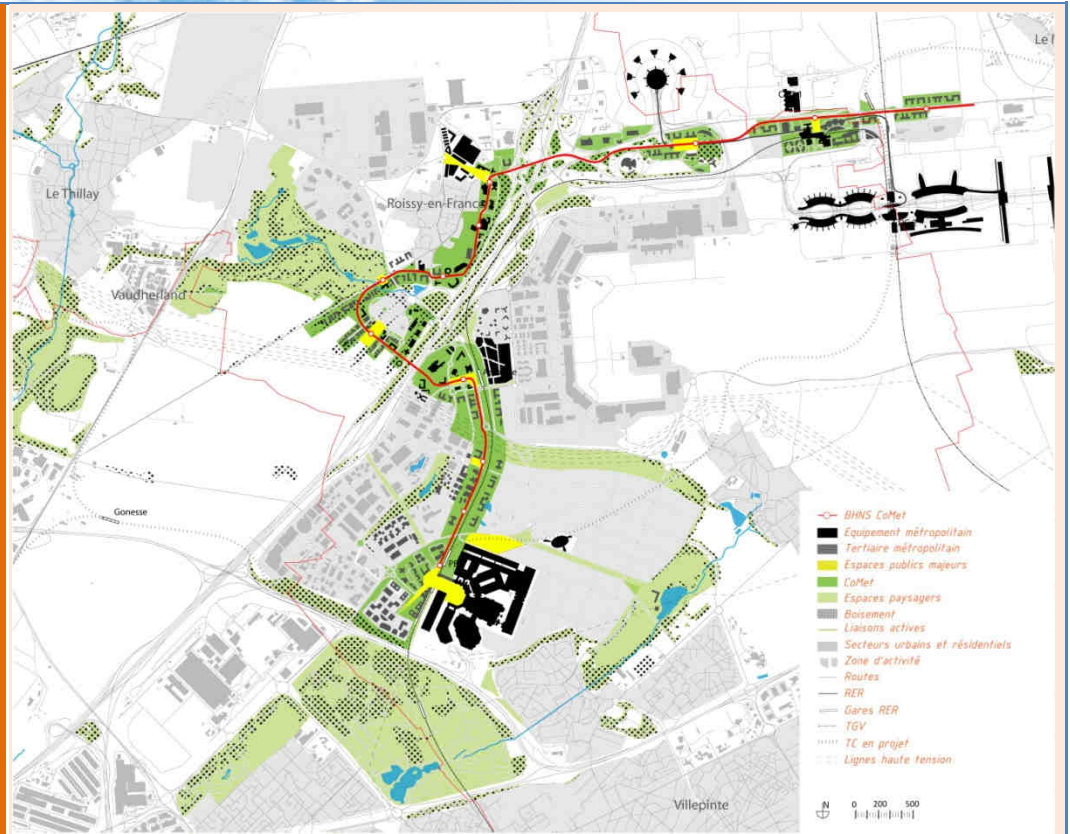


**PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL**



ETAT D'AVANCEMENT

Lancement des études préalables à l'aménagement et de programmation par la CARTF et la Commune.

