

ALTERNATIVE A EUROPACITY:

UNE CITE GASTRONOMIQUE A AULNAY-SOUS-BOIS

OPHELIE LACHAUD ET LAURA SICOT



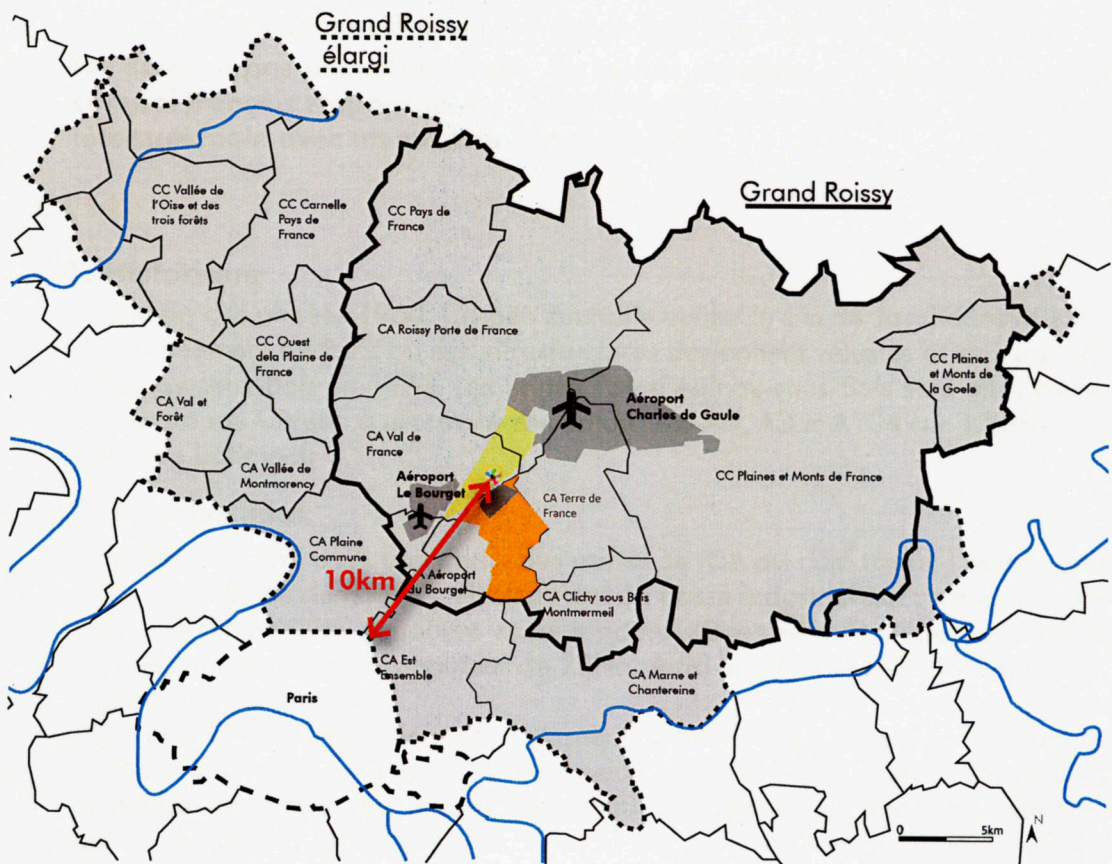
PRIX TONY GARNIER 2019

CONCOURS D'URBANISME ET
D'ARCHITECTURE URBAINE

CHAPITRE 1:

UN MANIFESTE DE LA TRANSITION
VILLE / CAMPAGNE

ACADEMIE D'ARCHITECTURE



- Aulnay-Sous-Bois
- Triangle de Gonesse
- PSA
- Europacity

- Aéroport
- CC Communauté de communes
- CA Communauté d'agglomération
- Distance Paris-Europacity



LE CONTEXTE

A. EUROPACITY

Europacity est un gigantesque complexe de commerces, loisirs et hôtellerie prévu à l'horizon 2024 sur le Triangle de Gonesse, dernière pénétrante agricole dans le tissu urbain de l'Île de France. Situé au Nord-Est de Paris entre les aéroports Roissy-Charles de Gaulle et le Bourget, le projet est très controversé à cause du clivage qu'il génère. La question du nombre réel d'emplois créés par rapport aux chiffres annoncés et les conséquences sur les commerces alentours poussent la population à s'y opposer. D'autant plus que de l'autre côté de l'autoroute, se trouvent les anciennes usines de PSA qui sont actuellement en friche.

Ne serait-il pas plus stratégique de mettre en place un nouveau modèle culturel français responsable au lieu de vouloir se positionner sur la scène internationale avec un modèle consumériste ?

B. PSA

1. Historique

Dès la fin des années 1960, Citroën souhaite quitter le site de Javel dans le 15^{ème} arrondissement de Paris où ses infrastructures deviennent vétustes et va s'installer à Aulnay-sous-Bois en 1973. Les usines PSA d'Aulnay-sous-Bois sont ainsi créées par le groupe Citroën à proximité des autoroutes A1, A3 et A104 sur 170Ha dont 44Ha de bâtiments¹.

2. Etat des lieux

Actuellement, fin 2017, une partie des usines de PSA est déjà rasée, l'autre partie étant en cours de démolition. En dépit de son passé industriel qui a conduit à une pollution certaine, on remarque en se rendant sur le site qu'il existe des espaces naturels non-entretenus à hauteur de 28Ha. Ainsi le métal se mêle facilement au végétal.

L'Etat et la ville d'Aulnay, viennent d'acquérir 105 hectares du site pour un montant total de 110 Millions d'euros. Un nouveau quartier naîtra bientôt à quelques centaines de mètres de la cité des 3000 (Aulnay-Nord). Sur cette immense bande de terrain, la municipalité aimerait voir sortir de terre un quartier alliant industries avec plus de 1 100 emplois attendus d'ici cinq ans, commerces, centre de formations, équipements publics, mais aussi logements. Entre autre, la société ID Logistics a acheté 15Ha en 2015, pour la création de deux plateformes qui emploieraient 400 à 500 personnes².

3. Une réserve foncière

Le site de PSA est une opportunité de par sa localisation proche du Grand Paris et des aéroports Charles de Gaulle et le Bourget et par sa surface de 170ha. Notre projet se développe sur ce site.

1. EGLOFF, Emmanuel, « L'usine PSA d'Aulnay a fabriqué sa dernière C3 », Le Figaro, 25/10/2013

2 : POUPEAU Thomas, « PSA à aulnay-sous-bois », 25/11/2016, le parisien

A. UN SITE MONDIALEMENT CONNECTÉ MAIS LOCALEMENT ENCLAVÉ**1. Une desserte internationale**

Les usines de PSA à Aulnay-sous-Bois se trouvent dans l'aire directe du Grand Roissy, un territoire composé de deux plateformes aéroportuaires : l'Aéroport Charles de Gaulle, classé 2ème aéroport européen et l'Aéroport du Bourget, 1er aéroport d'affaires en Europe)³.

2. Une desserte métropolitaine

Le site fait partie du Grand Paris. Grâce aux nouvelles lignes de métro prévues par le Grand Paris Express, le territoire d'Aulnay-sous-Bois sera dès 2022 relié à la ville de Paris grâce aux lignes 16 et 17. Ces nouvelles connexions permettront de faciliter les transferts de populations entre la ville de Paris et celle d'Aulnay-sous-Bois, rendant ce territoire plus attractif⁴.

3. Une desserte locale peu développée

Le site de PSA est localement encerclé par des voies rapides : les autoroutes A1 et A3 au nord-ouest et la francilienne (A 104) au nord-est. Ces autoroutes sont un atout puisqu'elles permettent d'accéder facilement en voiture au site et lui donne une visibilité considérable. Cependant, elles participent aussi à l'enclavement du site car elles forment un barrage pour les mobilités douces : piétons et vélos.

B. UNE FORTE PRESENCE D'ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES**1. Les centres commerciaux**

L'armature commerciale du territoire se compose de plusieurs polarités avec des rayonnements plus ou moins larges : les pôles régionaux (O'Parinor, Paris-Nord 2 et Aéroville) et les pôles de proximité organisés autour de petites et moyennes surfaces alimentaires avec entre autre les marchés locaux.

2. Le corridor aéroportuaire

Le site PSA est situé dans le corridor aéroportuaire, un territoire économiquement stratégique caractérisé par la présence de nombreuses industries, principalement de transports et d'entreposage en lien avec la proximité des aéroports.

3. Le danger des pertes d'emplois

Le taux de chômage à Aulnay-sous-Bois est de 19,2%⁵ contre 11.7% en Ile de France. Pourtant, la commune est le 5ème pôle d'emploi du département de Seine-Saint-Denis. On constate une baisse du nombre d'emplois dans la ville suite au départ de grands groupes comme PSA. Aujourd'hui, les principaux emplois disponibles sont dans le secteur du commerce, des transports et des services divers.

3 : RENAUD Jérôme, «Classement des aéroports mondiaux», airinfo.org, 05/04/2016

4 : Ministère de la Cohésion des Territoires, «Le Nouveau Grand Paris», www.cohesion-territoires.gouv.fr/Le-Nouveau-Grand-Paris-un-projet, 24/10/2013

5 : INSEE, commune d'Aulnay sous bois, 2016

C. UN PATRIMOINE VERT DE QUALITÉ MAIS AVEC DES NUISANCES

1. Le corridor écologique

Le Triangle de Gonesse correspond à une des dernières pénétrations d'un milieu planté dans un milieu urbanisé au niveau de la ceinture verte de l'Ile de France. Pour entretenir la richesse de la biodiversité et valoriser la qualité environnementale du site, il faut pouvoir faciliter les corridors écologiques à l'échelle locale avec le Parc du Sausset et le Parc Robert Ballanger.

2. Des nuisances locales

• Bruit

L'ensemble du site est concerné par les nuisances sonores liées aux transports routiers qui s'intensifient avec la présence des autoroutes A1 et A3. D'après le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), la partie nord du site ne peut comprendre des habitations. La partie sud est située dans une zone constructible pour les logements mais sous condition.

• Pollution

Les anciennes usines de Peugeot ont pollué une partie du site. La zone la plus polluée se trouve au niveau de l'ancienne halle de peinture⁶, une zone qui devra donc être dépolluée avant toute construction.

D. DES DISPARITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES AVEC UN FORT POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT CULTUREL

1. Un pôle culturel peu développé

Le site de PSA se situe à la limite de l'aire de rayonnement des nombreux projets culturels du Grand Paris⁷. A l'échelle du grand Roissy on remarque la présence de grands équipements culturels comme le parc des expositions de Villepinte ou la Tour Médicis. A l'échelle d'Aulnay-sous-Bois, il n'y a pas de grands équipements culturels notoires. Seuls trois bibliothèques, le Conservatoire de Musiques Actuelles, l'Ecole d'art Claude Monet et un cinéma participent au développement culturel de la commune.

2. Une disparité communale

Il existe de fortes disparités économiques entre le nord et le sud de la commune d'Aulnay-sous-Bois. On constate une coupure urbaine au niveau de la RN2 entre le quartier nord, constitué principalement de grands ensembles avec une population en difficulté, et le quartier sud, plus aisé et dominé par tissu pavillonnaire⁸.

3. Un quartier en pleine mutation

La Seine-Saint-Denis est le département d'Ile de France qui compte le plus grand nombre de projets de rénovations urbaines. Le quartier de la Rose des Vents au Nord d'Aulnay-sous-Bois représente une des plus grosses opérations avec une surface de 100Ha.

6 : VEILLARD, Krystell, «L'usine PSA La Jonaïs, entre les lignes» , <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/ille-et-vilaine/rennes/decouvrir-entre-lignes-1251023.html> 15/05/2017







7: Projets d'intérêts culturels dans le Grand Paris, données de l'IAU Ile de France, 2015

8 : PLU Aulnay-sous-Bois, «Rapport de présentation Diagnostic», 2015



DES ENJEUX A CHAQUE ECHELLE

Cette analyse a démontré qu'il existe au sein de ce territoire des enjeux à chaque échelle.







