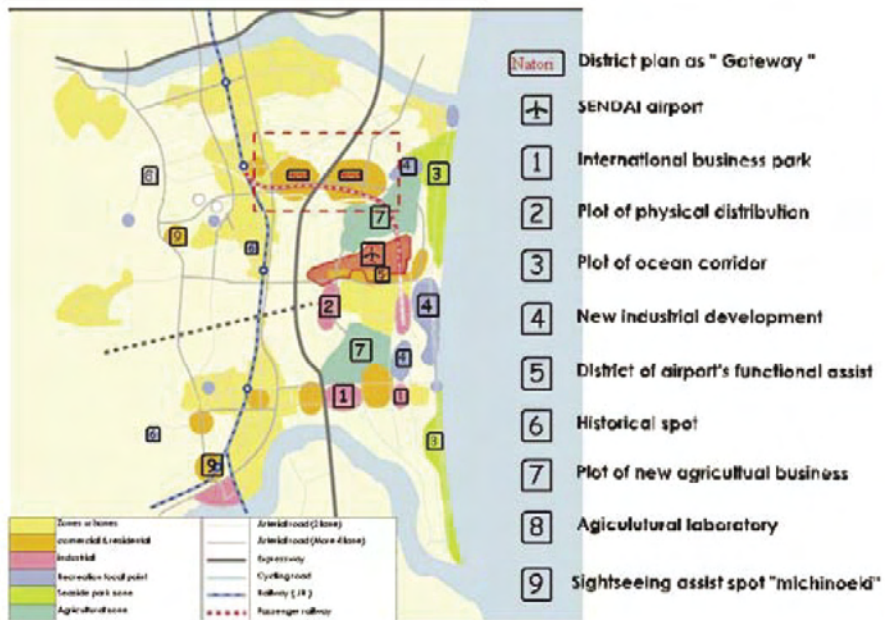
Qualité de Vie – le bruit



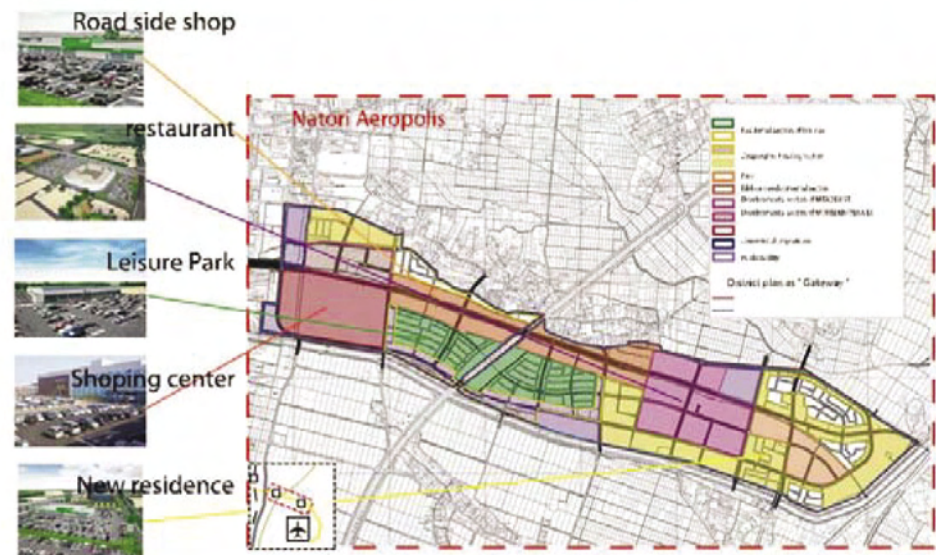
Ángela Ma Jiméñez A. • École d'Architecture • Universidad del Valle • Cali - Colombie • 2007

