

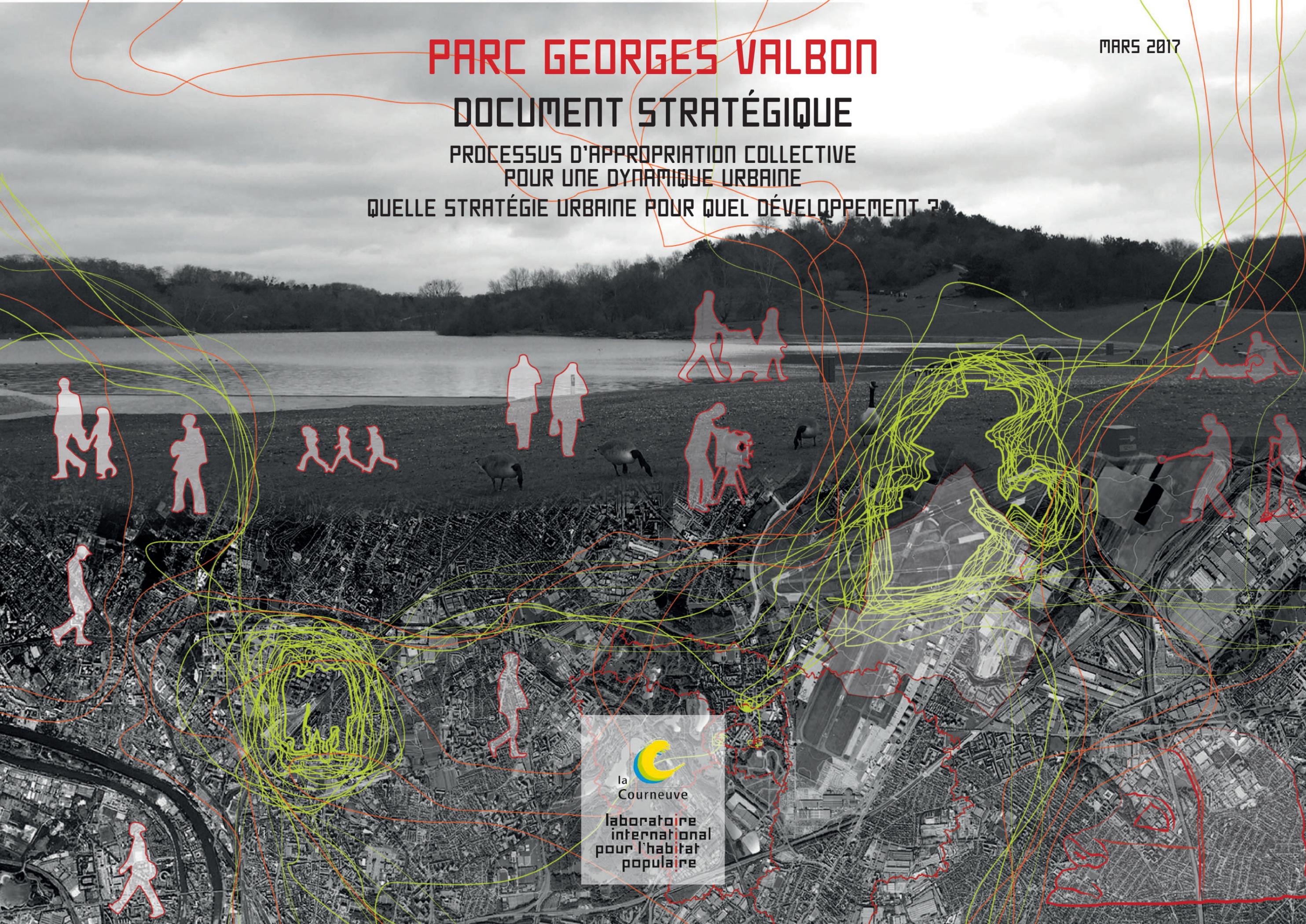
PARC GEORGES VALBON

MARS 2017

DOCUMENT STRATÉGIQUE

PROCESSUS D'APPROPRIATION COLLECTIVE
POUR UNE DYNAMIQUE URBAINE

QUELLE STRATÉGIE URBAINE POUR QUEL DÉVELOPPEMENT ?



SOMMAIRE

- 1** LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU PARC G.VALBON,
les premières étapes de son organisation
- 2** RAPPEL/LES INCONTOURNABLES PHASE 1
(Voir document stratégique PHASE 1)
- 3** AVANT-PROPOS / SYNTHÈSE ATELIERS PHASE 2
- 4** LE POINT DE VUE DU LIHP

1 LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU PARC G.VALBON, les premières étapes de son organisation

A l'origine, ce projet est directement lié à des circonstances particulières et singulièrement aux réactions négatives unanimes (populations, associations, élus ...) aux perspectives présentées de construire des logements dans ce qui deviendrait une sorte de « Central Park » du Grand Paris.

Rapidement s'est alors imposé la nécessité de faire des propositions alternatives ambitieuses et créatives : donc de se donner le temps et les moyens de s'organiser pour concevoir collectivement des perspectives à la mesure des enjeux perçus et, tout particulièrement, en construisant la démarche la mieux à même de préciser un projet exemplaire à beaucoup d'égards.

Cette réflexion collective s'est traduite par une rencontre au siège du LIHP avec des élus concernés puis par des échanges en vue de l'établissement d'une convention d'organisation entre le LIHP et la Ville de La Courneuve au nom de trois communes (Stains, Saint-Denis, La Courneuve) et le Territoire (Plaine Commune).

La rencontre des élus a permis d'exprimer et de valider collectivement des ambitions et des choix politiques, stratégiques et méthodologiques destinés à orienter et à structurer la démarche à promouvoir. En particulier : la nécessité de construire collectivement un projet alternatif, non définitif et réactif, mais créatif et fondé sur une vision progressiste du développement urbain ; la nécessité d'innover à l'échelle urbaine

(ville et parc dans la même problématique de développement au service du public ; la même nécessité de contextualisation ouverte et la même volonté d'explorer de nouveaux rapports réciproques ville-nature) ; l'importance de l'implication populaire (tant pour l'identification des dysfonctionnements actuels pour l'élaboration de la démarche à mettre en œuvre que pour tracer des perspectives de transformation) ; les missions de coordination du LIHP.

La convention entre la ville de La Courneuve et le LIHP a formalisé les objectifs et les moyens affectés à la conception et à la réalisation des deux premières phases des études et des travaux à réaliser dans le cadre général fixé en commun.

La première Phase (8 semaines) a eu pour objectifs : d'interroger les conditions de continuité entre le Parc et son territoire; d'identifier des dysfonctionnements et des ruptures urbaines et de proposer des perspectives de solutions, une réflexion sur de nouveaux usages du Parc et de pérenniser les ateliers mis en œuvres. Ainsi, le groupe d'habitants qui s'est régulièrement réuni en ateliers de réflexion et de production s'est organisé en Comité Constitué et est aussi le produit du travail collectif animé par le LIHP.

Cette première étape a fait l'objet d'une double restitution publique à l'occasion des Tremplins Citoyens d'une part, puis dans le cadre d'une exposition d'une semaine à la Maison de la Citoyenneté où le Comité

Constitué a assuré des permanences pour expliquer la démarche. Par ailleurs des rencontres avec le Département et certains acteurs du territoire (CCI93/ aéroport du Bourget ...) ont aussi été organisés.

La seconde phase (12 semaines) a prolongée et a permis d'approfondir la démarche : sous forme d'ateliers réguliers consacrés à la définition d'objectifs et d'axes de travail sur les plans paysagers, urbains, et architecturaux.

C'est ce que traduit le présent document élaboré par les participants où est mis l'accent sur :

- Les rapports fonctionnels établis entre le Parc, les villes, le département, la Région et le Grand Paris;
- Des perspectives de traitement des questions de mobilités et d'accessibilité
- Des rapports nouveaux avec des infrastructures territoriales (autoroute A1, aéroport du Bourget)
- La perspective de conception et d'aménagements d'un Grand Parc Thématique et la nécessité d'approfondir des thèmes centraux quant à de nouveaux usages du Parc et plus largement, quant aux contributions du Parc au développement populaire du territoire

2 RAPPEL LES INCONTURNABLES PHASE 1

Lors de la première phase de la démarche, des choix et des « orientations » d'ordre politique, institutionnels et pratiques ont été mis en valeurs et sont considérés comme « incontournables » à toute réflexion et transformation du Parc.

Préservation de l'intégrité du Parc (naturelle, fonctionnelle, symbolique)

La construction de logements à l'intérieur du Parc n'est pas envisageable. Les surfaces naturelles du Parc ne doivent pas être réduites (ce qui n'exclut pas la construction d'équipements, en particulier de recherche et pédagogiques ...) L'intégrité du parc doit être "préservée".

Présence du Parc dans les villes, dans son territoire (Continuité ville/Parc)

Les limites actuelles du Parc et ses liens avec les communes limitrophes ne permettent pas de penser ni d'imaginer des articulations Nature/Ville affranchis des représentations habituelles.

Pour les Courneuvien(ne)s et Courneuvien(ne)s le Parc Georges Valbon n'est pas assez présent dans leur quotidien. Ses fonctions (comme l'ensemble du « dispositif paysagé » réalisé sur le département) vitales pour tous ne sont pas perçues à leurs justes valeurs.

Un important travail de communication et d'information sur les usages actuels comme sur les potentiels services et activités à venir est à engager.

Le traitement des disfonctionnements et des ruptures urbaines (entrées, accès, infrastructures,...)

La rupture liée à l'A1 doit être impérativement traitée pour permettre son franchissement et créer une continuité « habitée ». Une simple couverture ne peut répondre à cette exigence.

Le statut des grandes infrastructures (notamment l'A1, la N301, ...) est à questionner.

Les accès actuels au Parc doivent être « adaptés » à tous les modes de transport (piéton, cycle, transport collectifs de proximité, ...) et ne peuvent être « réservés » aux voitures. Des transformations indispensables sont à prévoir.

Les entrées doivent être améliorées (qualité des accès secondaires en particulier) et plus marquées. Elles devraient participer de la signalétique générale du Parc, aussi bien pour son fonctionnement interne (quelles activités ? où ? ...) que sur le territoire (où est le Parc dans la ville ? ses liens avec d'autres usages et activités des villes ?)

Les mutations souhaitées dans les usages

Le parc a des fonctions essentiellement orientées vers les loisirs et la détente. Pourtant il pourrait contribuer à répondre aux enjeux de notre temps et à des ambitions contemporaines en particulier dans les rapports que l'homme entretient avec son milieu (loisirs, travail, consommation, alimentation, environnement naturel ...).

Quelles seront les productions générées par de nouveaux usages ? Une réflexion et des actions sur des modes de production et les modes de consommations au sein du Parc doit être engagée (articulation entre Parc et agriculture)

La maîtrise du fonctionnement du Parc

Nécessité de la mise en place d'outils de gestion du territoire et du Parc en particulier par les habitants (création d'un comité d'orientation sur les projets d'aménagement du Parc animé par les populations).

Renforcement, et systématisation de dispositifs de consultations (régularité et périodicité à définir indépendamment des agendas « de projets ») des populations telle celle réalisée par le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis en 2016.

Affirmation de la nécessité du caractère populaire à toute démarche

Affirmer le caractère populaire du Parc.

Reconnaître le rôle protagoniste des populations dans tout projet d'aménagement et en particulier pour ce qui concerne le Parc Georges Valbon. Cela qu'il s'agisse de la gestion du foncier comme des orientations fonctionnelles et d'usages de ce lieu.

L'intervention populaire et les décisions collectives relatives au Parc sont indispensables au développement d'une démocratie territoriale locale.