I/ UN SITE CONNECTÉ MONDIALEMENT MAIS ENCLAVÉ LOCALEMENT

-  Ligne de train RER B
-  Lignes du Grand Paris Express
-  Projet de station du Grand Paris
-  Station de train actuelles
-  Rayon de 800m autour des gares en projet
-  Enclave du site par les routes






II/ UNE FORTE PRESENCE D'ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

-  Centre commerciaux
-  Corridor aéroportuaire

III/ UN PATRIMOINE VERT DE QUALITÉ MAIS AVEC DES NUISANCES LOCALES

-  Zone de pollution industrielle
-  Lignes du PEB
-  Parc du Sausset
-  Parc Robert Ballanger
-  Triangle agricole
-  Corridor écologique à créer

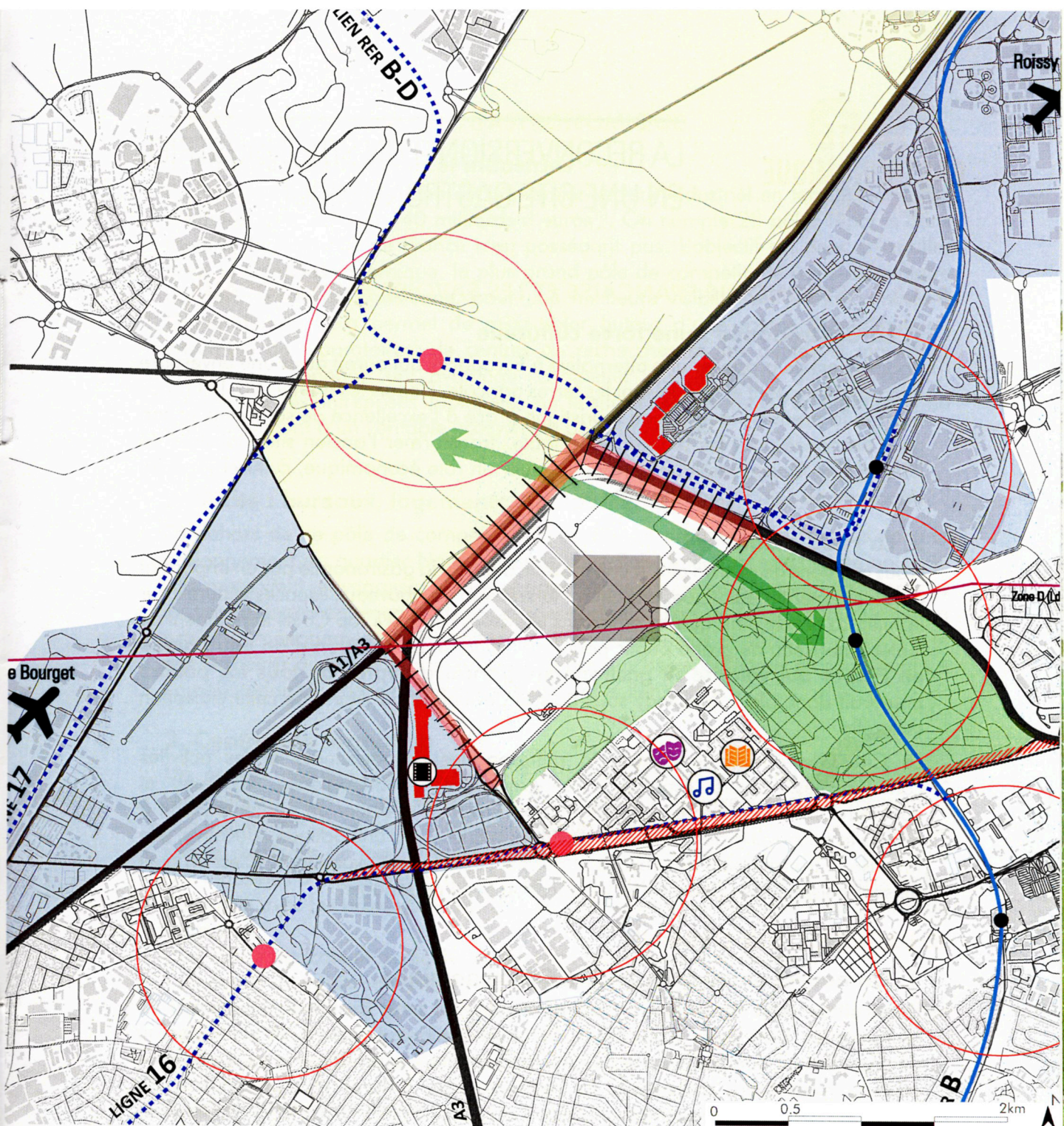
IV/ DES DISPARITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES AVEC UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

-  Fracture urbaine entre les grands ensembles au Nord et le pavillonnaire au Sud
-  Cinémas
-  Théâtre
-  Centre de danse
-  Bibliothèque

CONCLUSION :

• Enjeux internationaux

Alternative à Europacity : concevoir un équipement d'envergure internationale
 - Création d'une dynamique culturelle à la place d'un modèle basé sur le consumérisme.



• Enjeux régionaux

- Conservation et restructuration du bassin d'emploi industriel de PSA
- Désenclavement du site
- Intégration du site dans une continuité de corridor écologique

• Enjeux locaux

- Trouver un programme qui favorise les savoir-faire locaux
- Connection au quartier Nord d'Aulnay-Sous-Bois
- Déplacement de la gare "Triangle de Gonesse"
- Dépollution des sols
- Intégration de logements sur le site

A. LA GASTRONOMIE FRANÇAISE ET LES SAVOIRS FAIRES LOCAUX

1. La Gastronomie : une force culturelle

L'objectif est de proposer une alternative à Europacity qui aurait aussi une envergure internationale, tout en pérennisant les terres agricole. Depuis les années 90, la France incarne la première destination touristique grâce à l'excellence de sa cuisine et son goût prononcé pour les plaisirs de la table. Transformer l'ancien site industriel de PSA en Cité Gastronomique permet de jouer un rôle économique, culturel et social important au sein du grand territoire.

2. La Food Mania

Nous assistons de plus en plus à une muséification de la gastronomie par un important développement médiatique, entraînant la création de nouveaux espaces culturels sur le sujet. La presse ainsi que les émissions télévisées comme « Top Chef » témoignent de l'intérêt nouveau du grand public pour l'art culinaire. **La création d'un lieu unique en France qui valorise la gastronomie française auprès de tous les publics** prendrait donc place à Aulnay-sous-Bois et deviendrait la vitrine de cette exception culturelle.

La Cité Gastronomique associe la diffusion des connaissances et les activités commerciales. Divers espaces muséographiques, pédagogiques, ludiques et commerciaux cohabiteront, permettant aux visiteurs d'effectuer un parcours inédit à travers la découverte du patrimoine gastronomique. Dans une optique éducative, elle favorise la transmission des savoirs et permet le partage d'expérience. C'est un outil de sensibilisation, de découverte, d'éducation et de pédagogie.

B. L'AGRICULTURE URBAINE

1. Un nouvel enjeu pour la Cité Gastronomique

L'agriculture urbaine devient un nouvel enjeu vital pour les villes, qui permet de renforcer les liens entre collectivités, favoriser les circuits courts, et participer au développement durable. Le site de la Cité Gastronomique se trouve sur l'ancienne ceinture maraîchère parisienne. La réinsertion de cultures et d'un système de production permet de remettre en place un « circuit court » en limitant les intermédiaires et le temps de transport. Dans ce contexte, le défi ne serait donc pas simplement d'empêcher l'étalement urbain, mais d'assurer la meilleure urbanisation possible pour la campagne⁹.

2. Un espace expérimental

Pour ce faire, la Cité Gastronomique devient un espace expérimental mêlant production agricole et densité de bâti. Quand à la Fabrique du Goût, elle se veut un prototype ludique et unique en France où l'on vient découvrir l'agriculture, écouter une conférence sur l'avenir des campagnes, apprendre à cuisiner et à manger local.

9 : ANONYME, « 200 ans d'histoire d'étalements urbain de Paris », Atlantico.fr, 14/04/2014

C. PROGRAMME DE LA CITE GASTRONOMIQUE

1. Pôle de compétitivité et industries

En France, l'agro-alimentaire est le premier secteur industriel en termes de chiffre d'affaire, avec environ 140 milliards d'euros¹⁰. On compte 23 pôles répartis dans toute la France, l'Île de France n'en possédant pas. L'objectif est donc d'installer dans la Cité Gastronomique le plus grand pôle de compétitivité agro-alimentaire du pays en région parisienne, pour une meilleure visibilité en France comme à l'international. Cela permet de rassembler autour d'une même thématique un ensemble de laboratoires, de centres de recherches et des petites et moyennes entreprises donnant un avantage compétitif au territoire d'implantation¹¹. L'ensemble des entreprises impliquées sur le site contribueront à l'émergence et au développement d'un véritable écosystème de l'innovation.

2. Mixité : bureaux, logements, équipements

En dehors de ce pôle de compétitivité, une frange urbaine vient s'ériger dans le prolongement du quartier Nord d'Aulnay-sous-Bois. Interconnectée, cette nouvelle ville mixte vient redynamiser Aulnay et apporter de nouveaux équipements : espaces de travail, logements qualitatifs et potagers urbains. La Cité GASTRONOMIQUE est un projet d'aménagement multifacettes qui intègre les enjeux et principes de la ville et des territoires durables. L'idée est de répondre aux besoins de tous en contribuant à l'amélioration du cadre de vie et en favorisant le lien social.

3. Centres de formation

Un certain nombre de centres de formation destinés aux populations locales rééquilibre l'écart entre les emplois proposés sur le territoire et les formations des habitants¹². L'industrie alimentaire est un secteur dynamique qui recherche de jeunes diplômés de tous niveaux. La présence des centres de formation ainsi que des industries alimentaires et du pôle de compétitivité sur un même site favorise les échanges avec les professionnels. La Cité Gastronomique accueille cinq centres de formation :

- un centre agricole et horticole en lien avec les cultures innovantes
- un centre de tourisme en lien avec la Fabrique du Goût,
- un centre de chimie pour développer la cuisine innovante, - un centre pour les métiers de l'industrie agro-alimentaire
- un centre d'hôtellerie en lien avec les complexes hôteliers