PHASAGE

Etudes de 2013 à 2016

Aménagements de 2017 à 2020

Projet n°17	AEROVILLE		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : secteur Central Commune : Roissy-en-France Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	SCI Aéroville
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Aéroville s'inscrit en cohérence avec les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire au niveau du CDT. Ce projet permet de densifier des emprises d'ADP qui étaient disponibles, et de compléter l'offre de services et de commerces à destination des habitants et des salariés de la plate forme. Cet enjeu a été largement repris dans le cadre du CDT, dont les acteurs ont perçu, dès la genèse du projet Aéroville, la pertinence de l'implantation. Ainsi l'ensemble des collectivités concernées ont su mettre en œuvre, ensemble, les moyens permettant la réalisation d'Aéroville sans même attendre que le CDT ne soit en place.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet répond à plusieurs des objectifs et priorités affirmés par le CDT :</p> <p>1 – Objectif en termes d'emploi et de développement économique S'inscrivant dans un nouveau territoire, il est apparu naturel pour Unibail-Rodamco de faire bénéficier les populations du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis de l'impact économique de ce projet et de mettre en place des partenariats avec l'ensemble des territoires pour aider l'emploi local. A terme, environ 2 500 emplois directs seront créés pour l'exploitation du centre. Dans un contexte économique incertain, Unibail-Rodamco a souhaité aller plus loin en incluant également les entreprises de construction dans les partenariats afin de faire bénéficier les actifs de la zone d'emplois de ce projet dès aujourd'hui. Pendant la phase chantier, ce sont jusqu'à 700 compagnons qui sont mobilisés. Ainsi, une convention a été signée entre la SCI Aéroville, la Communauté d'Agglomération Terres de France (CATF) et la Maison de l'Emploi de l'Est du Val d'Oise (M2E95) afin de mettre en place les outils permettant de coordonner l'offre et la demande d'emploi dans un objectif de maximiser le recrutement en local : Des clauses d'insertion sociale ont été intégrées aux contrats de construction pour promouvoir l'emploi des personnes rencontrant des difficultés particulières d'insertion. Ainsi, 10% du volume des heures travaillées pour la construction sera réservé aux salariés du bassin d'emploi géré par la CATF et la M2E95 Pendant l'exploitation du centre, tous les locataires et entreprises intervenant dans la gestion du centre seront incitées à recruter localement avec un objectif de 75% du recrutement en local.</p> <p>2 – Objectif en termes d'urbanisme et de développement durable Aéroville sera le premier centre de commerces et de services d'une nouvelle génération. Consciente que l'évolution des habitudes de consommation évolue vers la vente par correspondance et par internet en particulier, qui présente l'inconvénient d'être déshumanisée, la SCI Aéroville conçoit un lieu de partage, d'expériences et d'étonnements, conçu par l'architecte Philippe Chiambaretta et comprenant une offre complète (200 boutiques) dans tous les domaines de la distribution et pour tous les budgets. Les enseignes y planteront toutes leur dernier concept, et seront incitées à créer des vitrines exceptionnelles mesurant de 6 à 8 mètres de hauteur dans des mails dont les dimensions sont celles d'une rue parisienne. Une place importante sera par ailleurs réservée aux services (poste, pharmacie, crèche, etc...), permettant de répondre aux besoins de tous.</p> <p>Enfin, Aéroville a été conçu en suivant une démarche environnementale dès les premières esquisses. La qualité environnementale du projet sera assurée par l'engagement du projet dans une démarche de certification en suivant le référentiel</p>		

	BREEAM, pour lequel Unibail-Rodamco vise une certification « Excellent ». L'utilisation de la géothermie permettra de réduire les émissions de CO2 de 307 tonnes par an, soit l'équivalent d'une voiture parcourant 30 fois le tour de la Terre chaque année pendant 30 ans.	
PROGRAMME	84 000m ² de commerces, services et loisirs 200 boutiques 20 restaurants 1 cinéma avec 12 salles 1 hypermarché Auchan avec un Drive	
DESSERTE TC	DESSERTE ACTUELLE <ul style="list-style-type: none"> • De nombreuses lignes TC en diffusion ou en trajet direct desservent le secteur et notamment l'axe où sera situé l'entrée piétonne du centre commercial (av. des Buissons). Toutefois, l'offre est inadaptée, notamment le soir et le week-end 	DESSERTE FUTURE <ul style="list-style-type: none"> • Des réflexions pilotées par le STIF sont en cours pour améliorer la desserte TC du centre • Avec 40 000 visiteurs/jour et 2500 emplois à terme, Aéroville justifierait à lui-seul une gare supplémentaire sur la ligne B du RER.
PLAN / ESQUISSE / VISUEL		
ÉTAT D'AVANCEMENT		
Structure béton avancée à 45% Lots techniques démarrés le 1 ^{er} avril 2012 Lots décoration : démarrage décembre 2012		
PHASAGE		
Ouverture : fin 2013		
MONTAGE OPERATIONNEL		
Bail à construction consenti par ADP à la SCI AEROVILLE pour 70 ans à compter du 31 mai 2011 Réalisation des travaux sous Maîtrise d'Ouvrage SCI Aéroville (100% groupe UNIBAIL-rodamco) Financement 100% privé. La SCI Aéroville finance par ailleurs 12.5 M€ d'aménagements routiers permettant d'absorber les augmentations de trafic		