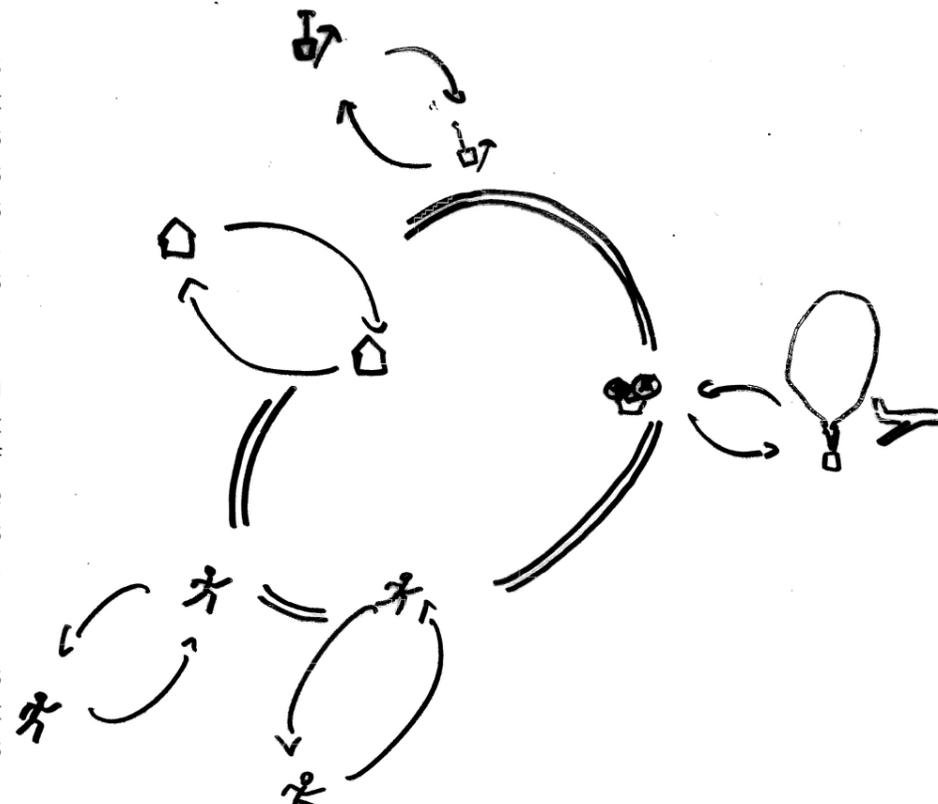
3 AVANT-PROPOS / SYNTHÈSE ATELIERS PHASE 2

AVANT-PROPOS

Ce document rend compte des travaux effectués et des propositions faites pour répondre aux objectifs fixés pour cette étape du travail : soit durant 12 semaines pendant lesquelles des rencontres et des ateliers de réflexion et de production ont eu lieu, réunissant des participants permanents (citoyens et représentants du LIHP) ainsi que des personnes choisies pour leurs compétences spécifiques (paysagistes, architectes, représentants d'institutions, acteurs du territoire, représentants d'associations et groupes organisés ...).

Il rend donc compte aussi de l'originalité de la composition et du fonctionnement du groupe constitué (Comité Constitué) : il est permanent (composition et durée) et ouvert (association de professionnels) ; il est actif et se veut responsable (il étudie des problèmes réels et s'efforce de faire des propositions ensuite). Il n'est donc pas une production d'experts, mais celles d'habitants aidés et engagés dans une dynamique urbaine collective. La parole des citoyens y est donc prééminente.

En fin de document est synthétisé le point de vue du LIHP avec des analyses complémentaires au travail réalisé et des propositions quant aux perspectives à ouvrir. Ceci, en particulier à propos : Des questions de validation institutionnelle. Des conditions de définitions des suites à envisager : cadres juridiques, géographiques, économiques ...



Premier schéma métropolitain du Parc George Valbon.
ATELIER 1

RAPPEL ORGANISATION ETAPE II

Réunions de travail (Comité Constitué / Conseil des sages / Conseil des enfants) : 11 réunions

Réunions institutionnelles (Conseil Départemental / Aéroport de Paris (Le Bourget) / CCI Seine Saint-Denis) : 4 réunions

Ateliers Thématiques : 3 Ateliers

Une équipe de professionnels est organisée en appui au comité constitué :

Encadrée par Jean François Parent, (architecte), et animée par Giuliana Ramirez (architecte, urbaniste), elle se compose de Mar Amargol (paysagiste), Nawel Benchaoui (étudiante en architecture), Jacques Deval (architecte), Fabien Doisne (architecte), Maxime Genévrier (ingénieur, urbaniste).

4 CHAPITRES

A L'ECHELLE MÉTROPOLITAINE

B TROIS AXES D'ÉTUDES À DÉVELOPPER

C LE PARC GEORGES VALBON : UN GRAND PARC THÉMATISÉ

D DU POINT DE VUE DE LA COURNEUVE

A L'ECHELLE MÉTROPOLITAINE

Dans un premier temps est soulignée l'importance aux plans géographique, urbain, économique et social de la double échelle du Parc. A la fois, grande infrastructure du territoire (échelle de la région), le Parc est aussi un lieu de vie quotidien de proximité (échelle communale, de quartier).

Le Parc et les grandes infrastructures

« Considéré comme un élément d'attractivité pour les communes limitrophes, le développement du Parc doit être pensé aussi comme une « ressource » pour le rayonnement de nos villes à l'échelle de la métropole »

Les pratiques du territoire des habitants et l'examen de représentations qui en sont faites (cartes, photos, récits, ...) ont permis de repérer, et souligner l'importance des grandes infrastructures actuelles et à venir (autoroutes, réseaux ferrés, aéroports, canaux, parcs, aménagements liés au Grand Paris et aux éventuels JO ...) et mesurer leur « impact » sur la vie quotidienne de chacun comme sur le développement et les mutations souhaitées pour la commune et du Parc.

Cet examen, révèle un territoire fait de fractures, coupures ... où «l'aménagement » divise, séparer, parcellise et périphérise l'espace ...



Schéma - 1

Penser le paysage urbain pour recomposer la continuité du territoire. Représentation du Parc G. Valbon, inscrit dans un ensemble de parcs pour la création d'un paysage continu et contemporain à l'échelle locale comme métropolitaine. La situation de l'aéroport du Bourget, au cœur de ce dispositif paysager, invite à « l'intégrer » à la recomposition du territoire.

Ce constat unanime souligne l'urgence d'engager une dynamique d'aménagement en rupture avec cette logique pour retrouver et créer des continuités paysagères, des cohérences d'usages à l'échelle des communes comme de la métropole.

Utiliser, transformer les « grandes infrastructures » pour faire paysage, ... et retrouver une cohérence à l'échelle du territoire.

Le Paysage pour réparer le territoire.

Dans cette perspective, il est proposé d'engager une réflexion pour construire un paysage urbain à l'échelle de La Plaine en s'appuyant sur le développement du Parc G. Valbon.

Le statut du Parc G. Valbon (une infrastructure inscrite dans le dispositif paysager du département, de la Métropole), sa localisation (au cœur du territoire et à proximité et à l'articulation d'infrastructures et équipements nationaux, régionaux et communaux), ses qualités (naturelles, écologiques, et sociales ...), son histoire, et son développement en font l'outil privilégié de cette dynamique urbaine.



Schéma - 2

Reconsidérer les relations du territoire avec les infrastructures qui l'ont façonné. L'autoroute A1 de Roissy à Paris, un premier axe structurant de la Métropole en devenir. Intégrer l'A1 au développement du Parc.

Créer un paysage urbain recomposant la continuité du territoire autour du « Grand Parc Métropolitain G. Valbon ».

A l'échelle métropolitaine : par l'ancrage sur les axes structurants métropolitains; Le chemin des parcs, Le canal de l'Ourcq, l'autoroute A1,

A l'échelle locale : par l'appropriation d'aires de rayonnement du Parc sur les communes et les équipements mitoyens à partir d'axes thématiques.

Ainsi, les rapports du Grand Parc Métropolitain G. Valbon avec l'aéroport du Bourget, l'autoroute A1 ... les futurs aménagements et équipements publics sont envisagés pour assurer une continuité paysagère avec les communes limitrophes, et en particulier avec la Courneuve.

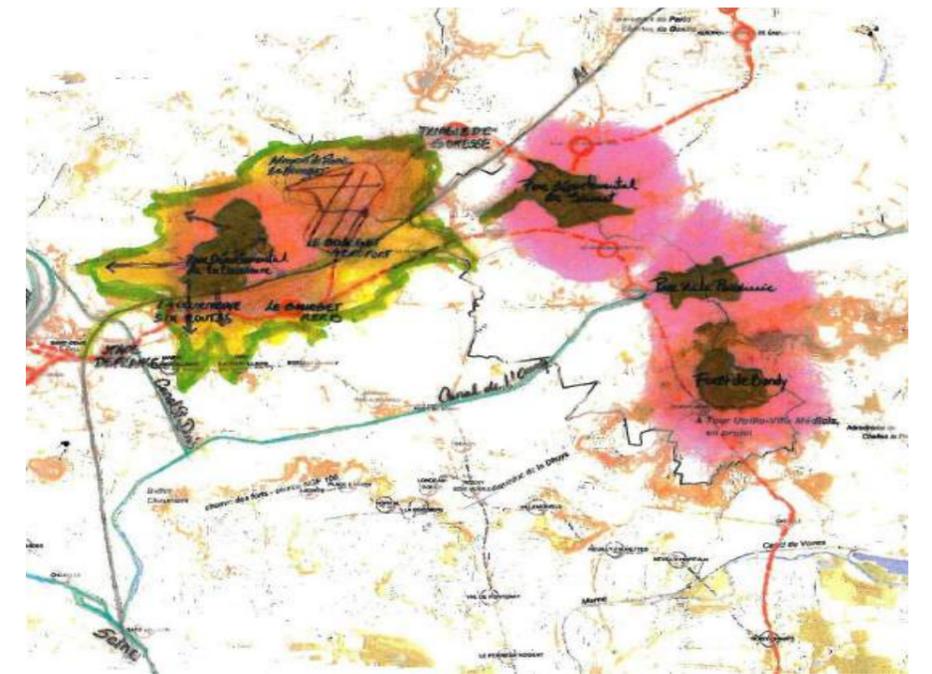


Schéma - 3

Du Parc G. Valbon au Grand Parc Métropolitain G. Valbon. Un nouveau périmètre pour le Parc ; de l'aéroport du Bourget au centre-ville de La Courneuve, du quartier des 6 routes au Jardins familiaux de Stains ...

