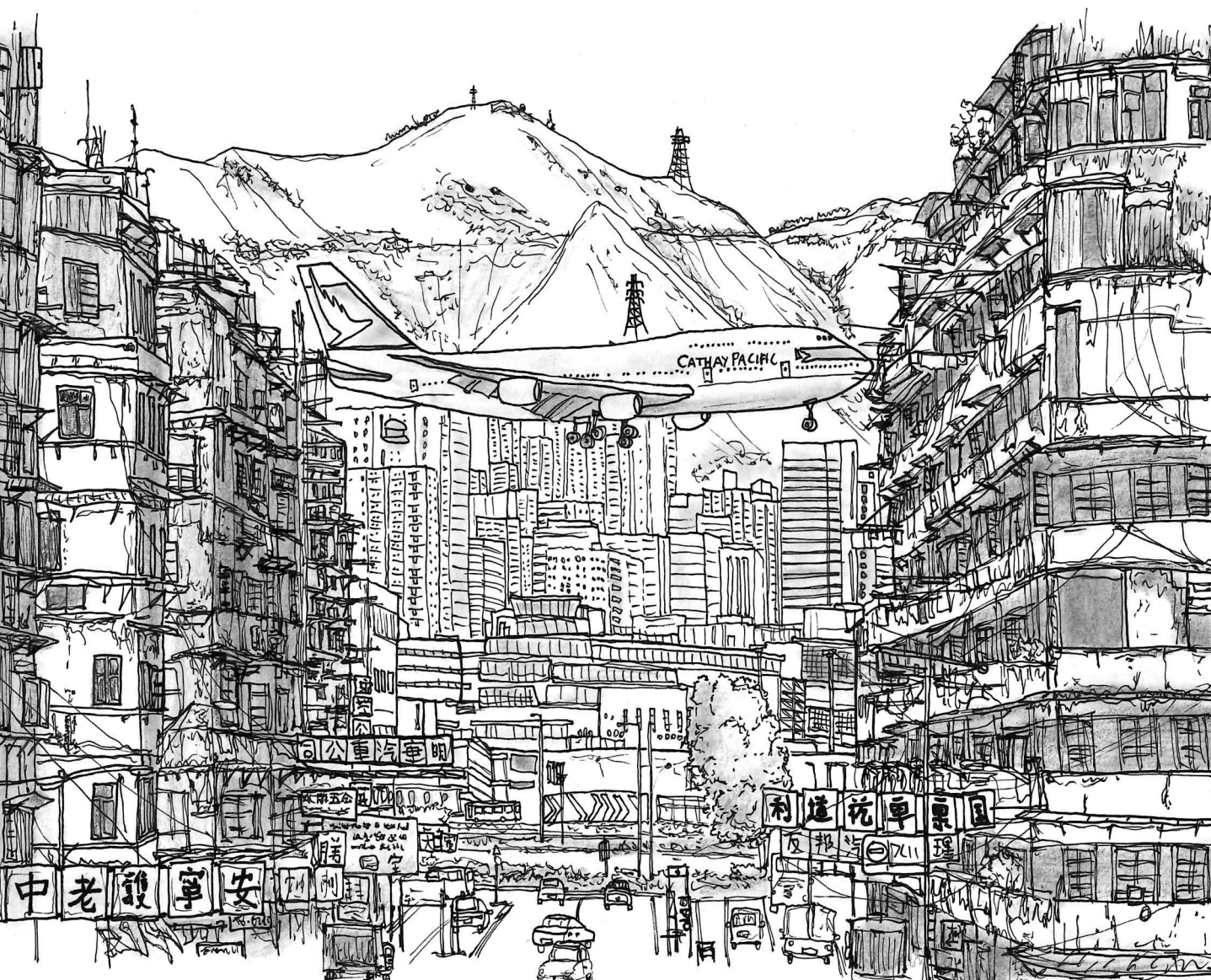


L'AEROPORT ET LA VILLE

Cohabitation et Résilience au Vieux-Pays de Goussainville



L'AEROPORT ET LA VILLE

Cohabitation et Résilience au Vieux-Pays de Goussainville

Énoncé théorique de master
EPFL ENAC SAR 2023-2024

Maëva LI

Directeur pédagogique : Emmanuel Rey
Professeur : Elena Cogato Lanza
Maître EPFL : Martine Laprise

2024, Maëva LI. Ce document est mis à disposition selon les termes de la
Licence Creative Commons Attribution (CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY
et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

REMERCIEMENTS

Par ces quelques lignes, je tenais à remercier avant toute chose les personnes qui ont contribué à l'élaboration de cet énoncé théorique en ayant consacré une partie de leur temps durant ces derniers mois.

Mon équipe de suivi pédagogique,

Emmanuel Rey, mon directeur pédagogique, pour ses judicieux conseils ainsi que nos discussions passionnantes m'ayant permis de rebondir sur plusieurs points de cet énoncé.

Martine Laprise, ma maîtresse EPFL, pour sa grande disponibilité, ses réflexions toujours pertinentes ainsi que son expérience acquise dans le suivi d'énoncé depuis de nombreuses années.

Les différents intervenants,

Guillaume Duranel, associé de l'agence ALT, pour les précieuses informations transmises.

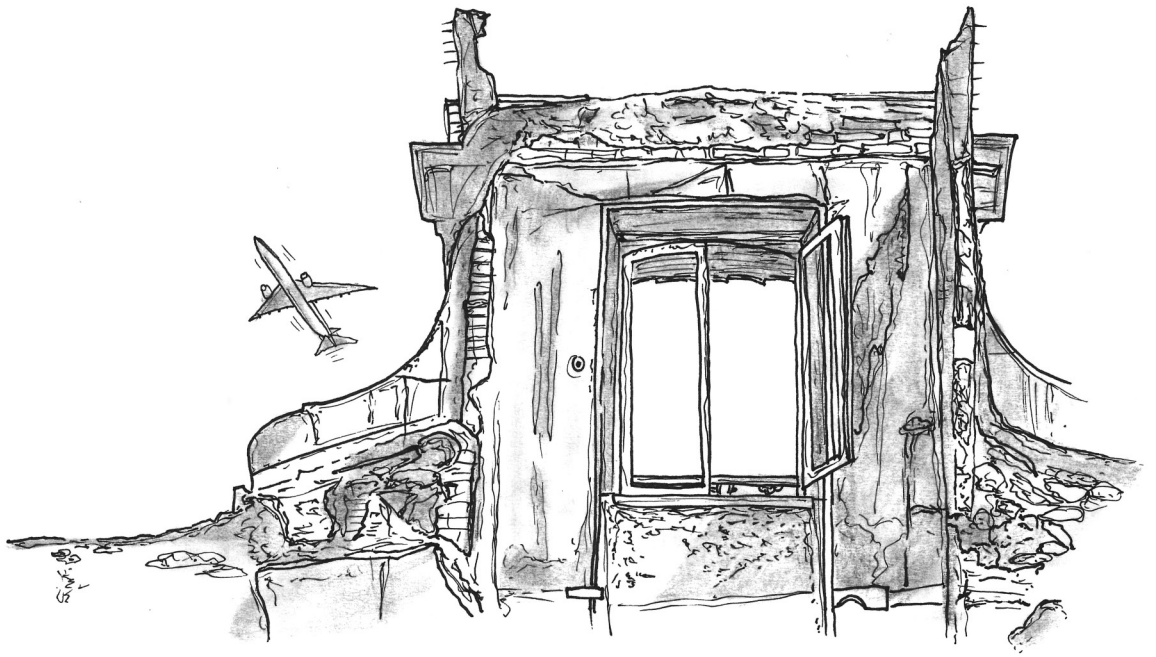
Thibault de la Larenceie, architecte du patrimoine et fondateur de l'agence Artibal, pour m'avoir accueilli dans son agence lors d'un échange très enrichissant.

Khader Berrekla, directeur général adjoint à la mairie de Goussainville pour le temps accordé afin de discuter du projet municipal.

Nicolas Mahieu, libraire du seul commerce encore debout du village, pour m'avoir accueilli et partagé des ouvrages anciens sur le Vieux-Pays.

Philippe Vieillard, habitant, président de l'Association de Défense et de Sauvegarde du Vieux-Pays, archiviste et écrivain à ses heures perdues, pour m'avoir si gentiment accueilli à plusieurs reprises, fait visiter l'église, échangé avec passions et également fourni de précieux documents sur le Vieux-Pays de Goussainville.

Finalement, un grand merci à mes proches pour leur soutien au quotidien et en particulier Victor, Théo et Thomas.



AVANT-PROPOS

En premier lieu, la rédaction de cet énoncé théorique apparaît au croisement de différents intérêts personnels.

Durant mon enfance, l'aéroport symbolisait ce lieu de fascination lors de mes voyages. Porte d'entrée et de sortie de chaque ville, il demeure la première et la dernière image qui perdure en mémoire du pays visité. Avec le temps, j'ai pris conscience de l'impact significatif d'une telle infrastructure sur nos vies, ainsi que des conséquences écologiques préoccupantes pour l'avenir. Ainsi c'est l'observation de l'état du paysage urbain aux abords des aéroports que naît l'intérêt d'explorer la relation entre l'aéroport et la ville.

En ce qui concerne le territoire identifié pour cette étude, découvert en 2015 grâce à une amie passionnée de photographie d'explorations urbaines, le Vieux-Pays de Goussainville n'a cessé de me fasciner par son histoire fascinante et la position résistante de ses derniers habitants. Apparaissant comme un village figé dans le temps, je voyais en ce lieu son grand potentiel à nous instruire sur les zones urbaines et rurales impactées par l'homme. Bien que son cas soit unique, il témoigne des problématiques contemporaines telles que l'impact de la modernité sur l'architecture et la ville, l'importance de préserver le patrimoine existant, ainsi que la nécessité d'adaptation face à la transition écologique. Positionné à mi-chemin entre les zones d'influence aéroportuaire, métropolitaine et agricole, il constitue un site emblématique en région parisienne, étant ma région natale à laquelle je suis profondément attachée.

Enfin, c'est également le désir d'explorer toutes les échelles, où l'architecture est indissociable du contexte qui l'entoure. De l'énoncé jusqu'au projet de master, mon objectif est de parcourir l'échelle territoriale et urbaine à travers l'étude du phénomène de l'émergence de l'aéroport sous le prisme de la ville, ainsi que de mon cas d'étude à l'échelle d'un village. À partir de la stratégie urbaine définie pour le Vieux-Pays à la conclusion de cet énoncé, le projet de master visera à développer, jusqu'au détail architectural, une proposition de réhabilitation d'un ou de plusieurs bâtiments existants.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	7
GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS	11
INTRODUCTION	12
I. QUAND L'AVION FAIT LA VILLE	17
1. Développement urbain et évolution du secteur de l'aérien	18
Emergence de l'aéroport, infrastructure ultime de la modernité	
Etapas de développement	
Une interdépendance forte entre aéroport et ville	
Concept d'airportcity et de edgcity	
2. Roissy Charles-de-Gaulle vs Roissy Pays-de-France	30
3. Critique du secteur aérien face aux questions environnementales	42
4. Situation actuelle du secteur dans les pays en développement	48
5. Remise en question des aéroports	52
II. LE VIEUX-PAYS DE GOUSSAINVILLE, UNE VICTIME COLLATERALE DU DEVELOPPEMENT AERIEN	63
1. Un village historique de Roissy Pays-de-France	65
Contexte territorial	
Historique de Goussainville	
Les années 70, la fin du village	
50 années d'abandon	
Grands enjeux actuels	
2. Un village à forts potentiels	94
Fortes connexions aux infrastructures métropolitaines	
Importance patrimoniale élevée	
Qualité paysagère forte mêlant ville et nature	
III. FAIRE DES TERRITOIRES CONDAMNES PAR L'AEROPORT UNE SITUATION DE RESILIENCE URBAINE ET ARCHITECTURALE	111
1. Construire en bordure d'aéroport, constat et critique de la situation actuelle	112
La réponse générique observée	
Le rendement économique	

2. L'enjeu des nuisances urbaines générées par l'aéroport	118
Des nuisances problématiques	
Des mesures engagées pour réduire les nuisances dans le secteur	
Se protéger des nuisances par l'architecture et l'urbanisme	130
3. L'enjeu patrimonial	
Un patrimoine en danger	
Revaloriser le patrimoine environnant	134
4. L'enjeu lié à la transition écologique	
Le concept de transition écologique	
Les territoires condamnés et la transition écologique	140
De nouvelles approches au regard de la société décarbonée	
Synthèse	
IV. ANALYSE DES TENDANCES A DIFFÉRENTES ECHELLES	143
1. A l'échelle territoriale, des masterplans aux visions futuristes	146
Le masterplan de Keflavik en Islande	
2. A l'échelle urbaine, des villages condamnés	154
Le quartier de Surfridge aux Etats-Unis	
Le village de Kursdorf en Allemagne	
Le village de Diegem-Lo en Belgique	
3. A l'échelle architecturale, des premiers signaux faibles	172
Le laboratoire de Koisuru-Buta au Japon	
Synthèse	179
V. UN VILLAGE A RESSUSCITER	181
Contexte	182
Etude programmatique	183
Mise en œuvre	190
CONCLUSION	194
BIBLIOGRAPHIE	198
ANNEXES	206

GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS

ADP : Aéroports de Paris

ADSVP : Association de Défense et de Sauvegarde du Vieux-Pays

CARPF : Communauté d'Agglomération Roissy Pays-de-France

CDG : Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle

GES : Gaz à Effet de Serre

MH : Monuments Historiques

NEO : New Engine Option

NDDL : Notre-Dame-des-Landes

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

PEB : Plan d'Exposition Bruit

PLU : Plan Local d'Urbanisme

RER : Rail Express Régional

TGV : Train à Grande Vitesse

ZAD : Zone d'Aménagement Différée

INTRODUCTION

L'ère de la modernité a été le théâtre de progrès techniques phénoménaux au regard de la mobilité donnant naissance à des moyens de transport tels que la voiture, le train et l'avion. La mobilité, inscrite au cœur du monde contemporain, agit comme un catalyseur de l'urbanité, façonnant l'étalement des villes autour de ses axes de déplacement. Ainsi, le développement des villes est fortement lié à l'industrialisation et à la transformation des modes de transport.

L'aéroport, en tant qu'infrastructure, a suscité une fascination en raison de son développement fulgurant dans le temps. En perpétuelle transformation, il occupe une place centrale dans la mise en réseau du monde, réduisant les distances entre les lieux, mais il soulève également des questions cruciales quant à leur cohabitation avec les espaces urbains environnants. Aujourd'hui, les zones aux abords des aéroports constituent des territoires contrastés avec d'une part l'émergence de zones d'activités et de l'autre, des espaces urbains en déclin.

Dans ce contexte d'étalement urbain souvent irrationnel accompagné d'une pénurie de zones constructibles, la valorisation adéquate de ces espaces urbanisés apparaît comme une nécessité impérieuse. Ces territoires, déjà artificialisés, caractérisés par une faible densité et une forte connectivité à leur environnement métropolitain, s'affirment comme des potentiels qu'il convient de maîtriser afin de construire de manière plus réfléchie. C'est au sein de cette intersection complexe réunissant l'aéroport, la ville et l'architecture que se positionne l'objet central de ce travail.

Enfin, comme un signe d'espoir, une prise de conscience collective quant à l'impact environnemental des modes de transport tels que l'avion et la voiture. Ce constat s'opère à un moment crucial où les enjeux de la globalisation et de l'économie sont au plus haut. La transition écologique semble être enclenchée et ces espaces urbains délaissés se préparent à traverser un épisode de résilience.

QUESTIONNEMENTS

Je désire à travers cet énoncé questionner un problème actuel, à savoir, comment vivre aujourd'hui à proximité de grandes infrastructures telles que l'aéroport en réponse à une société décarbonée ?

Au cœur de cette problématique émergente se trouve la nécessité impérative de repenser la manière dont nous habitons et vivons à proximité d'infrastructures majeures tout en répondant à l'urgence de la décarbonation de notre société. Ainsi, cet énoncé théorique aspire à apporter des éclairages et des contributions à la résolution de cette cohabitation entre ville et aéroport, en offrant des perspectives et des analyses sur la manière dont nous pouvons concevoir nos environnements urbains et architecturaux en espaces résilients et durables.

ORGANISATION DE L'ÉNONCÉ THÉORIQUE

Mon énoncé théorique s'articule autour de cinq chapitres.

Le premier chapitre de cet énoncé se focalise sur une analyse historique de l'émergence du secteur aérien et de ses conséquences sur les villes, cherchant à comprendre de quelle manière ces événements ont modelé notre environnement contemporain. Ensuite, une exploration de la période contemporaine est initiée, mettant en lumière les nouvelles préoccupations environnementales et sociétales qui ont surgi.

Le deuxième chapitre de l'énoncé se consacre sur le cas particulier du Vieux-Pays de Goussainville. Condamné par un aéroport et possédant une histoire témoignant de l'ensemble des étapes de l'urbanisation de la banlieue parisienne, son récit permettra de mettre en lumière son histoire passionnante ainsi que ses nombreux potentiels. Ce chapitre a été étoffé à l'aide de différentes entrevues.

Dans un troisième temps, l'énoncé aborde la résolution de la problématique. Cette partie débute par un constat sur l'état actuel de ces territoires, suivi de l'identification de trois enjeux essentiels à considérer pour intervenir efficacement sur ces espaces, notamment en ce qui concerne les nuisances, le patrimoine et la transition écologique.

Le quatrième chapitre propose une analyse à trois échelles distinctes des tendances émergentes observées actuellement. Cette approche permet de présenter un éventail diversifié de réflexions apportées par les acteurs de la ville, de l'aéroport et de l'architecture quant à la gestion des territoires aux abords des aéroports,

Enfin, le cinquième chapitre offre l'opportunité d'exposer les premières orientations envisagées, telles que l'hypothèse programmatique relative au projet de master sur le site du Vieux-Pays de Goussainville. Ces orientations découlent de mon enquête de terrain, associée à diverses analyses des tendances existantes.

Au final, cet énoncé m'a permis d'étudier en profondeur la relation complexe entre l'aéroport et la ville et les perspectives futures attendues. D'une manière plus large, il soulève des problématiques sociétales contemporaines, explorant des réalités économiques, environnementales, sanitaires et sociales.

Terminal 1



CHAPITRE I.

QUAND L'AVION FAIT LA VILLE.

Le secteur de l'aviation, ayant fait surface il y a près de 90 ans, représente le moyen de transport le plus contemporain parmi ses homologues tels que la voiture, le tramway, le bateau ou le vélo. À la différence des autres modes de transport, notamment le train ou la voiture, dont les origines remontent à l'invention de la roue et de la traction animale, l'avion possède la caractéristique unique de s'élever dans la troisième dimension : le ciel. En ignorant les frontières physiques, qu'il s'agisse d'océans, de montagnes ou de limites politiques, l'aviation a entraîné l'apparition des aéroports. Tel que nous le connaissons, ces infrastructures sont indissociables de la ville.

Le premier chapitre se focalise sur l'histoire de l'émergence de l'aéroport sous le prisme de la ville, tout en explorant les limites du secteur aérien.

DEVELOPPEMENT URBAIN ET EVOLUTION DU SECTEUR DE L'AÉRIEN

ROISSY CHARLES-DE-GAULLE VS ROISSY PAYS-DE-FRANCE

CRITIQUE DU SECTEUR AERIEN FACE AUX QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

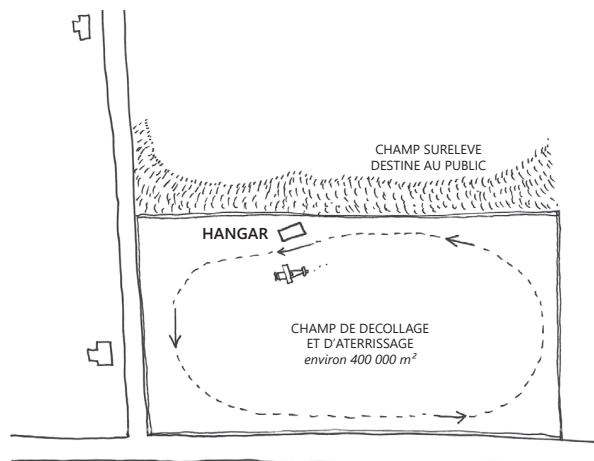
SITUATION ACTUELLE DU SECTEUR DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT

REMISE EN QUESTION DES AÉROPORTS

1. DEVELOPPEMENT URBAIN ET EVOLUTION DU SECTEUR DE L'AERIEN

EMERGENCE DE L'AÉROPORT, INFRASTRUCTURE ULTIME DE LA MODERNITÉ

Le 17 décembre 1903, aux États-Unis, un événement singulier bascule l'humanité dans une nouvelle ère. Les frères Wright réalisent l'exploit historique du premier vol motorisé et dirigé. Bien que discret dans les médias, cet épisode représente un tournant majeur qui imprègne de manière indélébile la mobilité contemporaine. À Huffman Prairie, situé dans l'Ohio aux États-Unis, lieu méconnu de leurs expérimentations, les frères Wright, sans le savoir, initient ce qui sera ultérieurement reconnu comme le premier aéroport, notamment par Hugh Pearmann, correspondant en architecture pour le Sunday Times. Équipé d'un hangar en bois pour le stockage des avions, d'une parcelle en pelouse favorisant le décollage, et accueillant des spectateurs grâce à une liaison directe avec une route très fréquentée ainsi qu'à une ligne de tramway, ce lieu préfigure les prémices de la méga infrastructure aéroportuaire que nous connaissons aujourd'hui (fig.1).¹ Selon certains experts, un aéroport doit impérativement disposer d'infrastructures pour accueillir le public, et celui des frères Wright était alors jugé trop rudimentaire. Ainsi, c'est seulement avec la démocratisation du transport aérien pour les passagers que l'idée d'aéroport fait véritablement surface.



¹ Roseau, *Aerocity*, 13-15.

Figure 1. Croquis de l'aérodrome des frères Wright.

ETAPES DE DÉVELOPPEMENT

En analysant l'histoire des aéroports, il est possible de discerner trois types de générations d'aéroports, définies par leur relation avec la ville principale. Ces différentes générations d'aéroports ont joué un rôle déterminant dans la redéfinition des liens entre les pôles aéroportuaires et les zones urbaines avoisinantes.

AÉROPORT DE PREMIÈRE GÉNÉRATION

L'aéroport doté d'un premier terminal pour les passagers voit le jour en Europe au début des années 20, notamment en réponse aux impacts significatifs de la Première Guerre mondiale qui ont accéléré le développement de ces infrastructures. À la suite du conflit, des terrains d'aviation militaire ont été convertis en aéroports civils, équipés de terminaux dédiés aux passagers. L'avènement de l'aviation commerciale (fig.2) se manifeste par la création d'aéroports emblématiques tels que Croydon en Angleterre (inauguré en 1920), Le Bourget en France (1919) (fig.4), et Tempelhof en Allemagne (fig.3) (1923).² Ces aéroports dits de première génération, situés à moins de 15 km du centre-ville et construits entre les années 20 et 60, disposaient des équipements de base pour accueillir les passagers. L'exemple de Tempelhof, situé à seulement 6 km du centre-ville, illustre cette première phase. De nombreux autres aéroports vont voir le jour comme l'aéroport d'Amsterdam en 1920, l'aéroport de Madrid en 1931 ou encore l'aéroport de Zurich en 1946.³ A cette période, l'aviation n'était réservée qu'aux élites ayant les moyens de s'offrir ce rêve. Cependant, l'expansion du trafic aérien a rapidement dépassé ces infrastructures, les obligeant à être agrandies, lorsque possible, ou progressivement abandonnées.