L'aéroport de Bogota - Colombie

□ Outline of Natori Aeropolis



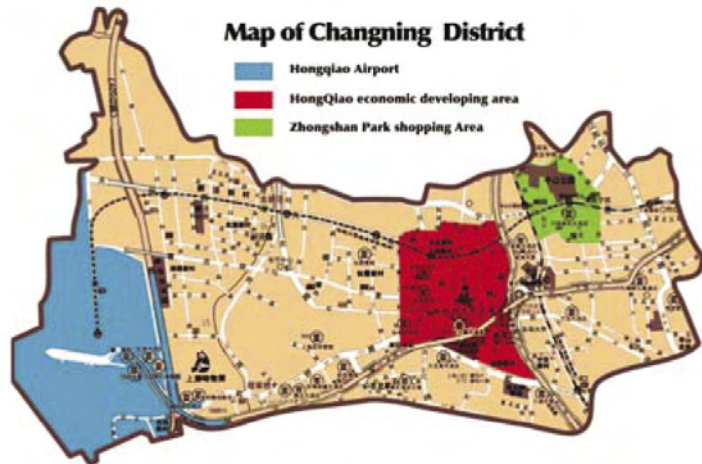
□ The basic plan of Natori Aeropolis



Les aéroports de Sendai et Narita - Japon

L'aéroport d'Orly - France

L'aéroport de Hong Kiao - Chine



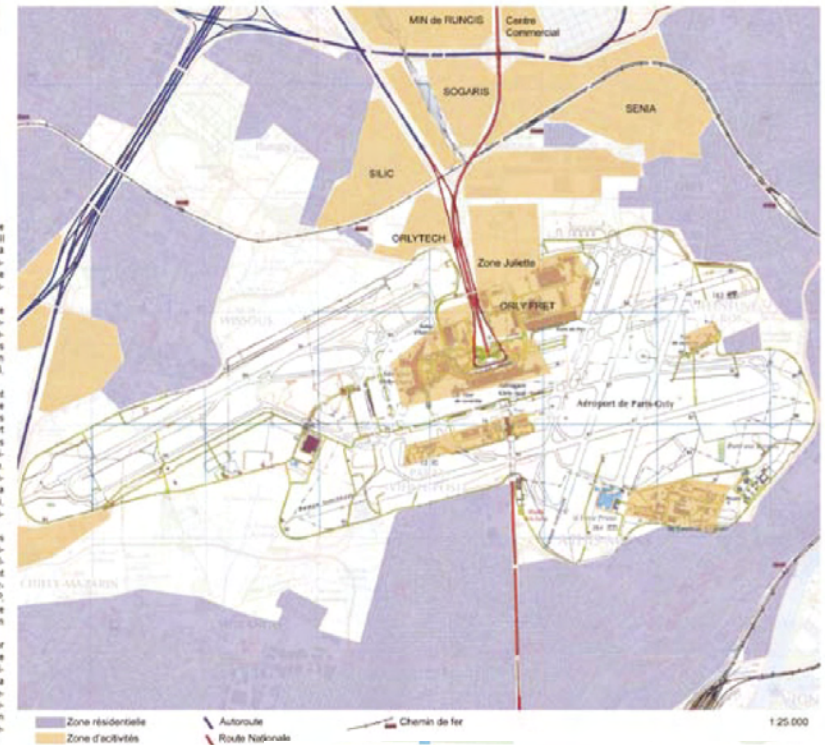
Avec près de 230 000 mouvements enregistrés en 2006, Orly est le second aéroport en France après Roissy et le dixième en Europe. Il s'étend sur 1528 hectares, couvrant 7 communes appartenant à deux départements. Cette localisation sur plusieurs entités administratives complique la mise en oeuvre d'une stratégie globale de développement de l'infrastructure et de son territoire, dont les destins sont pourtant communs.

A 14 kilomètres au sud de Paris, Orly est implanté dans une zone résidentielle. Le secteur d'Orly s'est fortement densifié avec l'expansion progressive de l'urbanisation. En 12 ans, 650 hectares d'espaces naturels ont été urbanisés dans un rayon de 10 kilomètres autour de l'aéroport. L'aéroport reside également au coeur d'un important réseau d'infrastructures grâce à des autoroutes (A 86, A63, RN7) et à une liaison au RER par le Orlyval.