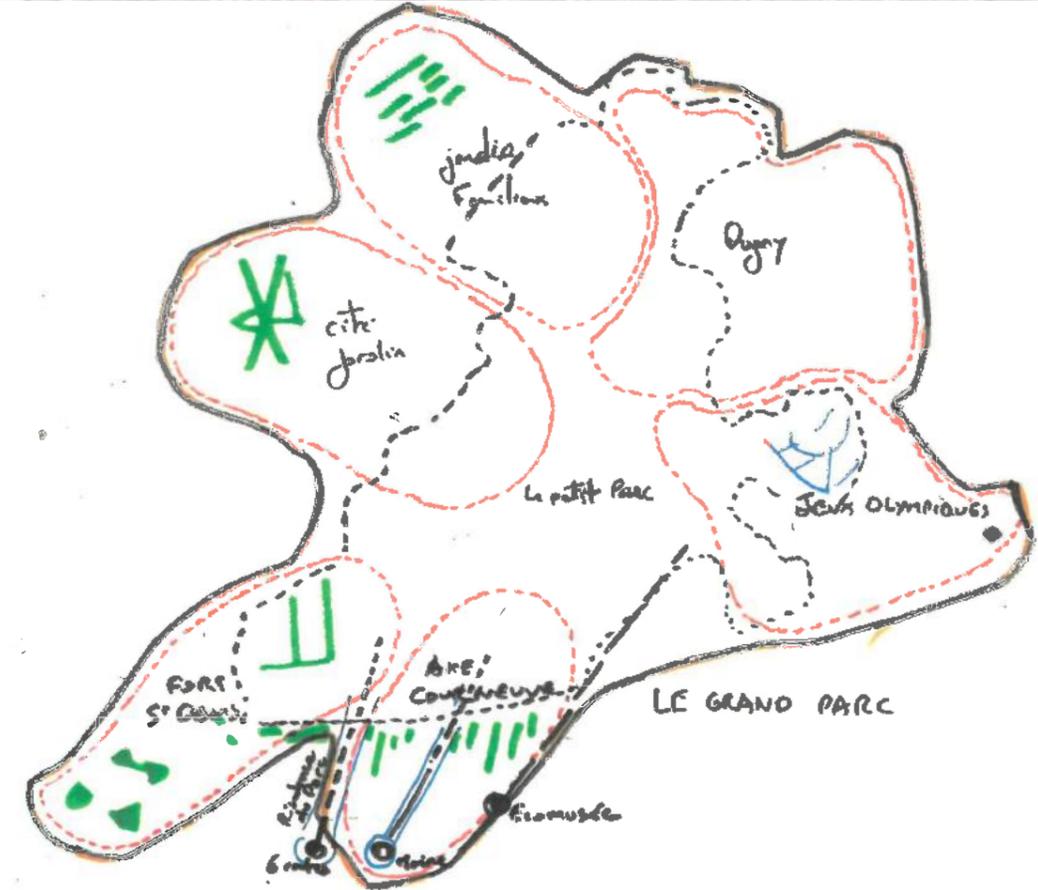
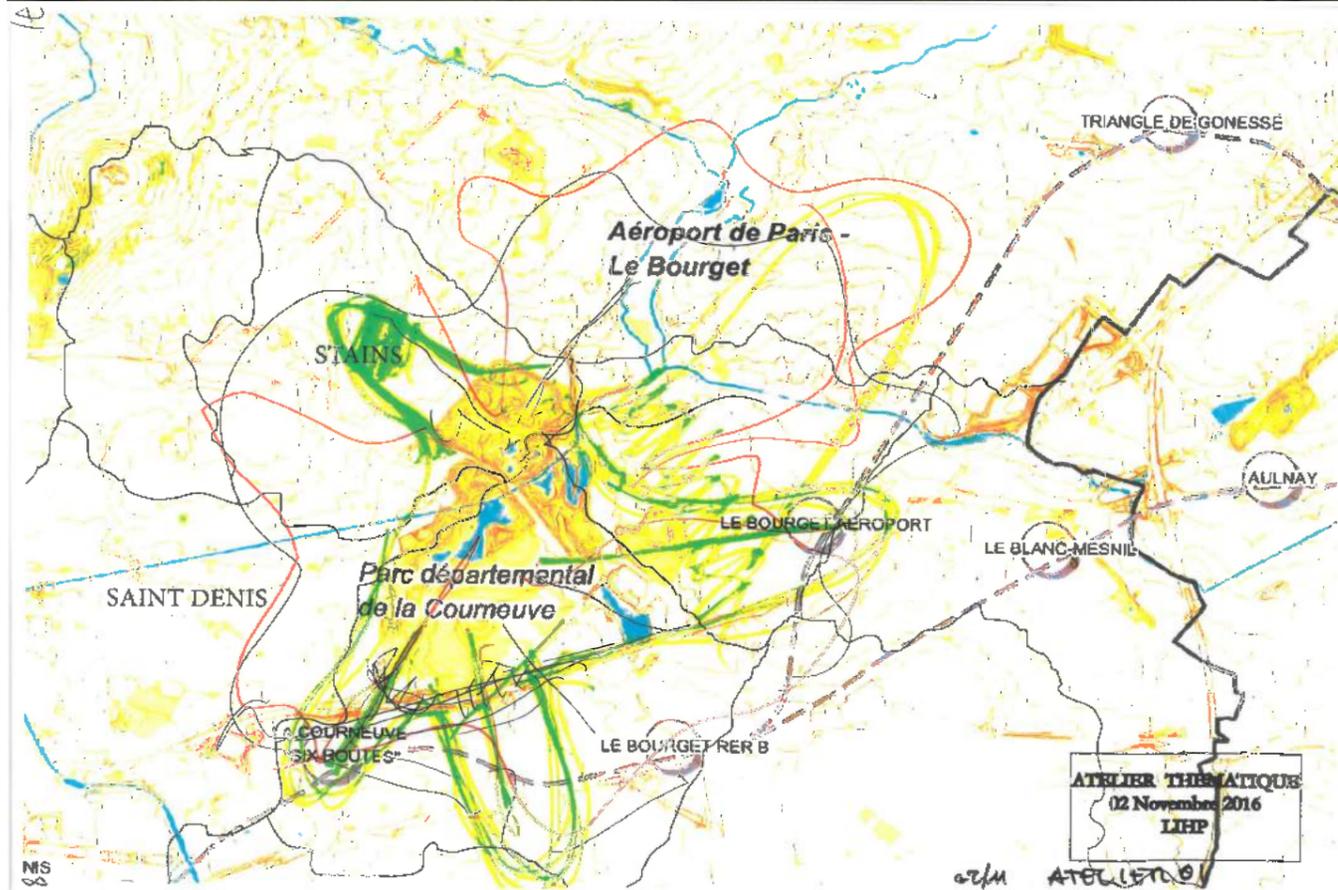


Schéma - 4
 Décloisonnement du Parc. Il s'ouvre à son environnement ... son périmètre s'agrandit. Il double de surface ...

Schéma - 5
 Quel Périmètre pour quel Parc ?
Le Grand Parc Métropolitain G. Valbon, en « lien » avec la vie des villes et des équipements environnants. Villes et Parc forment des unités spatiales, paysagères et fonctionnelles.

Créer des possibles ...

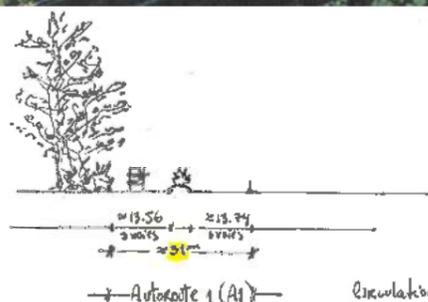
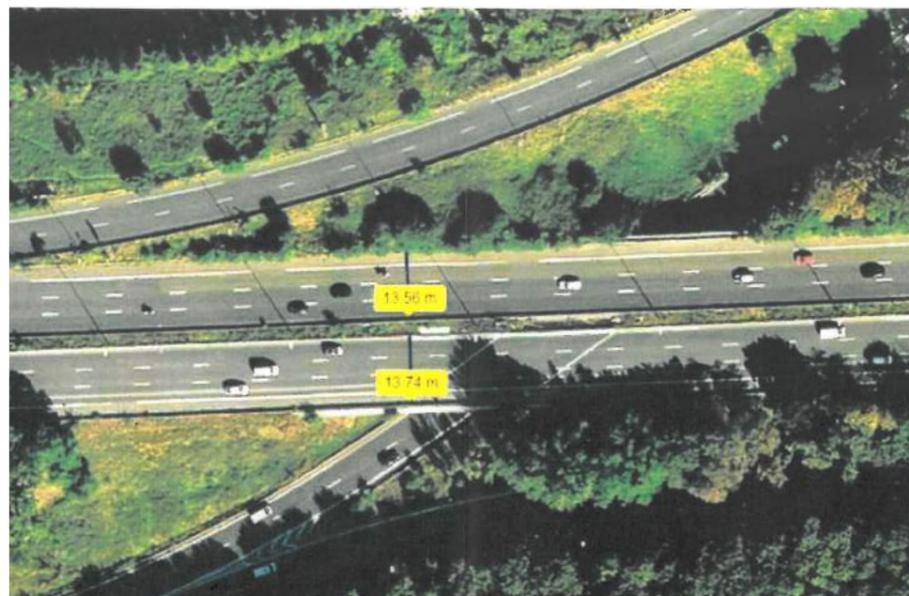
Il ne s'agit pas seulement, ici, de changer le statut de l'autoroute pour en améliorer la qualité d'usage, mais bien de définir une stratégie urbaine à moyen terme susceptible d'ouvrir des perspectives d'aménagements pour des façons d'habiter le territoire difficiles à imaginer aujourd'hui.

Conquérir ces lieux, c'est générer des possibles pour des usages et des pratiques urbaines à venir. C'est aussi, par-là, permettre à tous le temps du débat pour la construction et la maîtrise populaire du développement de nos territoires dans le cadre des mutations métropolitaines aujourd'hui trop souvent imposées.

Pratiquement, un examen comparatif entre différentes infrastructures autoroutières et particulièrement entre l'A1, rue de la convention et les Champs Elysées permet de mesurer la faisabilité d'une telle stratégie.

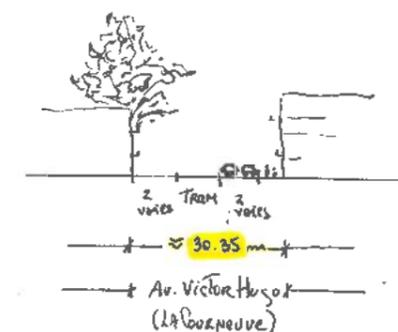
En effet, cette première analyse comparative portant sur l'emprise des voies, la vitesse des véhicules, la réalité du trafic automobile (congestion ...) et les modes de régulations possibles d'une part et les fonctions assignées au réseau autoroutier aujourd'hui (proximité, ...) d'autre part en prenant en compte la volonté affirmée des certains pouvoirs publics de limiter l'usage des véhicules sur une partie du territoire métropolitain (Ville de Paris) ainsi que d'inscrire pleinement le développement urbain du Grand Paris dans la politique environnementale nationale esquissée à l'occasion de la COP 21 au Bourget ... permet d'envisager concrètement la mutation de l'A1.

Enjeu majeur pour la Métropole, cette transformation est vitale pour le développement local et particulièrement pour la Commune de La Courneuve.

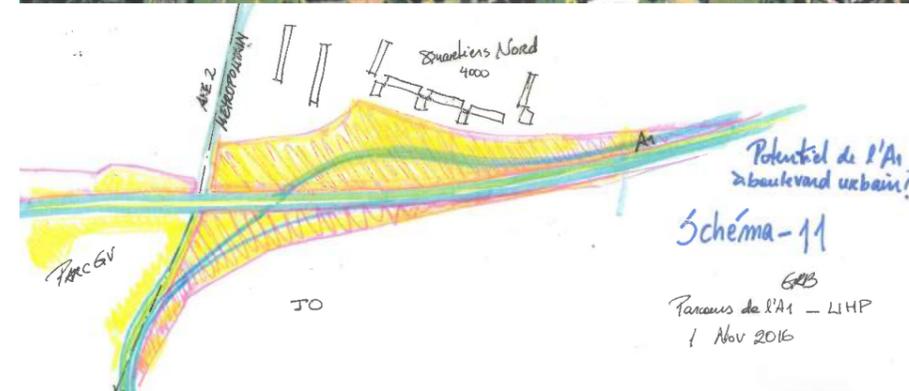
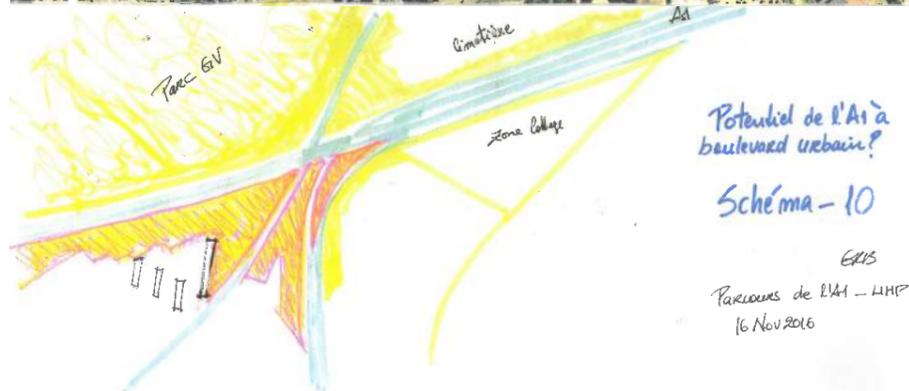
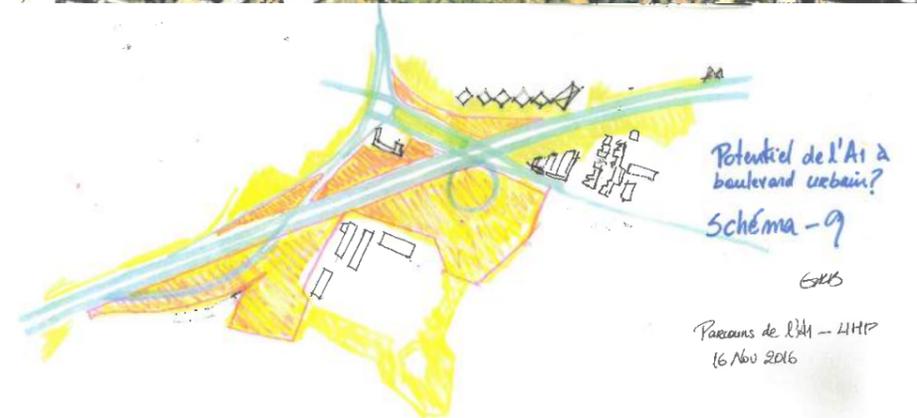


Circulation!
- Exclusion des piétons
- 2 voies en 2 sens

Coupe Longitudinale -
L'Autoroute (A1)



Circulation!
- voitures 2 voies 2 sens
- le Tram
- piétons



B TROIS AXES D'ÉTUDES À DÉVELOPPER

A partir des orientations énoncées lors de la première étape de la démarche générale (voir « Parc Georges Valbon Phase1 », et des incontournables précisés alors, le second temps du travail collectif a permis de définir trois axes de réflexions qui devront faire l'objet, dans l'avenir, d'analyses et d'études approfondies pour apporter des solutions spatiales et formelles aux attentes formulées.