² Duthilleul et Cité de l'architecture et du patrimoine, *Circuler*, 116.

³ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 23.

Figure 2. Frise chronologique des différentes mobilités.

A la même période durant les années 30, de nombreux architectes et urbanistes ont cherché à réinterroger le rôle de l'aéroport dans le tissu urbain naissant. Un grand nombre de recherches et de projets ont émergé envisageant l'intégration de l'aéroport au cœur des villes. L'aéroport est considéré comme un lieu de prestige, non-accessible à tous, il semble alors nécessaire de faire atterrir les passagers au sein de la ville afin de leur faire gagner du temps et de leur offrir un accueil authentique plutôt qu'en périphérie. Plusieurs architectes européens et nord-américains travaillent alors sur des propositions de concepts visionnaires. En 1922, Le Corbusier, dans son ouvrage intitulé *Ville Contemporaine de 3 millions d'habitants*, envisageait la création d'une plateforme d'accueil des avions superposée au-dessus d'une gare, intégrée au sein de son Plan Voisin pour la ville de Paris. Il conçoit ainsi un véritable module d'échange au cœur de l'environnement urbain, illustrant sa vision audacieuse de l'intégration de l'aéroport dans le tissu urbain.⁴ D'autres architectes imaginent aussi de grandes plateformes posées sur le toit des gratte-ciel à New-York ou encore à Londres, permettant l'arrivée et le décollage des avions.⁵ Il convient de considérer ces projets comme des initiatives irréalisables et utopiques, mettant en lumière la créativité imaginative des concepteurs de cette époque, ainsi que leur aspiration à établir une connexion significative entre l'aéroport et la ville.

AÉROPORT DE DEUXIÈME GÉNÉRATION

Au fil des décennies, une prise de conscience collective a émergé, soulignant la non-viabilité des infrastructures aéroportuaires au sein des centres urbains en raison des problèmes inhérents tels que les nuisances sonores, les risques d'accidents, et d'autres facteurs. De surcroît, ces installations ne sont pas adaptées à la croissance anticipée du secteur aérien et ne peuvent être étendues, comme illustré par l'exemple de l'aéroport de La Guardia à New York. La démocratisation du transport aérien à la suite de la Seconde Guerre mondiale a marqué une transition notable dans l'évolution des aéroports. L'avènement des avions à réaction, offrant une réduction significative du temps de vol et une augmentation de la portée, a toutefois généré des exigences en termes de longueur de piste incompatibles avec les aéroports de première génération.⁶ Ils constituent une période de transition des aéroports, où l'aéroport se développe et trouve sa place dans la société.

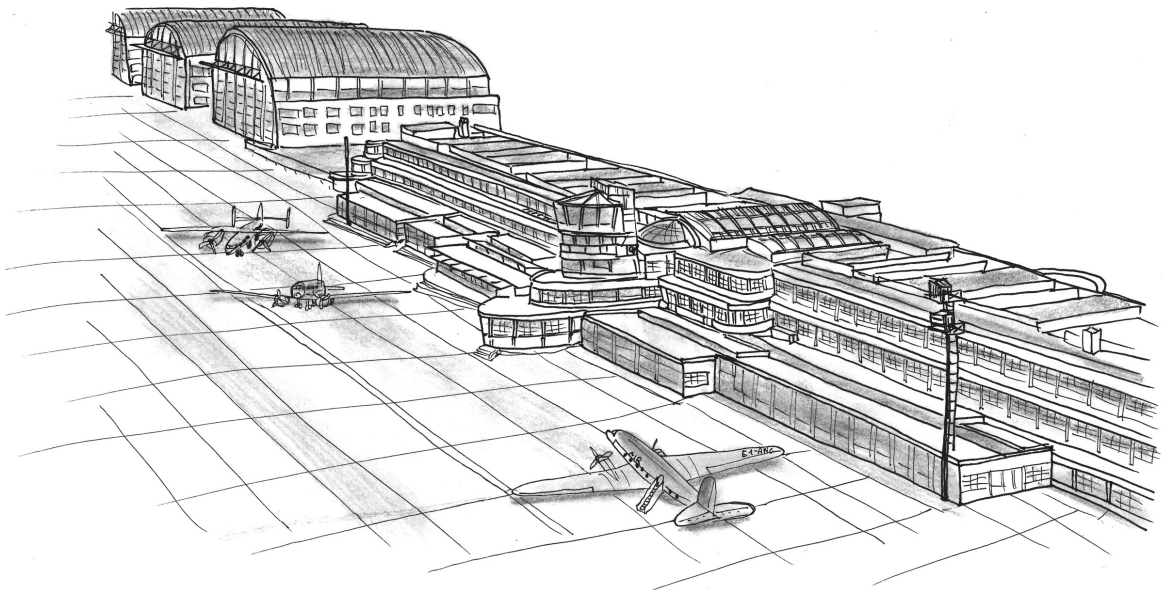
⁴ Roseau, *Aerocity*, 52.

⁵ Roseau, *Aerocity*, 93-94.

⁶ *Aéroports : du champ d'envol à la ville aéroportuaire*.

Figure 3. Dessin personnel de l'aéroport de Berlin-Tempelhof en Allemagne. Dessiné à partir de la photo de ©Tempelhof Berlin

Figure 4. Dessin personnel de l'aéroport de Paris-Le Bourget en France, 1956. Dessiné à partir de la photo de ©Geneanet



Dès la fin des années 50, l'aéroport est repoussé en périphérie des villes vers des zones suburbaines, caractérisant ainsi la deuxième génération d'aéroports. Ces aéroports, situés entre 20 et 30 km des centres urbains, ont dû faire face à une augmentation du trafic, nécessitant des pistes de décollage et d'atterrissage plus longues. Pour un vol long-courrier, la longueur de la piste doit mesurer 4000 m, le tarmac doit aussi être élargi. Les avancées technologiques des années 1960, avec l'avènement de gros-porteurs tels que le Boeing 707 et la Caravelle, ont exigé des infrastructures aéroportuaires plus étendues mais aussi plus bruyantes.⁷ Ces nouveaux aéroports internationaux de deuxième génération, dotés de terminaux spacieux et de services diversifiés au cœur de leurs installations, sont stratégiquement bien connectés aux centres-villes pour assurer leur viabilité. À partir des années 1960, il est devenu évident que les aéroports font désormais partie intégrante d'un ensemble métropolitain en constante évolution plutôt que de simples infrastructures en marge des villes. Le développement urbain a progressivement rattrapé les aéroports.

À compter de la fin des années 1970, la déréglementation des compagnies aériennes a considérablement facilité l'accès au transport aérien pour la classe moyenne. Ce tournant a permis aux compagnies aériennes d'ouvrir des liaisons entre n'importe quel pays, engendrant une concurrence accrue et une baisse des tarifs. Les compagnies aériennes à bas coûts ont également émergé au cours de cette période.⁸ Des exemples notables de cette ère incluent les aéroports de Roissy Charles de Gaulle (fig.5), inauguré en 1974, et l'aéroport de Munich. (fig.6)

⁷ Drevet-Démetre, « Quand l'aéroport devient ville, géographie d'une infrastructure paradoxale », 39.

⁸ *Aéroports : du champ d'envol à la ville aéroportuaire.*

Figure 5. Photographie de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle en France, dans les années 80. ©Air France

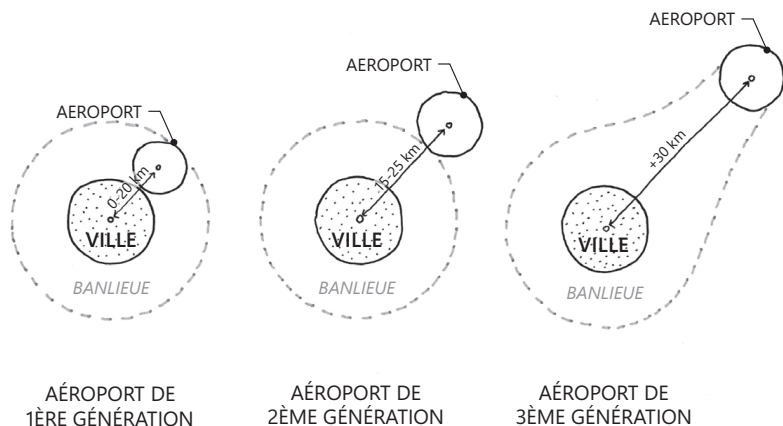
Figure 6. Carte postale de l'aéroport de Munich-Riem en Allemagne, 1970. ©Flughafen Munchen

Ainsi, des années 1960 aux années 1990, le secteur de l'aviation a connu une croissance sans précédent, tant en termes de nombre de passagers que de progrès technologiques des nouveaux avions. La hausse de la fréquentation, estimée entre 15 et 20 % de 1960 à 1970, a intensifié les problématiques liées aux nuisances sonores, conduisant à une mise à distance progressive des aéroports des zones urbaines.



AÉROPORT DE TROISIÈME GÉNÉRATION

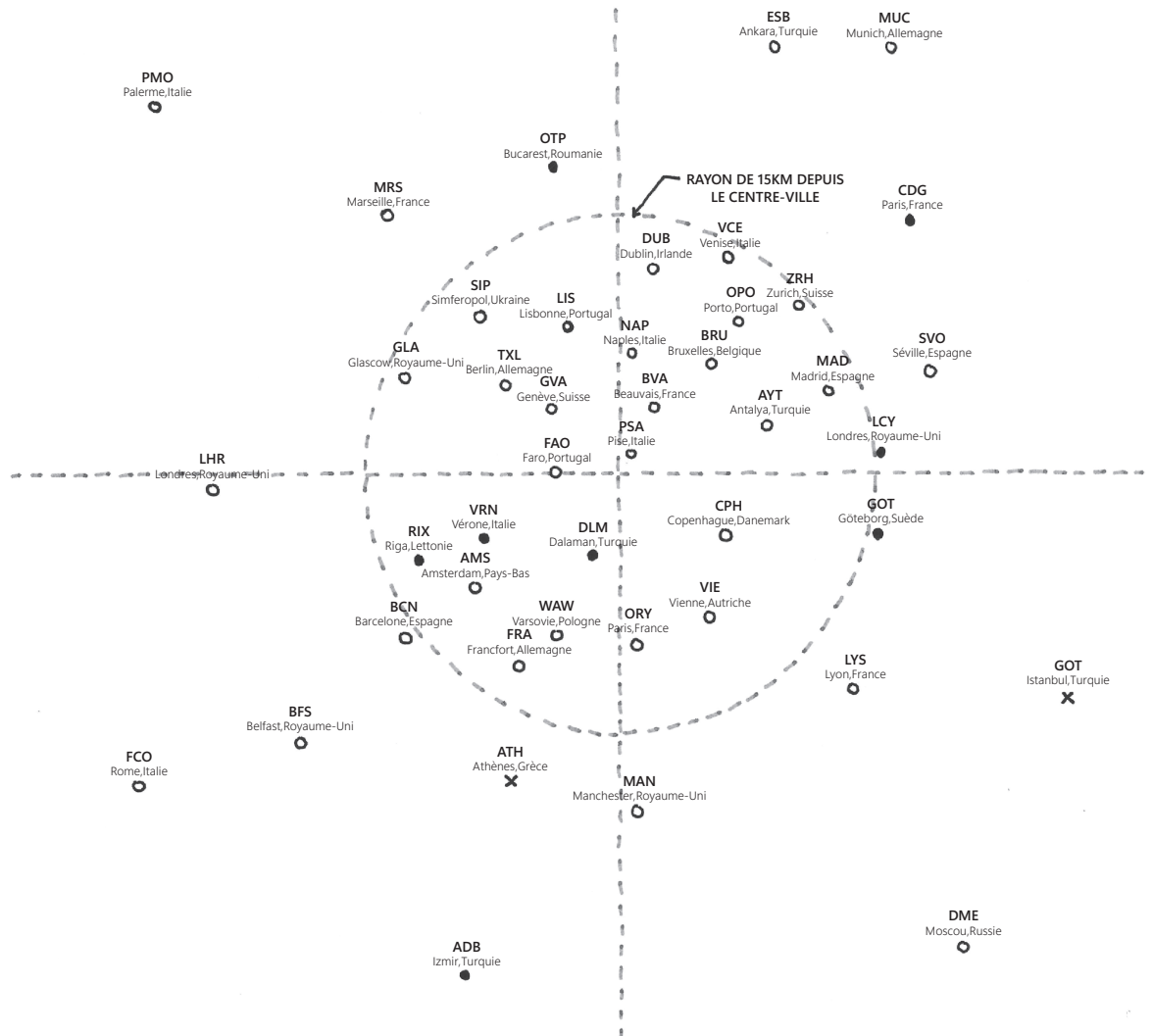
La fin des années 1990 voit l'émergence d'aéroports de 3ème génération, construits pour certains encore plus éloignés des villes. Avec l'augmentation rapide du nombre de passagers et de vols depuis les années 2000, les nouveaux aéroports sont construits sur des terrains libres et suffisamment grand afin d'y projeter l'aéroport du futur. Avec le phénomène d'étalement urbain des villes, ces infrastructures finissent par s'éloigner du centre. C'est notamment le cas avec la plupart des aéroports en Asie ou au Moyen-Orient mais ils se font cependant plus rares en Europe. On peut citer l'aéroport d'Athènes construit en 2004 ou encore l'aéroport d'Istanbul. (fig.8) Ces aéroports de 3ème génération continuent d'évoluer aujourd'hui, soulignant la mutation constatée de l'infrastructure. Ils sont malgré cela toujours très bien reliés au centre-ville.⁹ (fig.7)



⁹ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 23-24.

Figure 7. Diagramme de la localisation des aéroports de 1ère, 2ème et 3ème génération par rapport à la ville.

Figure 8. Diagramme de la distance aéroports-centre-ville.



- AÉROPORT DE 1ÈRE GÉNÉRATION
- AÉROPORT DE 2ÈME GÉNÉRATION
- × AÉROPORT DE 3ÈME GÉNÉRATION

UNE INTERDÉPENDANCE FORTE ENTRE AÉROPORT ET VILLE

Le développement de l'aviation induit de nombreuses transformations dans divers domaines tels que l'architecture et l'urbanisme. L'aéroport, en tant qu'élément incontournable de cette évolution, a constamment cherché à définir sa relation avec la ville d'accueil. Cette dynamique se caractérise par des phases d'attraction, de détachement, puis de ré-attraction de la ville envers l'aéroport, faisant de l'aéroport un marqueur urbain distinctif au sein du paysage.

Actuellement, on observe une interdépendance forte entre l'aéroport et la ville. En effet, l'aéroport nécessite une connexion à la ville, tandis que cette dernière peine à s'affirmer dans la compétition métropolitaine sans la présence d'un aéroport. On assiste bien à un besoin mutuel entre ces deux entités.

Cette interrelation va bien au-delà du simple déplacement physique de personnes et de marchandises ; elle influe sur le système de redistribution des pouvoirs urbains. La banalisation de l'aéroport a entraîné une compétition entre les villes, conférant une influence accrue à certaines tandis que d'autres sont marginalisées en étant exclues de ce réseau global.

« La ville a besoin de l'aéroport qui lui offre des services, mais réciproquement [...], l'aéroport crée la ville, suscite le développement. Vouloir dès lors séparer l'aéroport de la ville est un mythe [...]. Faire cohabiter l'aéroport et la ville consiste à planifier leur développement simultané d'une façon cohérente. Essayez de séparer la ville de l'aéroport : ou bien l'aéroport mourra, car il n'aura aucun sens, ou bien une ville se reconstituera auprès de lui. » ¹⁰ D'après Jacques Block dans le cadre de la 5e colloque internationale du 1er décembre 1972.

Selon Jacques Block, directeur général d'Aéroport de Paris en 1972, les liens entre l'aéroport et la ville sont d'une interdépendance si forte qu'ils peuvent être conflictuels à l'échelle locale en raison des nuisances et des limites

¹⁰ Roseau, *Aerocity*, 218.

physiques, mais paradoxalement, ils sont également nécessaires. L'idée de séparer l'aéroport de la ville est considérée comme un mythe, car cela conduirait soit à la disparition de l'aéroport, soit à la reconstitution d'une ville à proximité.

Cette infrastructure a donc la particularité de connaître des évolutions rapides, constamment menacée d'obsolescence. Elle doit s'adapter en permanence aux avancées technologiques, à la croissance de la demande et aux nouvelles normes de sécurité, constituant ainsi une architecture en "fabrication permanente". Les architectes doivent anticiper les besoins futurs, ce qui se traduit fréquemment par des ajouts de pistes, de terminaux et de zones commerciales. Ces modifications constantes touchent également les zones environnantes des aéroports, marquant ainsi une extension de leur influence.¹¹

Cependant, malgré les discours vantant les avantages économiques de cette symbiose, les villes et leurs habitants subissent les conséquences des aéroports, les transformant en territoires condamnés par l'avènement de l'aviation. Bien que certains discours soulignent les retombées économiques positives de cette union, certains lieux semblent destinés à une disparition inévitable, sujet qui sera exploré plus en détail dans un prochain chapitre.

CONCEPT D'AIRPORTCITY ET DE EDGE CITY

L'aéroport fascine les architectes, urbanistes et géographes depuis l'avènement de celui-ci car en plus d'être une infrastructure liée à la mobilité, celui-ci modifie son territoire de manière non négligeable. Il s'agit d'un objet architectural complexe dans les interactions et les facteurs qui le composent. De nombreux écrits et livres tentent de définir la relation particulière que l'aéroport entretient avec la ville, qu'il s'agisse de l'*airportcity* ou d'*edge city*. Cette étude vise à éclaircir ces termes anglo-saxons.

AIRPORTCITY

« The airport leaves the city. The city follows the airport. The airport becomes a city. »¹²

¹¹ Estevez, *Aéroports, représentations et expérimentations en architecture*, 28.

¹² Kasarda et Lindsay, *Aerotropolis*, 20.

L'*airportcity* est un concept définissant la diversification fonctionnelle des sites aéroportuaires créée par les gestionnaires d'aéroports.¹³ *Airportcity* est une expression anglaise. Elle ne possède pas de traduction française 100 % correcte, car elle est souvent traduite en ville aéroportuaire, affirmant que l'aéroport devient une ville. Or, le terme de *city* en anglais désigne à la fois la ville mais aussi les quartiers d'affaires et les centralités majeures d'une ville. Cette expression apparaît dans les années 70 aux Etats-Unis.¹⁴

A partir des années 90, les plus grands aéroports jouant le rôle de hub mondial se confrontent à une mutation concernant la diversification fonctionnelle par l'arrivée de nouvelles activités. Il s'agit d'activités parfois éloignées du secteur de l'aérien. L'aéroport Amsterdam-Schipol est considéré comme le précurseur de l'*airportcity*. Il définit ainsi une région composée de services aux passagers dans l'aéroport, des espaces destinées au fret, des espaces de loisirs, commerciaux et touristiques, mais aussi des centres de conférences ainsi que parc d'affaires. Cette diversification permet la rentabilité de l'infrastructure dans divers contextes. L'*airport city* n'est pas un système autonome, en effet, il s'inscrit dans le développement régional.

EDGE CITY

Le terme d'*edge city* quant à lui apparaît pour la première fois dans le livre *Edge City : Life on the new Frontier zone*, rédigé par Joel Garreau en 1991. Il est traduit en français par « ville périphérique » ou « ville lisière ». Il se définit comme un espace urbanisé situé à proximité d'un échangeur ou d'une grande infrastructure de mobilité, tel que l'aéroport, exclusivement fonctionnel, concentrant des bureaux, des zones commerciales, des entreprises mais pas de zones résidentielles. Ce terme apparaît en premier lieu pour décrire les villes périphériques américaines des années 90. Il dispose d'au moins 500 000 m² de bureaux et de 60 000 m² de surfaces de commerciales. On y retrouve un taux d'employés très élevé, à partir de 20 000 personnes. Il s'apparente à une centralité économique majeure.

Selon les critères de Garreau, le site aéroportuaire de Paris CDG peut être considéré comme une *edgcity*.

¹³ Drevet-Démetre, « Quand l'aéroport devient ville, géographie d'une infrastructure paradoxale », 157.

¹⁴ Güller Güller Architecture Urbanism, *From Airport to Airport City*, 70.

« Ces nouveaux foyers de civilisation (...) ne ressemblent pas du tout à nos vieux centres-villes. Les immeubles se dressent rarement côte à côte, comme dans le Loop de Chicago. Au contraire, leurs silhouettes basses et trapues ponctuent le paysage comme des champignons, séparées par des gazons et des places de parking. (...) Nos nouveaux centres urbains ne sont plus reliés entre eux par des locomotives et des métros, mais par des pistes d'aéroports, des autoroutes urbaines et des antennes satellitaires. »¹⁵

SYNTHÈSE

A la fin du XXème siècle, apparaît la nécessité de mettre des mots afin de décrire le paysage urbain en mutation aux Etats-Unis ainsi qu'en Europe. L'aéroport, encore en pleine croissance, voit ses territoires voisins être influencé par sa présence. Ces deux concepts illustrent la diversité des approches de l'urbanisme contemporain, s'adaptant aux besoins spécifiques des zones urbaines en constante évolution. En conclusion, bien que les concepts d'*Airportcity* et d'*Edge City* partagent l'idée d'un développement urbain moderne, ils diffèrent fondamentalement dans leur origine et leurs caractéristiques principales. *Airportcity* se concentre spécifiquement sur une relation symbiotique avec un aéroport majeur, cherchant à exploiter les opportunités économiques générées par les voyages aériens internationaux. En revanche, *Edge City* émerge en tant que centre urbain périphérique autonome, souvent déconnecté de l'aéroport, offrant une gamme diversifiée d'activités économiques et résidentielles.

¹⁵ Garreau, *Edge City*.

2. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE VS ROISSY PAYS-DE-FRANCE

Au regard des chapitres précédents, cette partie se concentrera exclusivement sur l'étude d'un aéroport majeur ainsi que la relation avec ses environs, depuis sa planification jusqu'à aujourd'hui. Il me semble alors pertinent de choisir un aéroport majeur et incontournable de son territoire, conçu depuis plusieurs décennies afin d'avoir le recul nécessaire sur ses différentes étapes de transformation et son impact sur les villes. Ainsi, l'aéroport Roissy Charles de Gaulle situé en région parisienne semble être le cas idéal. Considéré comme le premier aéroport français et le deuxième européen, l'aéroport Roissy Charles de Gaulle a fortement impacté la Plaine de France, ancien territoire agricole. Ses environs se constituent d'un paysage hétérogène, entre grandes plaines dédiées aux cultures agricoles et regroupement de villes et zones d'activités. Mon site de projet : le Vieux-Pays de Goussainville possède aussi un rapport tout particulier avec cet aéroport.