Projet n°18	ETUDE DE FAISABILITE DU POLE DE CONSERVATION DU PATRIMOINE HISTORIQUE ET VIVANT DU TERRITOIRE		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : secteur central Commune : à définir	MAITRE D'OUVRAGE	CARPF / CATF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	Le CDT du Cœur économique de Roissy Terres de France porte le projet d'un pôle de conservation de patrimoine historique et vivant du territoire. Ce projet s'appuie sur la présence à Roissy-en-France d'ARCHEA, musée consacré à l'archéologie en Pays de France, et entend s'inscrire dans la continuité de ses actions pour la conservation du patrimoine archéologique, principalement issu d'opérations d'archéologie préventive, tout en l'ouvrant aux témoins de la mémoire plus contemporaine du territoire.		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	Ce projet vise à assurer de façon exemplaire la conservation, la gestion et la mise à disposition auprès des scientifiques de ces diverses collections, prévoyant aussi un accès pour le grand public via des manifestations. Il entend notamment explorer les thématiques de l'évolution de l'occupation du territoire (histoire de l'urbanisation, passé agricole, vague d'immigration), de l'histoire industrielle, des métiers, etc. Le périmètre du projet concerne un vaste territoire allant au-delà des collectivités signataires du CDT.		
PROGRAMME	La 1ère étape sera la réalisation d'une étude faisabilité scientifique et culturelle, qui aura comme objectifs principaux de recenser les structures, tant publiques que privées, détenant des collections liées à l'histoire du territoire, d'identifier parmi ces structures celles désirant s'associer au projet, de préciser leurs besoins et enfin de définir les fonctions que devra assurer le Pôle de Conservation (stockage, nettoyage, étude, consultation, etc.). Pour cette étude, tous les acteurs liés aux CDT seront sollicités, les collectivités signataires, les associations, les acteurs privés comme ADP ou Air France-KLM. Une 2nde étape sera la réalisation d'une étude de faisabilité technique, d'après les résultats de la 1ère étude.		

ETAT D'AVANCEMENT

2012 (2ème semestre) : rédaction d'un cahier des charges et publication d'une consultation publique afin de choisir le prestataire qui réalisera l'étude de faisabilité scientifique et culturelle. (réalisé)

2013 : réalisation de l'étude qui a pour objectif :

- identification et localisation des collections liées à l'histoire du territoire,
- détermination des potentiels partenaires du projet et de leurs besoins
- définition du concept de pôle de conservation en fonction des collections et des thématiques,
- définition de l'emplacement. En l'état actuel de la réflexion, ce Pôle pourrait être implanté au plus près de l'aéroport, sur le secteur dit du Trapèze. Cette localisation permettra une grande accessibilité aux scientifiques mais aussi aux structures de valorisation, qui pourront alors en assurer au mieux la communication au grand public.

PHASAGE

Fin 2013 : rendu de l'étude de faisabilité avec plusieurs scénarii possibles.

2014 : réalisation de l'étude de faisabilité technique.

Projet n°19	REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DE L'ARPEUTEUR		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur central Commune : Roissy-en-France	MAITRE D'OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	ADP / CARPF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>La communauté d'Agglomération Roissy Porte de France et la mairie de Roissy-en-France ont souhaité mener, en partenariat avec Aéroports de Paris propriétaire de la voie et Air France Industries dont certaines des installations se situent sur ce secteur, une étude sur la route de l'Arpenteur.</p> <p>L'objectif de cette réflexion est d'abord d'accompagner les développements du secteur nord-ouest du CDT.</p> <p>Afin d'anticiper l'augmentation des flux et des échanges au nord-ouest de la plateforme aéroportuaire, et pour permettre aux entreprises implantées et en cours d'implantation (ITC par exemple) une bonne accessibilité à leurs installations, il était souhaité une meilleure connexion du réseau viaire de Roissy en France avec la route de l'Arpenteur et sur cette base nécessaire de travailler à l'aménagement et l'augmentation ponctuelle de la capacité sur la route de l'Arpenteur.</p> <p>Ce secteur est stratégique pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - C'est une porte d'entrée de la plateforme aéroportuaire, cœur économique du CERTF ; - L'implantation d'ITC imposait aux collectivités de réfléchir avec le propriétaire de la voirie à des aménagements permettant une fluidification de la circulation pour ne pas obérer le développement actuel et futur de cette zone économique d'importance <p>In fine, ce projet vise à contribuer à l'une des ambitions portées par le CDT qui est de favoriser le développement du territoire par des infrastructures de transport qui optimisent les liaisons entre les fonctions économiques, les espaces et les usagers du territoire.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet de réaménagement de la route de l'Arpenteur vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer l'accessibilité des zones de développement du CDT dont l'ITC - Faciliter les échanges de ce secteur avec la zone aéroportuaire et les accès au nord de ce secteur via la plateforme aéroportuaire par le biais d'une simplification du réseau viaire ; - Sécuriser les circulations et notamment les interfaces piétons/automobiles ; <p>En cela, il répond aux objectifs quantitatifs en matière d'accessibilité routière portés par le CERTF puisqu'il contribuera à améliorer la performance du réseau viaire, à renforcer le maillage local et à assurer la desserte d'équipements et secteurs d'activités du CERTF.</p>		
PROGRAMME	<p>Le projet de réaménagement doit permettre d'absorber l'augmentation de trafic prévue dans la zone liée aux projets de développement identifiés dans le cadre du CDT et permettre d'assurer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La desserte des futurs pôles de développement : zone Fedex, projet ITC, Air France Industries, Zone Flexitec en particulier vers le nord et vers la plateforme aéroportuaire - La perméabilité des réseaux de voirie d'Aéroports de Paris et de la commune de Roissy-en-France - Un niveau de service et de sécurité satisfaisant en accompagnement du développement économique - Une meilleure régulation et un contrôle du trafic de la portion Nord Sud sous les pistes (recommandation de la CNESOR : Commission Nationale 		