Ces trois axes (Un parc accessible, un Parc « infrastructure », un Parc populaire) ont amené le Comité Constitué à inscrire sa réflexion dans un contexte large (intégration des dimensions politiques, sociales, économiques, ... du développement du Parc) et dans la recherche et la valorisation de ces liens avec les communes limitrophes.

Ainsi, la lecture et l'appréhension du périmètre du Parc (ses limites) en ont été modifiées tant au niveau des représentations mentales et d'usages envisagés qu'aux plans géographique et urbain. Le Parc est alors perçu comme un « équipement » fondamental de la restructuration du territoire.

1- Un Parc accessible (accessibilité, la mobilité, circulation, signalétique)

Les questions d'accessibilités, de mode de circulation et de communication (interne et externe) sont considérées par tous comme centrales dans la réflexion à mener quant au développement du Parc. En effet, les disfonctionnements constatés ou vécus par certaines catégories d'usagers (personnes âgées, piétons, familles sans véhicules ...), leurs effets sur la fréquentation et les pratiques de chacun aujourd'hui soulignent l'importance de ces questions pour le fonctionnement et le développement d'un tel équipement populaire.

Aujourd'hui des engagements importants ont été pris par le Département pour remédier à cette situation. Ils devront être mis en perspective dans le contexte du développement du Parc : son environnement et le contexte de mutation urbaine prévues ou à concevoir.

Les premières réflexions sur l'accessibilité invitent à examiner les questions :

- De continuité / discontinuité des (entre) lieux
- De la spécificité des différents publics concernés (ou absents), ayant accès (ou pas) au Parc.
- Des modes de transports collectifs et individuels envisageables pour accéder au Parc
- Des différents types d'accès existants et à créer.
- De représentations collectives et individuelles du Parc (dans l'espace public au niveau local comme métropolitain, dans l'histoire locale, ...).
- De l'intérêt pour le Parc et pour les activités qui s'y déroulent.

Quels publics pour quels usages du Parc, quels usages pour quels publics ?

Comment et pourquoi (par quels moyens) rendre accessible le Parc aux différents publics de la région ?

Ainsi il ressort :

Qu'à l'échelle locale, le franchissement des infrastructures routières, l'ouverture de nouveaux accès et la réorganisation des aires de stationnements des véhicules sont impérativement à étudier.

Qu'à l'échelle métropolitaine, l'inscription du parc dans un ensemble paysager cohérent, l'examen de nouveaux réseaux de transports (de proximité : transport des centres villes au cœur du parc, circulation interne au parc en rapport avec les accès, ...) en lien avec les infrastructures régionales à venir doivent être développés.

« Il s'agit de travailler l'accessibilité au Parc dans une logique favorisant sa continuité avec son environnement urbain, ... et plus largement en travaillant des limites et des séparations plus souples et plus variées, adaptées au contextes urbains dans lesquelles elles s'inscrivent, ... »

« Si l'on veut que les relations entre le Parc et son environnement soient plus fortes, plus fluides, ... il faut organiser des modes de transports en commun allant jusqu'au cœur du Parc (en particulier pour les personnes handicapées, les personnes âgées, ...) »

« Pourquoi ne pas avoir un système de navettes urbaines électriques qui desservirait à la fois les gares environnantes (existantes et en constructions comme celles des 6 routes, du Bourget, de Stains, ...), les équipements publics importants des villes et le cœur du Parc ?... »

« Il est indispensable de valoriser les modes de transports doux à proximité du Parc par la mise en place d'un vrai réseau de pistes cyclables à l'échelle du territoire en lien avec les systèmes publics de transports, des gares ... de le traverser ... »

« Certaines entrées sont relativement bien aménagées, mais d'autres comme celle Avenue Waldeck Rochet à côté du cimetière doivent être mieux traitées ... »

« ... chaque entrée du Parc devrait mettre en valeur un thème ou une activité existante ou à créer dans le Parc ... »

« Le Parc doit être un lieu que l'on traverse ... par exemple pour permettre d'aller du Musée de l'Air au futur site sportif de Marville ... »

« Rendre le Parc plus accessible et permettre de mieux s'y déplacer ... c'est aussi y implanter plus de mobilier pour les piétons et organiser des parcours piétons plus stimulants à proximité du Parc... »

« L'accessibilité (sous toutes ses formes) au Parc passe avant tout par une implication des usagers et des différents publics pour en définir le sens ... »

2- Le Parc, une grande infrastructure

Le Parc, espace naturel et de loisir de premier plan à l'échelle communale, départementale et métropolitaine, assure aujourd'hui des fonctions écologiques fondamentales pour la qualité de vie de tous.

Construction urbaine aujourd'hui partiellement classée Natura 2000, le Parc Georges Valbon a été conçu dans un contexte d'aménagement du territoire soumis aux impératifs économiques et techniques basés sur une planification fonctionnaliste où l'environnement (au sens large) est peu pris en considération.

Véritable infrastructure écologique régionale qui a permis aux habitants de la Seine Saint-Denis de disposer d'un espace « naturel » d'importance et remarquable au plan écologique (développement d'une biodiversité, faune et flore, reconstitution des nappes phréatiques de la région parisienne ...). , il s'inscrit comme « une île végétale » dans un paysage urbain structuré (déstructuré !) par d'importants systèmes viaries (autoroutes, voies ferrées, canaux, ...) , des équipements d'intérêt nationale et international

Pourtant, si la lecture du territoire a permis de repérer, nommer et hiérarchiser celles de ces infrastructures qui ont façonné le nord de la région parisienne et de mesurer l'importance (à venir) de celles planifiées (Gares du Grand Paris, infrastructures et équipements liés à la candidature pour les JO ...), elle a surtout révélé l'absence d'articulation et de cohérence entre ces différentes entités et la relative importance (voir inexistence) des aménagements paysagers et naturels dans cette structuration. (Parc, chemin des Parcs, canal de l'Ourq ...).

Le territoire et ses paysages sont inexistant.



« On se rend compte que l'aménagement que nous connaissons à pratiquement détruit toute forme de paysage, alors qu'on voit bien que c'est cela qui donne une cohérence à nos quartiers, nos villes ... »

« Les aménagements paysagers ne sont pas assez valorisés ... il faut absolument s'appuyer sur des grands espaces naturels comme le Parc Valbon pour penser et organiser la Métropole, ... surtout ici ... »

« Le développement du Parc doit devenir une référence à l'échelle métropolitaine pour l'aménagement urbain ... »

« Le Parc ne peut plus être une « île merveilleuse », il doit rayonner sur le territoire ... pour qu'on y retrouve certaines de ses qualités partout en ville ... »

On mesure alors l'importance du Parc Valbon pour l'aménagement urbain métropolitain. A la fois grande infrastructure paysagère (inscrites dans le dispositif paysager du Département, et de la Métropole), à l'articulation et à proximité d'importants équipements et réseaux structurants le territoire il peut être l'outil urbain d'un aménagement faisant paysage pour la mise en valeur de nouveaux rapports à l'environnement.

Penser l'évolution du Parc, c'est alors penser l'évolution de son rapport aux infrastructures (et inversement) ... à son environnement, aux communes, à nos quartiers ...

Ainsi, ces interactions, ces imbrications urbaines, spatiales, fonctionnelles, existantes et en constructions sont à intégrer dans la réflexion pour les transformations à venir et pour un aménagement métropolitain qui réponde aux attentes des populations.

« Penser l'avenir du Parc, c'est penser l'avenir de l'Aéroport du Bourget, de l'A1, des 6 routes, des Jardins familiaux, du centre-ville de La Courneuve ... »

« Au travers de la réflexion sur les évolutions du Parc doit être menée une réflexion sur le développement urbain en rapport avec les relations que l'on veut entretenir à l'environnement »

« Le parc tel qu'il est ne permet pas d'aborder toutes les questions que son statut, sa situation géographique, ses usages populaires cristallisent ... il faut en faire le lieu de rapports concrets aux grands enjeux urbains contemporains »

« Les vrais enjeux du développement du Parc, se situent dans les rapports dynamiques qu'il entretiendra avec son environnement ... à l'échelle métropolitaine ... et en particuliers à propos des questions environnementales au travers de l'aménagement urbain »

3- La démarche Populaire

La dimension populaire du Parc est soulignée et réaffirmée comme consubstantielle à son existence et devra être prise en compte dans toute perspective d'aménagement. Les travaux des ateliers devront s'inscrire dans ce cadre social.

La rencontre avec la Chambre de Commerce et d'Industrie a permis de témoigner de l'intérêt économique pour le Parc Georges Valbon et son développement. Le Parc peut être perçu (même s'il n'apparaît pas aujourd'hui comme remplissant cette fonction) comme un point d'attractivité, pour le département de La Courneuve, de Stains, de Saint Denis et de la Communauté d'Agglomération.

Mais ses qualités ne sont pas mises assez en valeur auprès des salariés, des entreprises locales et régionales (habiter à proximité du parc...). Il est donc important de travailler cette dimension. Un Parc pour les salariés du département.

Est souligné l'importance de la procédure démocratique dans la réflexion générale sur l'avenir de cette infrastructure majeure du département (même si elle n'a pas prise à la hauteur de sa valeur réelle).

Dans cette perspective, les habitants s'interrogent sur les engagements (et les limites institutionnelles de ces engagements) des acteurs politiques et leurs rôles (et pouvoirs) à propos de l'évolution et de l'avenir du Parc Georges Valbon.