Plusieurs dénominations sont acceptables afin d'identifier l'aéroport, on le retrouve sous différentes appellations telles que l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, l'aéroport de Roissy du fait de sa proximité à la ville de Roissy-en-France, CDG ou encore l'aéroport Paris-Charles-de Gaulle. A l'inauguration, l'aéroport se nommait « Paris Nord », quelques années plus tard, il prend le nom du Général Charles de Gaulle afin de rendre hommage à son engagement pour la France.

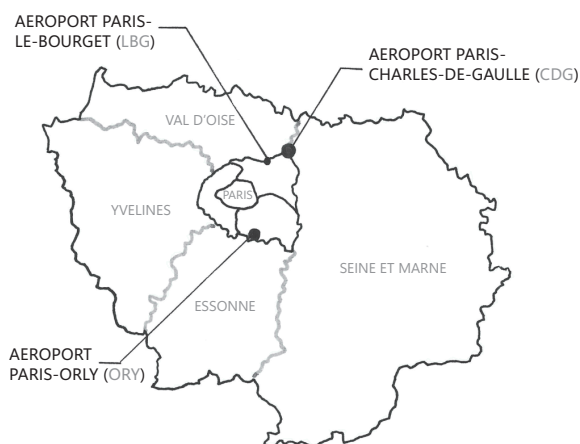
A LA RECHERCHE D'UN SITE

Auparavant considéré comme l'aéroport français par excellence, l'aéroport d'Orly se fait alors dépasser par la croissance rapide du trafic aérien dans les années 50. L'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle voit donc le jour dans un contexte de besoin de nouvelles infrastructures aéroportuaires afin de répondre à la demande.

Le gouvernement français se penche alors sur ce dossier et des études concernant ce nouvel aéroport démarrent dès 1957. La recherche de terrains s'étend dans un rayon d'environ 30 km autour de la capitale afin de dénicher des grands espaces libres de taille suffisante capable d'accueillir cette infrastructure de taille. Trouver le site parfait relevait du défi car en plus de rechercher une zone suffisamment grande, non marécageuses et

permettant d'accueillir des équipements assez lourds, celui-ci a l'obligation d'être un minimum connecté à son territoire. En effet, l'aéroport doit être accessible depuis la capitale sans pour autant être construit à la frontière de Paris comme ce fut le cas pour l'aéroport d'Orly. Ce sont autant de difficultés à prendre en compte afin de trouver le parfait emplacement. La recherche du site s'affinera entre 1957 et 1959 et une zone agricole attire en particulier l'attention des décisionnaires : il s'agit de la « Vieille France », une zone identifiée faisant 1409 hectares dont 95% de champs.¹⁶ En effet, quelques bâtiments agricoles y sont présents comme la ferme des Mortières qui seront tous expropriés par l'Etat quelques années après.

Situé au nord-est de Paris, ce territoire majoritairement rural est l'un des moins peuplés et des plus pauvres de France à cette époque. L'eau courante n'y est que partiellement installée et son éclairage public fonctionnait encore à l'aide d'un garde champêtre. Le terrain identifié était stable et propice à la construction. En effet, celui-ci se situe sur un grand plateau constitué principalement de marnes et de calcaires de Saint-Ouen. Historiquement, ce territoire avait été habité durant l'époque Paléolithique. Plusieurs fouilles archéologiques furent organisées en amont de la construction de l'aéroport et des traces de vies humaines furent décelées.



¹⁶ Scavini, *Aéroport Charles-de-Gaulle*, 28-31.

Figure 9. Carte des trois aéroports de la région de l'Île de France.

Il est important de noter que la « Vieille France » a connu des bouleversements majeurs depuis le XIX^{ème} siècle. L'arrivée des progrès techniques ont permis de relier ce territoire à l'aide de chemins de fers à la capitale. Dès les années 20, plusieurs communes du territoire ont connu une évolution démographique forte comme ce fut le cas pour la ville de Louvres, Arnouville-lès-Gonesse ou encore Goussainville. En plus des voies ferrées, la région a vu arriver la création d'axes routiers importants traverser ses terres. Concernant ce futur aéroport, les coûts de la construction se sont élevés à 600 millions d'euros selon les estimations. Cela correspond au double du budget de l'aéroport Orly et sera jugé coûteux par le ministre des Finances de l'époque. Malgré cela, l'aéroport Paris Nord sera validé définitivement le 24 janvier 1963, et les premiers travaux sur le site débiteront en 1966. Au même moment, la conception du projet des infrastructures aéroportuaires commence. Paul Andreu est un jeune architecte d'Aéroports de Paris et commence à travailler sur le projet de Roissy en 1967. Le plan final qu'il propose insiste sur la notion de réversibilité du projet.¹⁷

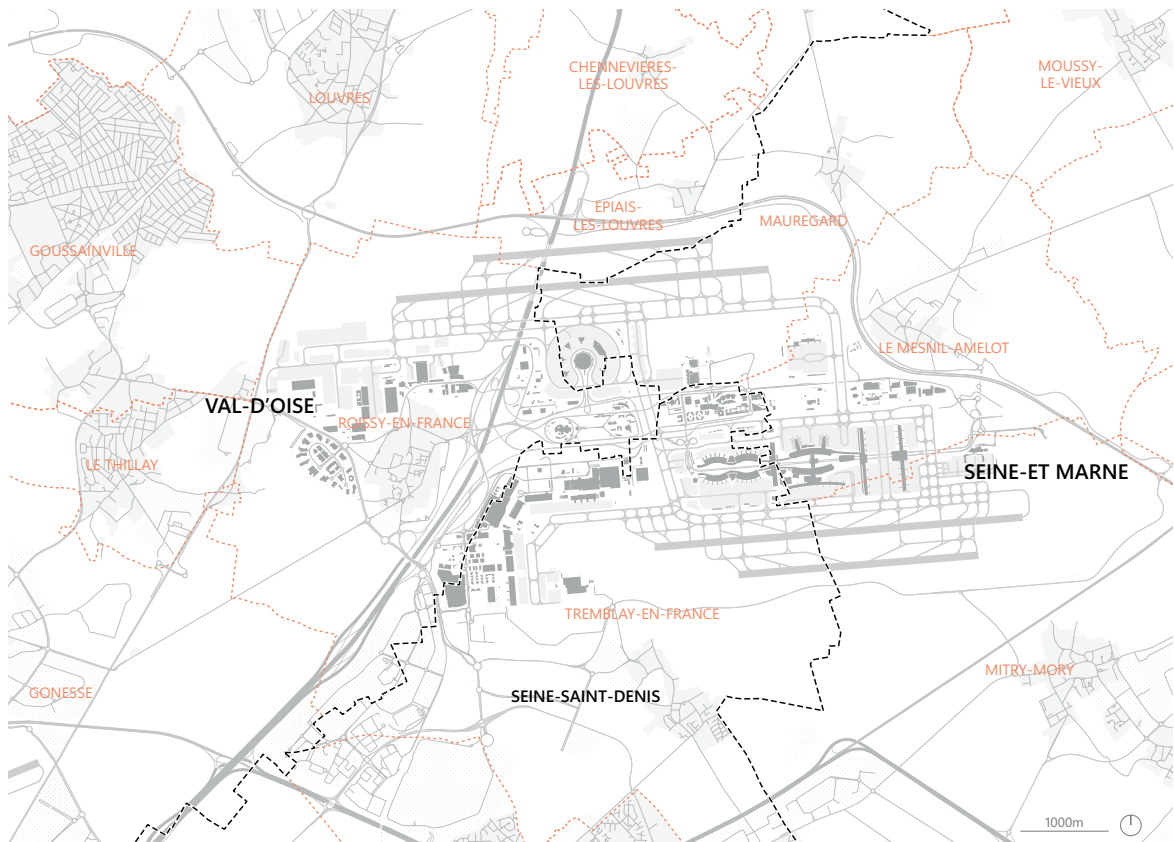
L'ARRIVÉE PROGRESSIVE DE L'AÉROPORT

La période des années 60-70 correspond à l'émergence des mégaprojets en région parisienne, qu'il s'agisse de la construction de La Défense, le Boulevard Périphérique, le quartier de Montparnasse ainsi que les villes nouvelles de Cergy ou encore Marne-la Vallée. L'aéroport profite alors pleinement de cette dynamique liée aux grands projets pour y voir le jour.¹⁸ Mais pour autant, la conception de l'aéroport s'est réalisée dans la discrétion. Très peu de communications ont été faites sur le projet, afin de le préserver au maximum des rumeurs et critiques pouvant nuire à son avancée. En effet, 2915 hectares de terres pris pour le nouvel aéroport appartiennent à des communes comme Roissy-en France avec 675 hectares, Epiais-lès-Louvres, Tremblay-Lès-Gonesse, le Mesnil-Amelot, Mauregard, Mitry-Mory ainsi que Compans. (fig.10) Les habitants des villages alentours ne se réjouissent pas de l'arrivée de ce nouvel aéroport accompagné de ses nuisances et destructions associées, au point où plusieurs villages tentent de manifester afin de faire arrêter le projet.

¹⁷ Roseau, *Aerocity*, 223.

¹⁸ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 156.

Figure 10. Emprise de l'aéroport sur les départements et les communes voisines.



----- LIMITE DE DEPARTEMENT

VAL-D'OISE NOM DE DEPARTEMENT

----- LIMITE DE VILLE

LOUVRES NOM DE VILLE

En juin 1968, les ADP vont lancer une campagne de promotion dans les villages voisins, présentant le projet dans des pavillons d'expositions afin de tenir au courant la population. Malgré leurs tentatives d'étouffer les rumeurs, les critiques engendrées par cet aéroport prennent une ampleur départementale, le Val-d'Oise voit notamment s'opposer un groupe d'habitants favorables sous le « Comité de Soutien de l'Aéroport » prônant l'avantage économique généré par une telle infrastructure, et de l'autre un groupe contre, le « Comité de Défense des Riverains » de l'aéroport critiquant notamment les nuisances causées et la destruction du paysage rural français. De plus, le chantier du nouvel aéroport cause des dégâts importants au sein des villes, entre la saleté causée par la boue, les nuisances des engins et les destructions visibles sur les trottoirs et les canalisations.

Un zonage verra le jour pour donner suite aux demandes du « Comité de Défense des Riverains » concernant des droits d'indemnisation sur l'insonorisation des logements. Trois zones classées de A à C à l'aide de décibels seront mises en place. La zone A concernera 5 communes, soit environ 18 000 habitants, les décibels de la zone seront supérieurs à 96 dB. La zone B concerne 60 000 personnes subissant des dB entre 88 et 94. La zone C quant à elle touchera 189 000 personnes subissant moins de 89 dB. La mise en place de ce système de zonage sur le territoire périphérique à l'aéroport ne permet pas de calmer la population, les critiques prennent encore plus d'ampleur. Le gouvernement décide alors en mars 1972 de préciser chacune des zones sur la réglementation liée à la construction. Ainsi, la zone A ne permet aucune nouvelle construction, la zone B autorise seulement les constructions utilitaires et la zone C autorise les constructions tout en invitant les communes à maîtriser l'extension de celles-ci. Les habitants ayant acheté des terrains dans ces zones avec l'espoir de construire une maison, se retrouvent alors démunis.¹⁹ Le PEB actuel a subi des modifications avec 4 zones au lieu de 3. Les limites de dB de chaque zone ont aussi baissé. (fig.11)

L'aéroport Paris Nord sera finalement inauguré le 8 mars 1974. Ce nouvel aéroport est le plus grand et le plus moderne d'Europe de cette période-là. Dès son arrivée, l'infrastructure se retrouve fortement soumise à la question

¹⁹ Scavini, *Aéroport Charles-de-Gaulle*, 31-35.

du dépassement. L'aéroport sera ainsi sous les feux de la critique. Le journal Le Monde publiera dans son journal du 8 mars 1974 « A peine terminé, on sait déjà qu'il sera dépassé ». Cela fait référence aussi à l'aéroport d'Orly, qui fut vite dépassé par la croissance rapide de l'aérien 19 années après son inauguration. Au fil des années, le site aéroportuaire sera agrandi et subira plusieurs transformations afin d'accueillir toujours plus de passagers.

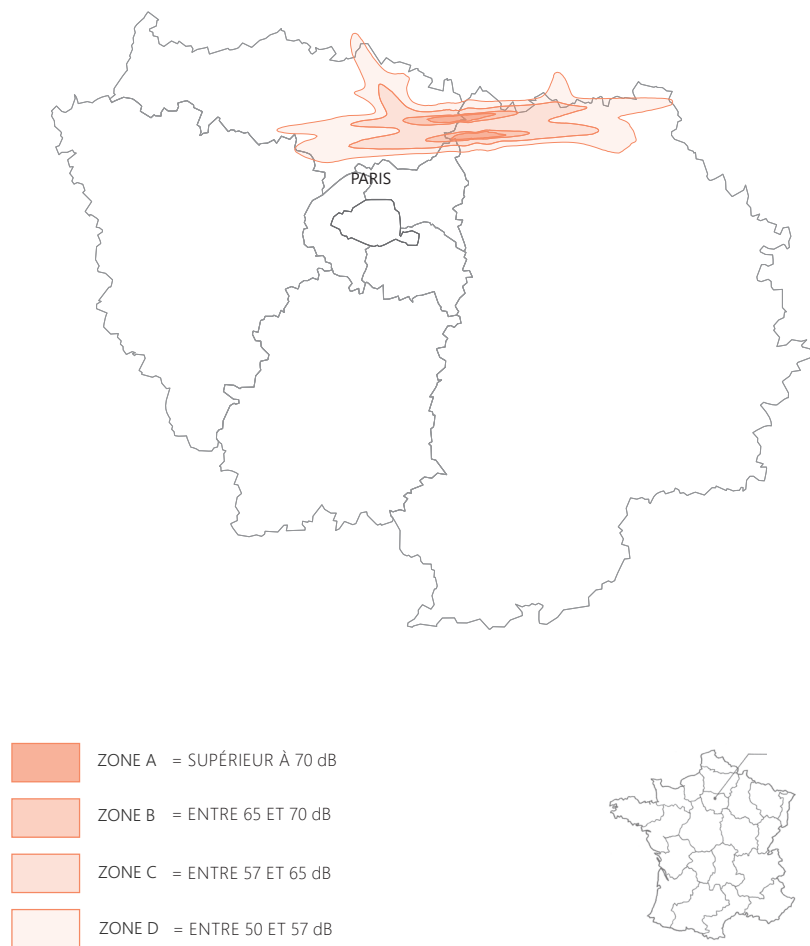


Figure 11. Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Roissy CDG.

QUATRE GRANDES PÉRIODES DE TRANSFORMATION

Il est possible de distinguer 4 différentes périodes de transformation de l'aéroport.

La première période dure de 1964 à l'inauguration en 1974. La première aérogare imaginée par l'architecte Paul Andreu voit le jour. Composé d'un terminal en forme circulaire nommé le « camembert », les architectes des ADP planifiaient par la suite la réplique de cet élément 5 fois au total. Chaque entité accueillerait un groupe de compagnies : une pour les compagnies françaises, une pour les Américaines... Dès l'ouverture de Roissy 1, on se rend compte que la configuration en cercle du terminal s'adapte mal avec la circulation autonome des avions et des escales des voyageurs. De plus, pour les projets d'extension il faut trouver un système permettant de faciliter et raccourcir les trajets des passagers. Il faut donc imaginer un ensemble unitaire dans lequel les terminaux se greffent un à un en succession sur un développement linéaire. Il s'agit là de revenir à une typologie plus traditionnelle d'aéroport.²⁰ Durant cette période, l'autoroute du Nord est mise en service ainsi que la première gare de RER reliant à l'aéroport.

La deuxième période débute de 1974 à 2003, l'aérogare 2 et 3 seront construites. Lors de la conception des terminaux de l'aérogare 2, Paul Andreu accompagné de Claude Parent adopte un autre concept s'adaptant mieux aux différents aléas liés au trafic. On retrouve 6 différents terminaux formant une mega structure de près d'un kilomètre de long, regroupés autour du pôle intermodal constitué du TGV, RER, ainsi que des grands axes routiers. L'aérogare 3 quant à lui, ouvre en 1991, il s'agit d'une extension contemporaine. Face au développement rapide des compagnies aériennes low cost il y'a un besoin de construire un nouveau terminal.²¹

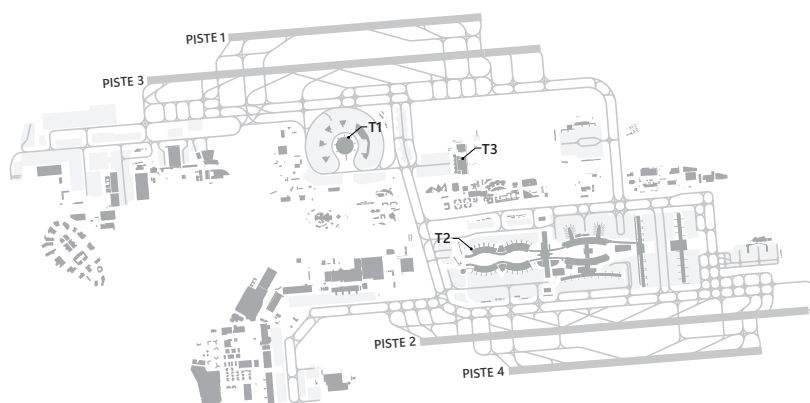
De 2003 à 2012, deux terminaux supplémentaires sont construits dans l'aérogare 2. Les terminaux S3 et S4, s'implantent à la suite des 6 terminaux déjà présents de cette aérogare. Situé à l'extrémité est, ces deux bâtiments viennent s'accoler à la perpendiculaire par rapport aux bâtiments existants. Concernant les abords de l'aéroport, on assiste au développement de la

²⁰ Roseau, *Le futur des métropoles*, 120-32.

²¹ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 158.

zone d'activités situées au sud de l'aéroport CDG. Positionnée le long de l'autoroute du Nord, cette zone d'activité est connectée avec la zone de fret. La zone d'influence de l'aéroport s'étend largement durant cette phase. Le parc des expositions de Villepinte, s'implante aussi en 1982 au sud du site aéroportuaire. Il s'agira du plus grand parc d'exposition de France.

Et enfin, la dernière période correspond de 2012 à l'époque contemporaine. Plusieurs rénovations importantes ont eu lieu dans les aéroports 1 et 2 durant ces années. Aux abords de l'aéroport, un grand centre commercial nommé *Aéroville* voit le jour en 2014. Celui-ci s'installe à l'interface entre la zone aéroportuaire et la zone d'activités. Cela témoigne de l'évolution accélérée des usages de zones limitrophe. La ligne de métro 17 arrivera jusqu'à l'aéroport, désengorgeant l'actuel RER allant jusqu'à la capitale. Une 4ème aéroport était prévue pour 2037, mais suite à la récente crise sanitaire et la chute du nombre de passagers, le gouvernement français annule début 2021 la poursuite du projet. Ce grand projet aurait permis d'accueillir 40 millions de passagers supplémentaires par an.²²



²² Mercuriali, *Concevoir à grande échelle*, 105.

Figure 12. Répartition des pistes et des trois terminaux sur le site de l'aéroport Roissy CDG.

A travers ces 4 périodes, c'est bien l'évolution du trafic dans le secteur aérien ainsi que l'augmentation massive du nombre de passagers qui ont entraîné ces modifications. Depuis la création des aéroports, le trafic a augmenté de manière croissante sans interruption jusqu'à la crise du coronavirus en 2020. La conception des différents aéroports suit ainsi de près l'évolution des transports individuels mais aussi collectifs. Celui-ci influence l'emplacement des aéroports sur le site mais aussi l'emplacement des accès aux aéroports depuis le pôle intermodal.

Les différentes transformations subies par l'aéroport témoignent de l'évolution d'une ville.

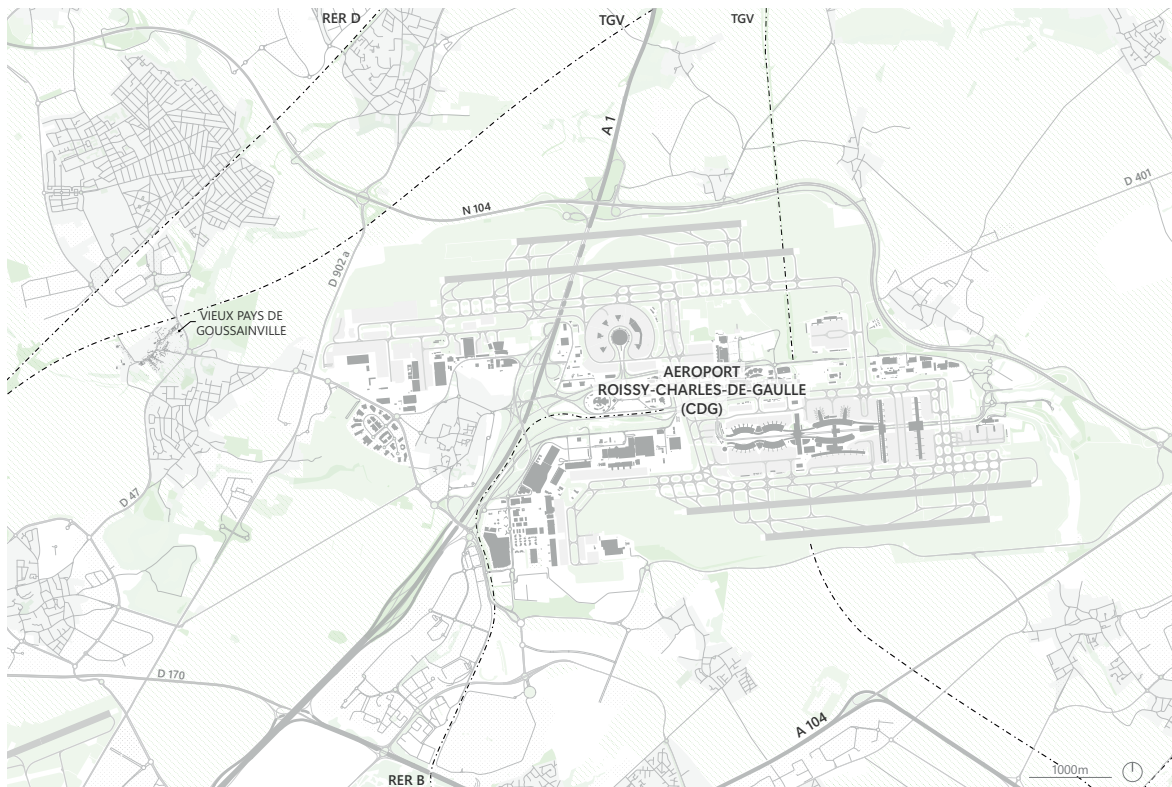
En effet, l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle a dû se modifier au gré des différentes problématiques et renoncement passé afin de s'adapter au contexte changeant. L'aéroport est semblable à une ville ancienne du fait de la stratification des différentes constructions. Ainsi, l'aéroport 1 et la gare de RER sont les éléments les plus anciens, ce sont les « restes de l'ancien plan ». Ce premier plan prévoyait l'addition de 4 autres aéroports similaires au premier, agencés en cercle autour de la gare de RER. Après avoir appris de leurs erreurs, la deuxième aéroport visait à évoluer dans le temps en ajoutant des bâtis successifs en bout de chaîne. Construits autour de la gare ferrée, les passagers ne rencontreraient aucune difficulté à rejoindre celui-ci depuis n'importe quel terminal de cette aéroport.