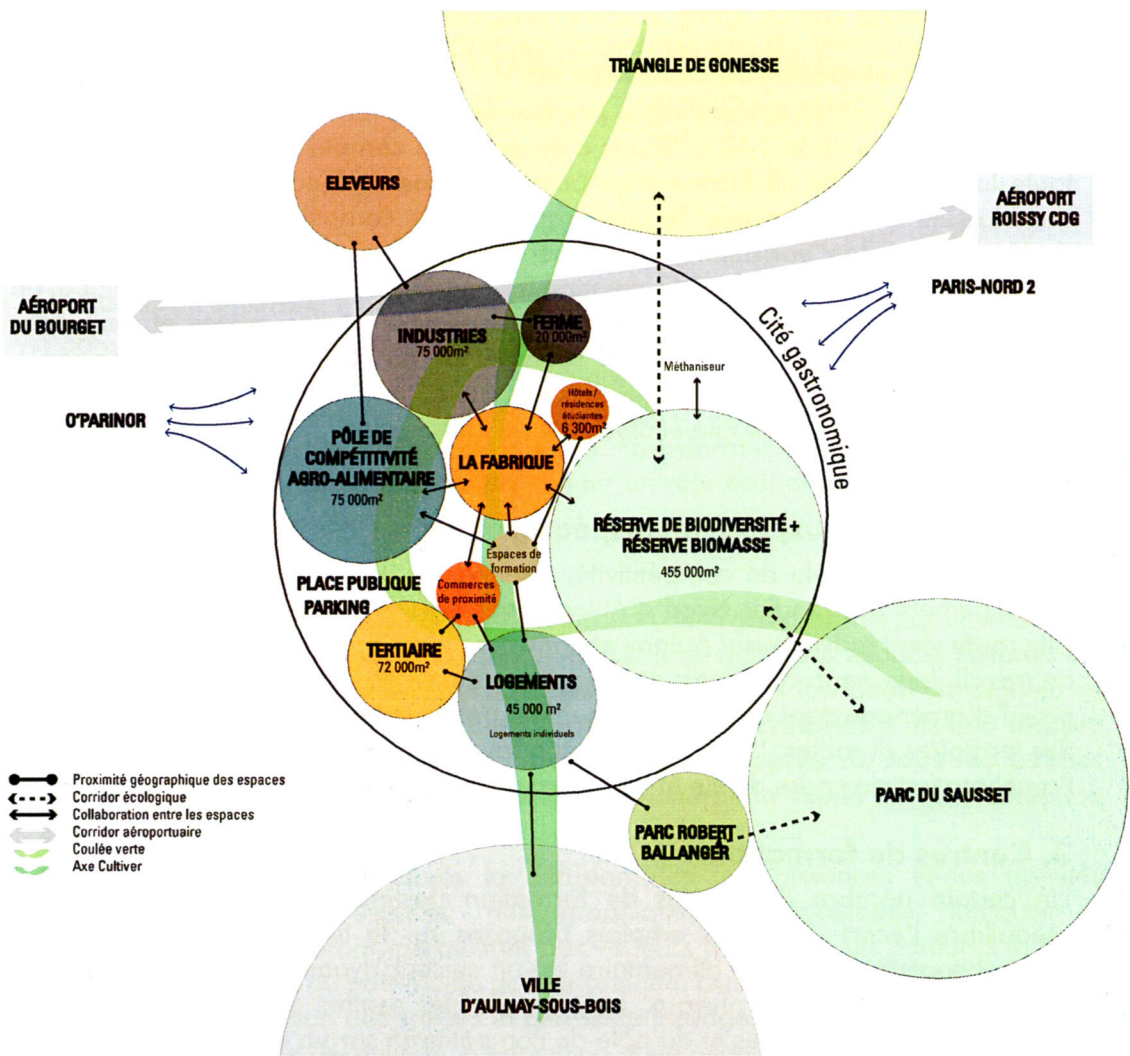
4. La Fabrique du Goût

Située au centre de la Cité Gastronomique c'est le moteur du site. Elle associe des espaces productifs (une nouvelle chaîne agricole s'installe sous la halle), pédagogiques, muséographiques, et commerciaux, permettant aux touristes nationaux et internationaux d'effectuer un parcours inédit à travers le patrimoine gastronomique français. **Le visiteur se retrouve immergé au cœur du processus d'apprentissage, de production et de consommation des denrées alimentaires.**

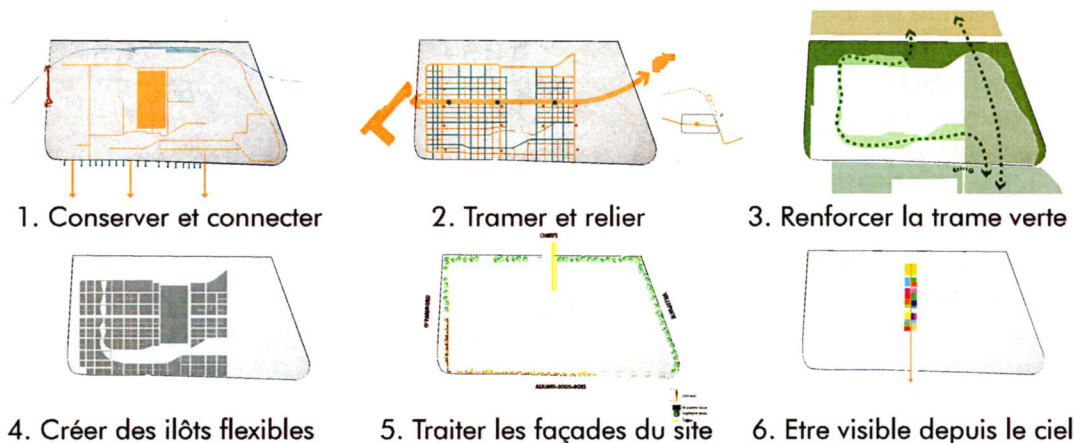
10 : Association Nationale des Industries Alimentaires, « L'agro-alimentaire, premier secteur industriel français », Le secteur agro-alimentaire, 2015

11 : ANONYME, La politique des pôles depuis 2005, www.competitivite.gouv.fr, 17/10/2016

12 : IAU (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme), « Emploi public et privé et indice de spécificité par secteur d'activité pour le Grand Roissy », 2015



Le programme de la Cité Gastronomique



Les objectifs du plan urbain

ESQUISSE : LES OBJECTIFS DU PROJET URBAIN

1. Conserver les routes existantes

Pour des raisons économiques et environnementales, il a été décidé qu'une partie du réseau viaire existant sur le site (21km à l'heure actuelle) serait préservé. La conservation de ses réseaux induit la réutilisation de la trame d'origine de 7mx7m utilisée pour l'ensemble du site industriel et de ses bâtiments.

2. Se connecter aux réseaux existants

Le site étant bordé par trois autoroutes, son accessibilité est limitée. Seule l'avenue Raoul Dufy, située au Sud-Est du site permet actuellement de le desservir grâce à deux accès. Une première intervention permet de connecter notre site à la ville d'Aulnay-Sous-Bois en créant des percées dans le prolongement des routes existantes du quartier Nord. Dans un second temps, la multiplication de rues donnant sur le Boulevard André Citroën, permet d'éviter les congestions au niveau des deux entrées majeures. Enfin, aucun accès direct depuis l'autoroute à notre site n'est créé afin de se protéger des nuisances. En revanche, la création d'un embranchement depuis notre site à l'autoroute A3 permet un flux rapide dans le sens de la sortie. L'idée est donc de réduire la vitesse d'arrivée des voitures qui entrent dans le site, mais à l'inverse d'augmenter la vitesse de sortie lorsque l'on souhaite rejoindre le réseau autoroutier.

3. Relier les centres commerciaux

Deux centres commerciaux jouxtent la Cité Gastronomique: O'Parinor et Paris-Nord 2. Pour faciliter les flux commerciaux et assurer un lien continu entre les zones commerciales et l'équipement culturel situé sur le site (la Fabrique du Goût), un axe majeur Est-Ouest est créé. A l'échelle d'une grande avenue, il sera composé d'un tramway, de quatre axes routiers, de pistes cyclables dans les deux sens et de grands trottoirs pour faciliter la déambulation.

4. Conserver la grande halle

La réhabilitation de la halle s'inscrit dans une double dynamique. Il s'agit à la fois de respecter le système structurel actuel et le rendre lisible tout en le transformant pour l'adapter aux exigences contemporaines. Un intérêt particulier est porté à la conservation de l'identité industrielle de la halle avec sa toiture en shed, les matériaux qui la composent, ses structures acier/béton et principalement ses dimensions exceptionnelle de 506x238m.

5. Renforcer le corridor écologique

La revalorisation de la trame verte s'effectue de trois manières :

- Une réserve de biodiversité est créée dans le prolongement du parc du Sausset classé ZNIEFF. L'objectif est de permettre le retour à l'état sauvage et d'évaluer de manière scientifique les impacts sur la faune et la flore de la présence de grandes infrastructures à proximité.

- La mise en place d'une coulée verte en lien avec la réserve de biodiversité et le Triangle de Gonesse permet de renforcer le corridor écologique et favoriser la biodiversité prévue sur le site.
- Les espaces trop proches des nuisances des infrastructures routières sont conservés en bandes paysagères et réserves de biomasse énergie destinées à alimenter le site.

6. Créer des îlots flexible

• Le Macro-lot

Notre volonté était de créer des îlots flexibles. Le système des macro-lots a été retenu afin de rendre la trame urbaine la plus réversible possible. Le projet urbain se compose d'une base d'îlots divisibles répondant à la pluralité des futurs programmes. Ils sont organisés dans le respect des règles urbaines actuelles. Ces règles d'urbanisme s'appliquent en fonction de la zone où se trouve le bâtiment et de sa fonction.

• Les routes

Le dimensionnement des routes participe à la flexibilité des îlots. On notera quatre typologies différentes de voiries, allant de la plus large à la plus étroite.

A - L'axe majeur relie les deux centres commerciaux à la Fabrique du Goût par une deux fois deux voies, un tramway et deux pistes cyclables. Les équipements les plus importants s'y développent.

B - Les axes secondaires permettent aux piétons et cyclistes de se déplacer librement. Des places de parking facilitent l'accès ponctuel des automobilistes à la Cité.

C. Sur les voies tertiaires, la piste cyclable est toujours présente pour faciliter le déplacement non polluant.

D. Situés en coeur d'îlots, les axes mineurs sont à sens unique pour réduire les nuisances sonores. Le retrait obligatoire de 3m des constructions libère un espace tampon végétalisé qui longe le trottoir.

7. Travailler les façades du site

La façade Nord face à l'autoroute A1 et la façade Est face à l'autoroute A104 restent de manière volontaire peu perméables, avec une barrière végétale déjà présente afin de réduire les nuisances sonores. A contrario, la façade Sud, au plus proche de la ville d'Aulnay-sous-Bois, se compose d'un front bâti qui varie entre 10 et 15 mètres de hauteur permettant à la Cité Gastronomique de faire partie du quartier Nord d'Aulnay. La façade Ouest, donnant sur le centre commercial O'Parinor, possède un front bâti de hauteur maximale (23 mètres) principalement dédié aux bureaux.

8. Rendre le site visible depuis le ciel

L'objectif est d'insérer au centre de la Cité Gastronomique et au coeur de la halle, des jardins à thèmes, ponctués de fleurs, de légumes ou d'arbustes. Ainsi, depuis le ciel, une zone colorée ressort par rapport au reste du paysage, créant l'étonnement et participant à l'attraction du site. Ces cultures agricoles, insérées après dépollution du sol, respectent la saisonnalité. Le rapprochement d'un programme dédié à l'art culinaire avec le Triangle de Gonesse est un moyen de sanctuariser définitivement cette terre connue comme une des plus fertiles d'Europe en limitant toute urbanisation¹³.