Cette localisation au coeur de la métropole a généré un important dynamisme économique. La plate-forme est le plus important pôle d'emploi de la barrière sud malgré une réduction annuelle depuis 1988. Ils sont majoritairement liés au fonctionnement de l'aéroport (transport, services opérationnels et hôtellerie-restauration); les compagnies aériennes restent les plus gros employeurs. Le territoire dans son ensemble a profité de l'effet levier de la plate-forme. Orly a été un facteur déterminant dans le choix de localisation d'entreprises de secteur de pointe, tel l'électronique, l'informatique ou la pharmacie, contribuant ainsi à une tertiarisation du secteur. Ainsi, les principales activités de la zone sont celles du transport logistique, de l'agro-alimentaire et de plus en plus du tertiaire. Cependant le plafonnement du trafic, loin des capacités techniques maximales, et sa spécialisation en tant que plate-forme "domestique" limitent le développement d'Orly et partant son effet d'entraînement. Le pôle Orly-Rungis est de plus touché par le vieillissement des infrastructures, les problèmes d'accessibilité, le manque de terrains disponibles et la proximité d'autres pôles concurrentiels. ADP, le MN de Rungis, le SILIC, SOGARIS, Belle Epine ainsi que le pôle tertiaire d'Orly-Rungis ont donc constitué l'association ADOIR en 2002. Son objectif est d'accompagner la mutation du territoire.

La Région et les collectivités locales souhaitent également valoriser l'activité aéroportuaire et optimiser ses impacts économiques sur le territoire. Sept communes du Val-de-Marne ont constitué un syndicat d'étude afin de donner une identité au territoire s'appuyant sur la plate-forme considérée comme un véritable potentiel de développement. Il demande aussi la réorganisation des réseaux et une réouverture des liaisons européennes et intercontinentales. La Région souhaite intégrer Orly dans une véritable stratégie de développement régional à travers différents schémas d'aménagements.

ORLY, UNE PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE EN ZONE URBAINE



The transport system between Hongqiao and Pudong airports



Aeropolis practice in the Pudong airport new town

The Airport New Town can be divided into 4 main functional area

- Recreation / Tourism Area
- Residential Community area
- Conference and Exhibition Area
- Industry area

- 1: Aviation Service Industry Area
- 2: The high-tech industry Area
- 3: The Ecology integrated Area