LES IMPACTS DE L'AÉROPORT SUR SON TERRITOIRE

Concernant son rapport à son territoire, l'aéroport CDG n'est plus en mesure de s'agrandir à l'infini. En effet, en agissant ainsi, cela rallonge les déplacements et connexions à l'intérieur du site aéroportuaire de 3200 hectares, faisant de celui-ci le plus grand d'Europe. En effet, l'urbanisation aux abords du site est dense et peu compatible avec une extension de l'aéroport sans démolition de certains villages et zones d'activités. En effet, l'arrivée de celui-ci a occasionné le rachat puis la démolition de nombreuses maisons situées à proximité dont la ville de Roissy.

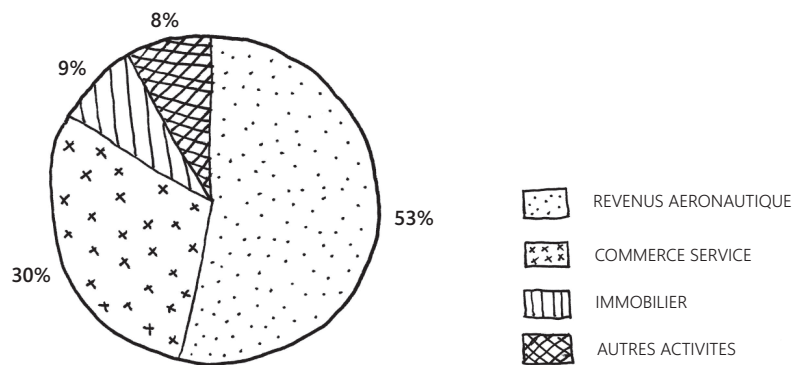
Figure 13. Mobilités et répartition des zones résidentielles, d'activités et espaces verts à l'échelle du territoire de l'aéroport Roissy CDG.

Aujourd'hui, le secteur de Roissy, d'une superficie d'environ 50 000 hectares incluant 62 communes, est le plus grand pôle logistique d'Ile-de-France,



-  BATIMENT
-  AGGLOMERATION
-  ZONE LOGISTIQUE, INDUSTRIELLE, COMMERCIALE
-  ESPACES VERTS / NATURELS
-  CHAMP AGRICOLE
-  VOIE FERREE
-  AXE ROUTIER

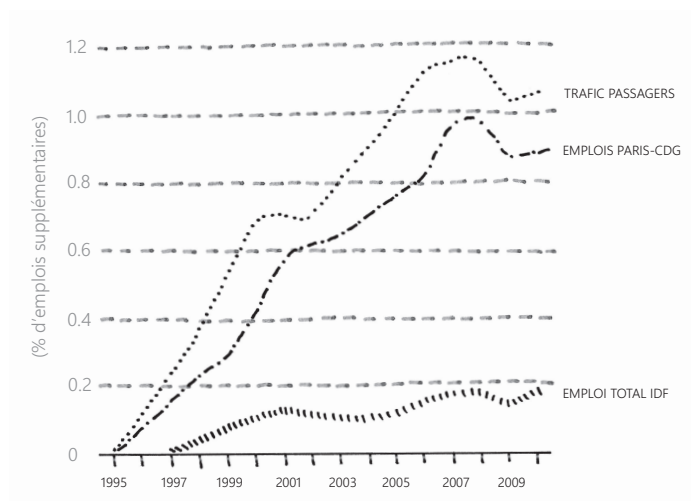
avec un taux d'emplois très important. En 2009, cette région employait près de 282 600 personnes soit une augmentation de 81.6% comparé en 1982. L'aéroport emploie quant à lui près de 86 000 personnes.²³ Il est indéniable que le nombre d'emplois dans la zone aéroportuaire est proportionnel au nombre de passagers transitant par l'aéroport CDG comme on peut le constater sur le graphique. (fig.15)



²³ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 161-63.

Figure 14. Répartition des revenus du site aéroportuaire de Roissy CDG. 2012. Redessiné à partir du graphique de ©ADP

Figure 15. Graphique de la corrélation entre l'emploi aéroportuaire et le trafic de passagers de l'aéroport Roissy CDG, 2010. Redessiné à partir du graphique de ©ADP



Cette zone d'emplois très dynamique est un argument en faveur des ADP concernant les nombreuses plaintes des résidents. Les habitants de la Plaine de France restent l'une des régions les plus désavantagée de France, avec une part de chômage importante, un niveau d'éducation plus faible que la moyenne ainsi que des terrains fonciers perdants de leur valeur.

Ainsi, cet aéroport de deuxième génération est à la fois éloigné et détaché de la ville de Paris, mais a contrario, il reste assez proche pour impacter fortement le paysage sonore des villes environnantes. Malgré une prise de conscience au sein des Aéroports de Paris concernant les nuisances urbaines générées par l'aéroport, les mesures prises ne sont pas encore satisfaisantes au regard de la population.

3. CRITIQUE DU SECTEUR AERIEN FACE AUX QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

Le secteur aérien se trouve actuellement au centre d'une discussion mondiale sur les implications de ses activités sur notre environnement, notre santé, et notre qualité de vie. La mondialisation accrue des voyages et du commerce a propulsé l'aviation vers de nouveaux sommets, mais elle a également soulevé des préoccupations majeures quant à l'impact environnemental démesuré de cette industrie. En effet, la croissance rapide du trafic aérien au cours des dernières décennies a été accompagnée d'une augmentation proportionnelle des émissions de gaz à effet de serre (GES), des nuisances urbaines aéroportuaires, et de la transformation du paysage urbain par l'expansion des infrastructures aéroportuaires. Ces phénomènes soulignent la nécessité urgente de repenser les pratiques de l'aviation commerciale.

Ainsi, cette partie s'engage à explorer les diverses facettes de la controverse qui entoure le secteur aérien contemporain.

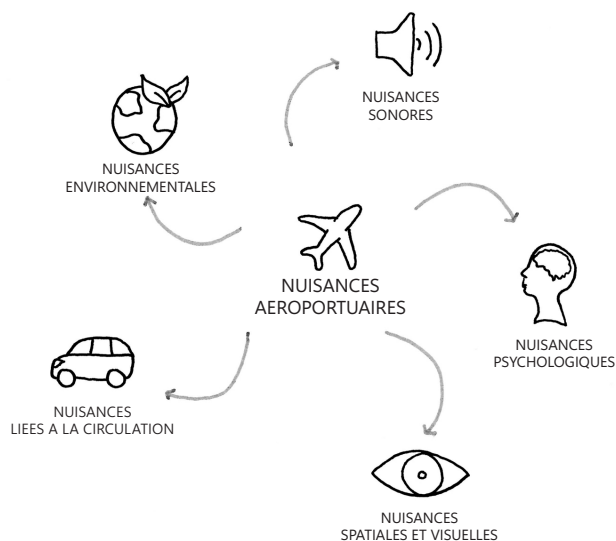
Dans l'ouvrage intitulé *Strategic Airport Planning*, paru en 1999, une section est consacrée aux préoccupations environnementales émergentes.²⁴ Il apparaît clairement qu'à cette époque, la sensibilisation environnementale liée au trafic aérien n'était qu'à un stade de constatation. L'ouvrage met en lumière des problématiques telles que les nuisances sonores, la qualité de l'air et de l'eau, l'utilisation considérable d'énergies, ainsi que les aspects liés au trafic au sol.

Durant les dernières décennies, une prise de conscience assez générale des multiples enjeux environnementaux et sociaux du secteur s'est développée. Parmi ces préoccupations figurent les nuisances sonores, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, la pollution visuelle, les perturbations territoriales et la dépréciation immobilière. (fig.16)

En premier lieu, le domaine se trouve au centre de vives critiques depuis plusieurs décennies. Bien qu'initialement encensé par la critique en tant que symbole de progrès et de modernité, il faut remonter à la fin du XXe siècle et au sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992 pour assister aux premières émergences de prises de conscience environnementales. Celles-ci se manifestent en réalité quelques années auparavant en Allemagne, pour ensuite gagner la France, devenant ainsi une force politique. Les origines

²⁴ Caves et Gosling, *Strategic airport planning*, 21.

du changement climatique sont alors clairement identifiées comme étant imputables à l'accroissement massif de l'activité humaine.²⁵



EMISSION DE CO2 IMPORTANTE

Les critiques à son encontre surviennent principalement en raison de son taux élevé d'émissions de gaz à effet de serre. En effet, près de 7% des émissions mondiales de gaz à effet de serre sont attribuables aux voyages en avion, un chiffre alarmant qui atteint 27% en Suisse. À titre de comparaison, un voyage Paris-Bangkok génère environ 3.2 tonnes de CO₂, soit trois fois la quantité annuelle recommandée.²⁶ Par conséquent, un seul voyage annuel en avion peut engendrer des conséquences environnementales considérables.

Les émissions polluantes générées par les avions s'obtiennent par la combustion de son carburant. Ils rejettent alors dans l'air un grand nombre de polluants comme le dioxyde de carbone (CO₂) et le dioxyde d'azote (Nox) augmentant la concentration d'ozone (O₃) et du méthane (CH₄).²⁷ Plus récemment une étude de chercheurs à l'EPFZ publiée dans « Nature Climate

²⁵ Galland et Roy, *Révolution aéronautique, le défi de l'environnement*, 7-11.

²⁶ « Trafic aérien | WWF Suisse ».

²⁷ Faburel, Chatelain, et Gobert, « Les effets des trafics aériens autour des aéroports franciliens », 56.

Figure 16. Digramme des différents types de nuisances aéroporquaires.

Change » met également en lumière le rôle des traînées de condensation émises par les avions dans le phénomène de réchauffement climatique. Lorsque ces traînées s'accumulent, elles forment des nuages empêchant alors la terre de se refroidir naturellement et constituant ainsi des effets non-CO₂ de l'aviation.²⁸

Malheureusement, les avions ne sont pas les seuls agents polluants, l'infrastructure telle que les aéroports, les zones d'activités avoisinantes, ainsi que le trafic routier intense autour des sites aéroportuaires contribuent de manière encore plus prononcée aux émissions de gaz à effet de serre. La pollution atmosphérique engendrée par ce secteur induit de multiples problèmes de santé, notamment des affections respiratoires telles que l'asthme, des maladies cardiovasculaires, voire des cas de cancer.²⁹

NUISANCES SONORES

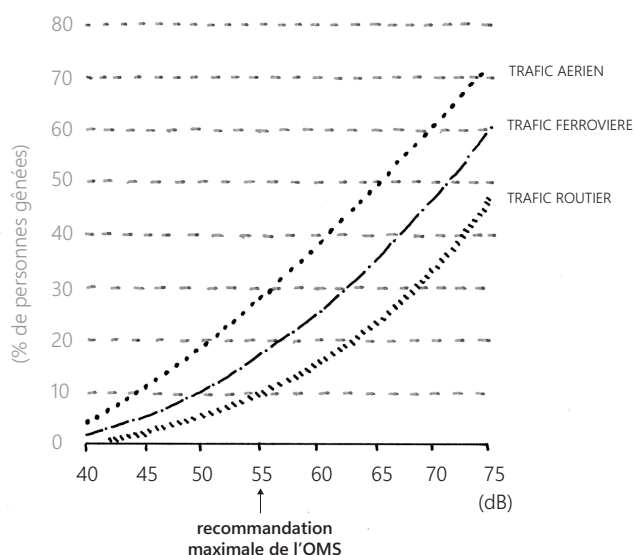
Les nuisances sonores constituent aujourd'hui la deuxième problématique majeure, au même titre que la pollution atmosphérique. Toutefois, ce problème est souvent minimisé du fait de son impact variable d'une personne à une autre, ce qui rend difficile la compréhension et l'appréhension de ses effets.

En effet, l'avion génère un bruit qui peut être entendu par l'oreille humaine 60 km avant son atterrissage ou après son décollage, et ce peu importe le territoire, qu'il s'agisse de zones urbaines, agricoles, ou encore industriels. Durant la journée, un bruit dépassant les 50dB devient dérangeant pour une personne, si celui-ci dépasse les 55dB, il est considéré comme très dérangeant pour l'homme. (fig.17) Mais durant la nuit, l'humain est plus sensible aux bruits élevés. Ainsi, un bruit dépassant les 30dB suffirait pour perturber le sommeil. Les basses fréquences possèdent des effets négatifs sur la santé. Fortement émise par l'avion mais aussi les éoliennes, ceci expliquerait pourquoi les nuisances aériennes sont moins bien perçues par l'humain que les nuisances routières ou encore ferroviaires. Les problèmes de santé engendrés sont variés, incluant des troubles du sommeil significatifs, une augmentation du stress, mais également une potentialisation des maladies cardiaques et des troubles cognitifs et psychologiques chez les

²⁸ « Les traces de condensation des avions pires que le CO₂ ».

²⁹ Faburel, Chatelain, et Gobert, « Les effets des trafics aériens autour des aéroports franciliens », 58-60.

jeunes. Lorsque le niveau sonore atteint des proportions excessives, des déficiences auditives à long terme peuvent également être constatées.³⁰



D'AUTRES TYPES DE NUISANCES

L'émergence de l'industrie aéroportuaire provoque aussi d'autres types de nuisances affectant l'environnement, qu'il s'agisse des nuisances visuelles et spatiales ainsi que les nuisances liées à la circulation. En effet, l'expansion des infrastructures aéroportuaires engendre une transformation des écosystèmes naturels, entraînant la perte de biodiversité et la fragmentation des habitats. De plus, la pollution visuelle due à la présence accrue d'avions dans le ciel et aux constructions imposantes des aéroports altère les paysages naturels, affecte l'esthétique des régions environnantes, et peut dissuader le tourisme. Il est possible de citer d'autres nuisances environnementales comme la pollution de l'eau, la production de déchets importants qu'ils soient de l'aéroport ou qu'ils émanent des produits toxiques liés aux maintenances des avions. En outre, les problèmes de congestion routière

³⁰ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 16.

Figure 17. Graphique du pourcentage de personnes dérangées vivant à proximité des mobilités aérienne, ferroviaire et routière, 2001. Redessiné à partir du graphique de ©Miedema & Oudshoorn

causés par l'afflux de voyageurs et de personnel aéroportuaire accentuent les émissions de gaz à effet de serre, nuisant à la qualité de l'air et entravant la mobilité locale. Ces répercussions soulignent l'importance d'une gestion attentive de l'expansion aéroportuaire pour minimiser l'impact négatif sur l'environnement et les communautés avoisinantes.

FLYGSKAM

Dans certains Pays d'Occident, on assiste à l'émergence du phénomène de « flygskam » en suédois ou encore de « flightshame » en anglais. Ces expressions se traduisent par la honte de prendre l'avion ou le sentiment désagréable qui serait causée par la prise de conscience de l'impact des voyages en avion sur le changement climatique. Face à l'urgence climatique plusieurs personnalités suédoises de la lutte contre le changement climatique comme Greta Thunberg décident de ne plus jamais prendre l'avion dès 2017, popularisant alors cet état d'esprit.³¹ Il devient donc apparent qu'au sein de la population, de nombreuses personnes sont conscientes de l'impact écologique de l'aviation commerciale, et un nombre croissant d'individus optent aujourd'hui pour des modes de transport alternatifs tels que les voyages en train, gagnant en popularité au fil des années.

³¹ Brunet, « Flygskam », 54-57.

SYNTHÈSE

En somme, le secteur aérien se trouve incontestablement sous le feu des critiques en raison de ses répercussions profondes sur l'environnement. L'essor fulgurant de l'aviation, propulsé par la démocratisation des voyages et du commerce, a certes ouvert de nouveaux horizons, mais il a également engendré une série de problématiques environnementales et sociales préoccupantes. Les émissions massives de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et visuelles, ainsi que la perturbation des écosystèmes naturels témoignent de l'impact néfaste. Les critiques pointent du doigt le secteur aérien pour ses implications désastreuses, soulignant l'impératif de repenser fondamentalement les pratiques de l'aviation commerciale dans le contexte actuel d'urgence climatique. Face à ces défis, une remise en question approfondie et des solutions nouvelles sont en cours de réflexion pour atténuer les effets néfastes de cette industrie sur l'environnement. Je présenterai dans une partie ultérieure les perspectives d'avenirs en cours de développement dans ce secteur.

Malheureusement, on constate aujourd'hui que ces changements ont lieu à double vitesse, avec un réel retard au Moyen-Orient ou encore dans certains pays d'Asie.

4. SITUATION ACTUELLE DU SECTEUR DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT

L'actualité récente a mis en lumière les projets à venir de nouveaux aéroports, suscitant la stupéfaction face au contraste marqué qui règne dans ce secteur. En effet, un décalage significatif est observé aujourd'hui entre les aspirations climatiques du secteur aérien en Europe et en Amérique et les ambitions démesurées des aéroports des pays émergents.

Cette disparité peut s'expliquer par le fait que ces pays ont tardivement ouvert leurs portes à l'industrie aérienne par rapport à l'Occident, ce qui a potentiellement influencé cette différence. En période de croissance économique, le secteur de l'aviation apparaît comme un investissement prometteur pour l'avenir.

SITUATION EN ASIE

En Asie, l'accès à la mobilité aérienne s'est développé en deux phases. Si le Japon et les Tigres d'Asie (Corée, Taïwan, Singapour et Hongkong) ont connu un développement presque simultané à l'Europe, disposant aujourd'hui d'aéroports très importants, d'autres pays asiatiques dont les deux plus peuplés au monde, ont ouvert leurs portes au monde à la fin du XXe siècle. Jusque-là, la majorité de la population asiatique n'avait encore jamais voyagé en avion, ou quitté le pays et ce pour plusieurs raisons. Les billets d'avion étant relativement chers comparés à leur revenus, les conditions de sortie du territoire ainsi que les procédures d'obtention de visas étaient complexes. Certains pays en Asie interdisaient aussi le voyage à l'étranger comme ce fut le cas de la Chine. L'émergence économique et la libéralisation des marchés de l'aviation ont déclenché un essor, ouvrant la voie à des motivations variées telles que le tourisme, le commerce international, l'immigration, l'expatriation et l'éducation pour la classe moyenne.³²

³² Hirsh, *Airport Urbanism*, 5-6.

³³ Aeroflap, « 19,7 milliards de passagers devraient transiter par les aéroports du monde d'ici 2040 ».

Figure 18. Photographie de l'aéroport de Jewel Changi à Singapour. ©John Seaton Callahan

Figure 19. Photographie aérienne de l'aéroport de Chep Lap Kok à Hong-Kong, 2010. ©Wylkie Chan

SITUATION AU MOYEN-ORIENT

Après des décennies de conflits et de repli sur soi, le Moyen-Orient adopte désormais une perspective d'ouverture à l'international. L'Arabie saoudite, par exemple, avec son plan « Vision 30 », vise à développer massivement le tourisme, l'industrie minière et le secteur portuaire, misant largement sur le secteur aérien pour y parvenir. La région compte actuellement près de 110 aéroports, témoignant de cette dynamique.³³ À titre illustratif, Dubaï aspire



à devenir une métropole mondiale, s'appuyant sur sa position stratégique entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique pour devenir une plaque tournante mondiale.³⁴

SITUATION EN AFRIQUE

Parallèlement, les pays africains s'ouvrent progressivement au transport aérien, même si leur part de marché mondial reste relativement faible. La croissance annuelle du trafic aérien sur le continent est estimée à 5,7 % jusqu'à 2030, surpassant la moyenne mondiale d'environ 4,8 %.³⁵ L'Afrique apparaît donc comme un acteur potentiellement concurrentiel sur le marché mondial de l'aérien.

Dans l'ensemble de ces pays émergents, d'ambitieux projets aéroportuaires émergent régulièrement. À titre d'exemple, l'Inde, classée comme le troisième plus grand marché de l'aviation civile mondiale, dispose actuellement de 141 aéroports et prévoit d'en construire 220 d'ici 2027. De même, le Royaume d'Arabie saoudite a l'intention d'investir 147 milliards de dollars dans des projets d'expansion et de modernisation d'aéroports d'ici 2030. Des exemples analogues peuvent être cités pour le Qatar, la Chine, entre autres.³⁶ Les nouveaux aéroports de troisième génération sont généralement situés en périphérie des centres urbains et sont étroitement connectés aux villes principales. L'aéroport de Pékin-Daxing (fig.20) par exemple, inauguré en 2019, se trouve à environ 50 km du centre de Pékin.

³⁴ Schaafsma, *Airport and City. Airport Corridors: Drivers of Economic Development*, 27-28.

³⁵ Jima, « Comment financer le secteur aérien en Afrique », 25.

³⁶ Aero flap, « 19,7 milliards de passagers devraient transiter par les aéroports du monde d'ici 2040 ».

³⁷ Bodh, « 1 400 familles seront déplacées en raison de l'agrandissement de l'aéroport de Kangra ».

Figure 20. Photographie aérienne de l'aéroport de Pékin-Daxing en Chine, 2020. ©KEYSTONE

Figure 21. Image de synthèse du futur aéroport Roi Salmane en Arabie Saoudite. ©Foster and Partners

Cependant, ces vastes infrastructures soulèvent des préoccupations quant à leur impact environnemental. Certains projets sont implantés sur d'importants terrains vierges, notamment en Arabie saoudite. Le futur aéroport, baptisé Roi Salmane (fig.21) et prévu pour 2030, sera construit dans le désert saoudien et connecté à la ville de Riyad. D'autres projets entraîneront des déplacements massifs de population, comme c'est le cas en Inde avec l'aéroport de Kangra, où 1400 familles issues de 14 villages seront déplacées.³⁷ Ces enjeux environnementaux pressants pourraient potentiellement freiner cette croissance, mais actuellement, la priorité est accordée à la croissance économique, évoquant une situation similaire à celle de l'Europe dans les années 70, il y a de cela 50 ans.



5. REMISE EN QUESTION DES AÉROPORTS

Jusqu'à présent, mon énoncé s'est principalement concentré sur l'évolution des villes lors de l'émergence du secteur aéroportuaire. Cette dernière section s'attarde sur plusieurs aéroports ayant connu une prise de conscience à un moment donné ou un déclin dans leur développement. Il m'apparaît en effet intéressant de prendre conscience que l'aéroport, en dépit de sa position en tant qu'infrastructure ultime de la modernité, possède ses propres limites.

L'AÉROPORT DE MIRABEL À MONTRÉAL, CONDAMNÉE PAR LA DISTANCE

Le premier aéroport présenté concerne l'aéroport de Mirabel, situé à Montréal au Canada. Construite en 1975, cette infrastructure souffrira de la mise à distance à la ville principale, la menant progressivement à sa perte.