13 : ICEB (Institut pour la Conception Écoresponsable du Bâti), Intervention sur Europacity à l'ENSAPVS, 21/10/2016



PSA

Villette

A104

Triangle de Gonesse

Fabrique du Goût

Cité Gastronomique

e bourget

Blanc Mesnil

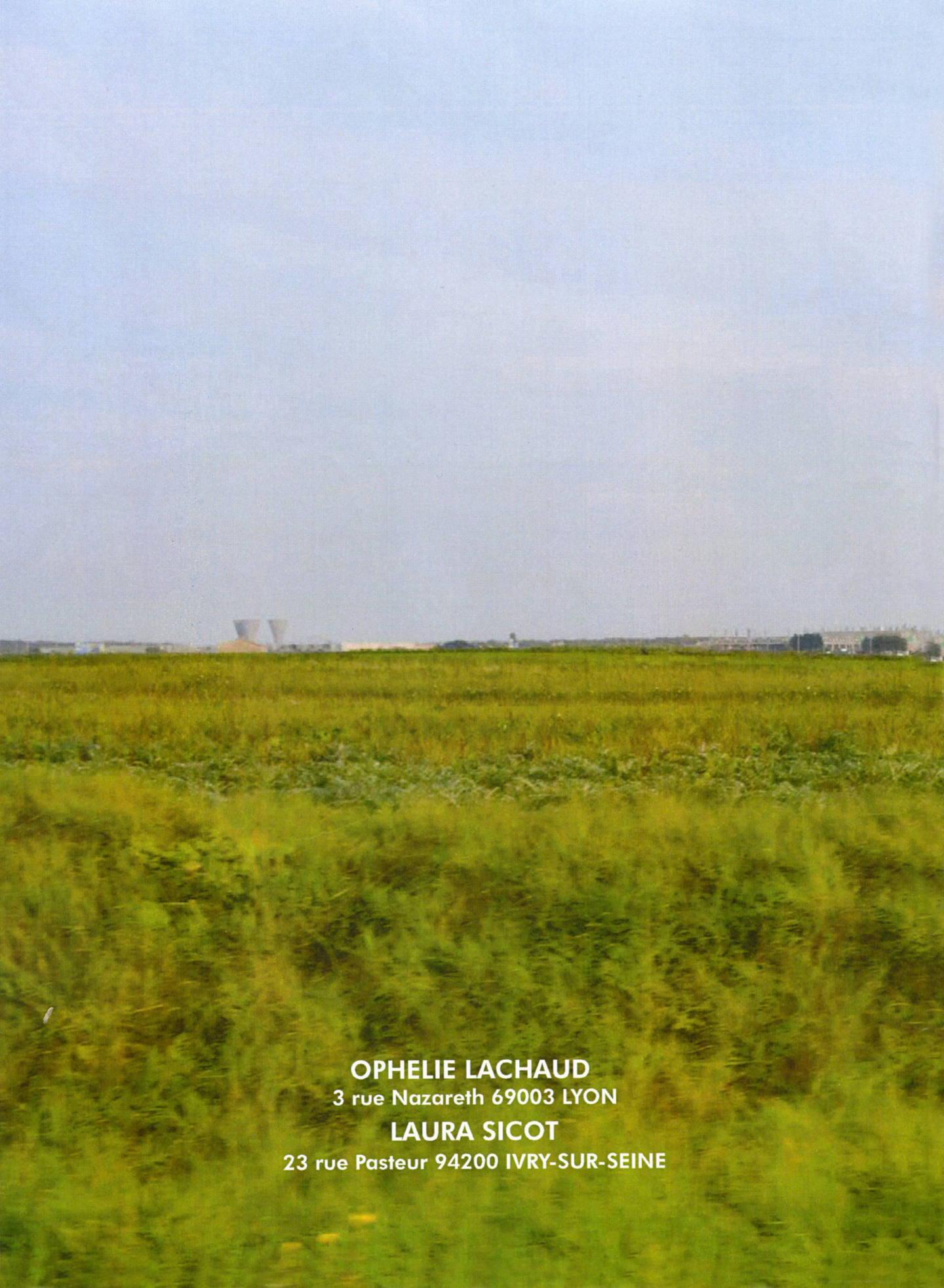
Rue Romain Dury

Aulnay-sous-Bois

0 125 500m



Restructuration du quartier de PSA en Cité Gastronomique



OPHELIE LACHAUD

3 rue Nazareth 69003 LYON

LAURA SICOT

23 rue Pasteur 94200 IVRY-SUR-SEINE

ALTERNATIVE A EUROPACITY:

UNE CITE GASTRONOMIQUE A AULNAY-SOUS-BOIS

OPHELIE LACHAUD ET LAURA SICOT



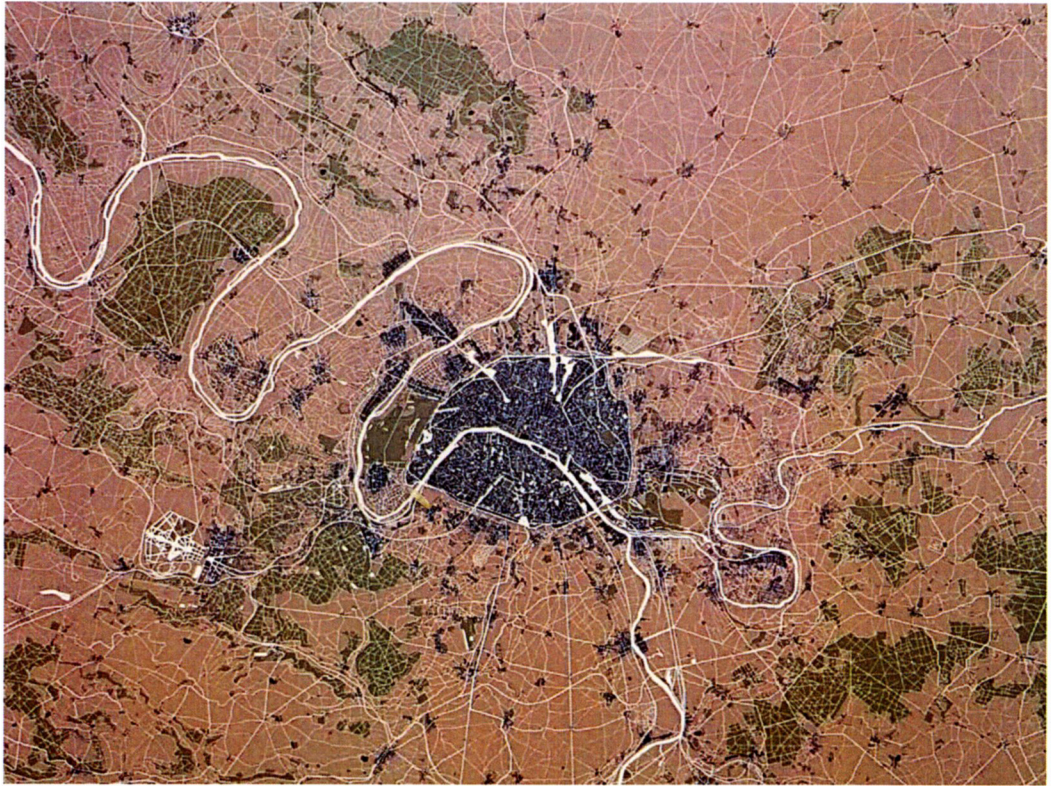
PRIX TONY GARNIER 2019

CONCOURS D'URBANISME ET
D'ARCHITECTURE URBAINE

CHAPITRE 2:

REPENDRE AUX ENJEUX DU GRAND PARIS

ACADEMIE D'ARCHITECTURE



Ile de France 1900 VS Aujourd'hui
(Exposition Métropole agricole, Pavillon de l'arsenal 2019)

A. XIX^{ÈME} -XX^{ÈME} : SIÈCLE D'UNE VILLE MIXTE À UNE VILLE FONCTIONNELLE**• A l'origine : Pluralité des fonctions dans la ville**

Jusqu'au XIX^{ème} siècle habitations, équipements publics et espaces de productions sont fortement imbriqués. Les différentes fonctions de la ville s'entremêlent et créent une organisation complète et efficace du territoire. Les constructions agricoles créent le lien entre la ville et la campagne.

De grands équipements industriels, tels que les abattoirs, les crèmeries ou les scieries, sont présents dans Paris intra-muros jusqu'en 1930. La filière agricole est visible des citadins qui la côtoient chaque jour. Les grandes halles métalliques du XIX^{ème} siècle accueillent non seulement les gares et hangars mais aussi toute la filière alimentaire à travers les halles de marchés¹. L'alimentation vit au cœur de la ville.

• La ville moderne : Perte de l'échelle humaine

Mais, la promiscuité entre les différents espaces intègre difficilement les nouvelles technologies du XX^{ème} siècle, telles les machines agricoles industrielles venues des Etats-Unis où les exploitations sont bien plus grandes.

Les différentes phases de remembrement des parcelles agricoles génèrent de grandes exploitations adaptées au travail mécanique. Les bosquets, arbres, haies bocagères disparaissent et privent les terres franciliennes de son réservoir de biodiversité d'une part, mais également de ses habitations rurales et de ses petits équipements agricoles. Le paysage des champs devient impersonnel et l'agriculteur un métier isolé, à l'écart de la ville et de son développement.

Les hangars modernes ont des dimensions qui peuvent être comparées à celles des parcelles agricoles qui les ont précédées. C'est le cas des centres commerciaux toujours plus grands qui jalonnent la campagne devenue banlieue.

• La ville fonctionnelle : pas si rationnelle

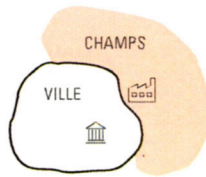
Dans le contexte de reconstruction après la seconde guerre mondiale, l'agglomération parisienne connaît une urbanisation exponentielle au-delà de ses murs et se construit par zones successives d'habitats, d'industries et d'activités.

La campagne devenue banlieue s'organise à présent de manière fonctionnelle. Chaque zone est organisée rationnellement, en lien avec sa fonction et se développe le long des infrastructures routières qui leur assurent une connexion avec la ville.

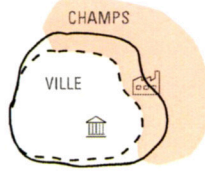
Aujourd'hui la ville d'origine s'est complètement isolée de la campagne par un tissu de zones monofonctionnelles que sont les grands ensembles, les lotissements et les zones d'activités.

1. Exposition Pavillon de l'Arsenal

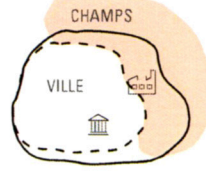
XIXe :
Industries en dehors de
la ville



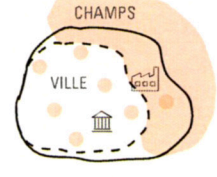
XXe :
Étalement urbain



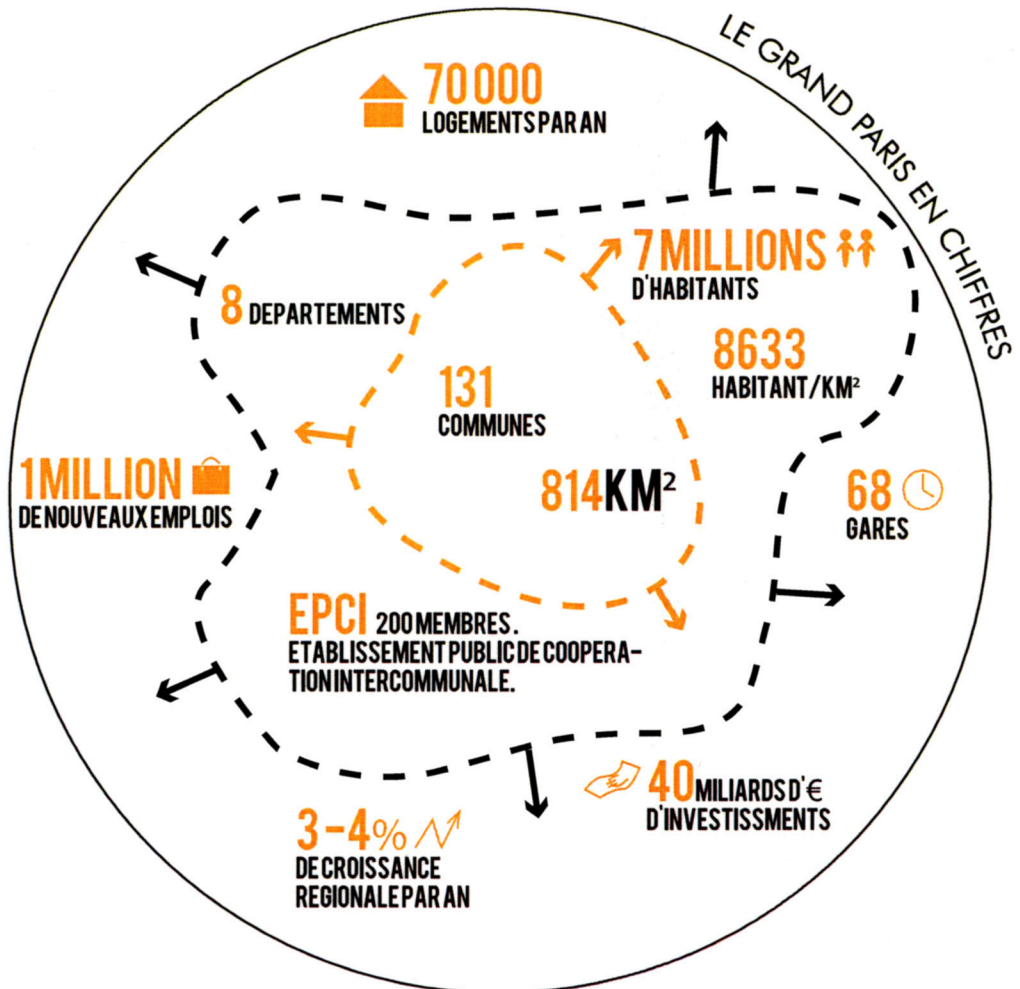
2017 :
Industries dans la ville



2020 :
Production agricole en ville



Évolution de Paris



Le Grand Paris et ses objectifs en chiffres
(d'après les informations de FNTP.fr, les travaux publics en Ile de France- Le nouveau Grand Paris)

B. XXI^{ÈME} SIÈCLE : LE GRAND PARIS

• La mondialisation

Aujourd'hui la ville a également changé de nature pour devenir une métropole. Elle ne tient plus dans des délimitations administratives. Elle se caractérise par des flux, des intensités d'échanges et de connexion physique, numérique et par son inclusion dans des réseaux mondialisés.