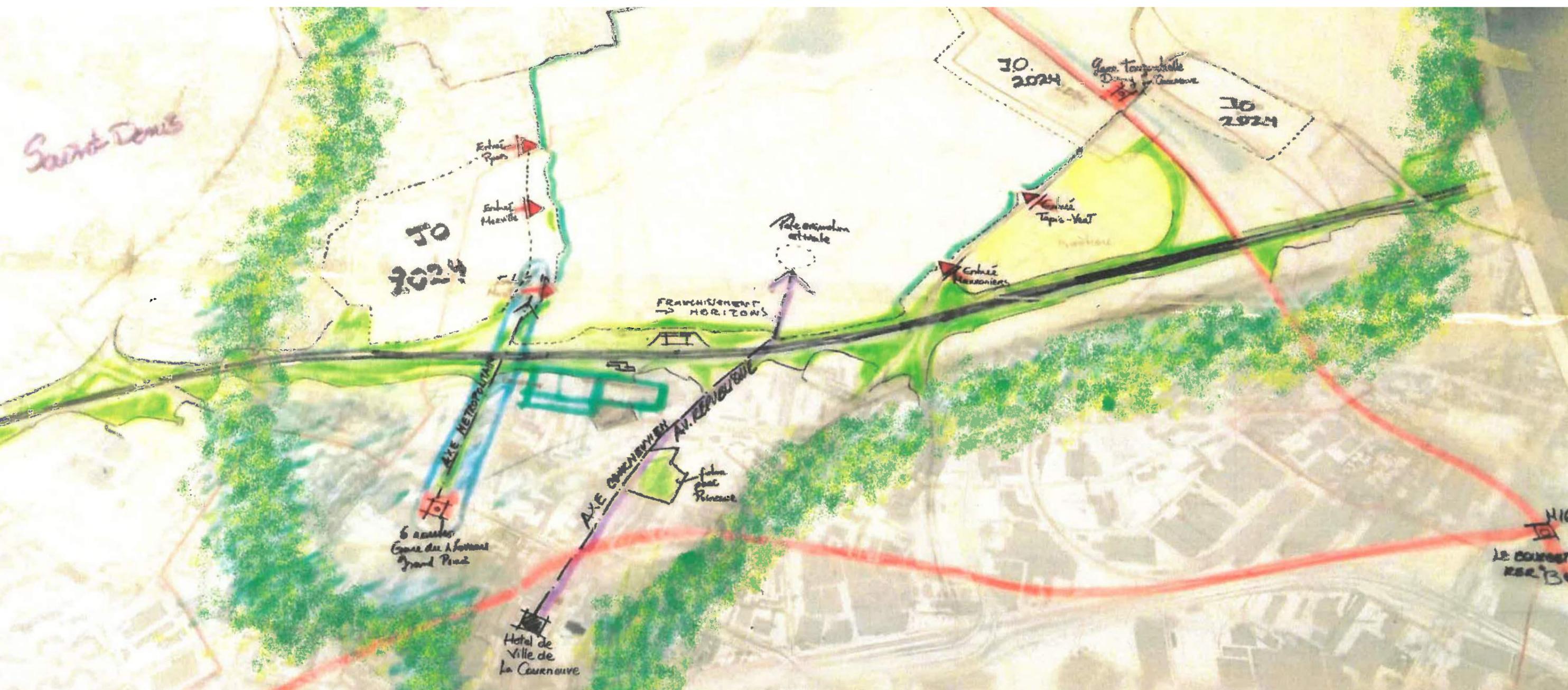


Schéma - 7

Représentation graphique de deux « extensions » possibles du Parc : Continuités Parc / centre-ville de La Courneuve et Parc / 6 routes. Ce schéma révèle l'importance du traitement de l'accessibilité, de la mobilité et des circulations depuis et vers le Parc à partir de La Courneuve. Les espaces identifiés autour de l'A1 montrent l'importante « consommation » de terrains de cette infrastructure du fait de son statut d'autoroute (ces terrains à reconquérir par et pour le Parc).

LE PARC GEORGES VALBON : UN GRAND PARC THÉMATISÉ

A partir des éléments énoncés et de la démarche engagée qui place le développement et l'extension du Parc au cœur de la stratégie métropolitaine, cinq premières « continuités géographiques » ont été déterminées collectivement. Elles permettent, du point de vue du Comité Constitué, d'engager la réflexion sur la dynamique urbaine à promouvoir pour mettre en valeur des thèmes considérés comme essentiels à l'aménagement de ce territoire. Ces continuités urbaines, véritables « extensions » du Parc dans son environnement, dessinent alors des paysages métropolitains contemporains qui font du Grand Parc Georges Valbon le lieu emblématique d'une vision renouvelée car engagée du rapport que ses usagers et les habitants des communes veulent entretenir à leur environnement.

Ainsi ces cinq premières orientations géographiques sont :

Côté Ouest du Parc (Axe 1) : Un axe, Roman Rolland/Chemin Marville et ses futurs équipements sportifs (JO 2024).

Pourrait être envisagé l'intégration des quartiers (Barbusse Roman Roland, Floréal Saussaie, Saint Remis) pour créer une liaison paysagère allant du Parc G. Valbon au Parc de la Légion d'Honneur.

Côté Sud du Parc deux orientations particulières sur La Courneuve (Axes 2 et 3) (liés aux rapports urbains spécifiques entretenus entre le Parc et la Commune) :

Axe Métropolitain (Axe 2) : Une porte d'entrée au Parc Georges Valbon depuis la gare 6 Routes (future Gare du Grand Paris).

Axe Courneuvien (Axe 3) : Valorisation de la continuité Parc/centre-ville par la requalification de l'A1 et l'intégration des quartiers (4000 Nord, ...) dans la réflexion sur la mise en valeur de l'axe Hôtel de ville / Parc (avenue de la République).

Côté Nord-Ouest du Parc (axe 4) : Les Jardins Familiaux de Stains et la Cité Jardin

Côté Est du Parc (axe 5) : l'ensemble de l'aéroport du Bourget et en particulier les espaces verts (environnant les pistes) et le Musée de l'Air et son environnement.



Le Natura 2000 (ZPS)



Schéma - 8

Le Parc recompose le tissu paysagé et urbain des environs. Ses liens avec les villes et équipements environnants forment de nouvelles cohérences spatiales et paysagères thématiques. Santé / Rapports ville-nature / Mobilités / consommation-nourriture / Ecologie urbaine.

Parallèlement à l'élaboration du périmètre du Grand Parc Georges Valbon, des priorités ont été définies quant aux domaines et thèmes à privilégier dans la réflexion sur son développement et sur les transformations urbaines souhaitées. Ces thèmes devant trouver une expression concrète et spatiale dans l'aménagement du Grand Parc Georges Valbon et son environnement.

Ainsi, plusieurs thèmes ont été énoncés :

La santé et hygiène de vie : Parc / Marville Axe 1

Les questions de santé : Santé et urbanisme, santé et activités sociales, santé et éducations, santé et pollution ? Quelles sont les caractéristiques des besoins prioritaires localement ? Quels déterminants négatifs principaux (pollution atmosphérique, sonore, aquatique ...) ?

« En quoi le parc peut-il devenir un outil d'information, d'interprétation et de résolution de certaines de ces questions ? »

« Du Parc actuel, en passant par le quartier de Marville et ses futurs équipements sportifs, renforcer et créer des continuités urbaines (jusqu'au Saint-Denis !) où pourraient être développées des activités en liens avec les questions de santé (implantés des équipements, ...) (axe 1) »

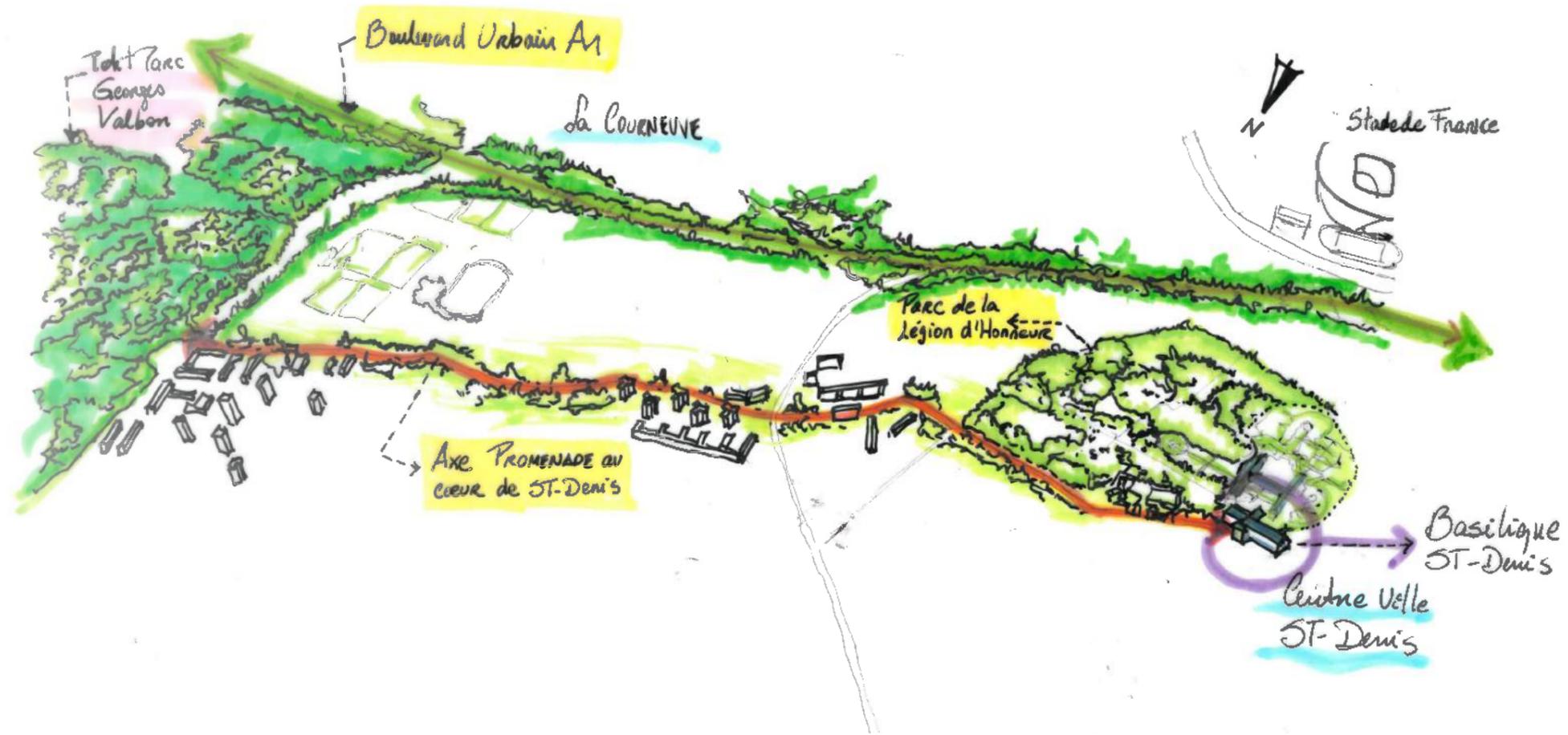


Schéma - 9

La représentation schématique de l'axe promenade, du Parc Georges Valbon au Parc de la Légion d'Honneur.

Les aménités à créer permettront de développer différents thématiques à partir de Marville

Les déplacements / la mobilité : 6 routes / Porte d'entrée au parc Axe 2

Ce deuxième axe est l'un des axes importants proposés, reliant la commune de la Courneuve avec Parc Georges Valbon. Compte tenu de l'importance avenir de cette voie (arrivée de la gare des six routes) elle pourrait être aménagée comme une "porte" du futur Grand Parc où les questions de mobilités et d'espace public seraient traitées en cohérence avec les nouveaux modes de circulations proposés (transport lourd des six routes vers Stains, mobilités et circulations douces, ...).

De la gare des 6 routes à l'entrée actuelle du Parc, l'avenue Salengro forme donc un axe urbain métropolitain structurant. L'aménagement du territoire et le développement du Parc comme point focal des transports régionaux. Il devient le lieu des échanges de proximité et de densification paysagère.