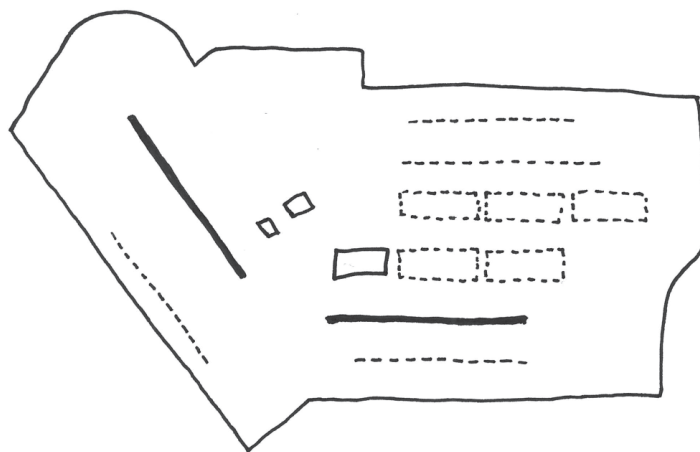
Dans les années 60, le Canada a été témoin d'une augmentation significative du trafic aérien, avec des projections anticipant une augmentation drastique du nombre de passagers dans les années à venir. L'aéroport de Dorval à Montréal n'était plus en mesure de suivre le rythme, et les nuisances générées par sa proximité avec des zones résidentielles ont fortement perturbé la population. C'est ainsi que les dirigeants d'Aéroports de Montréal et le gouvernement canadien ont opté pour un site éloigné du centre pour le futur aéroport, dans le but de limiter les problèmes de congestion et de nuisances sonores. Il est crucial de noter que le choix du site aéroportuaire a été réalisé dans un laps de temps court de six semaines.³⁸ Les membres du gouvernement exprimaient alors de grandes attentes envers cette future infrastructure. Lors de l'inauguration, le nouvel aéroport a été qualifié « d'instrument privilégié pour le développement du Québec moderne » par le ministre des transports, et le Premier ministre y voyait un « fourmillement moderne ». L'aéroport de Mirabel symbolisait un espoir pour Montréal.

³⁸ Roy, *La saga des aéroports de Mirabel et Dorval. Des leçons à tirer maintenant et pour l'avenir*, 11-24.

Figure 22. Démolition de l'aérogare de l'aéroport de Mirabel au Canada, 2016. ©DTMF1313

Figure 23. Diagramme de l'aéroport de Mirabel : état existant et état projeté, non réalisé.

Cependant, l'aéroport de Mirabel s'est révélé être un véritable échec. Après 20 ans de service, celui-ci finit par fermer ses portes le 31 octobre 2004. Plusieurs raisons ont contribué à sa chute, la principale étant son éloignement du centre de Montréal, à environ 75 km. Bien que le gouvernement canadien ait promis la construction d'infrastructures routières et ferroviaires pour relier Montréal à l'aéroport, ces projets n'ont jamais vu le jour. Seule



-  TERMINAL CONSTRUIT
-  TERMINAL NON CONSTRUIT
-  PISTE ET EXTENSION NON CONSTRUITES
-  PISTE CONSTRuite
-  LIMITES DE L'AEROPORT

une partie de l'autoroute a été construite, obligeant les automobilistes à faire un détour important pour atteindre l'aéroport. En outre, les promesses de relier l'aéroport existant au nouvel aéroport ont été vaines. Enfin, un train rapide permettant de relier la ville à l'aéroport nommé *TRRAMM*, a également été abandonné en raison d'un manque de financement.³⁹ De plus, les aéroports de Montréal n'ont pas enregistré la croissance anticipée du nombre de passagers. L'aéroport de Mirabel accueillait principalement des vols internationaux, tandis que Dorval accueillait les vols nationaux. Face à la complexité des transferts d'un aéroport à l'autre, les passagers internationaux ont préféré l'aéroport de Toronto, qui est finalement devenu le leader au Canada, profitant du désordre des aéroports montréalais.⁴⁰ Comme présenté auparavant, il est aujourd'hui courant de trouver des aéroports construits loin du centre, comme c'est le cas des aéroports de 3ème génération. Toutefois, les connexions entre la ville et l'aéroport doivent être fonctionnelles pour garantir la viabilité de l'aéroport. Dans cet exemple, si la liaison ferroviaire avait vu le jour, l'aéroport aurait été accessible en seulement 30 minutes depuis le centre-ville.

Depuis 2004, l'aéroport de Mirabel s'est spécialisé dans le transport de marchandises et accueille quotidiennement des avions-cargos. Puis en 2014, l'aérogare de l'aéroport de Mirabel a finalement été démolie.⁴¹ (fig.22) De nombreuses réflexions ont lieu avec cette friche aéroportuaire depuis une dizaine d'années, à savoir comment donner une seconde vie à cet ancien aéroport, faisant autrefois la gloire du Québec.

Ce cas emblématique révèle les défis rencontrés par l'industrie aéroportuaire au cours des années 60-70. Face à la croissance rapide du secteur, les dirigeants ont dû se fier aux prévisions de trafic, prenant certaines décisions rapidement, parfois avec un manque de recul. Ainsi, une planification inadéquate du site aéroportuaire peut mener à sa perte, qu'il s'agisse d'un choix de site inapproprié, d'une localisation trop périphérique, ou encore d'une connexion inadéquate aux transports individuels et collectifs.

³⁹ Drevet-Démètre, « Quand l'aéroport devient ville, géographie d'une infrastructure paradoxale », 41.

⁴⁰ Caves et Gosling, *Strategic airport planning*, 380.

⁴¹ Roy, *La saga des aéroports de Mirabel et Dorval. Des leçons à tirer maintenant et pour l'avenir*, 142.

L'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES OU L'AÉROPORT DE LA DISCORDE

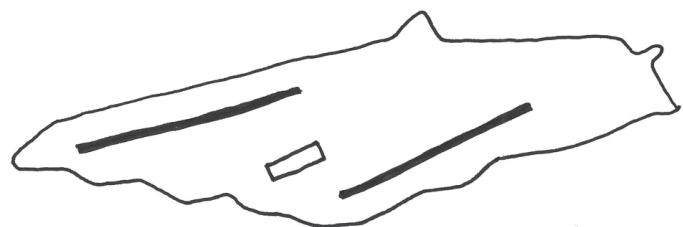
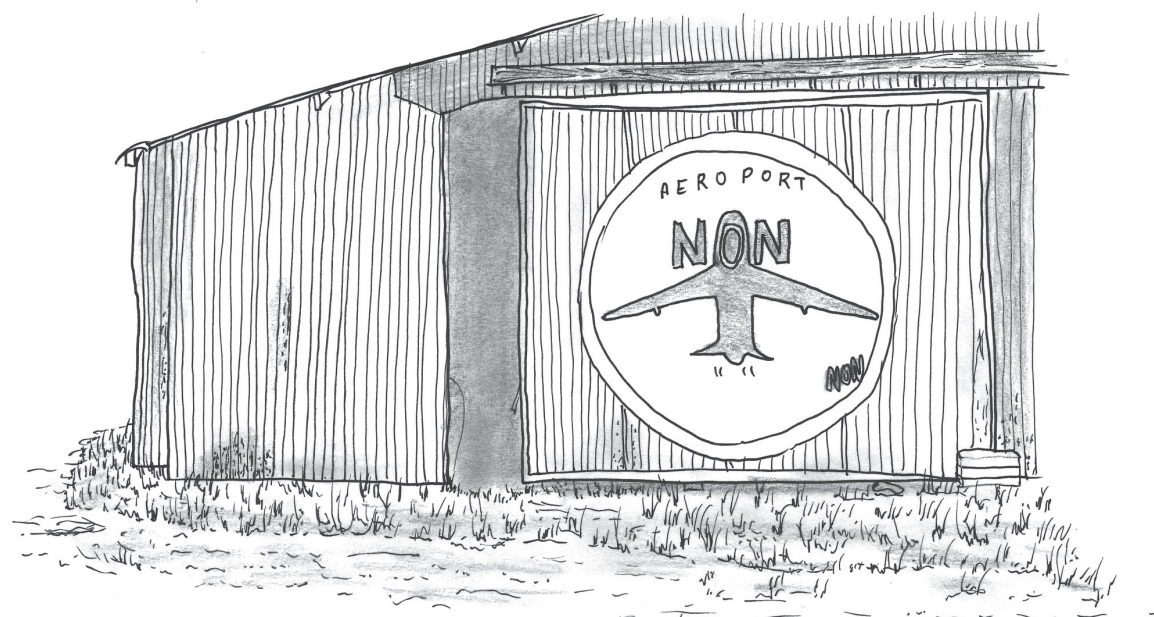
Le projet suivant concerne un aéroport n'ayant jamais vu le jour : l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes près de la ville de Nantes en France. L'histoire de cette infrastructure dépeint un demi-siècle de conflits impliquant divers acteurs politiques, militants, et résidents. Ce projet, marqué par une controverse persistante, révèle de nombreuses tensions d'ordre économique, social, et environnemental inhérent aux vastes projets d'aménagement du territoire, en l'occurrence un aéroport.

En 1965, le préfet de Loire-Atlantique entreprend les recherches pour l'identification d'un futur site pour l'aéroport Grand Ouest. Face à la saturation de l'aéroport Nantes-Atlantique, cette nouvelle infrastructure permettrait d'accueillir 9 millions de passagers en 1985 tout en desservant les régions de l'ouest de la France tels que la Bretagne par exemple. Cinq années plus tard, le choix se porte sur le bocage de Notre-Dame des Landes, situé à 20 km au nord de la ville de Nantes. Cette région, principalement habitée par quelques villages et fermes appartenant à des agriculteurs, voit l'établissement, en 1974, d'une Zone d'Aménagement Différée (ZAD) pour le futur aéroport. Cette initiative permet l'acquisition de l'ensemble des terres, maisons et fermes de la zone, en vue de leur démolition pour la construction de l'aéroport. On assiste alors à une riposte des paysans vivant sur dans la région, s'opposant fermement au projet.⁴² Il est également pertinent de mentionner qu'à cette époque, les prémices des prises de conscience environnementales, notamment incarnées par les mouvements écologistes, font leur apparition. Le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes se déploie sur une zone humide à 98 %, abritant une faune et une flore riches, requérant une préservation attentive. De plus, le choc pétrolier de 1974 sonne l'alarme au sein de l'opposition, engendrant une multiplication des manifestations contre le projet, qui finit progressivement par sombrer dans l'oubli.⁴³

Au tournant du millénaire, le gouvernement socialiste de Lionel Jospin ravive le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes dans un contexte transformé. En effet, le concept de développement durable s'intègre

⁴² Notre-Dame-des-Landes, « Prise de Terre(s) », 86-87.

⁴³ Van Lang et Lormeteau, *L'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, 18-19.



TERMINAL NON CONSTRUIT



PISTE PREVUE ET NON CONSTRUITE



LIMITES DE L'AEROPORT

progressivement aux différentes lois émanant du gouvernement. Espérant ainsi apaiser l'opposition, les études reprennent malgré le dépôt de nombreux recours juridiques. Toutefois, le projet de Notre-Dame-des-Landes se heurte à diverses contraintes juridiques, ne respectant ni le droit européen, ni la Directive Cadre sur l'Eau, ni la Directive des Oiseaux et Habitats de 1979, entre autres.⁴⁴

Dès 2009, de nombreux militants investissent la zone du projet, occupant les maisons et fermes abandonnées, érigeant des cabanes et des tentes. Ils s'organisent pour maintenir une présence constante au fil des années. Confronté à cette occupation illégale, l'État intervient en octobre 2012 avec l'opération César pour les déloger. Plusieurs milliers de policiers pénètrent dans la ZAD, déclenchant des affrontements. Peu après, une grande manifestation rassemblant près de 40 000 manifestants se tient à Nantes. Face aux tensions fortes générées par ce dossier, François Hollande met en place un référendum local en 2016, afin de laisser la décision finale aux habitants de la région. Il ressort alors que 55 % des votants se prononcent en faveur de la construction du nouvel aéroport, ravivant ainsi les manifestations à leur apogée.⁴⁵

Enfin, la nouvelle élection présidentielle en France en 2017 marque le point final dans ce dossier. En effet, le 17 janvier 2018, le Premier ministre d'Emmanuel Macron annonce l'abandon définitif du projet de l'aéroport de Notre-Dame des Landes. Cette décision suscitera de vive réaction avec d'une part la déception des partisans du nouvel aéroport comme le maire de la ville de Nantes, et de l'autre, il s'agit de la victoire des anti-aéroports. Les terres appartenant à l'État sont progressivement cédées au département de la Loire-Atlantique.⁴⁶

Ainsi, le cas de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes constitue un exemple parfait illustrant un projet aéroportuaire initialement soutenu au niveau local et national, avant d'être rattrapé par des préoccupations environnementales. Ce projet aurait transgressé les engagements pris lors de la COP21, porté atteinte à l'intégrité du territoire avoisinant et mis en péril la biodiversité locale.

⁴⁴ WWF, « Projet d'aéroport du Grand Ouest de Notre-Dame-des-Landes, une offense à la conservation de la biodiversité en France », 5.

⁴⁵ Notre-Dame-des-Landes, « Prise de Terre(s) », 90-93.

⁴⁶ Van Lang et Lormeteau, *L'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, 39.

Figure 24. Dessin personnel d'un hangar tagué par des manifestants anti-aéroport NDDL. Dessiné à partir de la photo de ©LoïcVenance

Figure 25. Figure 21. Diagramme de l'aéroport de NDDL : état projeté, non réalisé.

LES AÉROPORTS D'HEATHROW ET DE CDG, FIN D'UNE CROISSANCE SANS LIMITE

Les aéroports d'Heathrow à Londres et de Charles-de-Gaulle en France représentent actuellement les deux infrastructures aéroportuaires les plus importantes en Europe. En 2018, l'aéroport londonien accueillait près de 80 millions de passagers, tandis que son homologue parisien en accueillait 72 millions.⁴⁷ Ces deux aéroports sont équipés de multiples terminaux pour répondre aux besoins de cette affluence. Cependant, malgré ces installations, la capacité opérationnelle de ces aéroports avait atteint environ 98 % avant l'année 2020, suscitant des réflexions parmi les sociétés aéroportuaires quant à l'adaptation nécessaire pour faire face à une demande croissante dans l'avenir. Les aéroports d'Heathrow et de Charles-de-Gaulle, choisis à titre d'exemples, ne sont pas les seuls à envisager des projets d'expansion, mais ils revêtent un intérêt particulier en raison de leur envergure.

En effet, l'aéroport d'Heathrow fait face depuis des dizaines d'années à un manque de superficie sur son site aéroportuaire. D'une superficie d'environ 12 km², celui-ci est nettement inférieur que son homologue français, doté de 32 km². Des études ont été menées sur plusieurs décennies, et le gouvernement britannique a approuvé en 2003 son nouveau projet d'expansion. Cependant, ce projet a été annulé et relancé à plusieurs reprises depuis 2003, pour être finalement approuvé de manière définitive quinze années plus tard, en juin 2018. L'objectif de cette expansion était de s'étendre au Nord-Ouest, en créant un nouveau terminal et surtout une nouvelle piste dédiée aux décollages et aux atterrissages.

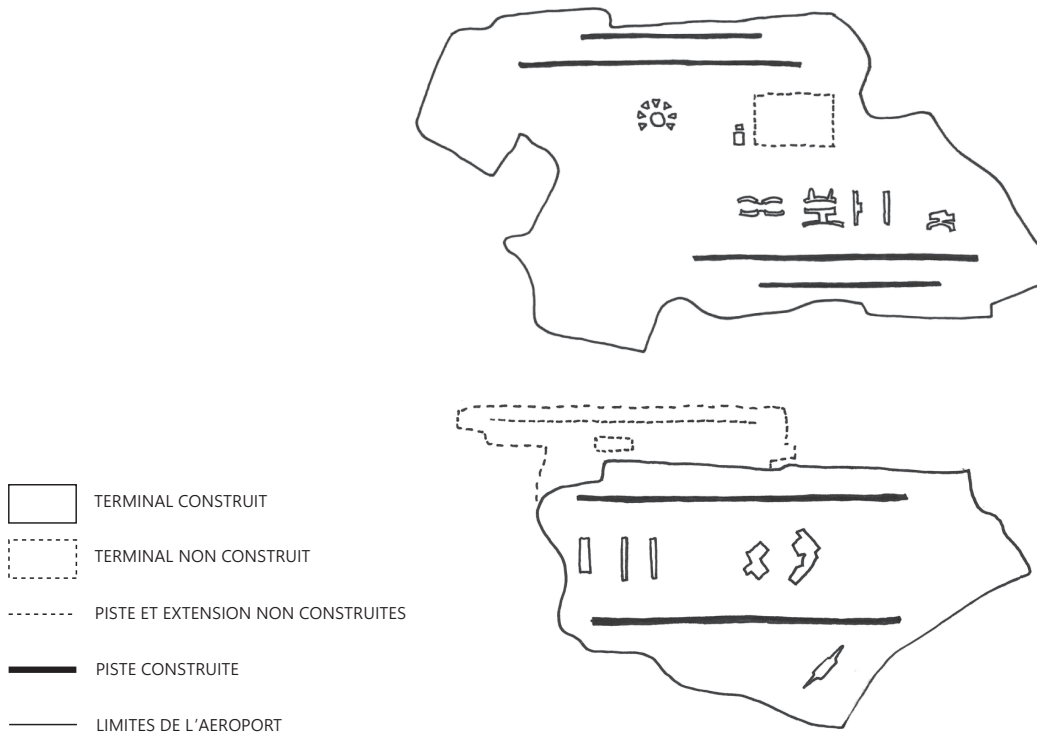
Les répercussions de cette extension, notamment la construction d'une troisième piste, se sont avérées dévastatrices pour la population locale. Tout d'abord, l'extension planifiée du projet prévoit la démolition de deux villages habités : les villages de Longford et d'Hardmonsworth, impliquant la disparition d'environ 783 maisons. De plus, cette nouvelle piste occasionnera la mise en place d'une nouvelle trajectoire de vol passant au-dessus de nombreux villages environnants. Enfin, d'importants impacts environnementaux, tels qu'une augmentation des nuisances sonores et atmosphériques, seraient également inévitables.⁴⁸

⁴⁷ Eurostat, « Transport aérien de passagers dans l'UE », 1.

⁴⁸ Stop Heathrow Expansion, « Our History ».

Figure 26. Photographie d'un avion en phase d'atterrissage à l'abord de l'aéroport de Londres-Heathrow au Royaume-Uni, 2017. ©Eddie Keogh

Figure 27. Diagramme de l'aéroport de Roissy CDG et de Londres-Heathrow : états existants et états projetés, non réalisés.



Concernant l'aéroport Charles-de-Gaulle, celui-ci bénéficie d'une croissance annuelle de 2 à 3 % l'obligeant à s'adapter à la demande forte. Depuis 2018, les Aéroports de Paris (ADP) planifient la construction d'une nouvelle aérogare sur le site actuel afin d'accueillir le nouveau terminal 4 d'ici 2037, sans l'ajout d'une nouvelle piste. Cet agrandissement permettrait à long terme, une augmentation de 500 vols journaliers. Avec des terrains disponibles sur les 32 km² du site, ce nouveau terminal serait envisagé entre le terminal 1 et le terminal 2.⁴⁹

Cependant, la crise sanitaire récente survenue en mars 2020 a plongé le monde dans une période d'incertitude, affectant considérablement le secteur aérien.

Les projets d'extension des deux aéroports européens ont été brusquement interrompus. Face à la diminution drastique du nombre de vols et de passagers depuis 2020, et à l'intensification de la lutte contre le changement climatique en Occident, ces projets ont été remis en question.

La Ministre de la Transition Écologique, Barbara Pompili, a exprimé la nécessité d'abandonner le projet d'ADP, le qualifiant d'obsolète et en inadéquation avec les objectifs environnementaux du gouvernement.

« Le gouvernement a demandé à ADP d'abandonner son projet et de lui en présenter un nouveau, plus cohérent avec ses objectifs de lutte contre le changement climatique et de protection de l'environnement. C'est un projet obsolète, qui ne correspondait plus à la politique environnementale du gouvernement et aux exigences d'un secteur en pleine mutation. »⁵⁰ Ministre de la transition écologique, Barbara Pompili

Malgré le regain du trafic aérien observé depuis 2021, qui demeure toutefois incomparable à la période pré-COVID, aucun projet d'expansion n'est actuellement en cours de réalisation. La reprise graduelle du trafic aérien à la suite de la crise n'a jusqu'à présent engendré aucun nouveau projet d'infrastructure majeur, et il est très probable que les projets actuellement en suspens reprendront ultérieurement, suite à l'implémentation de nouvelles

⁴⁹ *Le futur Terminal 4 à Paris-Charles de Gaulle.*

⁵⁰ Garric et Mandard, « Jugé « obsolète », le projet de nouveau terminal à l'aéroport de Roissy abandonné par le gouvernement ».

modifications.

SYNTHÈSE

L'épopée des aéroports, façonnée par des succès, des échecs et des adaptations constantes, dévoile une dynamique complexe entre aspirations modernistes et contraintes environnementales. À travers les histoires des aéroports de Mirabel, Notre-Dame-des-Landes, Heathrow et Charles-de-Gaulle, nous sommes témoins des paradoxes intrinsèques à ces mégaprojets d'infrastructures.

L'aéroport de Mirabel, conçu pour symboliser le développement du Québec moderne, témoigne des conséquences potentiellement néfastes d'une planification hâtive et d'un éloignement excessif des centres urbains. L'échec de Mirabel souligne l'importance cruciale de l'accessibilité et des connexions fonctionnelles pour la viabilité à long terme des aéroports.

Notre-Dame-des-Landes, quant à lui, incarne une saga de luttes et d'évolutions sociales, illustrant le conflit constant entre le développement économique et les impératifs écologiques. Le projet a été abandonné en raison de la prise de conscience grandissante de l'impact environnemental, mettant en lumière les nouveaux défis auxquels font face les projets d'infrastructures d'envergure.

Les géants aéroportuaires, Heathrow et Charles-de-Gaulle, malgré leurs statuts prestigieux, ont dû faire face à la réalité des limites de leur expansion. La saturation de ces hubs aériens majeurs, révélée avant même la crise sanitaire de 2020, souligne les défis d'une croissance continue et la nécessité de repenser les stratégies de développement en phase avec les aspirations écologiques modernes.

En conclusion, l'équilibre entre les impératifs économiques, la préservation environnementale et les préoccupations sociales est devenu plus crucial que jamais. Les aéroports, au-delà de simples points de transit, sont des acteurs clés dans le paysage complexe de la durabilité, demandant une approche stratégique et adaptable face aux défis futurs.



AU PARADISS

5

CHAPITRE II.

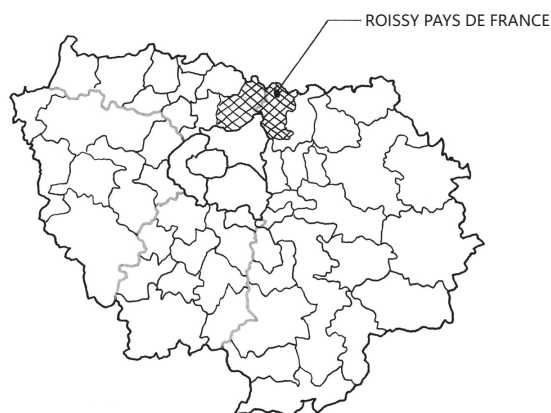
LE VIEUX-PAYS DE GOUSSAINVILLE, UNE VICTIME COLLATERALE DU DEVELOPPEMENT AERIEN.

Eprouvant un grand intérêt pour le Vieux-Pays de Goussainville, mon deuxième chapitre se concentre, telle une monographie, sur l'évolution historique de cet ancien bourg ainsi que ses qualités notables. Réputé pour être un village condamné par l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, il me semble pertinent de choisir ce lieu afin de l'étudier en profondeur. Confronté au nombre limité de sources écrites portant sur le sujet, ce chapitre a nécessité le témoignage de nombreuses personnes en lien avec le Vieux-Pays. Un détail de ces différentes contributions se trouve en annexe de l'énoncé théorique.