Dès 2008 Nicolas Sarkozy promeut le projet du «Grand Paris» qui vise à transformer la ville en métropole mondiale tout en améliorant le cadre de vie des habitants et en intégrant le développement durable².

• Problématiques du Grand Paris

Les questions auxquelles le Grand Paris doit répondre sont nombreuses : pénuries de logements, engorgement des transports, inégalités sociales et économiques, compétition avec les autres métropoles, déséquilibres territoriaux, hyper-centralité de Paris et rupture entre la capitale et sa banlieue. Le tout sur un fond de crise environnementale avec la nécessité de s'engager dans un mode de transition énergétique et écologique.

• Les acteurs mobilisés

Il existe un millefeuille d'acteurs du Grands Paris qui articulent les différents projets : les collectivités comme la ville de Paris, la région Ile de France, les différents départements, intercommunalités, communes etc.

Le ministère de la Culture lance également l'Atelier international du Grand Paris qui réunit 10 équipes d'architectes chargées de travailler sur les problématiques évoquées ci-avant avec l'IAU (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France) et l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme)².

• De nouvelles idées pour la ville

Face à la pénurie de logements et à l'objectif de construction de 70 000 logements neufs² par an énoncé dans la loi sur le Grand Paris de 2010, l'heure est à la recherche de nouvelles façons de voir et de construire la ville. Ces perspectives de transformation du territoire font naître de nombreuses initiatives comme Réinventer Paris, Inventons la métropole, Dessine moi la métropole de demain, les hubs de Paris, Réinventer la Seine, les sous sols du Grand Paris etc.

C. CONCLUSION

L'urbanisme du Grand Paris doit :

- Répondre aux problématiques actuelles de crise du logement
- Créer de nouvelles infrastructures de transports pour désengorger et gommer les inégalités territoriales.
- Prendre en compte les nouveaux usages
- Retrouver une ville mixte et traiter les franges villes/campagne
- Mieux occuper l'existant
- Créer une ville résiliente face au réchauffement climatique.

2. Le Grand Paris by JLL, Le projet du Grand Paris, 2019, lien internet : www.grand-paris.jll.fr



PSA

Villepinte

A104

Triangle de Gonesse

Fabrique du Goût

Le Bourget

Cité Gastronomique

Blanc Mesnil

Aulnay-sous-Bois

0 125 500m

N

Restructuration du quartier de PSA en Cité Gastronomique

CRÉER UN PROTOTYPE DE FRANGE VILLE CAMPAGNE POUR LE GRAND PARIS

A travers un emplacement géographique qui témoigne d'une rupture entre la ville et la campagne, la Cité Gastronomique permet de mener une expérimentation sur la ville de demain et tente de répondre point par point de manière opérationnelle aux problématiques du Grand Paris.

*La Cité Gastronomique propose de nouveaux usages et participe à la définition et au développement de nouveaux métiers tels que l'agriculteur-urbain, le cuisinier streetfood, le brasseur urbain ou encore l'ingénieur et l'architecte de l'urbanisme agricole. **Ce futur agri-quartier se définit comme une grappe de logements, d'équipements, d'entreprises et d'industries orientées vers des enjeux liés au développement de l'agriculture de proximité, à la structuration des filières courtes et à l'activation et la valorisation des ressources régionales.***

Réinvestir un site comme PSA à la suite d'une telle fracture socio-économique implique une réflexion sur une autre façon de travailler, plus respectueuse des hommes. L'objectif est de pouvoir envisager un mode de développement permettant de croiser les savoir-faire, les idées, les méthodes pour apprendre ensemble.

A. DES TYPOLOGIES BÂTIES EN MACRO-LOTS POUR UNE VILLE DENSE MAIS OUVERTE

• La forme urbaine : un parc habité

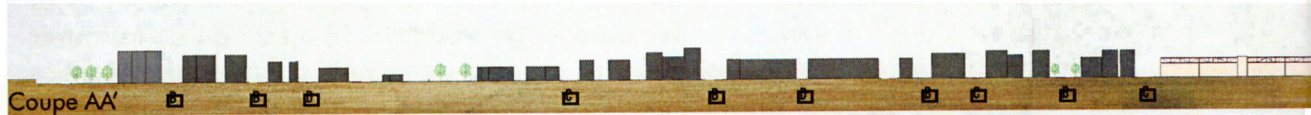
L'objectif est de traiter la question du logement, -centrale dans les problématiques du Grand Paris- en recréant une relation entre les espaces de production et d'habitation. Il s'agit aussi de proposer une densité intégrant des espaces de respiration, à l'image d'un parc habité.

Notre volonté était de créer des îlots flexibles. Le système des macro-lots a été retenu afin de rendre la trame urbaine la plus réversible possible. Le projet urbain se compose d'une base d'îlots divisibles répondant à la pluralité des futurs programmes. Ils sont organisés dans le respect des règles urbaines actuelles et celles développées pour le projet. Ces règles d'urbanisme s'appliquent en fonction de la zone où se trouve le bâtiment et de sa fonction.

L'objectif est de créer une ville mixte au sein du quartier de PSA. Elle allie des grands collectifs, des logements intermédiaires, des maisons individuelles, des universités, des bureaux, mais aussi des usines et des espaces de stockage. L'objectif est de retrouver les connexions perdues entre les différents espaces de la ville, connexions anéanties par l'urbanisme fonctionnel mis en place après la guerre.



Vers O'Parinor



Vers le Triangle de Gonesse



Vers Aulnay

• Les règles mises en place

1) la règle du front bâti : c'est le calcul du retrait de la construction par rapport à la rue. Les bâtiments doivent être alignés sur les routes les plus importantes et subissent un retrait obligatoire de 3mètres minimum du côté des routes les plus étroites. Seuls les logements pavillonnaires ont un retrait obligatoire de 1,50m du côté des routes importantes. Au niveau de la coulée verte, le retrait obligatoire est de 3mètres.

2) la règle du prospect : la distance minimale qui sépare deux bâtiments est égale à leur hauteur soustraite de 3mètres.

3) l'emprise au sol du bâtiment : c'est la surface maximum que peut occuper le bâtiment sur le terrain. Les usines sont à 70-100%, les bureaux, logements et les équipements à environ 50%.

4) la règle du traitement des espaces libres : cette règle concerne la surface non-construite de la parcelle. Des espaces verts doivent être aménagés sur au moins 20% de la superficie du terrain dont la moitié au moins en pleine terre.

• La hauteur des constructions

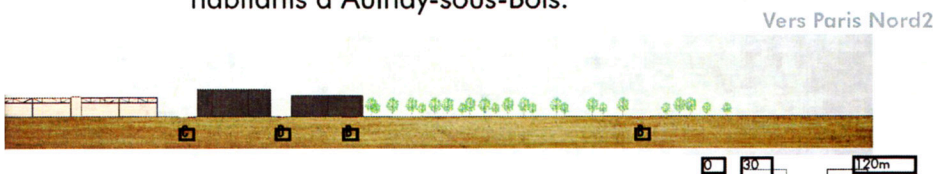
La Cité Gastronomique s'organise autour d'une coulée verte. Les hauteurs des constructions augmentent lorsque l'on s'en éloigne afin de donner un maximum de vues sur cet espace végétalisé. Des maisons individuelles viennent créer une transition douce entre la coulée verte et les immeubles de logements collectifs ou de bureaux, plus élevés. Les bâtiments les plus hauts sont ceux qui font face aux Grands Ensembles de la ville d'Aulnay-Nord. Ils viennent créer le front de ville de ce nouveau quartier et marquer l'entrée de la Cité Gastronomique.

La hauteur maximale des constructions est limitée à 20m sur la Cité Gastronomique. En accord avec le PLU d'Aulnay-sous-Bois, il est possible de monter jusqu'à 23m de haut si le dernier étage subit un retrait d'environ 3m par rapport à la façade principale³.

• La typologie des bâtiments

Pour les logements, les typologies proposées sont remaniées en fonction des besoins de la population. La proportion de T1 est majoritaire dans Paris intra-muros tandis que les surfaces supérieures sont plus présentes en banlieue. Or, à Aulnay-sous-Bois, la moitié de la population nécessite un T2⁴. En 2012, sur les 29 505 logements de la commune, il y avait 25% de maisons et 75% d'appartements. L'augmentation des prix et les offres non adaptées aux besoins des ménages poussent les habitants à quitter Aulnay pour d'autres communes limitrophes. En réduisant la surface des logements en lien avec la demande locale, 2700 logements peuvent voir le jour sur le quartier de PSA.

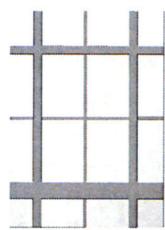
Une réflexion sur l'industrie de demain doit être menée dans un territoire marqué socialement par les licenciements massifs suite à la fermeture de PSA. Il est nécessaire de proposer de l'emploi non-délocalisable et en lien avec les qualifications des habitants d'Aulnay-sous-Bois.



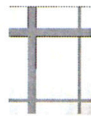
3 : ANONYME, Plan Local d'Urbanisme d'Aulnay-sous-bois, Rapport de présentation, page web : https://www.aulnay-sous-bois.fr/wp-content/uploads/2018/01/3-Resume_non_technique_-_PLU_Aulnay-sous-Bois_-_Dossier_d_approbation.pdf, 16 Décembre 2015

4 : Association Nationale des Industries Alimentaires, « L'agro-alimentaire, premier secteur industriel français », Le secteur agroalimentaire, 2015

5 : ANONYME, La politique des pôles depuis 2005, www.competitivite.gouv.fr, 17/10/2016