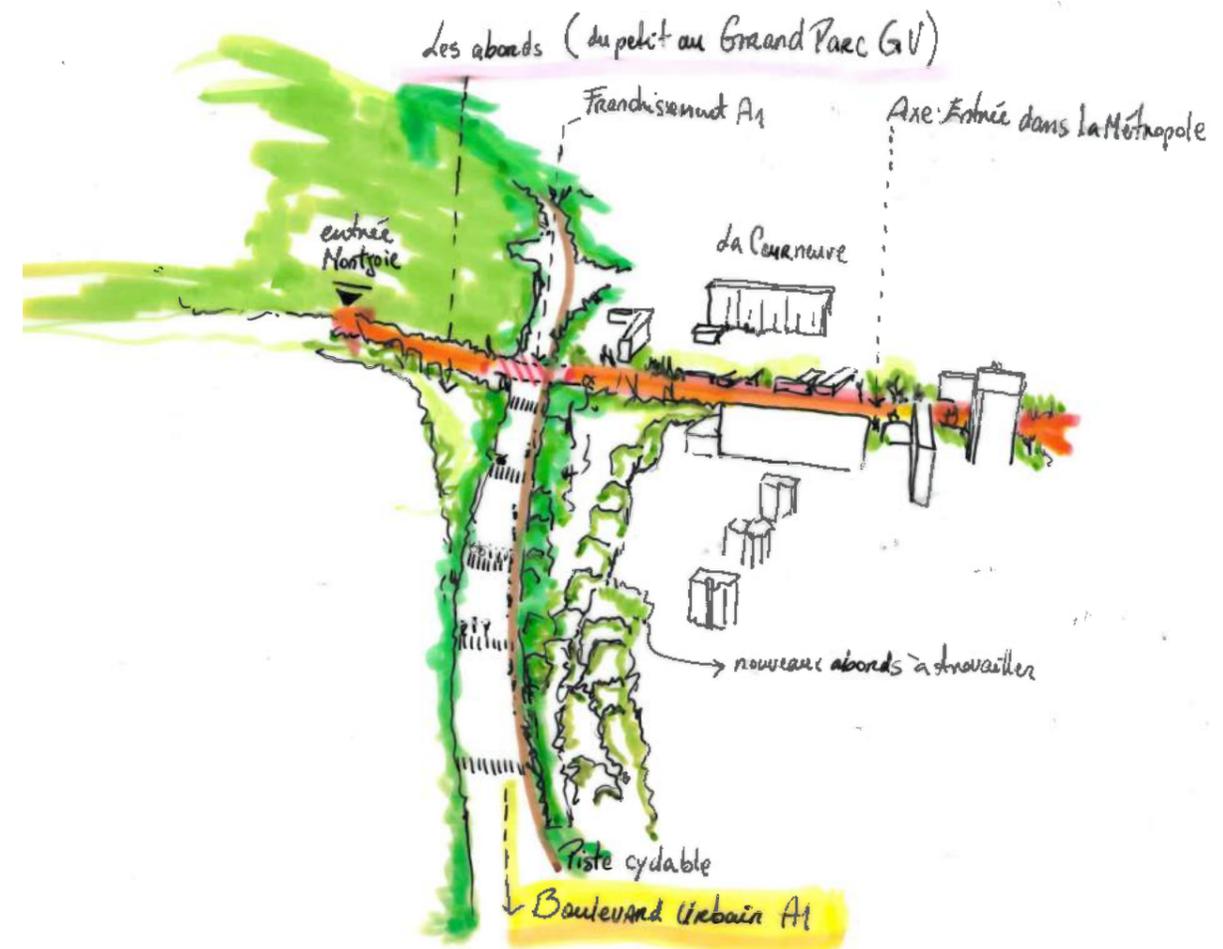
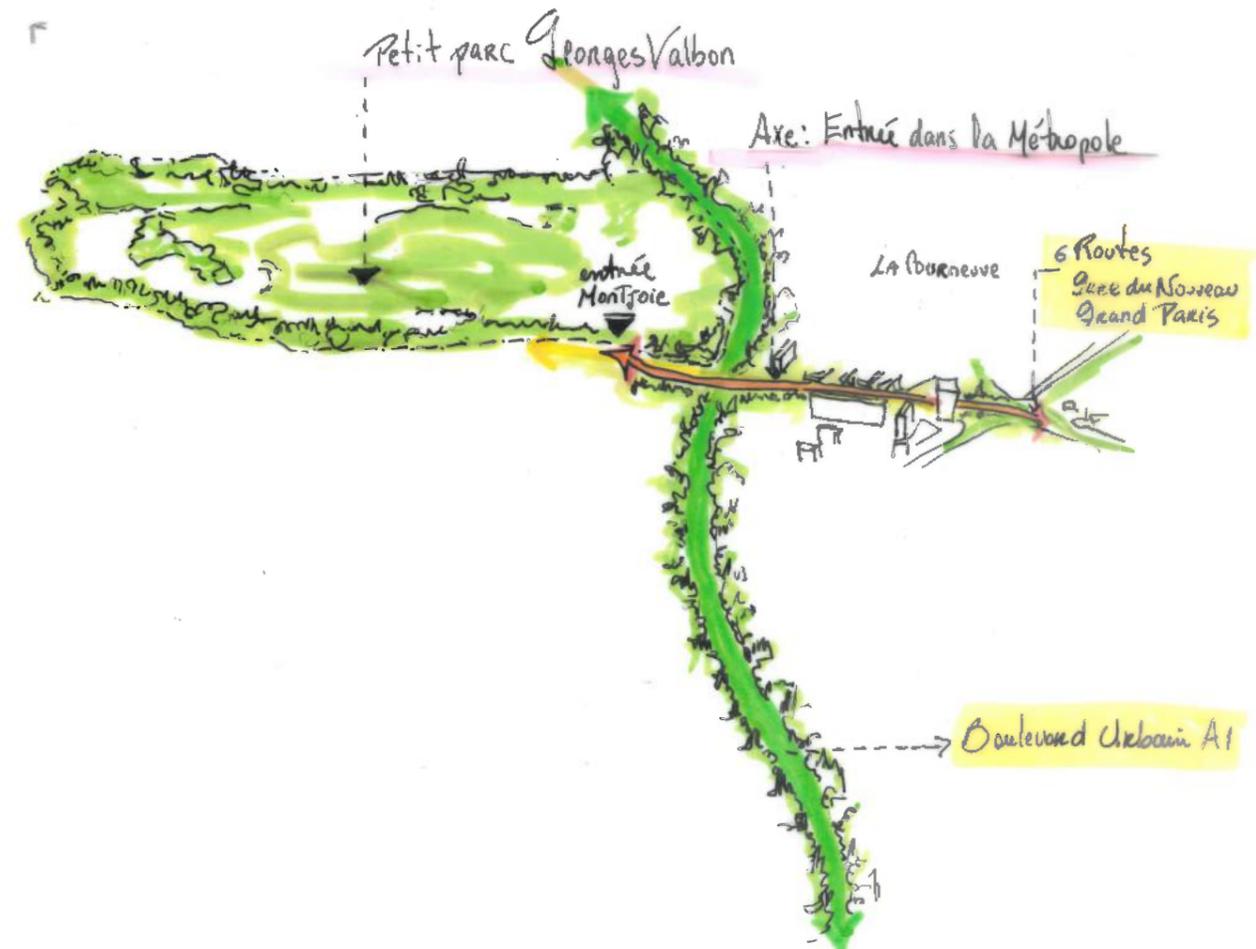


Schéma - 10

Représentation schématique de l'intersection de 2 grands axes: l'axe du boulevard, et l'axe métropolitain d'entrée.

Ville / Nature : Parc / centre-ville de la Courneuve Axe 3

Le rapport entre urbanité et environnement naturel. Comment dépasser l'opposition Ville-Nature par la découverte des milieux naturels humanisés et l'étude des questions d'habitat ?

« Les ruptures très fortes vécues par tous entre le centre-ville, l'ensemble des quartiers à La Courneuve et le Parc doivent être impérativement dépassées. Elles sont l'expression spatiales d'oppositions artificielles et imposées aux habitants entre ville et nature »

« Le développement du Parc, et particulièrement dans son rapport avec la ville de La Courneuve doit permettre ces dépassements ... »

« A La Courneuve, la relation entre le Parc et la Ville va bien au-delà du simple franchissement de l'autoroute A1... ce qui est à concevoir ce sont de véritables continuités spatiales, paysagères, ...qui impliquent inévitablement de remettre en cause cette opposition arbitraire entre la nature et l'urbanisme »

« Il y a un véritable enjeu urbain contemporain autour de la question de la continuité Parc/Ville, parce que s'exprime ici l'idée que l'on veut promouvoir des relations des habitants avec leur milieu »

« La conception et la réalisation des continuités urbaines entre le Parc et la Ville doivent s'inscrire dans cette logique urbaine et d'aménagement ... on doit les habiter »

« C'est là que doit s'inventer et se réaliser de nouvelles formes où nature et urbanité sont associées ... »

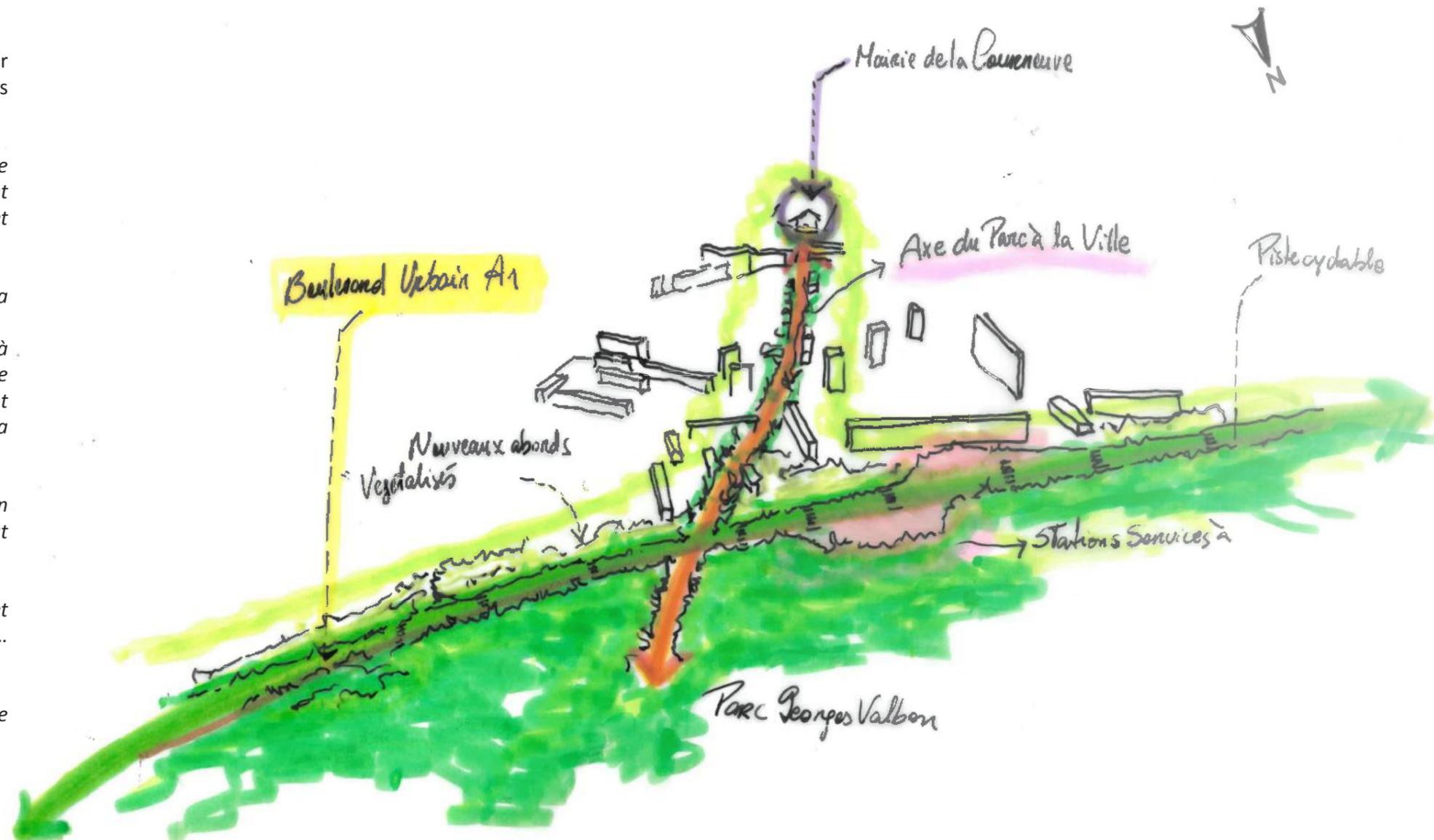


Schéma - 11

La représentation schématique de l'axe du Parc à la Ville souligne l'importance du franchissement du Parc vers la ville de la Courneuve.

Consommation et production. Du Parc aux Jardins Familiaux (de Stains) Axe 4

Les productions agricoles (quelle agriculture ?) quelles productions pour les villes ? Comment penser collectivement un « savoir consommer nouveau » ?