1. UN VILLAGE HISTORIQUE DE ROISSY PAYS-DE-FRANCE

CONTEXTE TERRITORIAL

La ville de Goussainville s'inscrit au sein d'une communauté d'agglomération instaurée en 1994 connue sous le nom de Roissy Pays-de-France. Il s'agit d'un regroupement de plusieurs communes formant un ensemble de plus de 50 000 habitants. Collectivement, ces communes élaborent des initiatives conjointes dans des secteurs tels que le développement local, l'urbanisme et le logement. Concernant la région de l'Île de France, celle-ci est composée de 20 communautés d'agglomérations.



Il est impératif de saisir les spécificités de la communauté d'agglomération de Roissy Pays-de-France avant d'explorer l'histoire du Vieux Pays de Goussainville car ce dernier fait partie d'un ensemble cohérent partageant de nombreuses similitudes avec les autres communes. Une perspective à l'échelle territoriale s'avère donc nécessaire pour appréhender au mieux la suite.

La communauté d'agglomération de Roissy Pays-de-France couvre un vaste territoire de 340 km², étendu sur deux départements, le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne, englobant environ 42 communes. À mi-chemin entre ville et campagne, ce territoire est délimité par des éléments structurants du

Figure 28. Carte de la localisation de la communauté d'agglomération de Roissy Pays-de-France, en Île de France.

paysage, tels que les massifs forestiers de Coye et Orry au nord, les buttes boisées de Carnelle et Montmorency au nord-ouest, la butte de Dammartin-en-Goële et la vallée de la Marne à l'est, ainsi que la Plaine Saint-Denis au sud.⁵¹

RAPPORT À L'AGRICULTURE

Ce territoire, jadis désigné comme le « grenier à céréales » de la capitale, se caractérise par un plateau incliné en direction de la Seine, ponctué de vallonements et de vallées, offrant des terres particulièrement propices à l'agriculture. (fig.29) Les vastes parcelles de 10 à 15 hectares permettaient une culture abondante de blé, contribuant ainsi à la subsistance de la ville de Paris. Par ailleurs, la position stratégique de Roissy Pays-de-France, sur l'axe majeur reliant la capitale au nord de la France, attire de nombreux voyageurs, générant l'établissement d'hôtels notamment à Luzarches, Louvres et Vaudherland. Grâce à la qualité fertile de ses terres, Roissy Pays-de-France bénéficie du passage fréquent de marchands venant vendre leurs produits sur les marchés locaux, tels que la halle de Luzarches. À titre d'illustration, le pain blanc élaboré à partir des céréales de la Vieille France y était particulièrement prisé par la bourgeoisie et la noblesse parisienne. Le Vieux Pays de Goussainville, village emblématique de Roissy Pays-de-France, expose divers traits de son architecture rurale, perceptibles également dans d'autres localités. Des fermes présentant l'apparence de maisons étaient spécifiquement conçues pour faciliter le chargement de la paille par le biais de fenêtres à foin s'ouvrant sur la rue.⁵²

RAPPORT À L'ARTISANAT

En plus de l'agriculture, les habitants des villages de la communauté d'agglomération pratiquaient l'artisanat comme activité principale. Toujours liée à l'activité agricole, la meunerie représentait une activité artisanale commune à l'ensemble du territoire, avec la présence de moulins à farine hydrauliques et éoliens dispersés. Des cours communes datant du XVIIe siècle, servant d'habitat aux artisans, étaient également présentes. On pouvait y observer des chaisiers, maçons et ouvriers agricoles parmi les hommes, tandis que les femmes œuvraient pour des marchands-fabricants, commercialisant leurs créations issues de la passementerie, de la dentellerie,

⁵¹ Millot, *Patrimoines à la carte*, 20.

⁵² Lacôte et Pissot, *En Pays de France, Val-d'Oise*, 12.

de la tabletterie, de la vannerie, de la céramique, etc. Par la suite, l'artisanat connaîtra un déclin progressif à la fin du XIX^{ème} siècle, concurrencé par l'émergence de la fabrication industrielle.

RAPPORT À L'INDUSTRIALISATION

La période industrielle va permettre aux propriétaires des terres de développer leur agriculture vers la betterave sucrière, particulièrement rentable. Ainsi, les industries qui s'implantent dans la région conservent un lien avec l'héritage agricole qu'il s'agisse des granges céréalières, des distilleries mais aussi des sucreries à Goussainville, Villiers-Le-Sec, Mareil.⁵³

Ainsi, cette région longtemps rurale, a subi d'importants bouleversements au cours du dernier siècle engendrant un conflit entre urbanité et ruralité. L'arrivée d'infrastructures tels que l'aéroport de Roissy et du Bourget, les grands axes routiers (A1, A13, Francilienne) ainsi qu'un réseau ferroviaire comme le RER B, RER D et TGV changeront significativement le paysage de la région.⁵⁴ Néanmoins, Roissy Pays-de-France jouit également d'un riche patrimoine architectural chargé d'histoire, comptant de nombreux châteaux et demeures bourgeoises dispersés au sein de la communauté d'agglomération. Dès le Moyen Âge, les rois appréciaient particulièrement séjourner dans ce territoire. Plusieurs châteaux et hôtels seigneuriaux datant du XIV^e siècle, bien que certains aient disparu, demeurent présents sur d'anciens plans remontant à ces époques.

Par conséquent, le Pays de France est l'un des plus anciens territoires français possédant un passé historique chargé ainsi qu'une tradition agricole ancienne. De la prospérité du « grenier à céréales » à l'impact de l'industrialisation, le territoire a vu émerger un conflit entre l'urbanité et la ruralité. Les infrastructures modernes ont redéfini son paysage, tout en préservant un patrimoine architectural empreint d'histoire.

⁵³ Lacôte et Pissot, *En Pays de France, Val-d'Oise*, 13.

⁵⁴ Millot, *Patrimoines à la carte*, 10.

Figure 29. Carte postale d'un attelage de chevaux dans les champs d'Omerville, 1967. ©Archives départementales du Val-d'Oise

Figure 30. Carte postale des cressonières du Moulin de la Planche à Gonesse, 1903. ©Archives départementales du Val-d'Oise

De nos jours, la communauté d'agglomération continue de jouer un rôle prépondérant pour le Vieux-Pays de Goussainville. Profondément investie dans le renouveau du Vieux-Pays, elle est à l'origine de plusieurs projets visant à revitaliser le village, dont l'étude urbaine élaborée par le collectif Hyacinthe à la suite d'Europas 13, et elle apporte un soutien financier à certains projets de la municipalité.

OMERVILLE. - Vue générale

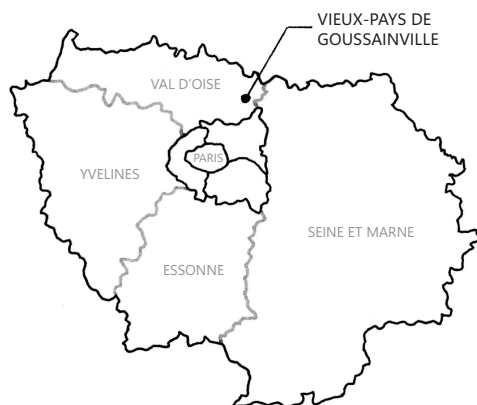


GONESSE — Moulin de la Planche - Les Cressonnières



HISTORIQUE DE GOUSSAINVILLE

Le Vieux Pays de Goussainville, situé dans le département du Val-d'Oise, à une distance de 30 kilomètres au Nord-Ouest de la capitale, constitue un lieu d'une histoire singulière, révélatrice des diverses phases de l'urbanisation de la banlieue parisienne. Le nom originel du village était Goussainville, c'est seulement avec l'arrivée des lotissements, que celui-ci se voit ajouter le préfixe de Vieux Pays devant son nom. Malgré son ancienne réputation de bourg paisible et sans histoire, le XXème siècle bouleversera son existence, le transformant en un « village fantôme » tel que qualifié par les médias, bien que quelque 300 individus résident toujours sur ses terres aujourd'hui. Afin de saisir pleinement la spécificité et les enjeux inhérents à cet endroit, il convient de faire un retour à travers l'histoire du Vieux Pays de Goussainville.



DE LA PRÉHISTOIRE AU XVIIIÈME SIÈCLE

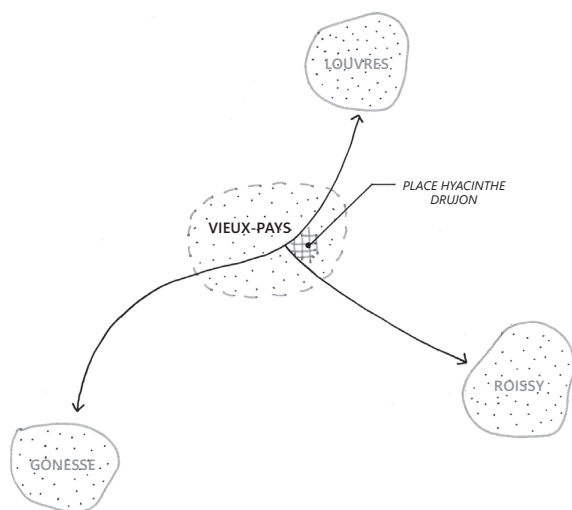
Le village historique du Vieux Pays serait habité depuis l'époque Préhistorique. De nombreuses fouilles archéologiques furent initiées dans la région durant la conception de l'aéroport Roissy CDG. Les archéologues remonteront des silex, des pointes de flèches ou encore des grattoirs sous les terres du Vieux-Pays.⁵⁵

⁵⁵ Artibal, « Diagnostic de Goussainville Vieux-Village », 4.

Figure 31. Carte de la localisation du Vieux-Pays de Goussainville, en Ile de France.

L'origine exacte du nom du village demeure, à ce jour, incertaine, bien que son apparition semble remonter à l'époque mérovingienne. À cette période, il était courant de nommer les domaines d'après leur propriétaire. Découlant du prénom Günsana, il est supposé que les terres désignées sous le nom de Günsanevilla appartenaient à une puissante dame française du VI^e ou VII^e siècle.

Le 22 janvier 832, un document historique émerge, mentionnant explicitement le village de Goussainville. Cette ancienne charte, rédigée par les moines de l'Abbaye de Saint-Denis, servait de répertoire des redevances des paysans locaux. Jusqu'au XVI^e siècle, plusieurs seigneurs, arborant le patronyme de Goussainville, se succédèrent, comme en attestent des sceaux et blasons ultérieurement découverts. Des personnalités telles que Renaud de Goussainville en 1238 et Thibaut de Goussainville furent investies du titre de seigneur et propriétaire des terres. Le village perdure de seigneur à seigneur car celui-ci possède un emplacement stratégique sur le territoire de la Vieille France. Il se trouve à l'intersection de deux routes importantes de l'époque : l'axe menant du village de Gonesse à Louvres et la voie menant du pont jusqu'au village de Roissy. (fig.32) Ainsi, les marchands et voyageurs passaient régulièrement par le village.⁵⁶



⁵⁶ Raffy et Teichert, *Goussainville 1900*, 16.

Figure 32. Diagramme des deux axes traversant le Vieux-Pays.

Dès le XVIème siècle, l'arrivée de la riche famille des Nicolai laissera une empreinte indélébile sur le village. En effet, en 1527, l'héritière du Seigneur de Goussainville s'unie à Aymard Nicolai. Ce mariage permet à la famille des Nicolai de s'impliquer dans le village en investissant notamment dans les travaux d'agrandissement de l'Eglise Saint-Pierre Saint-Paul dans le style de la Renaissance entre 1550 et 1564. Il s'agit des modifications conférant à l'église de Goussainville son visage actuel de l'église. En effet, l'église construite durant le XIIème siècle dans le style roman a subi des modifications en style gothique un siècle après sa construction. Ils construisent les communs du château : les écuries, les habitations annexe ainsi que le chenil... Un château aurait été construit puis démoli en 1791, mais aucun document concernant ce château n'a été trouvé. Durant la période des Nicolai, le village de Goussainville se dotera des bâtiments remarquables encore debout aujourd'hui comme les écuries, le pigeonier encore debout ou encore l'église actuelle.

STRUCTURE URBAINE

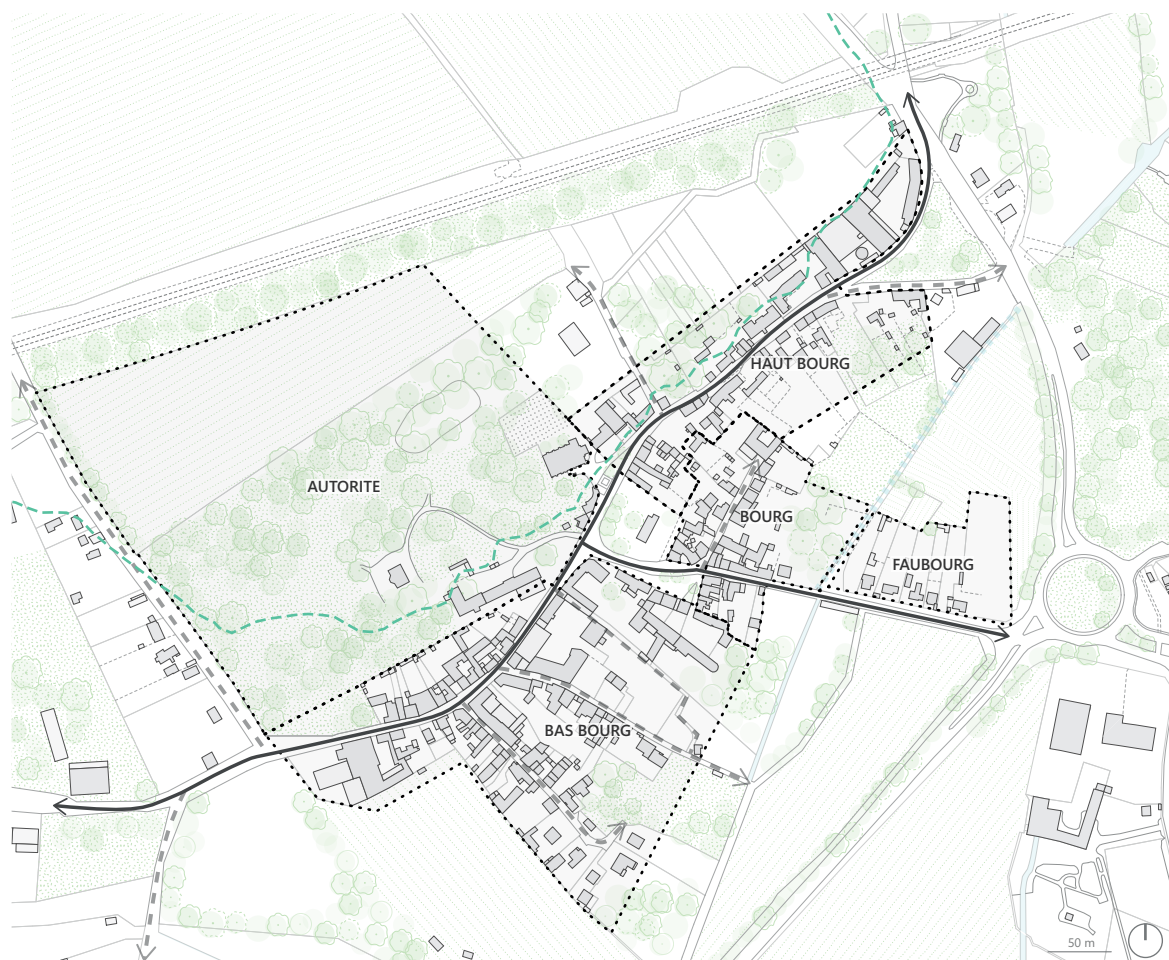
La configuration urbaine du village est aussi héritée de la période seigneuriale, il est possible de distinguer 5 différents zonages constitutifs de l'ensemble du Vieux-Pays. (fig.33) Le village se trouvant dans un vallon, une partie se trouve en pente, dominant le reste du village.

En premier lieu, on retrouve sur le flanc de la vallée, surplombant le reste du village le château, son parc et ses écuries ainsi que l'église aux monuments historiques. Ces lieux représentaient l'autorité concentrant le pouvoir seigneurial ainsi que la religion.

Puis, face à cela se trouve le bourg qui s'est formé autour de la place Hyacinthe Drujon : formée à l'intersection des deux voies principales. On retrouve dans cette zone des petites maisons d'habitation de 1 ou 2 étages ainsi que des typologies de cours communes, regroupant anciennement des commerces et des artisans autour d'une petite cour.

On distingue ensuite deux parties, situées de part et d'autre du bourg. Au Nord de celui-ci se trouve le haut bourg, développé autour de la rue Brûlée. Une première ligne de maisons d'habitations s'alignant sur la rue est visible, puis en deuxième ligne, des maisons organisées autour d'une cour commune. Cette importante rue du village abritait quelques commerces à

Figure 33. Structure urbaine du Vieux-Pays et ses axes de circulation.



-  ZONAGES
-  AXES PRINCIPAUX
-  AXES SECONDAIRES
-  LIMITE DU PLATEAU

proximité immédiate de la place, ainsi qu'une école et trois fermes dont une et son pigeonnier très important.

Le bas bourg, lui, s'est développé autour de la rue du Pont ainsi que quelques voies secondaires. Cette zone comporte principalement des maisons d'habitations et des grandes fermes. Cette partie du village possédait une volonté forte de se connecter au Crould et aux zones agricoles. La morphologie du bas bourg est différente des autres parties du village.

En dernier lieu il est possible d'identifier le faubourg qui fut construit plus récemment que le reste du village, possiblement dans les années 1930. Cette zone se trouve de l'autre côté du pont et donc du Crould. Située dans une zone inondable et est constituée de plusieurs maisons d'habitations.⁵⁷

Ainsi, jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, les limites de Goussainville comprenaient le village ainsi que la Grange des Noues, une grande ferme située sur le Plateau agricole, au nord, à environ 1 km du village.

L'ARRIVÉE DE LA VILLE NOUVELLE

L'arrivée des lignes ferroviaires en 1858 perturba la quiétude du village. La ligne de chemin de fer Paris-Creil fut construite, et une gare fut établie en 1859 à 1 km de Goussainville pour faciliter le transport de matériel vers les champs agricoles et acheminer les récoltes vers la capitale. (fig.34.) Ce développement ferroviaire engendra l'implantation d'activités industrielles à proximité de la gare, telles qu'une scierie à vapeur, une briqueterie, ainsi qu'une sucrerie du groupe *Beghin-Say* qui fonctionna de 1905 à 1985. Ces industries jouèrent un rôle majeur dans l'essor de Goussainville : la briqueterie contribua significativement à la construction des maisons en briques des futurs lotissements, et la sucrerie renforça le développement des champs de betteraves sucrières de la région. (fig.35)

⁵⁷ Artibal, « Diagnostic de Goussainville Vieux-Village », 7.

Figure 34. Carte postale depuis les quais de la gare de Goussainville, 1903. ©Archives départementales du Val-d'Oise

Figure 35. Carte postale de la sucrerie de Goussainville, 1906. ©Yonnephilatelique

L'arrivée de la gare permettra à la fois de connecter rapidement le village à la capitale, mais à contrario elle divisa Goussainville en deux entités distinctes : le vieux village, désormais appelé le Vieux-Pays de Goussainville, et la nouvelle ville de Goussainville.



Au début des années 1900, seules une vingtaine de maisons d'ouvriers occupaient les environs de la gare. Ce n'est qu'à partir de 1923 que la nouvelle ville fut officiellement établie. La Grange des Noues et ses terres agricoles, propriété de la famille Nicolai, furent vendues en 1923 à deux promoteurs immobiliers parisiens. Ces derniers subdivisèrent les 300 hectares de terres en 5000 parcelles de 400 m², prêtes à être vendues à de petits propriétaires souhaitant posséder un morceau de terre à proximité de la capitale. Ces terrains étaient livrés comme des terrains en friches agricoles, dépourvus de routes, d'électricité, d'égouts et d'eau. Malheureusement, plusieurs lotisseurs malintentionnés disparurent après la vente de lots impropres à l'habitation. Dès 1924, les premiers habitants, confrontés à cette situation, s'installèrent sur leurs parcelles et construisirent de modestes maisons. Ils tentèrent à plusieurs reprises de solliciter l'aide du maire du Vieux-Pays de Goussainville, mais celui-ci refusa de prendre en charge les lotissements. En 1924, une tentative d'interdiction des lotissements sur sa commune fut même formulée à travers un arrêté municipal.

Vouées à eux-mêmes, les conditions de vie dans les lotissements demeurent précaires jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, moment où l'installation du gaz, de l'électricité et le traitement des eaux usées viennent enfin améliorer le quotidien.

En 1930, une entreprise envisage l'acquisition de 23 hectares de terre entre les lotissements existants et le village historique pour y créer 660 lots. Cependant, cette opération, tardive et caractérisée par des lots trop vastes, ne trouve jamais d'acquéreurs, mettant ainsi en distance physiquement la ville historique de la ville nouvelle.

Les décennies suivantes voient l'émergence de nouveaux lotissements, élargissant le territoire de la ville nouvelle de Goussainville. (fig.36) Les débuts de la ville nouvelle s'apparentent à une ville-dortoir. En effet, chaque jour, hommes et femmes se rassemblaient sur les quais de la gare (fig.37) pour rejoindre la capitale et y travailler dans des usines ou sur des chantiers. Ainsi, une segmentation sociale apparaît au sein du village, définissant les contours de la ville. Dans les années 30, Goussainville se profile comme une cité ouvrière, avec près de la moitié de ses habitants occupant des emplois ouvriers.

Figure 36. Carte postale du lotissement *les Coteaux*, fin 1950.
©Houdry

Figure 37. Carte postale du parvis de la gare de Goussainville, fin 1950.
©Cparama



GOUSSAINVILLE. — Avenue de la Source. - Les Côteaux.



L'année 1964 marque un tournant pour le Vieux-Pays, avec le transfert de la mairie, autrefois au centre du village rural, vers une ancienne maison de lotissement dans la ville nouvelle. L'ancienne mairie est par la suite démolie. Puis à partir de 1965, plusieurs grands ensembles voient le jour à Goussainville, s'implantant sur d'anciennes parcelles agricoles pour répondre à la demande croissante de logements. C'est ainsi que naissent la Cité Ampère, les Grandes Bornes et la Cité aux Buttes.

L'arrivée de nombreux lotissements et grands ensembles contribue à une augmentation significative de la population de Goussainville, passant de 585 habitants en 1900, à 2256 habitants à la création des lotissements de la Grange des Noues, pour atteindre 16 197 habitants en 1968.⁵⁸

Par conséquent, à la fin des années 60, Goussainville est semblable à une commune fragmentée, offrant un récit captivant de l'urbanisation progressive des villages ruraux en banlieue française. On y trouve le village historique rural avec son église, des petites habitations aux faibles hauteurs caractéristiques des lotissements, une profusion de commerces de détail, ainsi que les premiers grands ensembles. Le réseau viaire en damier témoigne de l'urbanisation de cette période. (fig.38) Dominée successivement par les activités agricoles puis industrielles, Goussainville connaît des transformations profondes dès la fin du XIXe siècle avec l'avènement de la modernité. Mais le pire reste à venir...

