



# VAL FRANCILIA / CAHIER D'ACTEUR

Aulnay, le 12 avril 2019

Le projet Val Francilia, présenté par le cabinet Richez à la demande de la municipalité d'Aulnay-sous-bois, concerne une vaste zone :

- Le site PSA
- Le parc Ballanger
- Le quartier des Ormes, partie ouest de la Rose des Vents
- La zone d'activité de la Fosse à la Barbière

Il concerne aussi les emprises routières :

- Carrefour Louis Armand
- Boulevard Georges Braque jusqu'au carrefour de l'Europe
- Avenue André Citroën

Il entraînera donc de profondes modifications sur les flux de circulation.

Il doit également s'articuler avec :

- Le centre commercial O'Parinor
- La future gare du Grand Paris, sur le boulevard Marc Chagall

Le projet se décompose en trois entités :

- une zone d'activités industrielles et commerciales sur le nord-est du site PSA
- un ensemble de logements, entre 2500 et 3500, sur le sud-ouest du site PSA et 5 hectares du parc Ballanger
- un campus de formation, cœur de la partie ouest de Val Francilia

Notre réflexion citoyenne portera sur :

1. L'état des lieux
2. La pertinence de la construction de logements sur l'espace concerné
3. Le projet de pôle de formation
4. La fonction du parc Ballanger et sa relation avec les zones d'habitation environnantes
5. La modification des axes de circulation
6. La liaison du nouveau quartier avec la gare du Grand Paris
7. Une alternative à Val Francilia

## 1. L'état des lieux

**Le site PSA** bénéficie d'un accès à un nœud autoroutier (A3, A1, A104), d'un raccordement ferroviaire, de la proximité de l'aéroport Charles de Gaulle mais se trouve dans l'axe des couloirs aériens et coupé en deux par la limite de la zone d'exposition au bruit. Sa vocation est donc de rester une zone d'activités économiques.

Après le départ de l'usine automobile, c'est aujourd'hui une friche industrielle progressivement réinvestie par diverses activités, principalement de maintenance et de logistique.

Nous nous félicitons de ce retour des activités, source d'embauche pour le bassin d'emploi d'Aulnay-sous-bois, et nous espérons que le plus grand nombre possible d'entreprises choisira de s'implanter sur le site.

**Le parc Ballanger** constitue une zone de loisirs privilégiée pour les habitants de la Rose des Vents, d'un accès très facile, beaucoup plus aisé que le parc du Sausset séparé des habitations par une voie à grande circulation, l'avenue Raoul Dufy.

Son étendue et sa conception très particulière en font un élément précieux du patrimoine aulnaysien. Les buttes qui le bordent en sont une caractéristique essentielle : elles masquent les constructions environnantes et assourdissent le bruit des voies de circulation environnantes. Ce parc est fermé la nuit, ce qui est une garantie de sécurité et de bon entretien.

Nous pensons que ce parc ne doit subir que des aménagements mineurs, et qu'il doit rester ce qu'il est : un îlot de calme, sans ouverture sur des constructions.

**Le quartier des Ormes** est un quartier pavillonnaire composé d'habitations de faible hauteur, mais avec une densité du bâti assez élevée et peu d'espaces en pleine terre, ce qui est en partie compensé par la proximité du parc. La zone des hôtels qui le borde lui permet d'être à une certaine distance des nuisances du boulevard Georges Braque.

Nous souhaitons que les transformations de la zone environnante détériorent le moins possible la quiétude et les conditions de vie dans ce quartier.

**La zone d'activités de la fosse à la Barbière** mériterait une meilleure mise en valeur. C'est aussi le cas des zones des Mardelles et de la Garenne, hors projet Val Francilia.

Nous regrettons qu'une réflexion d'ensemble sur les zones d'activités n'ait pas porté à la fois sur ces zones et sur le site PSA.

**Les emprises routières sont considérables**, articulées autour du vaste rond-point Louis Armand, au croisement de deux axes de grande importance : le boulevard Georges Braque qui conduit à Gonesse, le boulevard, puis avenue André Citroën, qui conduit au Blanc-Mesnil, mais surtout qui relie les deux centres commerciaux O'Parinor et Parinor 2, et supporte un important trafic de poids lourds entre les différentes zones d'activité environnantes.