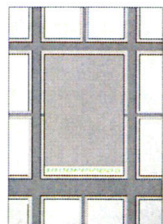
Bloc d'îlots



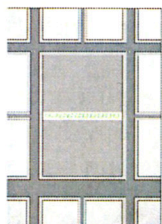
îlot



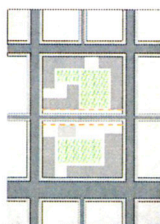
Parcelle



Industries



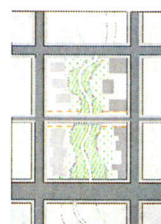
Usines



Formations
Bureaux

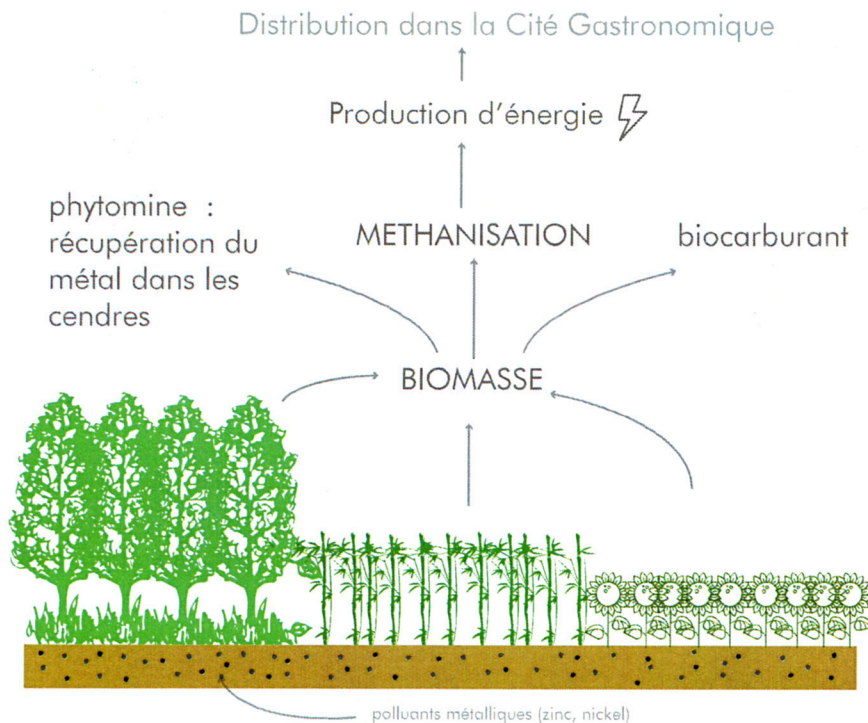


Bureaux
Logements



Habitations sur
la coulée verte

Typologies des blocs d'îlots



En France, l'agroalimentaire est le premier secteur industriel en termes de chiffre d'affaires, avec environ 140 milliards d'euros. On compte 23 pôles répartis dans toute la France, l'Île de France n'en possédant pas. L'objectif est donc d'installer dans cette Cité le plus grand pôle de compétitivité agro-alimentaire du pays, pour une meilleure visibilité en France comme à l'international. En situant le pôle de compétitivité de part et d'autre de la halle (la Fabrique du Goût), cela permet de rassembler autour d'une même thématique un ensemble de laboratoires, de centres de recherches et des petites et moyennes entreprises donnant un avantage compétitif au territoire. Les industries agro-alimentaires à plus gros gabarits se développent le long du Corridor Aéroportuaire.

L'ensemble des entreprises impliquées sur le site contribueront à l'émergence et au développement d'un véritable écosystème de l'innovation dédiée à l'insertion de l'agriculture dans La Fabrique du Goût et au renouvellement de la ville.

- **L'approche bioclimatique de l'architecture choisie**

Interconnectée, cette nouvelle ville mixte vient redynamiser Aulnay et apporter de nouveaux équipements : espaces de travail, logements qualitatifs et potagers urbains. Cette Cité est un projet d'aménagement multifacettes qui intègre les enjeux et principes de la ville et des territoires durables. L'idée est de répondre aux besoins de tous en contribuant à l'amélioration du cadre de vie et en favorisant le lien social.

B- UNE CONTINUITÉ DE CORRIDOR ÉCOLOGIQUE POUR RECONNECTER LES CHAMPS À LA VILLE

La revalorisation de la trame verte s'effectue de trois manières :

- **Réserve de biodiversité**

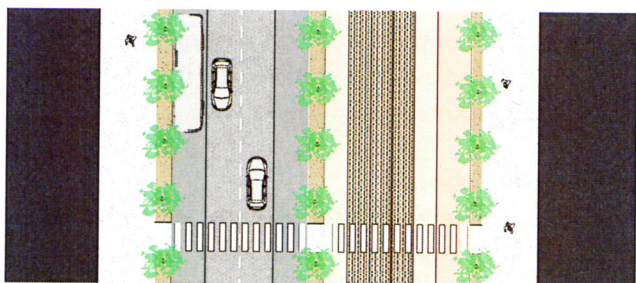
Une réserve de biodiversité est créée dans le prolongement du parc du Sausset classé ZNIEFF. Elle se situe au niveau de la zone la plus polluée du site PSA et peut donc faire l'objet dans un premier temps d'une expérimentation de la phyto-épuration des terres avec des plantes et champignons spécifiques. L'objectif est de permettre le retour à l'état sauvage et d'évaluer de manière scientifique les impacts sur la faune et la flore de la présence de grandes infrastructures à proximité.

- **Coulée verte et trame verte inter-îlot**

La mise en place d'une coulée verte en lien avec la réserve de biodiversité et le Triangle de Gonesse renforce le corridor écologique et favorise le retour d'une faune et d'une flore diversifiée sur ce site stérile. Les cœurs d'îlots végétalisés et les jardins individuels viennent participer à la création d'une trame verte entretenue par les habitants eux-mêmes.

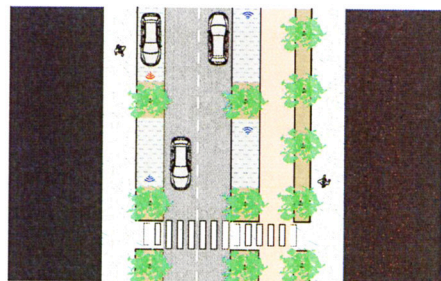
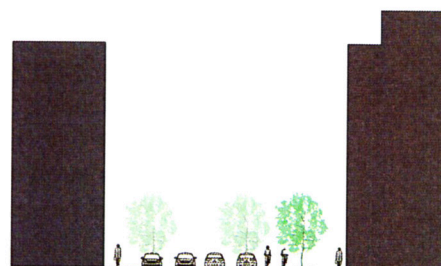
- **Autoroutes agricoles**

Les espaces proches des infrastructures routières sont conservés en bandes paysagères et réserves de biomasse énergie destinées à alimenter le site. Plutôt qu'un entretien coûteux des bordures d'autoroutes, les requalifier en bordure qualitatives en mettant en place de la sylviculture permet de faire muter les délaissés en tracés plus larges devenant des corridors écologiques.



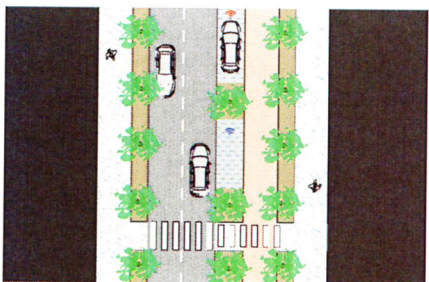
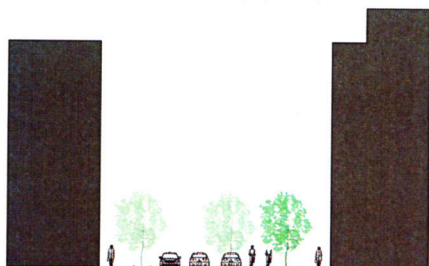
5 1.5 3 6 3 1.5 10 3 1 5 m

TYPOLOGIE A



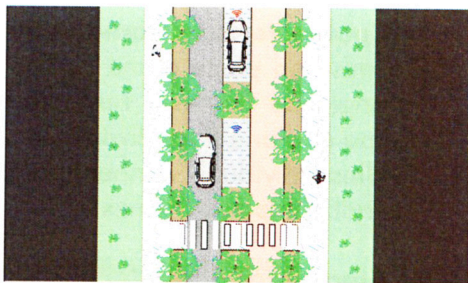
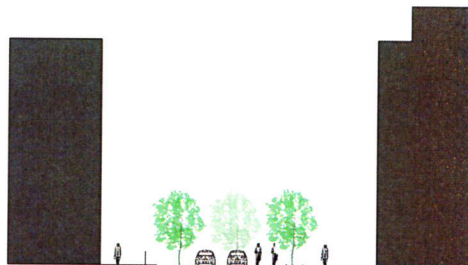
3 2.5 6 2.5 3 1.5 3 m

TYPOLOGIE B



3 2.5 6 2.5 3 1.5 3 m

TYPOLOGIE C



3 2.5 1.5 3 2.5 3 1.5 2.5 3 m

TYPOLOGIE D

C. DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DIVERSIFIÉES EN LIEN AVEC LES NOUVEAUX MODES DE TRANSPORTS

Avec l'imminente arrivée des véhicules autonomes, de l'ubérisation des tâches, et des nouveaux moyens de déplacements (trottinette), les voiries doivent s'adapter. Le réseau des voies de circulation dans la Cité Gastronomique est organisé de manière fonctionnelle. Il prend en compte l'usager, le véhicule et les infrastructures alentour. En considérant la densité de trafic, nous avons élaboré différentes géométries routières. Quatre typologies ont été retenues afin de créer des liaisons performantes et une accessibilité optimale.

• Les typologies

A - L'axe majeur qui relie les deux centres commerciaux à la Fabrique du Goût et le long duquel se développent les équipements publics les plus importants.

B - Les axes secondaires avec des places de parking connectée pour faciliter les accès ponctuels aux espaces culturels et équipements publics.

C. Les axes tertiaires qui limitent les stationnements pour réduire les déplacements routiers

D. Les axes mineurs, situés en coeur d'îlots, où les voitures circulent dans un seul sens pour limiter les nuisances sonores.

• Des rues larges et aérées

Dans la ville dense, la rue doit être ouverte et aérée afin que la ville puisse respirer. Les rues larges permettent la pénétration de la lumière dans les îlots et multiplient les vues proches et lointaines. Les mobilités douces sont mises en avant avec des trottoirs allant de 2 à 5m. La rue redevient de manière progressive l'espace public du piéton et non le privilège de la voiture. A terme, les voiries réservées aux voitures peuvent accueillir les véhicules autonomes.

• Des espaces pour les nouvelles mobilités

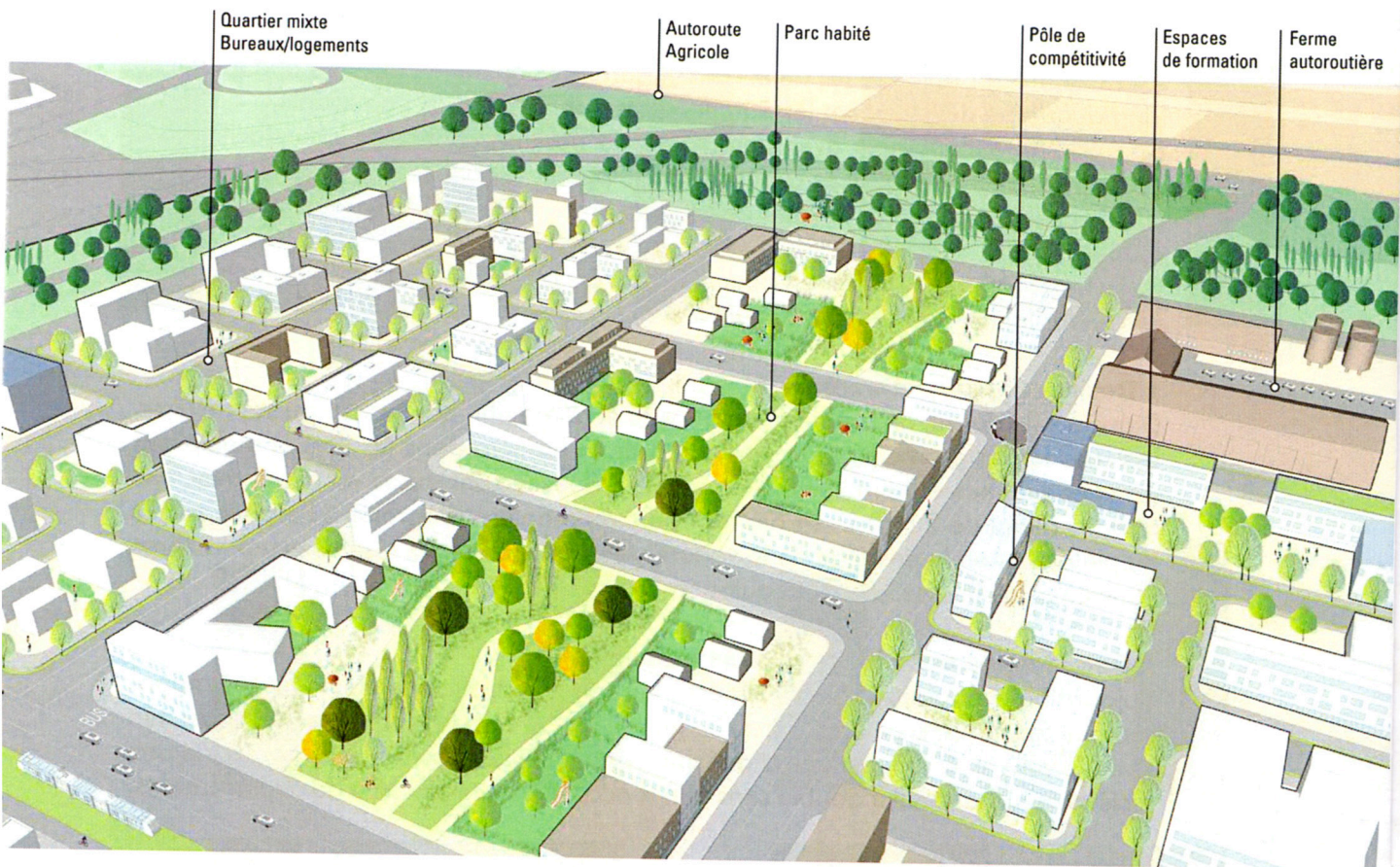
Aujourd'hui, certaines mobilités douces telles que la trottinette électrique, la mono-roue ou les segway, peinent à trouver leur place du fait de leur vitesse à mi-chemin entre le vélo et la voiture. Afin d'anticiper, chaque typologie de route comporte une piste cyclable large et à double sens afin d'accueillir cette pluralité de déplacements.