LES ANNÉES 70, LA FIN DU VILLAGE

Le Vieux Pays de Goussainville, affaibli par l'installation de la nouvelle ville à 1 km de son centre, sera le théâtre, dans les années 70, d'un événement conduisant à la disparition du village rural d'antan.

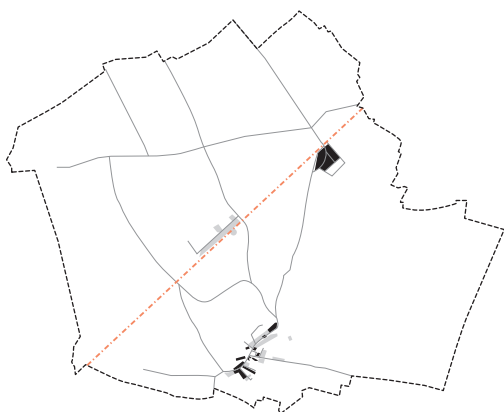
« Le Vieux-Pays a signé son arrêt de mort à l'instant où la décision a été prise de construire l'aéroport, notre village a été sacrifié. » ⁵⁹ Pierre Murillo, habitant installé depuis 1968.

⁵⁸ Fourcaut, *La banlieue en morceaux*, 285-298.

⁵⁹ Zanetta, « Village fantôme, le Vieux Pays lutte contre l'oubli ».

Figure 38. Evolution historique de Goussainville d'avant 1900, jusqu'à aujourd'hui.

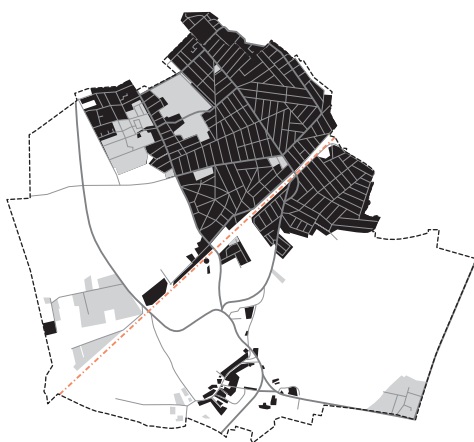
Au cours des années 60, l'emplacement définitif de l'aéroport Paris-Nord fut officiellement dévoilé : il serait édifié au cœur des terres agricoles de la Vieille



GOUSSAINVILLE AVANT 1900



GOUSSAINVILLE ENTRE 1900-1945



GOUSSAINVILLE ENTRE 1945-1975



GOUSSAINVILLE DEPUIS 1975



- TISSU EXISTANT
- NOUVEAU TISSU
- CHEMIN DE FER
- AXE PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE

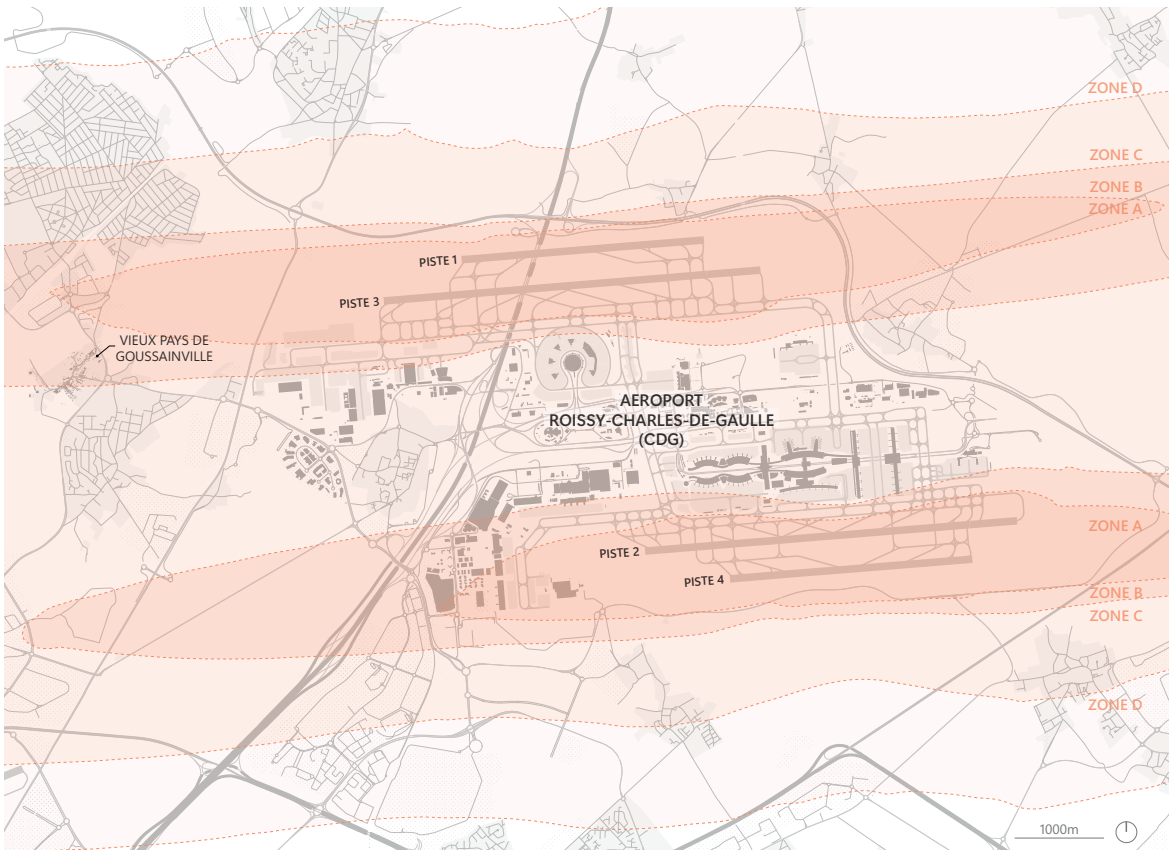
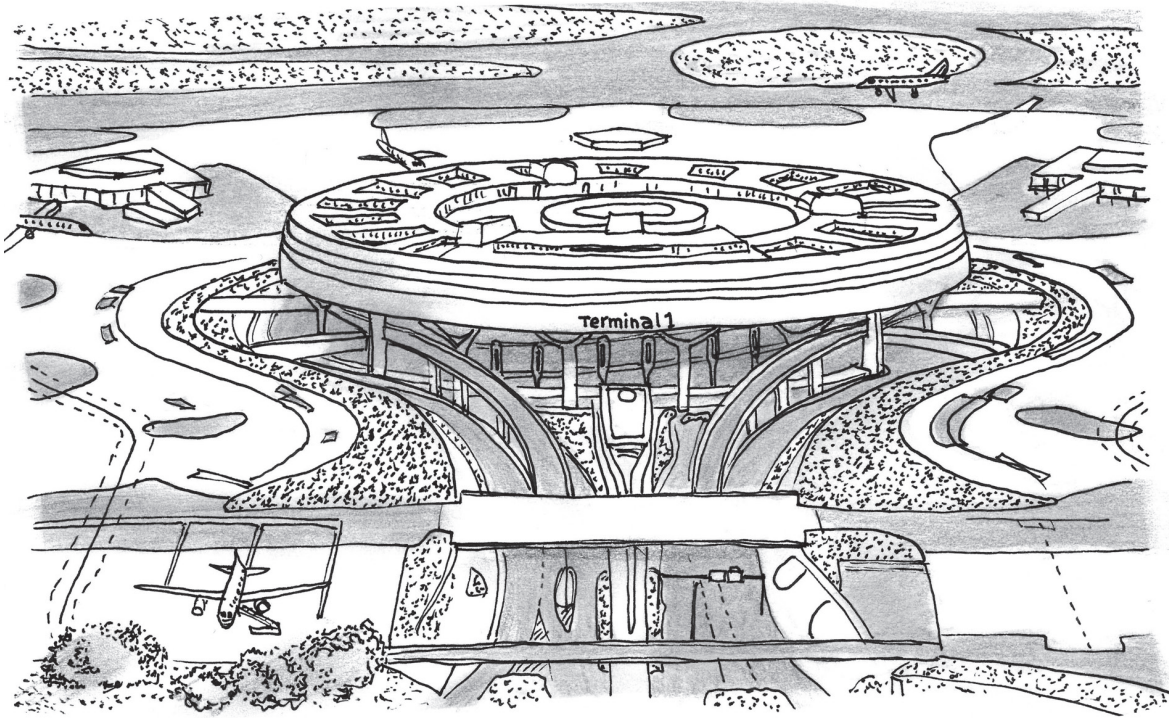
France. En construction de 1966 à 1974, l'aéroport s'apprête à bouleverser les communes avoisinantes de Gonesse, Roissy ou encore Goussainville, situé à 5km en vol d'oiseau de l'aéroport. Le Vieux-Pays de Goussainville se retrouve quant à lui dans l'axe de la piste de décollage du nouvel aéroport, provoquant de fortes nuisances sonores pour les habitants. Le Vieux-Pays de Goussainville se trouve dans l'axe de la piste de décollage du nouvel aéroport, exposant ses habitants à d'importantes nuisances sonores. Dès juin 1968, les Aéroports de Paris initient une campagne de promotion du nouvel aéroport dans les villages concernés par les futures nuisances. Face à l'augmentation des contestations des habitants hostiles à la construction du nouvel aéroport, l'État français se voit contraint d'instaurer un décret le 24 octobre 1973, soit un an avant l'ouverture de l'aéroport. Celui-ci autorise une taxe parafiscale visant à soutenir les habitants situés dans les zones de nuisances, avec des aides à l'insonorisation et à l'acquisition de maisons prévues par voie amiable. Ainsi, Aéroports de Paris se voit contraint de racheter les maisons situées en zone B au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) des villages environnants si le propriétaire donne son accord pour la vente de la maison.

Durant la construction de l'aéroport, plusieurs réunions d'information sont organisées dans la salle des fêtes du village par les ADP. Les représentants sont prêts à tout pour convaincre les habitants de vendre leur bien, avec pour objectif le rachat de l'ensemble des propriétés situées dans la zone B, en vue de la démolition future de ces maisons. Munis d'enceintes réglées au volume maximum, ils diffusent dans la salle des fêtes le bruit d'avions en plein vol en continu, exposant à la population ce qui les attend dans les années à venir. Le tout est accompagné d'un discours démoralisant. En effet, selon les ADP, les futurs vols seront séparés d'environ deux minutes, et ces avions libéreront leur excédent de kérosène dans la nature au-dessus des villages lors de leurs atterrissages. Ils garantissent que l'insonorisation de l'entièreté de la maison sera sans aucun doute insuffisante pour lutter contre les nuisances.

Figure 39. Dessin personnel du Terminal 1 de l'aéroport Roissy CDG. Dessiné à partir de la photo de © ADP

Figure 40. Plan d'Exposition au Bruit à l'échelle du territoire de l'aéroport Roissy CDG.

Dès lors, les habitants du village amorcent la vente de leurs maisons et entament un départ en deux phases. À la suite de ces réunions d'information,



un certain nombre de maisons est cédé à l'aéroport. Il faudra attendre un événement tragique en 1973 pour qu'une deuxième vague d'habitants décide de vendre leur maison.

Cette année-là, un accident aérien survient à Goussainville, à près de 2 km du Vieux-Pays. C'est durant le salon de l'aéronautique du Bourget qu'un supersonique Soviétique, le Tupolev 144, en pleine démonstration de vol, s'écrase dans la ville. Cet accident dramatique entraîne la perte de 14 vies, dont 8 personnes au sol et 6 membres de l'équipage, et endommage une quinzaine de maisons ainsi qu'une école. Cette catastrophe traumatise un grand nombre d'habitants soucieux de leur sécurité, qui déménageront de Goussainville par la suite.⁶⁰

Les habitants désirant vendre leur maison devaient faire estimer leur bien par des experts avant de demander une somme aux Aéroports de Paris. Cependant, ces derniers rachetaient souvent les maisons au double du prix estimé pour les persuader sans difficulté. Cela a certainement motivé davantage d'habitants à partir, mais a surtout eu pour conséquence de désavantager certains locataires des maisons souhaitant racheter la maison aux propriétaires mais qui n'étaient pas en mesure de rivaliser avec le prix proposé par les Aéroports de Paris.

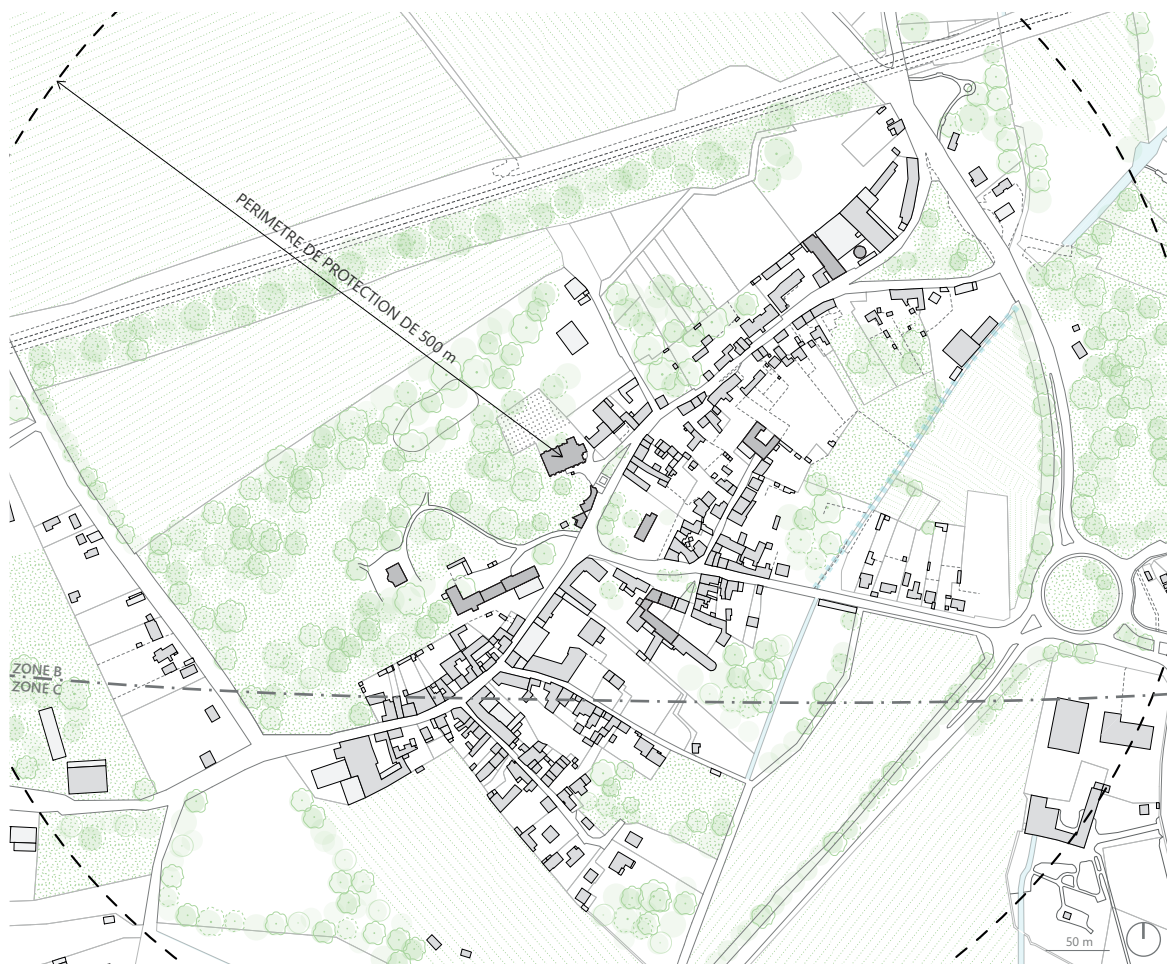
Au total, 144 maisons seront acquises et murées par l'aéroport. Cet épisode de rachat des maisons par ADP a tout de même causé quelques événements dramatiques au sein du village. Plusieurs habitants ont mis fin à leurs jours pour des motifs variés. En premier lieu, un couple de personnes âgées a vendu leur propriété à l'aéroport, mais, ne parvenant à s'accoutumer au nouvel environnement, ils ont tenté de récupérer leur ancienne maison auprès des Aéroports de Paris, sans succès, ils finiront par se suicider. Le boucher du village, connaîtra également un destin funeste. Après avoir perdu sa clientèle suite aux nombreux départs du village, il fermera son échoppe et mettra fin à ses jours peu de temps après.⁶¹

À la suite du rachat des propriétés par les ADP, la démolition des maisons du vieux village fut enclenchée dès 1977. Armé de bulldozers, cette opération commence par la démolition d'environ 80 maisons de la Talmouse ainsi que son château. Il s'agit d'un ancien village situé sur le plateau à l'est de Goussainville dont tout vestige a disparu aujourd'hui. Puis arrivé aux portes

⁶⁰ Mgy, « Carnet d'expédition #2 ».

⁶¹ Zanetta, « Village fantôme, le Vieux Pays lutte contre l'oubli ».

Figure 41. Périmètre de protection et bâtis patrimoniaux importants.



BÂTI AVEC UN GRAND INTERET PATRIMONIAL



PERIMETRE DE PROTECTION DE MONUMENT HISTORIQUE



PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

du vieux village, les ADP font face à la stricte interdiction de démolir les demeures du village, celles-ci étant protégées en tant que Monuments Historiques : l'Eglise Saint Pierre Saint-Paul. (fig.41) Classée aux Monuments Historiques en 1914, cette église a traversé les siècles depuis l'année 1126, subissant des rénovations et modifications au fil du temps. Divers styles architecturaux témoins de différentes époques y sont visibles sur son architecture. Ainsi, le titre de Monument Historique lui confère l'application de la loi de février 1943, relative aux MH. Ainsi, toute démolition dans un périmètre de 500 m autour de l'église y est interdite et toute construction, réhabilitation et transformation s'effectuant à l'intérieur de ce périmètre doit être consulté de l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France. Face à cela, les ADP sont contraints de faire marche arrière et d'abandonner le projet de démolition des maisons. Afin d'éviter d'éventuels squats, l'intégralité des maisons appartenant à l'aéroport sera murée. Les habitants du village sont alors convaincus que ces maisons ne sont murées que l'espace de quelques semaines avant qu'elles soient de nouveau réinvesties. Malheureusement presque 50 années plus tard, pratiquement rien n'a changé.

50 ANNÉES D'ABANDON

Depuis l'arrivée de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, le village se vide progressivement de ses habitants passant de 1000 à 300 habitants. Les commerces, autrefois florissants, ont également décliné, se réduisant d'une dizaine à un unique survivant : la librairie *Goussainlivres*. (fig.43) Au fil des années, épicerie, boucherie, marchands de bonbons, cafés ferment tour à tour ne parvenant plus à subvenir à leurs besoins. (fig.42) Parallèlement, la ville nouvelle de Goussainville a connu une transformation économique notable. Dans les années 70, de nombreuses entreprises et zones d'activité se sont implantées dans des espaces non propices à l'habitation, définis par la zone B du Plan d'Exposition au Bruit. Ces entreprises offrent principalement des services en relation avec l'aéroport Charles-de-Gaulle, englobant des secteurs tels que le gardiennage, l'hôtellerie et la restauration.⁶²

⁶² Artibal, « Diagnostic de Goussainville Vieux-Village », 5.

Figure 42. Relevé des anciens commerces et activités agricoles au Vieux-Pays.

Puis en 1978, face au nombre important de maisons murées du village, des résidents s'unissent en un collectif pour manifester leur résistance et leur mécontentement envers les dirigeants des Aéroports de Paris. Convaincus du



ANCIEN COMMERCE - REHABILITÉ/MURÉ

- ① COMMERCE DE LEGUMES EN 1927
- ② CAFE-EPICERIE : **LE PARADIS**
- ③ COMMERCE DE BONBONS ET MERCERIE
- ④ CRESSONIERE : **CRESSONIERE SAVOURET**
- ⑤ BOULANGERIE DE 1875 A 1975
- ⑥ **UNION COMMERCIALE** JUSQU'EN 1970
- ⑦ CAFE-TABAC : **CHEZ EUGENIE** EN 1904
- ⑧ COMMERCE DE BONBONS ET EPICERIE

ANCIEN COMMERCE - DÉMOLI

- ⑨ EPICERIE-MERCERIE : **MAISON CORVISIER** DE 1929-1937
- ⑩ COIFFEUR : **COIFFURE LAURENT** DÈS 1900
- ⑪ CAFE : **CAFE DECAMP** AVANT 1914
- ⑫ BOUCHERIE
- ⑬ LA POSTE

ANCIENNE ACTIVITÉ AGRICOLE

- ⑭ FERME DE MONSIEUR DEBLOCC ET MAGASIN
- ⑮ FERME DE MONSIEUR VAESSEN ET MAGASIN (LAIT, OEUF, PC)
- ⑯ LAITERIE DE MADAME LEMAITRE
- ⑰ FERME DE MONSIEUR DENIS ET LAITERIE
- ⑱ FERME DE MADAME LEON ET LAITERIE

ANCIENNE ACTIVITÉ AGRICOLE - DÉMOLIE

- ⑲ FERME DE MONSIEUR VAESSEN ET MAGASIN DE 1919 A 1970
- ⑳ LAITERIE DE MONSIEUR DENIS EN 1946

caractère habitable de ces maisons, dotées d'un patrimoine à sauvegarder, ils estiment impératif de développer des projets pour préserver le village. Malgré plusieurs actions et manifestations, leurs appels restent vains, les ADP refusant d'interagir avec les habitants. Suite à ces échecs, Philippe Vieillard, résident du Vieux-Pays, entreprend la création de l'Association de Défense et de Sauvegarde du Vieux Pays. L'objectif premier de l'association est de peser dans les discussions avec les ADP sur la situation du Vieux-Pays. Pour la première fois, la voix des habitants est prise au sérieux, suscitant un intérêt certain de la part des dirigeants d'ADP pour l'avenir du village. Malgré diverses tentatives de la part de l'association, aucun projet ne voit le jour.

L'Association de Sauvegarde et de Défense soumettra aux ADP de nombreuses idées de leur création aux années 2000, incluant l'idée d'un village pour personnes sourdes et muettes ou pour les artistes. Cependant, ces propositions ne remportent pas l'approbation unanime des habitants. Une initiative axée sur un village d'artisanat, avec la participation de maçons, couvreurs et ébénistes, voit le jour avec la location gratuite de plusieurs maisons. Malheureusement, ce projet est annulé quelques mois plus tard.