Avec l'arrivée de la gare et le développement de la zone d'activité PSA, tout le trafic de véhicules individuels et de marchandises ne peut que s'intensifier. La modification de ce réseau doit être précédée d'études très approfondies.

## 2. La pertinence de la construction de logements sur le site PSA

Aulnay Environnement est consciente de la nécessité de construire des logements pour répondre à la pénurie actuelle, d'autant que la ville, dans la période précédente, perdait des habitants, faute d'une offre suffisante. Elle comprend la nécessité d'une densification, mais elle la souhaite maîtrisée et respectueuse des caractéristiques et des contraintes de notre paysage urbain, ce qui trop souvent, n'est malheureusement pas le cas, aucune étude urbanistique ne précédant l'acceptation des permis de construire.

Déjà dans toute la commune les programmes immobiliers se multiplient : dans le sud, autour de la place Abrioux et du quartier Chanteloup, tout le long des rues Charcot, Jules Princet, Jacques Duclos et bientôt au sud du vélodrome, sans parler des réalisations dans le cadre du PRU le long du boulevard Marc Chagall. Nous pensons que cela suffit, d'autant que la commune se targue de résister aux pressions de l'État.

Le site PSA ne nous paraît pas un bon site pour l'implantation de logements : la ligne symbolisant la zone de bruit n'arrêtera pas le bruit des avions, ni celui du trafic de camions généré par la zone d'activité accolée à la zone d'habitation. La création d'un quartier d'environ 10 000 habitants à l'extrême nord de la ville conduit les promoteurs du projet Val Francilia, sous couvert d'établir une continuité avec le reste de la commune, à dénaturer le parc Ballanger pour en faire un vaste espace vert avec vue sur des immeubles.

Nous sommes donc opposés à la création de ce nouveau quartier sur le site PSA.

## 3. Le projet de campus de formation

En revanche, nous sommes favorables à l'implantation d'un centre de formation en lien avec les entreprises proches, avec des immeubles pouvant héberger temporairement les étudiants. La définition précise de ce pôle de formation est une priorité, car il peut jouer le rôle d'incitateur pour l'implantation d'entreprises, ce qui n'est pas gagné d'avance. On ne peut d'ailleurs écarter l'hypothèse que ce projet ne serve que de prétexte pour engager d'abord les programmes immobiliers.

Nous attendons donc au plus vite le lancement (et la publication) d'une réflexion approfondie sur le sujet, en lien avec les institutions compétentes.

## 4. La fonction du parc Ballanger

Le projet Val Francilia conduit à annexer le parc Ballanger au nouveau quartier : « près de 3 km de façade sur parc », tel est le slogan de ses promoteurs. Cela signifie que cette particularité essentielle du parc, son rôle de coupure d'avec la ville, est sacrifiée. Cinq hectares sont urbanisés. La partie du site PSA dévolu à un espace vert ne compense pas la disparition de cette qualité qui fait l'attrait du parc. En quelque sorte, le parc Ballanger est annexé à Val Francilia. Il devient un espace vert comme tant d'autres, impossible à clôturer, et donc à sécuriser.

Si la municipalité passe outre, et qu'elle crée ce nouveau quartier, nous demandons que la caractéristique du parc conçu comme un lieu isolé de la ville soit préservé, toutes les buttes conservées et qu'aucun immeuble ne soit construit sur son emprise. En revanche, il peut être ouvert au nord, mais exclusivement par des voies piétonnières. Ce qui a séduit les Aulnaysiens jusqu'à aujourd'hui, en particulier ceux des quartiers nord, peut être partagé avec les résidents de Val Francilia, et le parc devenir un lieu de rencontre entre les habitants des deux quartiers.

## 5. La modification des axes de circulation

La création de la gare du Grand Paris, l'implantation espérée de nouvelles entreprises et la construction de nombreux logements ne peuvent qu'entraîner une intensification des flux, encore plus importants si le projet tout voisin d'Europa City voit le jour. Dans ce cas, le Boulevard Georges Braque en sera la principale voie d'accès par le nord, en même temps que le seul exutoire au nouveau quartier. Cette hypothèse a-t-elle été étudiée ? Des projections du trafic ont-elles été élaborées ? Tout simplement, un comptage du trafic actuel a-t-il été fait et pris en compte ? Le problème déjà épineux du carrefour de l'Europe, régulièrement embouteillé, ne risque-t-il pas de s'aggraver encore ?