• Un traitement paysager

Les bandes paysagères constituent des zones tampons entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Elles assurent un confort de circulation et offrent une sécurité routière adéquate.

• Des transports en commun

Des parkings relais sont mis en place au début du site afin de favoriser les transports en commun ou les mobilités douces. Les stations de métro et de bus sont installées de telle sorte que l'usager aura seulement 7 minutes de marche pour accéder à un transport. Des bus BHNS (Bus à haut niveau de service) sont mis en place et intègrent le système de priorité aux feux tricolores et aux rond-points ainsi que des planchers bas pour faciliter l'accès PMR. Cela permet de fluidifier le trafic et satisfaire les usagers. Par ailleurs, l'installation de parkings connectés permet au conducteur de repérer une place de parking libre et de s'y diriger directement. Cela réduit leur présence sur les voies.



Extrait de la Cité Gastronomique au niveau de la coulée verte

D. DES ESPACES PUBLICS INTÉGRÉS A LA VILLE ET EN LIEN AVEC LES NOUVEAUX USAGES

Il s'agit de créer au sein de la Cité Gastronomique des espaces publics nombreux et variés avec des ambiances et des usages diversifiés organisés autour de la filière alimentaire.

• La halte autoroutière sous forme de ferme.

La ferme est l'espace qui permet de faire la transition entre la ville et la campagne. L'aire autoroutière quant à elle est aujourd'hui complètement détachée du territoire traversé par l'autoroute elle-même. En faisant des fermes de la Cité Gastronomique, des espaces accessibles aux visiteurs depuis l'autoroute, on recrée ce lien au territoire. Au sein de ces fermes peuvent se constituer des espaces de vente ou de restauration organisés autour de produits locaux. Les fermes deviennent des espaces publics au statut composite entre hypermobilité et temps de pause, entre production et consommation.

• Les espaces de formation

Un certain nombre de centres de formation destinés aux populations locales rééquilibre l'écart entre les emplois proposés sur le territoire et les formations des habitants⁶. L'industrie alimentaire est un secteur dynamique qui recherche de jeunes diplômés de tous niveaux. La présence des centres de formation ainsi que des industries alimentaires et du pôle de compétitivité sur un même site favorise les échanges avec les professionnels. La Cité Gastronomique accueille cinq centres de formation:

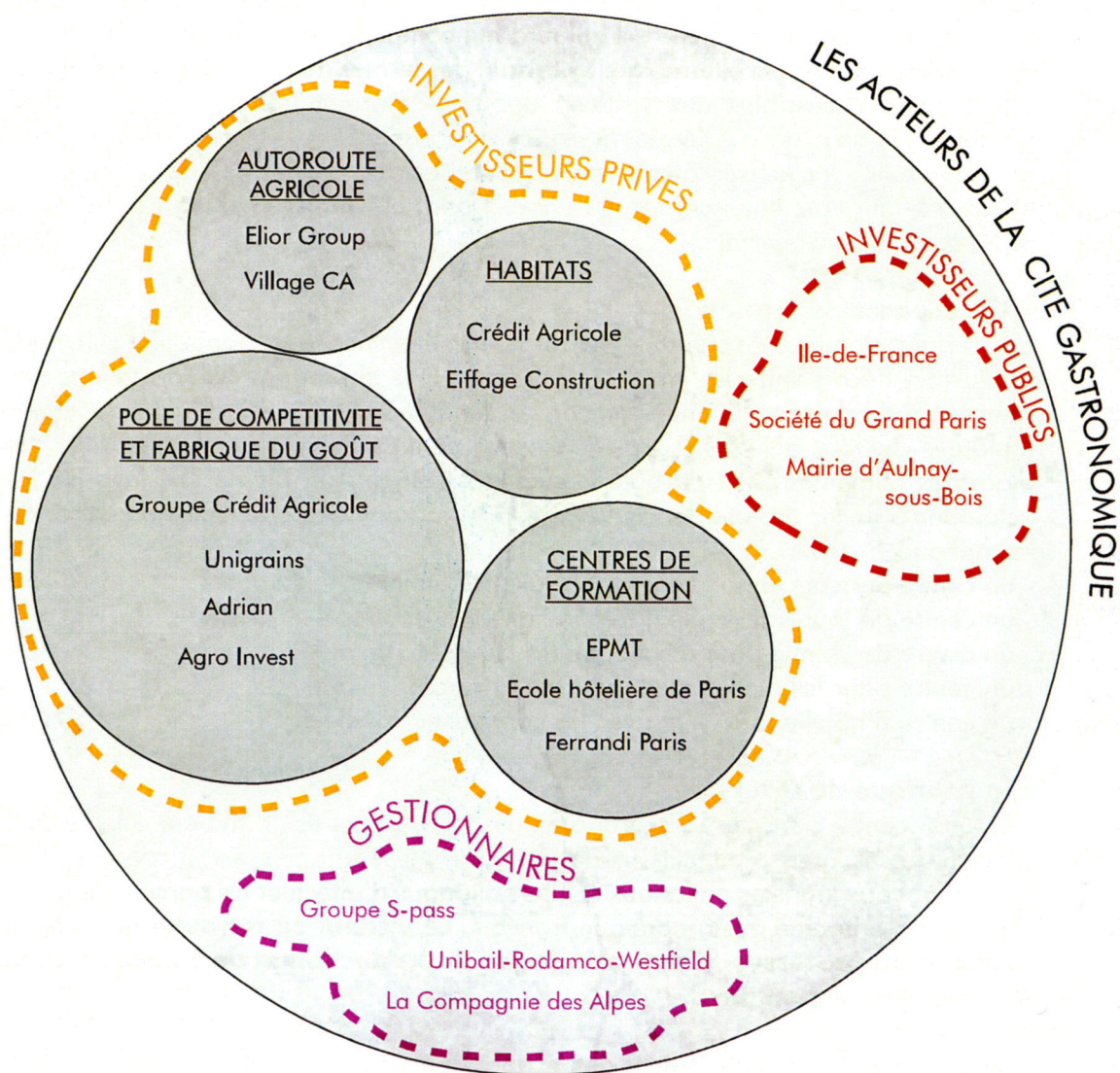
- un centre agricole et horticole en lien avec les cultures innovantes
- un centre de tourisme en lien avec la Fabrique du Goût,
- un centre de chimie pour développer la cuisine innovante
- un centre pour les métiers de l'industrie agro-alimentaire
- un centre d'hôtellerie en lien avec les complexes hôteliers

• La Fabrique du Goût

Située au centre de la Cité Gastronomique, la Fabrique est le moteur du site. Elle associe des espaces productifs, pédagogiques, muséographiques et commerciaux permettant aux touristes nationaux et internationaux d'effectuer un parcours inédit à travers le patrimoine gastronomique français. **Le visiteur se retrouve immergé au cœur du processus d'apprentissage, de production et de consommation des denrées alimentaires.**

A ces espaces publics s'ajoutent des espaces plus traditionnels comme les parcs, places publiques, espaces de coworking etc.

6. Selon l'INSEE 47% des habitants du Val de France sont sans qualification ou avec un brevet des collèges ce qui n'est pas en adéquation avec les emplois proposés sur place et notamment par Europacity



A. LE RÉSEAU DES CITES GASTRONOMIQUES

1. Une alliance

La Cité Gastronomique d'Aulnay-sous-Bois pourrait prendre part au réseau des Cités de la Gastronomie présent dans quatre villes : Dijon, Lyon, Tours et Paris Rungis. Portée par l'organisme Mission française du patrimoine et des cultures alimentaires, chaque ville affiche une spécificité et agit comme « pôle moteur » dans un domaine particulier : Dijon dans le domaine de la culture de la vigne, Lyon dans le domaine de la nutrition, Tours dans le domaine des sciences humaines et Paris Rungis dans le domaine de l'animation de marché et l'approvisionnement.

2. Un marqueur pour le Grand Paris

La Cité d'Aulnay-sous-Bois viendrait en soutien à Paris Rungis afin de multiplier les offres. Elle serait le pilote des développements des autoroutes agricoles et des produits agricoles dans les centres urbains dans le Nord de Paris et pourrait devenir le premier pôle de recherche dédié à l'alimentation en Ile-de-France.

B. UNE POTENTIALITE D'INVESTISSEMENTS

La région parisienne fait l'objet de nombreux investissements internationaux (359 en 2016 soit 15% de plus qu'en 2015). Les Allemands et les Italiens sont les premiers à investir, suivis de près par les Américaines et les Japonais (Paris Région Entreprises). L'attractivité mondiale de cette région est donc réelle et le site de PSA bénéficie d'une desserte internationale importante.

La Cité Gastronomique d'Aulnay-sous-Bois serait financée par des fonds publics et privés et portée par de gros groupes. L'objectif est de s'entourer d'acteurs économiques, culturels et touristiques de renom.

1. Les acteurs publics

Suite à la reconnaissance par l'Unesco, en 2010, du «repas gastronomique français» au patrimoine immatériel de l'Humanité, le gouvernement a souhaité créer un réseau de villes labellisées «Cité de la Gastronomie».

La région Ile de France, le Grand Paris et la mairie d'Aulnay-sous-Bois sont les premiers membres fondateurs de ce projet. Ils s'allient afin de construire un quartier innovant de plus de 180 ha. Un projet qui serait estimé pour le moment à 1.6 Milliards d'euros, la plus grosse part provenant d'investisseurs privés.

2. Les investisseurs potentiels

- Pour les universités :

Les écoles hôtelières réputées de Paris s'allient pour créer de nouvelles écoles avec des locaux plus grands et mieux équipés.

- École de Paris des Métiers de la Table

- Ecole hôtelière de Paris

- Ferrandi Paris

- Pour la halte autoroutière sous forme de ferme :

- **ELIOR Group** qui est un des leaders mondiaux de la restauration et des services. Il investirait dans l'autoroute agricole. Le marché des autoroutes bénéficie de bons trafics et d'une bonne dynamique. (Investis dans : Mc Donalds, Starbucks, Carrefour express)

- **Village Crédit Agricole** qui aide les startups à se développer et accompagne les projets innovants.

- Pour le pôle de compétitivité et la Fabrique du Goût :

- **Le groupe Crédit Agricole** qui investit chaque année plus de 600 M d'euros et sa filiale IDIA Capital Investissement qui accompagne les entreprises françaises dans le secteur agroalimentaire et les agro-industries

- **Adrian** est un des leaders mondiaux de l'investissement privé et le 1er en France). Il investit notamment dans Grand Frais.