d'Evaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers en charge notamment de la sécurité des tunnels routiers)

Le principe d'aménagement conduirait à une restructuration des échangeurs et un redimensionnement de la Route de l'Arpenteur avec :

- la création de deux carrefours giratoires
- une augmentation de la capacité de la route de l'Arpenteur par ajout d'une voie supplémentaire sur certaines sections et à l'approche des carrefours.
- une reconfiguration des accès à certains sites se situant sur le secteur (parkings, entreprises, restaurants, etc.) ;
- la préservation et l'amélioration des accès piétons et aux transports en commun

PLAN / ESQUISSE / VISUEL

Plan des aménagements envisagés (étude Charré Conseils 2011)



ETAT D'AVANCEMENT

Etude de faisabilité en cours.

Mise au point du projet en cours en lien avec Aéroports de Paris, puis Air France, afin de répondre aux problématiques de foncier, d'exploitation et de développement futur de la zone.

Phase finale d'étude pré-AVP

PROCEDURES

AVP
Etude d'impact
Enquête publique

CADRAGE FINANCIER

L'évaluation financière reste à déterminer, une fois acté conjointement le cadrage technique du projet. Le projet se déroule sur le territoire d'Aéroports de Paris. La clé de répartition du financement de l'opération reste à définir et à valider par les partenaires.

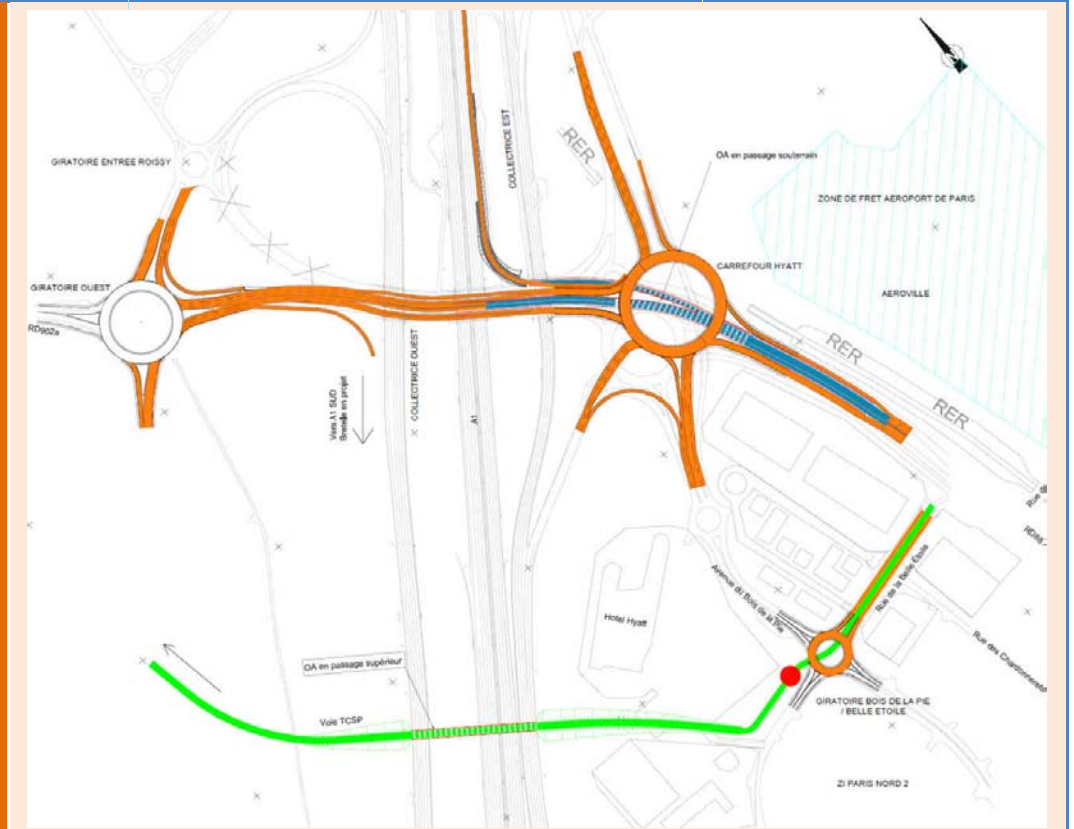
PHASAGE

Etudes jusqu'à mi-2014
Aménagements jusqu'à fin 2015
Mise en service prévue en 2016