L'une des objections à l'urbanisation de cet extrême nord de la ville, le risque « de relégation de ses habitants » qu'évoquait le candidat Bruno Beschizza en 2015, peut-elle être surmontée, lorsque l'accès de ce quartier par d'autres habitants d'Aulnay risque d'être si difficile ? Car il ne suffit pas que les habitants de Val Francilia aient un accès facile au métro, il faut aussi, pour que le quartier ne soit pas un ghetto, que des échanges puissent se faire dans le sens sud-nord autant que dans le sens nord-sud. Or le boulevard Marc Chagall risque de constituer toujours une coupure majeure.

C'est justement le problème dont souffre depuis des décennies le quartier de la Rose des Vents. Comment espérer surmonter cette coupure territoriale en intensifiant les flux qui créent cette coupure ?

La piétonisation de l'avenue André Citroën est certes une idée séduisante, mais le report de son trafic déjà important (c'est la seule connexion entre les deux centres commerciaux) sur une voie traversant le site PSA, là où se touchent zone d'habitation et zone d'activité et où s'additionnent déjà deux trafics, ne va-t-elle pas décourager les clients d'un centre de se rendre dans l'autre, et accentuer le déclin déjà sensible de Parinor 2 ?

Aucune solution à ces problèmes ne ressort du projet Val Francilia tel qu'il est présenté aujourd'hui. La suppression des ronds-points, qui permettent pourtant en principe une certaine régulation de la circulation, semble faire fi de toutes les difficultés, les circulations douces et les navettes automatiques ne s'imposant que par la magie d'une image.

Il est donc urgent de commencer par mettre au clair un plan de circulation sérieux sur tous ces axes autour de la nouvelle gare, et d'y associer les Aulnaysiens.

## 6. La liaison du nouveau quartier avec la gare du Grand Paris

Qu'un quartier de 10 000 habitants ou seulement un pôle de formation soit créé, il faut qu'un lien aisé avec la gare du Grand Paris soit établi. Cela n'impose pas que l'on construise des logements sur le parc Ballanger, mais qu'on puisse aisément le contourner pour une « circulation douce » ou le traverser à pied, autant que possible en ligne droite, la circulation des automobiles ou des autobus restant cantonnée au boulevard Georges Braque, ce qui est le cas, pour autant que l'on puise en juger, sur le projet du cabinet Richez.

Au sud, près de la gare, un remodelage du « quartier des hôtels » semble inévitable pour dégager la voie de circulation douce et le chemin piétonnier. Au nord, il nous semble possible de dégager au pied de la butte ouest du parc l'espace pour la voie de circulation douce. Pour les piétons, un accès et une sortie supplémentaires à l'ouest du parc, peut-être avec une passerelle, permettraient un cheminement agréable. Rien n'oblige à border ces cheminements de constructions nouvelles.

## **7. Une alternative à Val Francilia**

La réalisation de Val Francilia ajoutera donc de nouveaux problèmes à une ville qui peine déjà à surmonter ceux d'aujourd'hui, et mettra à mal son patrimoine naturel.

Une autre hypothèse aurait pu être mise à l'étude, celle de la requalification des zones d'activité existantes : Garenne et Mardelles. Ces zones contribuent à isoler le quartier Balagny. C'est là que la possibilité d'un quartier mixte, qui ne poserait pas le problème de continuité avec la ville aurait pu être étudiée, la distance de la gare du Grand Paris étant à peu près équivalente, loin des zones de bruit. Le déplacement des entreprises qui y sont implantées vers le site PSA est-il inenvisageable ? Il semble pourtant que le projet imagine que la zone plus proche des Mardelles puisse connaître une telle évolution, les activités laissant la place aux quartiers d'habitation.

En regard de ce projet réellement ambitieux, qui répondrait à une réelle volonté de réorganisation et d'amélioration de l'espace urbain, le projet Val Francilia constitue une solution de facilité, peu soucieuse de la préservation du patrimoine et du bien-être des Aulnaysiens actuels et futurs, et offrant surtout des perspectives séduisantes aux promoteurs et à l'industrie du bâtiment.