« Quels modes de consommations- productions sur notre territoire ? »

« Pourquoi ne pas ouvrir le Parc jusqu'aux jardins familiaux de Stains et développer un aménagement urbain où les rapports entre production et consommation agricole seraient repensés et vécus par tous... »

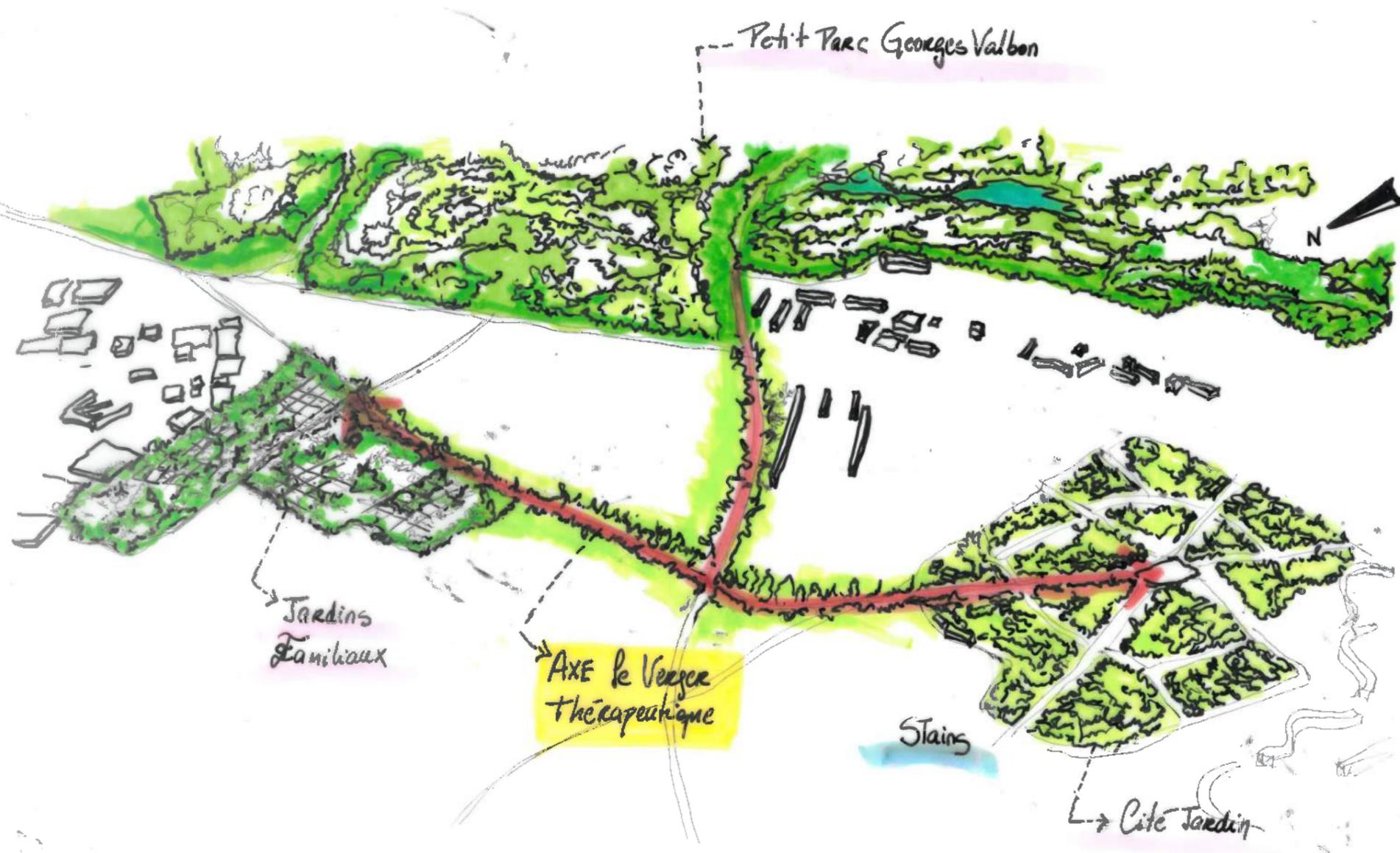


Schéma - 12

La représentation schématique le parc Georges Valbon avec les jardins familiaux de Stains. Création d'un axe pédagogiques, associant santé et agriculture.

L'écologie urbaine : L'aéroport comme partie du Parc Axe 5 Formation aux questions environnementales avec le Bourget

L'histoire du territoire et les conclusions de la conférence mondiale sur le réchauffement climatique de 2015 au Bourget (COP 21) soulignent l'importance de ne pas réduire la réflexion sur les rapports entre l'architecture, l'urbanisme et l'environnement à un catalogue de caractéristiques aussi « progressistes » soient elles qui risquent de figer toute proposition spatiale en une juxtaposition de considérations ... environnementales, sociales, etc. ...

Ainsi, on peut concevoir que l'aménagement du Parc soit l'occasion d'engager une démarche pédagogique et populaire qui crée les conditions d'une approche rationnelle et non destructrice de nos relations aux richesses environnementales.

Dans ce cadre singulier et privilégié, proposition est faite de valoriser la continuité spatiale entre le Parc et l'aéroport du Bourget pour la mise en œuvre de cette démarche pédagogique.

« Comment intégrer « l'espace naturel » de l'aéroport au Parc Georges Valbon ? »

« Comment faire pour que ces espaces naturels « perdus » puissent être les lieux d'expérimentations de nouvelles relations à l'eau, à la façon de produire de l'énergie ... »

« Lier le Parc et l'aéroport ce n'est pas seulement augmenter les surfaces naturelles du premier c'est aussi ce doter d'un lieu unique au niveau métropolitain où l'unité entre nature et activités humaines peut être étudiée ... »



D DU POINT DE VUE DE LA COURNEUVE

« Le développement du Parc G. Valbon est utile, voir indispensable pour le développement de la Commune »

La dimension métropolitaine, son statut d'infrastructure métropolitaine, ses relations de proximités aux équipements nationaux, régionaux et locaux font du Parc un élément central de la dynamique urbaine à l'échelle communale.

De ce point de vue le Parc doit être considéré comme un « outil » pertinent au plan paysager, urbain, social et économique pour accompagner, voir permettre, les transformations souhaitées au plan municipal.

Ses différentes échelles et son développement, au-delà de ses limites actuelles (géographiques, administratives et de représentations ...) tels imaginés lors des ateliers, permettent d'aborder de façon nouvelle et dynamique certains enjeux urbains centraux pour le devenir de la commune.

Dans ce cadre, certains des thèmes, soulignés (phase 1) comme devant impérativement être traités (les incontournables) ont fait l'objet des réflexions particulières à partir de l'idée de Grand Parc Thématisé.

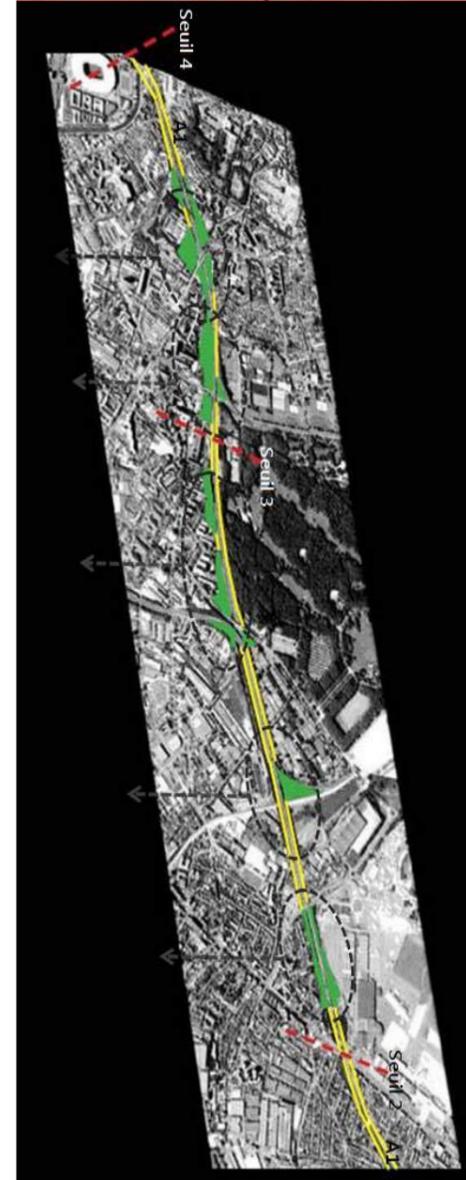
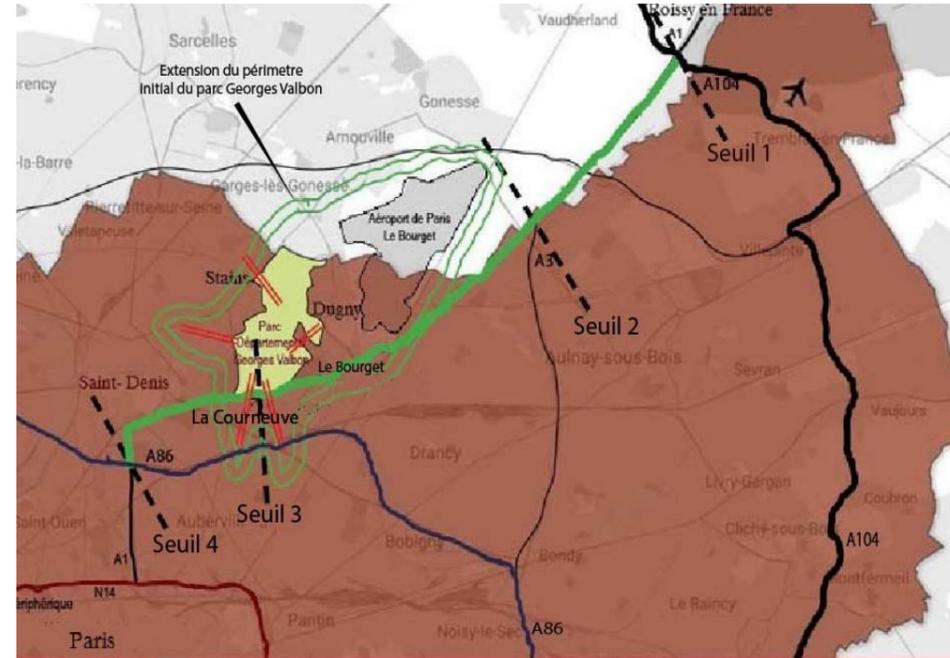
- Quels modes de circulations pour des continuités d'usages au plan local comme régional ?

- Comment réparer les ruptures existantes et permettre leur franchissement et/ou leur dépassement pour favoriser les liens entre les quartiers ?

Ainsi, la question de la continuité géographique, de paysage et d'usage entre la ville et le Parc au niveau du centre-ville et du quartier des 6 routes (future gare du Grand Paris) a été abordée.

Continuité Parc Centre-ville : L'Autoroute A1, premier axe structurant de la Métropole en construction ... une rupture pour le territoire communal.

A partir du principe de la requalification de l'A1 par séquences paysagères et urbaines entre Roissy et Paris, l'autoroute devient boulevard urbain au niveau de la Commune de La Courneuve (c'est-à-dire du Parc). Véritable reconquête urbaine, elle permet l'appropriation et la transformation de l'ensemble des terrains longeant des voies et à proximité des échangeurs devenus carrefours pour de nouveaux usages (implantations d'équipements publics, d'activités nouvelles ...).



De nouvelles continuités paysagères, urbaines et fonctionnelles sont ainsi rendues possibles.

Au niveau du Parc, les terrains conquis (plusieurs dizaines d'hectares), feront l'objet d'un aménagement particulier (extension du Parc) afin d'assurer une continuité entre les deux rives du boulevard (moins large que les Champs Elysées), et rendre visible et lisible le Parc depuis le boulevard et en permettre la multiplicité des traversées.