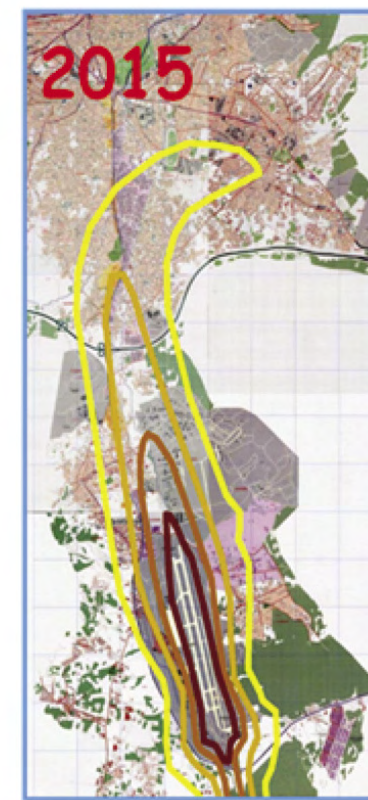
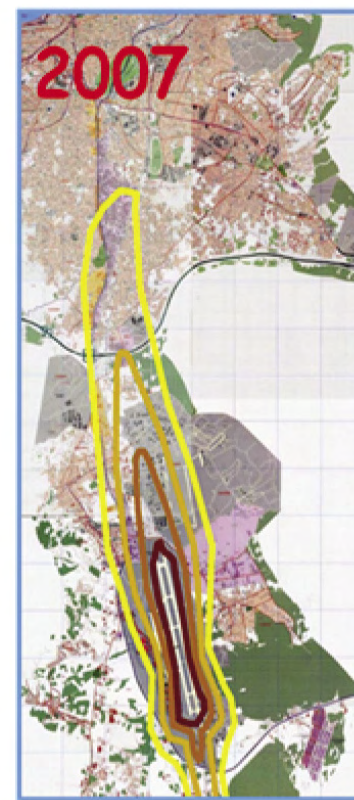
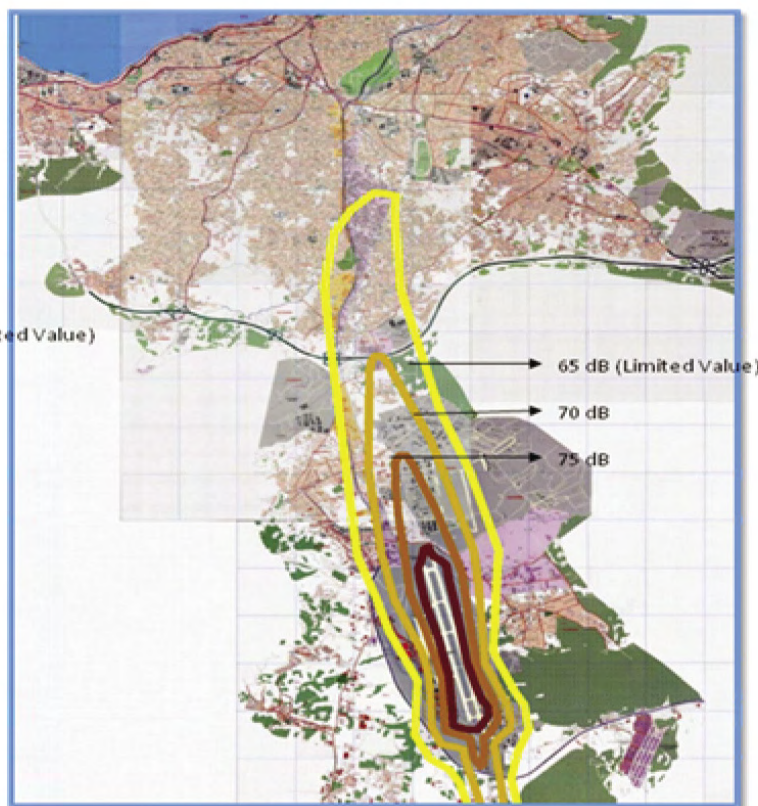
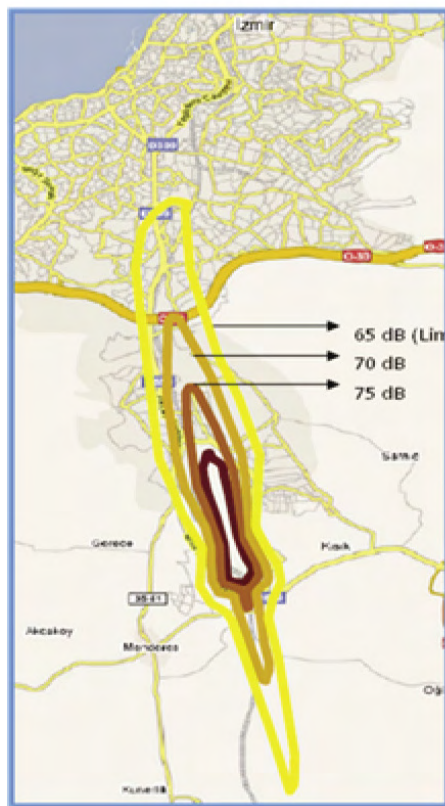


L'aéroport de Sao Paulo Congonhas - Brésil



- **"Generally, the airports are built outside and far away from the cities. After that the city involves the airport, according to the great offer of employment and his attractiveness. The population, once attracted by the airport, now complain about the annoyance caused by the airport." (ANDRADE, 2001)**





L'aéroport d'Istanbul - Turquie