Projet n°20	POURSUITE DES ETUDES SUR UNE GARE SUPPLEMENTAIRE SUR LA LIGNE B DU RER EN ZONE CARGO / AEROFRET		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur central Commune : Roissy-en-France/TEF	STRUCTURE PORTEUSE	CARPF / CATF / ADP (portage des études)
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Plus de 6 km séparent les gares du Parc International des Expositions de Villepinte et CDG1, alors que l'espacement moyen entre les arrêts de la ligne B se situe entre 1 et 1,5km.</p> <p>Tout un secteur du CDT, autour de la zone cargo actuelle, est donc dépourvu de desserte en transport en commun lourd, alors qu'il est stratégique à plus d'un titre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - C'est une des portes d'entrée du pôle économique de Roissy et une zone d'emploi importante et dont les développements prévus à court, moyen et long terme sont nombreux ; - A cause du manque de desserte en transport en commun, la part modale de la voiture est quasi-exclusive : 93% de l'accès à la zone se fait en voiture (contre environ 80% pour Paris Nord 2). Par ailleurs, les dysfonctionnements du réseau viaire (accès vers l'A1 Nord compliqué, manque de lisibilité, etc.) entraînent un allongement des temps de parcours. - Il va accueillir Aéroville, un centre commercial visant 10 millions de clients annuels, qui ne sera pas desservi par le réseau lourd. Les transports collectifs ne capteraient que 5% de la clientèle en l'état actuel des choses. <p>Une nouvelle gare au niveau de la zone cargo (au sud de la rue de la Belle Borne, en partie découverte des voies RER) créerait une nouvelle aire de chalandise pour le RER. Des secteurs tels que le Sud de la zone cargo, le nord de la ZAC Paris Nord 2 seraient à moins de 15 voire 10 minutes à pieds du RER. Ainsi, plus de 10 000 emplois bénéficieraient directement de la nouvelle desserte.</p> <p>En intégrant les possibilités de rabattement en TC via l'offre actuelle, Roissy-en-France serait à moins de 15 minutes de la gare nouvelle qui verrait alors 25 000 usagers la fréquenter quotidiennement, dont plus de 11 000 pour le centre commercial Aéroville (cf. Fiche n°16). A titre de comparaison, la fréquentation journalière moyenne du PIEX est de 10 000 voyageurs/jours.</p> <p>La nouvelle gare faciliterait également la désaturation des quais de la gare du Parc des Expositions, qui subit de forts phénomènes de pointe lorsque les flux liés aux salons se superposent aux flux de salariés.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Une étude réalisée par la CATF a estimé le potentiel d'une nouvelle gare. Parmi les 25 000 voyageurs estimés, 9000 proviendraient d'un report modal depuis la route du fait d'une meilleure accessibilité à certaines zones d'emploi depuis la ligne B du RER.</p> <p>Outre ce transfert modal notable, ce sont 7000 voyageurs quotidiens qui seraient issus d'un report depuis la gare du PIEX. Grâce à une meilleure répartition des flux entre les gares du RER B, celle-ci serait moins soumise aux phénomènes d'hyperpointe constatée lors des salons.</p> <p>Pour les collectivités et ADP, l'implantation de la gare Aérofret sur le territoire du CERTF permettrait un report modal notable depuis le mode routier et générerait mécaniquement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un accès plus aisé à l'emploi - un rééquilibrage des flux sur le territoire du CERTF à même de soulager les pôles d'échange existants (PIEX et Roissypole) dont les capacités d'accueil sont actuellement problématiques. <p>Les études, conduites dans le cadre du schéma directeur du RER B Sud, ne permettent pas de valider à ce stade l'opportunité d'une nouvelle gare, compte tenu</p>		