« Un boulevard, cela se traverse de multiples façons, un autoroute non »

« Personne ne redoute de traverser les Champs Elysées, alors qu'ils sont plus larges que l'A1, que la circulation y est intense, et que la pollution est forte.... »

Multiplier les modes de traversées sur la largeur du Parc

Cette situation urbaine (citadine) nouvelle permet de réaliser, dans le temps et en plusieurs endroits, différentes formes de traversées en fonctions des usages et des besoins des populations. Passages piétons au niveau du sol, passerelles piétonnes inscrites dans le paysage du Grand Parc G. Valbon à construire, toit végétal à usage sportif, transports électrique public de proximité suspendu ou sur rail (funiculaire) ..., le rapport ville/parc n'est plus envisagé au travers le franchissement d'un obstacle pour relier deux entités territoriales distinctes, mais comme une multitude de cheminements possibles dans un paysage cohérent où nature humanisée est urbanité.

Continuités urbaines / continuités d'usages pour de nouvelles pratiques.

Les nouveaux dispositifs urbains envisagés invitent à imaginer de nouvelles cohérences d'usages à l'échelle de la commune en installant par exemple, au cœur du Parc des antennes de certains services municipaux (médiathèque, ... école de musique, ...) pour de nouvelles pratiques ...

L'ensemble des villes limitrophes et établissements nationaux à proximité (musée de l'air, archives nationales, universités, ...) pourraient en effet impliqués dans de tels dispositifs.

Continuité Parc Quartier des 6 routes :

Le quartier des 6 routes est en pleine mutation. L'arrivée de la future Gare du Grand Paris, la construction de logements, les aménagements publics à venir en font un quartier emblématique des mutations urbaines, de la Ville.

Ces mutations auront un impact important sur le quotidien des Courneuvien(ne)s tout en participant de la construction de la Métropole dans laquelle ils habitent.

C'est pourquoi, pour le Comité Constitué, Le quartier des 6 routes doit faire l'objet d'une réflexion collective approfondie en cohérence à la fois avec les études urbaines en cours et la démarche initiée sur le développement du Parc Georges Valbon.

Ainsi, à partir de cette double orientation, proposition est faite renforcer le projet d'aménagement de l'avenue Salengro en développant le Parc jusqu'à la Gare des 6 routes pour en faire une véritable porte d'entrée métropolitaine sur le Grand Parc Georges Valbon.

Porte d'entrée métropolitaine, elle devient ainsi, aussi, une entrée sur un territoire où s'expérimentent, se formalisent, et se construisent les relations nouvelles des habitants au milieu pour habiter (nouveaux rapports à l'environnement, les continuités nature-ville).

Premier contact pour les nouveaux publics (locaux, métropolitains ...) avec nos territoires et le Parc Georges Valbon en particulier, elle doit en révéler au plan formel et urbain et les ambitions, les choix ... pour la construction d'une Métropole populaire et source d'émancipation.

Dans cette perspective l'aménagement de l'avenue Salengro est fondamental. Boulevard urbain à habiter, il doit permettre les continuités conceptuelles, urbaines, paysagères et fonctionnelles souhaitées.

L'aménagement de l'avenue doit permettre le développement de modes de transports pour de vraies continuités territoriales à toutes les échelles :

Des circulations « douces » depuis la gare, à l'échelle de ce nouveau « morceaux » du Parc, en articulation avec l'ensemble du réseau cyclable à développer dans l'environnement du Grand Parc.

Un mode de transport public efficace reliant La Courneuve aux communes de l'ouest du Parc, et en particulier Stains.

La réalisation d'un tramway partant de la Gare et empruntant l'avenue Salengro pour se prolonger sur un axe nord vers Stains est inévitable du point de vue du développement souhaité pour le territoire.

Les zones de stationnement existantes à proximité du Parc doivent être réaménagées voir supprimées en fonction de la création de la Porte du Grand Parc Georges Valbon.

La création d'un nouvel équipement de transport dans le Grand Parc oblige à reconsidérer l'ensemble du stationnement environnant avec un point de vue global et non pas uniquement fonctionnel.

L'avenue et son inscription dans le projet de développement du Parc.

Par ailleurs, le projet de construction de logements à proximité de la Gare et dans le cadre de l'aménagement de l'avenue Salengro invite à s'interroger sur l'articulation formelle entre la densité urbaine du quartier en construction et les relations au milieu naturel à y promouvoir.

Proposition est faite de densifier au plan végétal l'aménagement de l'avenue en y inscrivant l'ensemble du système viaire à promouvoir (à étudier en limitant d'avantage le place des automobiles) et créer des continuités paysagère jusqu'aux limites actuelles du Parc par la mise en valeur naturelle des terrains conquis à proximité de l'autoroute.

« La future Gare, ne peut pas être seulement un nouvel équipement pour les éventuels JO de 2024 et pour transporter « des gens » vers la Défense, Roissy ... elle doit servir les populations ... »

« ...compte tenu de l'importance de l'implantation de la nouvelle gare sur le territoire, il n'est pas concevable que le reste du réseau de transport collectif dans nos villes ne soit pas à la hauteur ... »

« La construction de la Gare des 6 routes doit être le prétexte à la réalisation d'un vrai réseau de transport remarquable et cohérent avec les ambitions populaires au plan environnemental pour nos quartiers et nos villes ... »

« L'arrivée de la Gare et l'extension du Parc doivent permettre de réorganiser les Parkings... certains pourraient être supprimés, d'autres réaménagés ... »

« Il faut récupérer tous les terrains à proximité et sous l'autoroute pour les aménager de façon à accompagner la transformation de l'avenue Salengro dans le cadre de la réalisation du Grand Parc »

« On ne peut pas réduire la fonction de la future gare des 6 routes à la seule amélioration des transports métropolitains Ce doit être pour nous le moyens d'affirmer des choix quant aux modes de vie dans nos quartiers »

« Cette gare doit permettre de débattre et de réaliser les aménagements indispensables à pour circuler, se déplacer, ... dans nos territoires. Elle doit permettre de réfléchir à de nouveaux mode de transports, qui favorise les liens entre les quartiers, les communes, qui limitent le rôle de la voiture ... »



4 LE POINT DE VUE DU LIHP

Les travaux réalisés, les collaborations engagées et les documents produits, analysés aujourd'hui en fonction des ambitions politiques et des choix stratégiques et urbains fixés en commun initialement, permettent en premier lieu de confirmer la réalité : **la permanence et la qualité d'un engagement populaire ouvert** dont témoignent la composition du groupe constitué, le climat de confiance caractérisant ses contacts avec des intervenants occasionnels et la nature de ses productions.

Ces travaux ont en outre, permis d'identifier et de hiérarchiser des « incontournables fonctionnels » (rapports réciproques Parc/Villes/Département/Grand Paris), de proposer des perspectives de solutions originales et ambitieuses aux questions de mobilité et d'accessibilité (*transformation du statut de l'autoroute A1*), d'ouvrir un chantier thématique régional (*le Grand Parc Thématisé*), d'esquisser des interrogations sur les fonctions et les aménagements internes du Parc (*les nouveaux usages ?*, *les nouvelles missions au service des populations ?*).

Cet état des réflexions et des propositions invite d'une part à pérenniser, étendre ouvrir et compléter les formes de travail engagées et d'autre part à approfondir les travaux de certains ateliers et enfin, à poser des questions d'organisation : aspects juridiques, rapports aux institutions, contractualisations, moyens à mobiliser, échéanciers ...

Cela en distinguant :

Des ateliers d'approfondissement et d'opérationnalisation consacrés à des thèmes assortis de propositions précises. Par exemple, le Grand Parc Thématisé, les grandes infrastructures (A1, ...), les rapports réciproques Parc - La Courneuve, Parc – Villes

Un(des) chantier(s) de recherches prospectives à propos des missions « régionales » du Parc.

Quels équipements nouveaux pour quelles missions ?, quels usages nouveaux pour quels « publics » ?

Cette réflexion est essentielle car on ne voit pas comment (pourquoi ?) s'interroger sur les accès au Parc et sur les raisons de son niveau de fréquentation actuelle sans connaître les possibilités qu'il offrirait dans le futur, sinon en acceptant implicitement cette forme de statu quo qu'est l'unique proposition de « parc de loisir et de santé » sans précision de fonctions ... dans une perspective d'innovation progressiste.

Les réflexions à conduire doivent s'établir sur deux plans principaux : D'une part quant aux types, aux styles, aux caractères des activités à privilégier (à équilibrer). En distinguant (opposant ?) par exemple activités de consommation – création/production, individuelles- en groupe ; planifiées-à initiatives individuelles, exigeant de l'aide ou non ... En s'intéressant aux publics (présence de publics particuliers : enfants, personnes âgées, ... handicapés ...) et aux rapports entre publics

Et d'autre part, quant aux choix de domaines à privilégier. Par exemple le dépassement de l'opposition Ville-Nature par la découverte des milieux naturels humanisés et l'étude des questions d'habitat (actions dans le milieu, classe de découvertes ...) ; La production de langages écrits, vidéo, photos (plateformes collaboratives ...), ceci à partir des aménagements prévus à l'occasion des Jeux Olympiques de 2024 ; Les productions agricoles (quelle agriculture ?) quelles productions pour les villes ? Comment penser collectivement un « savoir consommer nouveau ? Les questions de santé : Santé et urbanisme, santé et activités sociales, santé et éducations, santé et pollution ? Quel par les sont les caractéristiques des besoins prioritaires localement ? Quels déterminants négatifs principaux (pollution atmosphérique, sonore, aquatique ...) ? En quoi le parc peut-il devenir un outil d'information, d'interprétation et de résolution des certaines questions ?

Des ateliers de réflexions juridiques au service des différentes recherches. Constituer un centre de ressources au service des différents ateliers de recherche pour rendre accessible les informations nécessaires. Ce groupe aurait, par exemple, la double fonction d'instituer et d'institutionnaliser en aidant à poser les problèmes dans leurs dimensions juridiques et de formaliser des propositions populaires, et de décroiser et de désinstitutionnaliser (en distinguant, par exemple, chez la même personne ses interventions de citoyens dans un atelier et celles qu'il peut avoir en tant que responsable publique ou administratif).

En conclusion.

Les questions, de moyens, d'organisations et d'échéances sont évidemment à envisager et à approfondir dans la perspective unanimement souhaitée par les acteurs actuels.

Elles ne peuvent l'être qu'après validation (partielle ou totale) des propositions faites, et, plus fondamentalement après un choix politique et stratégique dont les pôles seraient les suivants : soit procéder à des aménagements nécessaires mais n'engageant pas de transformations profondes de nature à « inscrire l'ensemble Villes-Parc dans la même problématique d'innovation progressiste au service du public » ; soit s'inscrire dans une perspective radicalement nouvelle à partir des trois axes majeurs et structurants de transformation proposés : *les nouvelles missions internes au parc* ; les rapports Parc-Ville Parc – *Grandes infrastructures (Autoroute A1 / aéroport du Bourget ...)* en lien avec l'aménagement (la transformations) des modes de circulations ; *le Grand Parc Thématique* qui assure une ouverture régionale ... ceci en soulignant l'importance de l'implication populaire.

On soulignera encore, qu'en s'engageant dans la voie esquissée par les ateliers populaires les responsables interpellés, confirmeraient leurs ambitions de prendre le temps de construire un projet exemplaire qui répond aux besoins construits et à confirmer par les populations locales, exemplaire aux plans régional et national et inscrit dans le débat mondial sur les questions de développement urbain, de développement des territoires, d'habitat et de rapports à l'environnement.

Ils confirmeraient aussi la possibilité de dépasser les habituelles formes « d'associations » populaires (consultations, co-constructions, auto-constructions ...) en témoignant de l'efficacité des Comités Constitués qui ont fait la preuve de leur capacité à s'organiser, à agir dans la durée avec rigueur et en gérant les tensions inhérentes à tout travail collectif de recherche et à produire et présenter des documents largement diffusés.

En bref, ces deux phases du projet ont permis de rassembler et d'engager l'organisation d'éléments de réponse ambitieux et structurants à la question qui leur était posée :

« *Le Parc G. Valbon, quelle stratégie urbaine pour quel développement ?* »

Elles ont permis plus que cela, en engageant une dynamique sociale sur les questions urbaines qui invite une ambition exceptionnelle aujourd'hui.