- **Unigrains** investit en direct entre 1M et 100M d'euros dans des opérations de capital développement dans l'agro alimentaire, en France et en Europe, en fonds propres et quasi-fonds propres. Il investit notamment dans Fromage Ermitage et Pasquier.

- **Agro Invest** est une société d'investissements dédiée aux entreprises de l'agroalimentaire et de l'ensemble du secteur agro-industriel. Il a investi dans les Serres de Bessières en Haute-Garonne, TSA industries (matériel en inox pour agro alimentaire, MRS (multi restauration service) .

- Pour les habitations

- **Eiffage Construction** qui investit déjà dans la Cité Gastronomique de Dijon.

- **Crédit Agricole** qui investit dans la Cité Gastronomique de Lyon

3. Les gestionnaires potentiels

- **Groupe S-PASS** qui exploite soixante-dix équipements en France, parmi lesquels des Zénith, des salles de spectacles, des parcs d'expositions, des centres de congrès, des stades ou centres aqualudiques.

- **Unibail-Rodamco-Westfield** est le premier groupe du côté de l'immobilier commercial au monde, présent dans 13 pays. Il s'occupe notamment, du Carroussel du Louvre, du forum des halles, des 4 temps de Paris Expo porte de Versailles...

- **La Compagnie des Alpes**, connue pour sa gestion des domaines skiables, elle s'occupe aussi de parcs de loisirs comme le Parc Asterix.

C. LA CITE GASTRONOMIQUE EN CHIFFRES

POLE DE COMPETITIVITE

Prix installation : 1000€/m²
Surface au sol : 74 000 m²
x5étages : 370 000m²
Investissement : **370 Millions d'€**

 **9 000** emplois

FORMATIONS

Prix installation : 1600€/m²
Surface au sol : 6 000m²
x5étages : 30 000m²
Investissement : **48 Millions d'€**
Nbr d'élèves : 6000

 **1500** emplois

INDUSTRIES

Prix installation : 400€/m²
Surface au sol : 76 000m²
Investissement : **30 Millions d'€**

 **1000** emplois


BUREAUX

Prix installation : 1000€/m²
Surface au sol : 81 500m²
x5étages : 407 500m²
Investissement : **407 Millions d'€**

 **10000** emplois

LOGEMENTS ETUDIANTS

Prix installation : 1200€/m²
Surface au sol : 3 000m²
x5étages : 15 000m²
Investissement : **18 Millions d'€**

 **30** emplois

LOGEMENTS

Prix installation : 1000€/m²
Surface au sol : 50 000m²
x5étages : 250 000m²
Investissement : **250 Millions d'€**
Nbr de logmt : 2700 (92m² en moyenne)


HOTELS

Prix installation : 9600€/m²
Surface au sol : 4 000m²
x5étages : 20 000m²
Investissement : **192 Millions d'€**

 **500** emplois

FABRIQUE DUGOUT

Surface au sol : 62 000m²
Investissement : **300 Millions d'€**

 **922** emplois

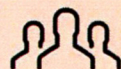
DEPOLLUTION DES SOLS

Terre excavées : 1.6 millions tonnes
Ile Seguin (47ha): (47ha=420 000 tonnes)
Prix au tonne : 500€/tonne
Total sur PSA : **800 Millions d'€**

TOTAL (sans dépollution des sols)

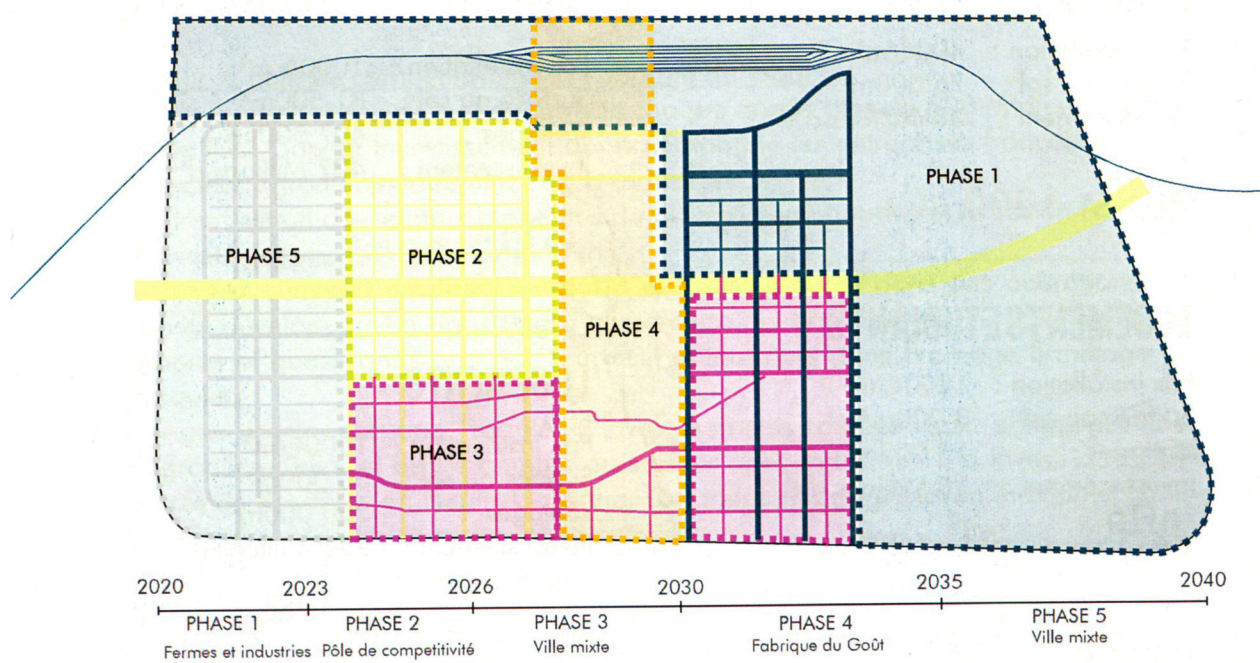


1.6 Milliards €
contre 3.1 (Europacity)



22952 emplois
contre 11800 (Europacity)

CALENDRIER PREVISIONEL



D. LE CALENDRIER PREVISIONNEL

Le temps constitue une contrainte importante dans le processus de réalisation du projet. L'ouvrage doit être livré à une date déterminée à l'avance. Il est important de le constituer en amont et en prenant en compte tous les facteurs : le financement, la complexité des interventions projetées, l'ordonnancement des travaux, les saisons et les conditions du marché de la construction.

La Cité Gastronomique se construirait en cinq étapes et sur plus de 20ans.

2020 - 2023 : Le corridor aéroportuaire

La première phase consisterait dans :

- le déménagement des fermes dans la Fabrique du Goût
- la construction des usines situées dans le corridor aéroportuaire
- la rénovation des rails d'affrètement
- dépollution des sols
- création de la réserve de biodiversité

- la création des réseaux viaires se connectant à Aulnay-sous-Bois

Il est nécessaire d'apporter en premier ces grosses infrastructures afin de ne pas perturber les productions agricoles et de s'assurer une connexion à la ville.

2023 - 2026 : Le pôle de compétitivité

La deuxième phase consisterait dans la construction:

- du grand boulevard urbain qui relie les centres commerciaux
- des stations de métro
- du grand pôle de compétitivité
- des réseaux viaires qui y mènent et qui sont desservis par les bus

Dans un deuxième temps, le pôle économique viendrait dynamiser le site.

2026 - 2030 : La ville mixte partie 1

La troisième phase consisterait dans :

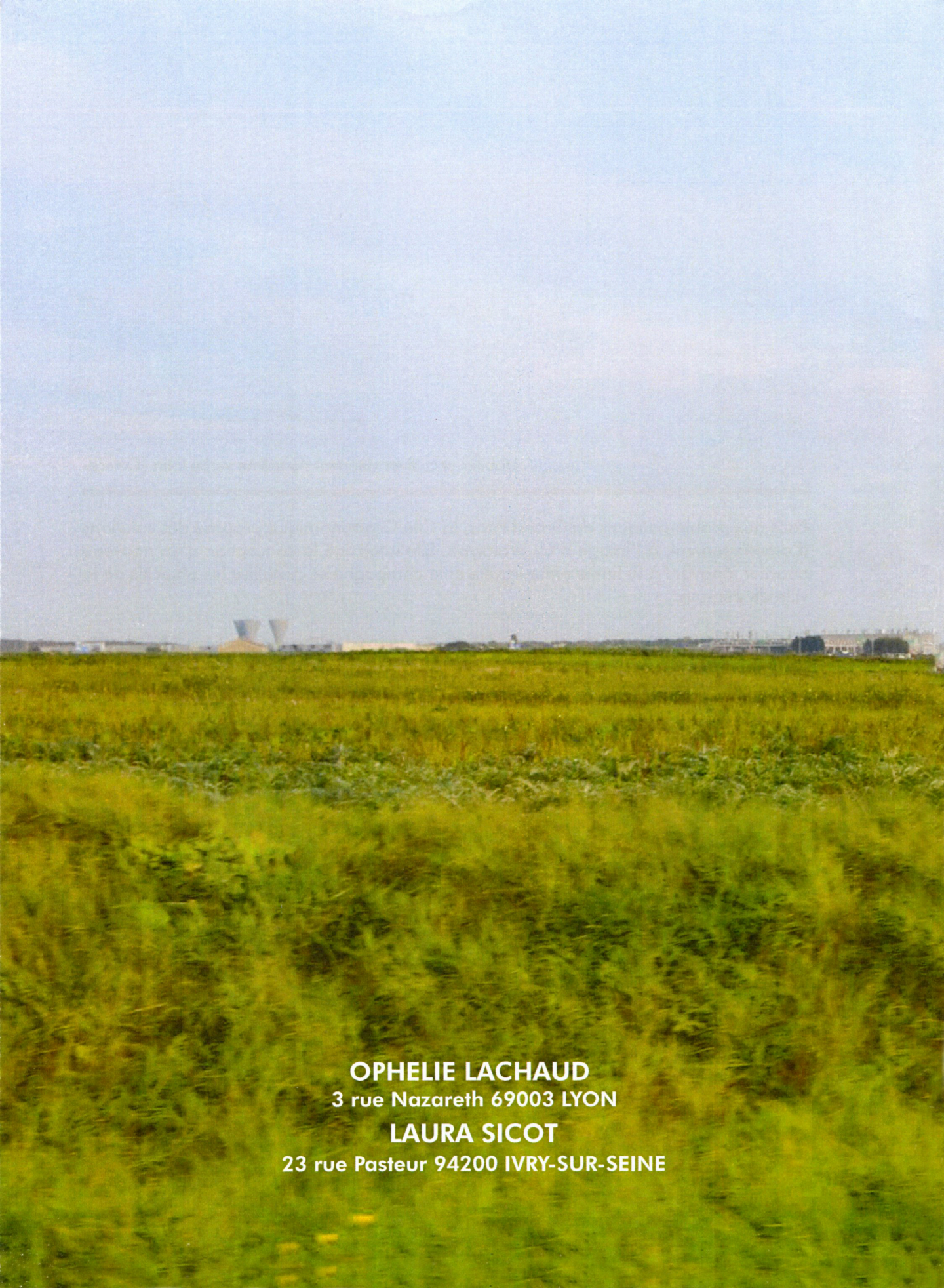
- l'installation du tramway sur le boulevard urbain
- la création des espaces verts
- la connexion de la Fabrique du Goût à la ville
- l'ouverture au public de la zone de production de la Fabrique du Goût
- la construction de la ville mixte située entre la ville d'Aulnay et le pôle de compétitivité
- la construction des réseaux viaires qui y mènent

2032-2035 : La Fabrique du Goût

- construction de la Fabrique du Goût
- création de l'axe cultivé

2035-2040 : La ville mixte partie 2

- ouverture au public de la Fabrique du Goût
- construction de la ville mixte côté centre commercial O'Parinor



OPHELIE LACHAUD

3 rue Nazareth 69003 LYON

LAURA SICOT

23 rue Pasteur 94200 IVRY-SUR-SEINE