	<p>de l'impact sur l'exploitation de l'ensemble de la ligne. Néanmoins, les collectivités et ADP souhaitent poursuivre les études sur l'opportunité de cette gare au regard des projets de densification de la zone desservie, en partenariat avec le STIF.</p>
<p>PROGRAMME</p>	<p>Poursuite des études sur le projet d'une gare supplémentaire sur la ligne B du RER entre les stations PEX et CDG1 à l'endroit de la zone cargo / Aéroville et s'intégrant dans l'urbanisme du secteur pour permettre une accessibilité de la gare depuis l'ensemble de la zone.</p>
<p>PLAN / ESQUISSE / VISUEL</p>	
<p>ETAT D'AVANCEMENT</p>	
<p>Conclusion d'une étude d'opportunité d'une nouvelle gare en zone cargo / Aéroville réalisée par Inexia pour le compte des collectivités. Le rapport final a été transmis aux différents partenaires et institutionnels (STIF).</p> <p>Le STIF a conduit des études dans le cadre du schéma directeur du RER B et a évalué l'impact de la création de cette gare sur l'exploitation complexe du RER B, ainsi que sa pertinence en termes de fréquentation.</p> <p>Le Schéma directeur du RER B devrait être validé à l'été 2013.</p>	
<p>PHASAGE</p>	
<p>Démarrage en 2014 de l'étude complémentaire portée par les collectivités et ADP, en concertation avec le STIF.</p>	

Projet n°21	REAMENAGEMENT DES VOIRIES DU SECTEUR HYATT		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Central Commune : Roissy-en-France	STRUCTURE PORTEUSE	A déterminer
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le système d'échanges entre l'autoroute A1 d'une part et le réseau routier structurant d'autre part (RD 902a, Route du Noyer du Chat, Route de la Croix au Plâtre, Déviation de Roissy et Avenue du Bois de la Pie) est compliqué et peu lisible du fait de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la coexistence de deux réseaux viaires structurants, le réseau départemental et le réseau de la plate-forme aéroportuaire, qui possèdent peu de points de connexion. • L'absence d'accès à l'A1 vers le Nord depuis le secteur contraint à des allongements de parcours pour les véhicules à destination du Nord et de l'Ouest de l'Île-de-France. Ces kilomètres supplémentaires sont effectués sur la partie plus saturée de l'autoroute A1 (les véhicules rejoignent l'échangeur avec la RD 170 pour repartir vers le Nord) et sur le réseau principal. • un fort trafic sur l'échangeur et les voiries environnantes avec un réseau qui n'est pas en mesure d'accueillir des flux supplémentaires dans de bonnes conditions. <p>Le réaménagement des voiries dans le secteur Hyatt est donc nécessaire pour améliorer les conditions de circulation actuelles et absorber le trafic généré par les projets de développement du territoire.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le réaménagement des voiries du secteur va permettre d'améliorer les conditions de circulation actuelles, notamment pour les liaisons Est-Ouest.</p> <p>Il va faciliter l'accessibilité routière des pôles existants ou des projets de développement futur, en améliorant la mise en relation des secteurs d'habitat et d'activité et en permettant une meilleure répartition des rôles entre réseau autoroutier et réseau routier structurant.</p> <p>L'amélioration de la qualité du cheminement pour les transports en commun et les modes actifs (notamment en termes de sécurité) va faciliter le report modal vers les modes alternatifs à la voiture et l'accueil des flux de trafic liés au développement des futures zones d'activités.</p>		
PROGRAMME	<p>Une étude exploratoire, menée par l'EPA, propose une piste de solutions fondée sur les aménagements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ouverture de la bretelle depuis la RD902a Ouest vers l'A1 Sud (étudiée par la DIRIF) – Mutualisation des réseaux viaires parallèles : réaménagement des voies et des carrefours entre le rond-point du terroir et le carrefour Belle Etoile/Belle borne – Réalisation d'un passage en trémie : dénivellation du mouvement Rd902a-Déviation de Roissy (ADP) et du mouvement Déviation de Roissy (ADP) vers l'A1 Nord – Suppression de la voie Hyatt avec mise à double sens de la Route du Noyer au Chat – Création d'un by-pass sur le giratoire Ouest – Création d'un franchissement de l'autoroute A1 au Sud de l'échangeur, spécifiquement dédié aux Transports en Commun et aux modes actifs <p>Des études plus poussées s'appuyant sur ces premières propositions pourront permettre d'élaborer le programme définitif. Toutes les réflexions sur l'amélioration et la modification des nœuds d'échanges avec l'A1 doivent vérifier que les conditions de trafic sur l'autoroute ne sont pas détériorées.</p>		

PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL

ETAT D'AVANCEMENT

La bretelle permettant d'accéder à l'A1 Sud depuis la RD 902a Ouest est étudiée par la DIRIF. L'étude exploratoire menée par l'EPA Plaine de France est terminée depuis avril 2012. L'étude de l'EPA Plaine de France sur le schéma viaire devrait permettre de partager ces enjeux et de hiérarchiser les priorités d'action. A l'issue de ce schéma viaire, de nouvelles études plus approfondies pourront être définies. Les porteurs des études pourront être les collectivités et ADP.

CADRAGE FINANCIER

L'étude exploratoire de l'EPA a estimé les coûts d'investissement à 60 millions d'euros (incluant un nouveau franchissement pour le TCSP). Ce montant sera affiné lors d'études ultérieures.

PHASAGE

Etude en 2014-2015 suite à l'élaboration du schéma viaire de la Plaine de France.
Phasage des travaux ultérieurs restant à définir

Projet n°22	AEROLIANS PARIS		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur sud Commune : Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	/ AFTRP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Créée en septembre 2008 à l'initiative de l'AFTRP, Aérolians PARIS (ZAC Sud CDG), d'une superficie de 200 ha, s'inscrit dans une vision ambitieuse et volontariste du développement du secteur de Roissy, visant à accroître son rayonnement et sa visibilité internationale.</p> <p>Portée par l'AFTRP et la CATF, cette opération assure le développement des services liés au commerce international, des fonctions métropolitaines, notamment en matière de congrès et salons, de la logistique à forte valeur ajoutée, le tout au sein d'un quartier exemplaire au plan du développement durable, et proposant un accueil aux standards internationaux.</p> <p>L'opération bénéficie d'une situation exceptionnelle aussi bien au niveau de sa desserte (autoroutes, aéroports, TGV, RER B, futur métro NGPE) que du dynamisme économique dans son environnement direct (Parc des Expositions, Paris Nord 2, zone cargo). Dédiée au développement économique du secteur sud du CDT, Aérolians PARIS contribuera directement au développement du commerce international.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Ce projet contribuera quantitativement et qualitativement aux objectifs du CERTF en termes d'emplois et de développement économique. En effet, l'opération vise à construire 850 000 m² de surface de planchers pour les activités métropolitaines et mixtes, autour de deux grands espaces d'aménagement, qui permettront la création de 15 000 à 20 000 emplois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Un Parc multifonctionnel d'activités internationales</u> : ce projet s'inscrit dans un espace de 150 ha situé entre le Parc des Expositions et l'aéroport. Il sera un lieu d'accueil privilégié d'entreprises innovantes, de haute technologie, dans divers secteurs identifiés comme porteurs pour le commerce international. Il est aussi prévu que le parc accueille le Colisée, équipement majeur du CDT. - <u>L'extension progressive du Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte</u> (cf. fiche 23° La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris prévoit de développer jusqu'à 350 000 m² de surfaces d'expositions couvertes dans Paris Nord 2, ainsi qu'une « Cité des Expositions » dans Aérolians PARIS. Cette dernière s'inscrit dans la dynamique des pôles de compétitivité en favorisant la « clusterisation » et l'innovation entre les entreprises de la filière congrès et salons et la formation dans ces métiers. <p>Le projet urbain et paysager a été conçu durablement et répondra donc aux objectifs et priorités affirmés par le CERTF en matière d'urbanisme et de développement durable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitution d'entités urbaines homogènes et d'une centralité fédératrice pour permettre l'animation du quartier • Une animation et une qualité de vie diurne, mais aussi nocturne, avec des équipements attractifs aussi pour les habitants des communes proches (ex : Colisée) • Un pôle gare multimodal restructuré pour desservir Paris Nord 2, le PIEX et Aérolians PARIS dans les meilleures conditions (cf. fiche sur la gare du PIEX) • Réseau TC renforcé pour le rabattement et la desserte du secteur : amélioration des lignes existantes, site propre potentiel étudié par le STIF avec la liaison 9 de l'étude sur la desserte de Roissy (cf. fiche desserte) • Intégration du secteur Aerolians dans les réflexions pour le développement des circulations douces 		

- Création d'une instance de gestion et d'animation du tissu d'entreprises (promotion, accueil, développement des services, gestion mutualisée, etc.)
- Conservation et mise en valeur du site limitant les mouvements de terres (talweg, ligne de crête, chemins existant, écoulement naturel des eaux, etc.)
- Gestion à ciel ouvert des eaux pluviales
- Conception d'espaces publics et d'infrastructures respectueux de l'environnement
- Prescriptions environnementales exigeantes pour la construction des bâtiments

PROGRAMME

La programmation de l'opération a fait l'objet de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs locaux. Il est prévu l'accueil d'activités métropolitaines et mixtes :

- Les fonctions directionnelles à dominantes commerciales : organisations et entreprises internationales liées aux échanges commerciaux internationaux ;
- La logistique à haute valeur ajoutée : logistique associée à des fonctions de production, d'assemblage ou de conditionnement, se développant autour des grands aéroports internationaux ;
- Les activités liées à l'innovation et l'économie de la connaissance : il s'agit de développer une offre permettant l'échange d'informations liées aux nouvelles technologies et aux savoirs émergents ;
- L'événementiel à finalité économique : la proximité du PIEX permet de développer l'économie de l'événementiel, à travers un projet de « Cité des Expositions » ;
- Les services aux entreprises et à la personne : services publics et privés liés à la vie des entreprises et liés aux besoins quotidiens du personnel de ces entreprises ou de leurs visiteurs.

L'ambition de l'AFTRP et de la CATF pour hisser cette opération au niveau des standards internationaux l'a conduit à travailler sa programmation, son impact sur l'environnement, la qualité de ses équipements par la désignation d'équipes de maîtrise d'œuvre urbaine fortes, mais aussi l'image du projet, sa dénomination, et la mise en place d'une structure de services.

Le Colisée

Un projet de salle de spectacle multifonctionnelle à grande capacité est à l'étude pour s'intégrer dans Aérolians Paris. Le site exceptionnel, à proximité immédiate de la gare RER B et Métro NGPE ainsi que des parkings du PIEX, permettrait d'accueillir un équipement d'une capacité de 12 000 spectateurs pour des compétitions sportives ou des spectacles de rayonnement national et international.



DESSERTTE TC

DESSERTTE ACTUELLE

- Lignes de bus, notamment la 39 qui traverse le secteur via la D40.
- Proximité directe avec la gare du Parc des Expositions

DESSERTTE FUTURE

- Intégration dans les réflexions du STIF et notamment la liaison 9 (Vertgalant / PIEX)
- Proximité du PIEX dont la connexion devra être intégrée dans le réaménagement du pôle avec le MNGPE
- Etude pour le développement des circulations douces par la CATF
- Proximité également de la nouvelle gare Aerofret qui serait à même d'être attractive pour une partie des employés.

PLAN ESQUISSE VISUEL

Vues générales du projet



(Copyrights : Luc Weizmann Architecte, TGT & associés, Ateliers AFA)



(Copyrights : Studiosezz, Luc Weizmann Architecte, TGT & associés, Ateliers AFA)

ETAT D'AVANCEMENT

Autorisation du CA de l'AFTRP à prendre l'initiative de l'opération : octobre 2007
 Approbation du dossier de création de ZAC par le Préfet de Seine-Saint-Denis : septembre 2008
 Approbation du dossier de réalisation par le CA de l'AFTRP : décembre 2010
 Approbation du PLU de Tremblay-en-France prévoyant l'ouverture à l'urbanisation des terrains : juin 2011
 Approbation du programme des équipements publics par le Préfet de Seine-Saint-Denis : janvier 2012

 Approbation de l'AVP prévue pour : septembre 2012
 Commercialisation des premiers terrains : septembre 2012
 Démarrage des travaux prévu pour : mi 2013

CADRAGE FINANCIER

<u>Dépenses Prévisionnelles</u>	<u>Recettes prévisionnelles</u>
118 500 000 € HT (acquisitions foncières, études préalables, travaux, participation aux équipements publics, frais généraux...)	118 500 000 € HT (vente de charge foncière)

PHASAGE

Phase 1 au nord Est de l'opération :
 Fouilles archéologiques prévues pour : fin 2012
 Premiers actes de vente prévus pour : mi 2013
 Début des travaux des infrastructures : mi 2013
 Début des travaux des bâtiments : début 2014
 Livraison des premiers bâtiments : début 2015
 Commercialisation de l'ensemble de l'opération sur 15 à 20 ans.

MONTAGE OPERATIONNEL

L'AFTRP est à l'initiative de la ZAC. La CATF, compétente pour l'aménagement et le développement économique de son territoire porte l'opération avec l'AFTRP. Une convention partenariale relative à la réalisation de l'opération d'aménagement a été signée en janvier 2011 entre les deux structures.

PILOTAGE DU PROJET

Des comités techniques et des comités de pilotages se tiennent régulièrement entre l'AFTRP et la CATF.
 Des comités techniques de commercialisation, associant l'AFTRP, la CATF et les 3 villes qui la constituent ont lieu régulièrement.