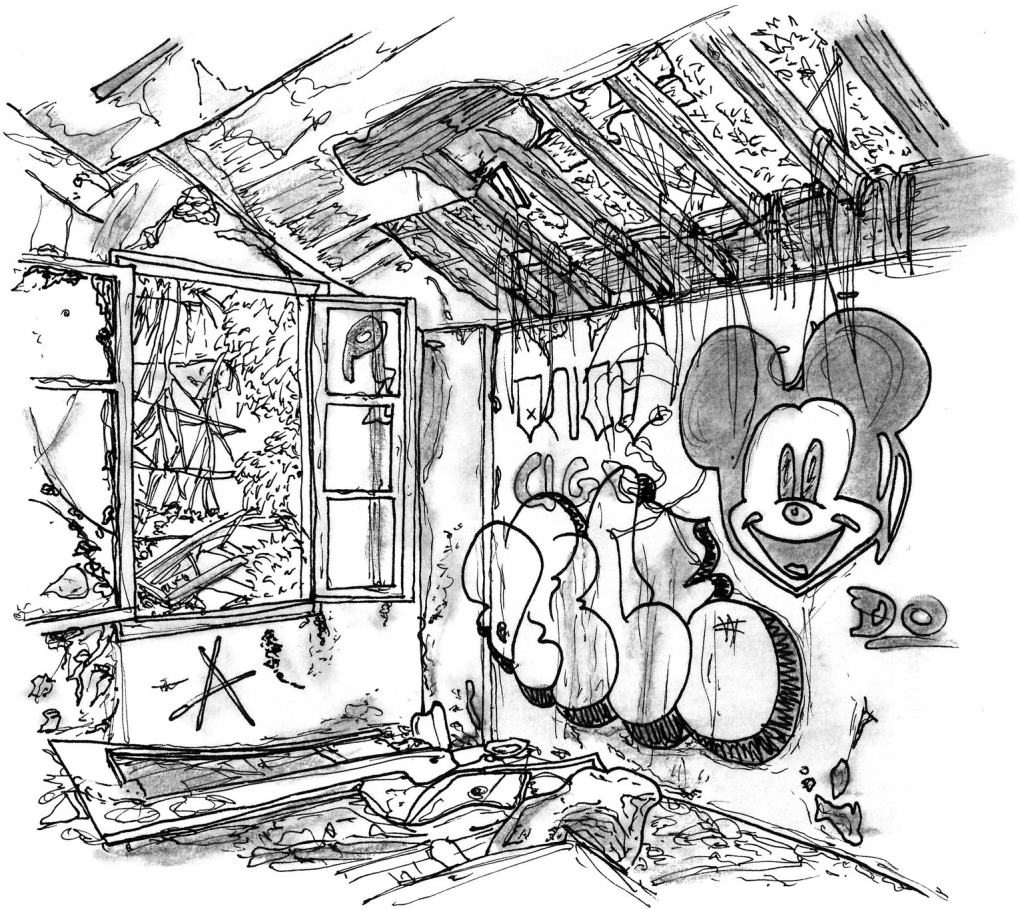
« On voulait faire de l'artisanat d'art, on avait d'abord réalisé une exposition dans un hangar, ça avait du succès et on leur a dit qu'ils pourraient avoir une maison gratuitement mais ce sont des gens comme vous et moi chez eux, ça ne les intéressait pas. Quand on a proposé à des artisans tout courts, ça les intéressait mais on s'est fait piéger car c'étaient des artisans qui avaient déjà pignon sur rue et eux, ce qui les intéressait c'était d'avoir un local gratuit pour entreposer leur matériel supplémentaire, ils ont rempli les sous-sols de leurs gravats. Je leur disais qu'ils pouvaient donner un coup de peinture sur les volets ou réparer une tuile car il est couvreur et vu qu'ils ne payaient pas de loyer mais non jamais rien, ils ont ensuite fini par partir. » ⁶³

⁶³ Vieillard, Rencontre au Vieux-Pays de Goussainville, le 24/11/2023

Figure 43. Dessin personnel de la façade de la librairie *Goussainvilles* situé au Vieux-Pays.

Figure 44. Dessin personnel d'un intérieur de maison saccagée. Dessiné à partir de la photo de ©alexisazarías

Dans les années 80, une dizaine de maisons de la rue Brûlée furent occupées illégalement par des squatteurs. Ces derniers réussissent à briser les murs condamnant les ouvertures pour s'y loger gratuitement. Les



relations tendues entre squatteurs et riverains dénoncent un comportement irrespectueux envers les lieux. En 1993, une menace d'expulsion pèse sur eux, jusqu'à ce que Brice Lalonde, ministre de l'Environnement, intervienne en visite à Goussainville pour soutenir un candidat aux législatives.⁶⁴ Certains squatteurs y résideront près de trente années gratuitement, ils eurent des enfants, qui à leur tour squatteront une maison du village à leur majorité. Malgré des tensions initiales, certains d'entre eux parviennent à s'intégrer au village, participant activement aux événements organisés par les habitants et l'association du village.

En 1995, naît un projet ambitieux de transformer le Vieux-Pays en un village du livre, à l'image de Hay-on-Wye au Pays de Galles. Initié par Monsieur Philippe Ferry, libraire à Auvers-sur-Oise, le projet suscite des négociations avec les ADP, lui permettant d'obtenir une première maison grâce à une subvention pour y ouvrir une librairie en 1997. L'idée était d'installer plusieurs librairies aux thématiques variées telles que la musique, la langue et l'histoire dans les maisons murées. Cependant, le projet du village du livre ne voit jamais le jour, car la rénovation coûterait très cher, ne correspondant pas aux objectifs de la ville.⁶⁵

Impuissante quant au sort du Vieux-Pays, la mairie de Goussainville entame des négociations avec les ADP à la fin des années 90 pour acquérir l'ensemble des propriétés murées. Après des années de demandes infructueuses, la mairie réussit finalement à racheter toutes les propriétés des ADP en 2009. Le coût de l'entretien, ainsi que les impôts fonciers annuels de ces maisons, représentait une charge conséquente. Ainsi, sans projet viable pour ces propriétés, la mairie décide de s'en séparer pour la symbolique somme d'1 euro. De plus, le maire de Goussainville, Antoine Casula, parvient à négocier une dotation de 2.8 millions d'euros pour restaurer l'église et le reste du patrimoine clôturé.⁶⁶

Cette acquisition met fin aux squatteurs dans les maisons du village. Craignant une expulsion imminente, les squatteurs décident enfin de quitter le village. En partant, ils endommagent les intérieurs des maisons squattées. (fig.44) Aujourd'hui, il est impossible de squatter ces maisons en raison de

⁶⁴ Zanetta, « Village fantôme, le Vieux Pays lutte contre l'oubli ».

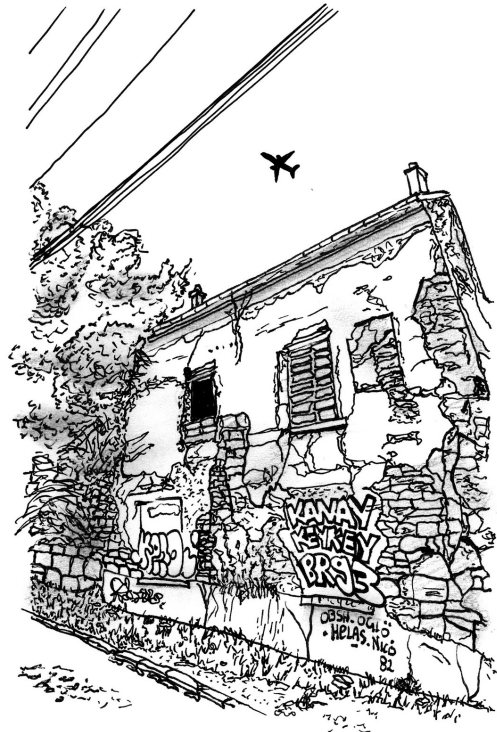
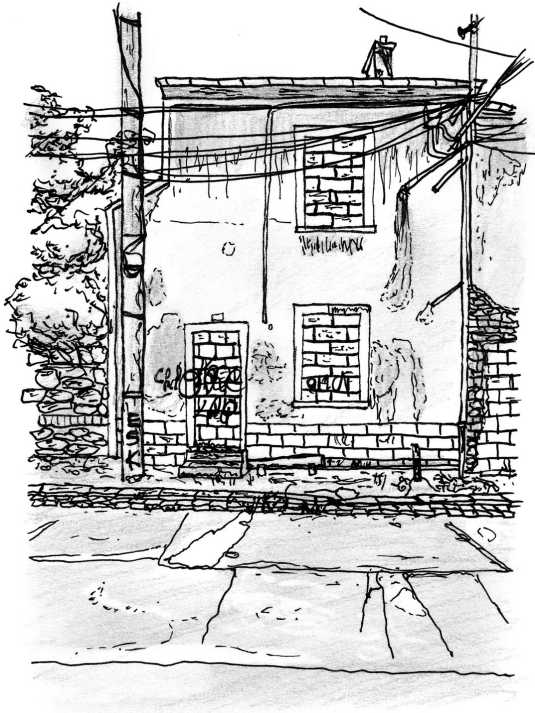
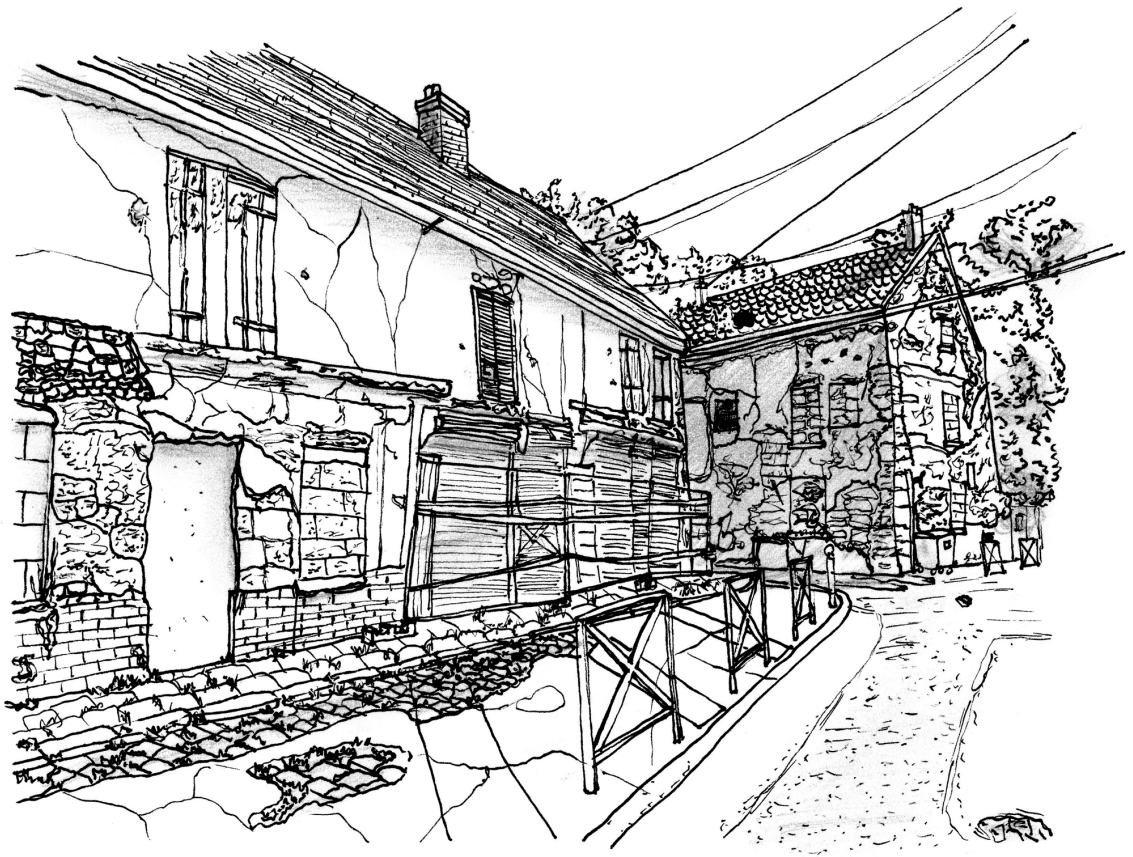
⁶⁵ Bencheikroun et Fredriksson, « Goussainville. 19 juillet 2014 ».

⁶⁶ Europan 13, « Goussainville, embarquement immédiat », 7.

Figure 45. Dessin personnel de maisons murées de la rue Brûlée au Vieux-Pays.

Figure 46. Dessin personnel d'une maison murée de la rue Brûlée au Vieux-Pays.

Figure 47. Dessin personnel d'une maison murée de la rue de la Suef au Vieux-Pays.



leur état délabré, les rendant inappropriées à l'habitation.

Après avoir récupéré les maisons murées, la mairie aspire à réactiver le vieux village. Dans les mots du maire de Goussainville, Antoine Casula, en 2008 :

« Je veux faire revenir les habitants, réhabiliter les rues et les maisons, mais pas par la mairie qui n'en a pas les moyens. Je veux également faire revivre des commerces d'artisanat et implanter des sièges sociaux d'entreprises, mais pas transformer le site en zone industrielle. » ⁶⁷

Face à l'absence de solutions concrètes, la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France prend l'initiative et propose le site du vieux village pour l'édition 13 du concours Europan en 2015. Ce concours d'idées d'architecture et d'urbanisme, organisé tous les deux ans sur environ 40 sites en Europe, retient trois équipes lauréates pour le site de Goussainville : Base Vie (équipe composée de Camille Le Bivic et Florent Vidaling), Des ailes et des racines (équipe composée de Diana Levin, François Ricros, Elodie Bru et Sidonie Bouillerot) et Nouvelle étape (équipe composée de Guillaume Duranel, Frédéric Blaise et Julia Lenoir). Une étude urbaine sur le site sera réalisée à l'issue du concours Europan.

« On a décidé de réunir les trois équipes dans le collectif Hyacinthe, vu qu'ils allaient nous remettre en concurrence, nous, on propose une seule réponse collective cette fois-ci. C'était ainsi une manière de plus être mis en concurrence et de collaborer. » ⁶⁸ Guillaume Duranel, 2023.

Les trois équipes lauréates se rassemblent sous le collectif Hyacinthe afin de poursuivre l'étude urbaine. Convaincus de l'importance du levier économique pour revitaliser le village, le collectif Hyacinthe met en place un processus de participation avec les habitants. L'étude urbaine, finalisée en 2019, s'appuie sur des programmes culturels, économiques et agricoles. Le projet est ensuite repris par la nouvelle municipalité de 2020.

⁶⁷ Sebastien, « Le village fantôme soldé ? »

⁶⁸ Duranel, Appel téléphonique, le 30/10/2023

Au cours de ces quatre décennies, le village attire l'attention de nombreux médias français et internationaux, qualifiant Goussainville de « village fantôme

», « *The ghost town on the Outskirts of Paris* »⁶⁹, « *The Lost Village* »⁷⁰ ... Cette médiatisation nuit à la tranquillité des habitants, attirant des photographes, des explorateurs urbains et des visiteurs curieux. Malheureusement, des individus mal intentionnés en profitent pour s'introduire illégalement dans les maisons murées, endommageant les propriétés et vandalisant les murs.

Aujourd'hui, entre les démolitions illégales de maisons et les effondrements dus à un manque d'entretien, une vingtaine de maisons auraient disparu depuis les années 70. Mais l'urgence presse, certaines maisons sont fragilisées et nécessitent une sécurisation du bâti, tandis que d'autres continuent de s'écrouler aujourd'hui. L'exploration urbaine ainsi que les squats ont aggravé la situation. Le village court à sa perte faute de projet de revitalisation or il nécessite d'être préservé.

GRANDS ENJEUX ACTUELS

En 2020, Goussainville a été le théâtre de nouvelles élections municipales. Le nouveau maire, Abdelaziz Hamida, sans affiliation politique, ainsi que son équipe d'élus, manifestent un intérêt marqué pour le vieux village dans le cadre de leur programme de campagne. Il devient ainsi l'un des premiers maires de la ville à ériger le Vieux-Pays en une des priorités de son mandat.

PROJET MUNICIPAL

Pour commencer, dès leur arrivée à la mairie, l'équipe municipale expose plusieurs objectifs phares pour le Vieux-Pays articulés autour de trois axes majeurs, s'appuyant sur des initiatives architecturales centrées sur les besoins premiers des habitants, la restauration du bâti et la restauration culinaire. Pour ce faire, un ensemble d'actions à l'échelle de la ville sera déployé au cours des prochaines années.

Les premières réalisations comprendront la réhabilitation de deux maisons destinées à accueillir des commerces, un café, un espace associatif et une salle municipale, avec des études prévues dès 2025. La municipalité a également acquis récemment les écuries du château, qui deviendront d'ici 2027 un tiers-lieu dédié à la culture. À cet effet, un appel à manifestation

⁶⁹ Sidnam, « *The Ghost Town on the Outskirts of Paris* ».

⁷⁰ *The Lost Village 30 Minutes Outside Paris*.

d'intérêt général est en cours pour la mise en œuvre d'un projet d'urbanisme temporaire dans les écuries. Parallèlement, la ville annonce la création d'un Centre de Formation des Apprentis (CFA) axé sur les métiers de la restauration du patrimoine. Ils souhaitent ainsi mettre à disposition certaines bâtisses à rénover à des apprentis afin qu'ils puissent s'entraîner.

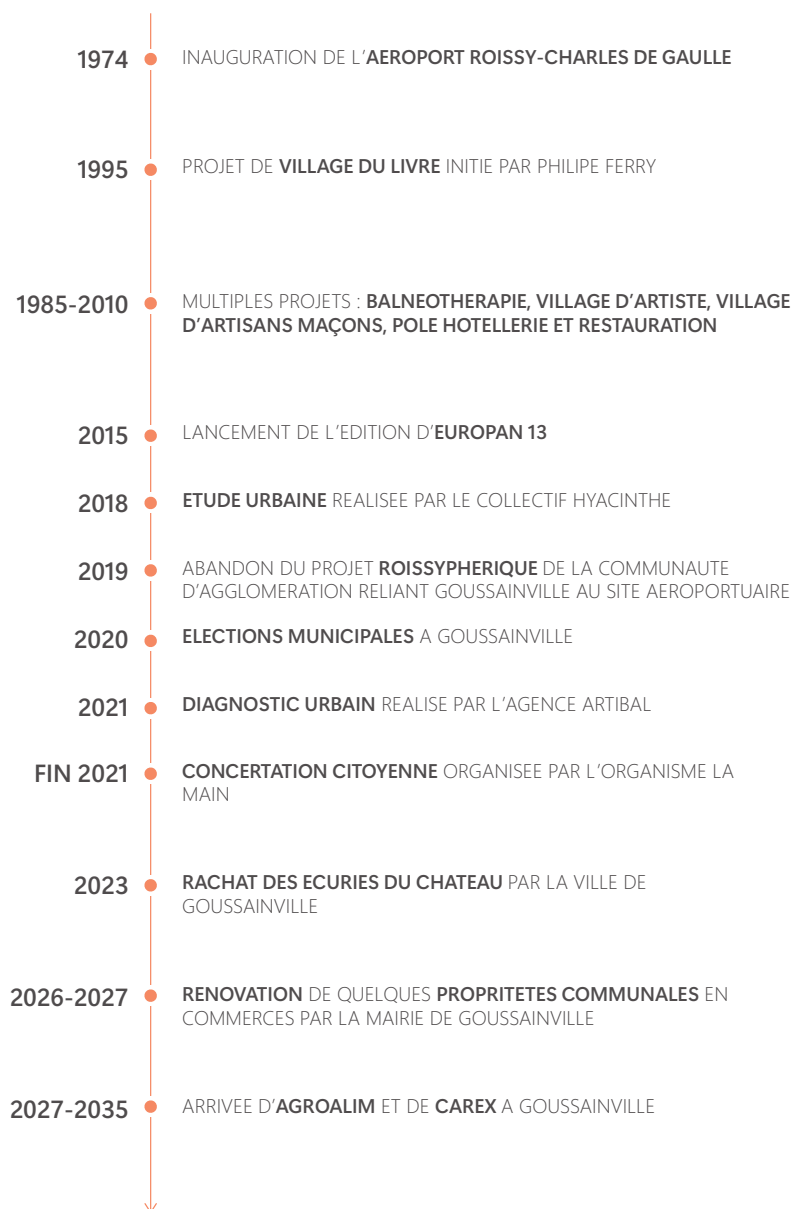
Depuis trois années, la commune intervient activement dans le Vieux-Pays pour des travaux complémentaires aux grands projets en cours, mais jugés nécessaire. La priorité est accordée à la réponse aux attentes des habitants en ce qui concerne les espaces publics, notamment la sécurisation de l'accès à l'école, la création d'une aire de jeux, l'établissement d'un arrêt de bus sur la place Hyacinthe Drujon, et l'amélioration de l'éclairage public. Par ailleurs, une évaluation de l'état des propriétés a été effectuée en 2021 par l'agence d'architecture Artibal, qui travaille actuellement sur les premières étapes de la sécurisation de 21 maisons communales les plus endommagées. Enfin, un projet de renaturation du Crould est en cours de réflexion par le Syndicat Mixte pour l'Aménagement Hydraulique, concernant une ancienne rivière traversant le village et actuellement partiellement recouverte.

Cependant, le calendrier du projet municipal accuse un retard, et les ressources financières nécessaires à la réalisation de ces vastes travaux de revitalisation du vieux village font défaut à la mairie. Dans cette perspective, l'établissement d'une Société Publique Locale (SPL) est envisagé pour soutenir le financement du projet de réhabilitation des propriétés municipales. La mairie souhaite aussi monter des appels à projets afin d'identifier des opérateurs privés prêts à investir sur le village. L'avenir du Vieux-Pays est étroitement lié aux élections municipales prévues en 2026, car en cas de non-réélection du maire actuel, les perspectives de concrétisation du projet s'affaiblissent.

AGROALIM ET CAREX

Il convient de se pencher sur les grands projets régionaux planifiés qui influent sur le territoire et le vieux village. Deux projets d'envergure entrepris par l'État, à savoir Agroalim et Carex, exerceront une influence significative sur la région.

Figure 48. Timeline de synthèse des projets majeurs envisagés pour le Vieux-Pays depuis l'avènement de l'aéroport Roissy CDG.



Face à l'engorgement du marché d'intérêt national de Rungis, l'État a lancé en 2021 un appel à idées pour la création d'un marché similaire dans le Nord de Paris, s'étalant sur 60 hectares répartis en quatre sites : Gonesse pour la production agricole, la légumerie et la formation, Goussainville avec la création d'un carreau des producteurs et de la distribution, Roissy-en-France pour la cuisine centrale et la transformation et Bonneuil en France concernant les questions de logistique du dernier kilomètre. Le projet nommé Agroalim, prévu pour débiter en 2027 et s'achever en 2035, vise à sensibiliser la population à l'alimentation durable et à l'importance de consommer des produits frais issus de l'agriculture locale.

Ce projet d'envergure s'associe au projet CAREX, Cargo Rail Express, axé sur la logistique. À l'est du Vieux-Pays de Goussainville, un projet majeur de zone de fret ferroviaire à grande vitesse est en cours d'étude depuis une décennie, reprenant vie en association avec Agroalim. L'objectif du projet est d'offrir un service de fret à l'échelle européenne en tant qu'alternative à l'avion et au camion pour les distances moyennes (de 200 à 800 km).⁷¹

Ces deux projets d'envergure concourent activement au développement de la Plaine de France, en tirant avantage de leur implantation adjacente à l'aéroport et en profitant de l'attractivité générée par ce dernier.

⁷¹ European 13, « Goussainville, embarquement immédiat », 19.

SYNTHÈSE

Ainsi, le Vieux-Pays de Goussainville est loin d'être un village fantôme. Bien que près de 300 résidents continuent d'occuper les lieux, marqués par un flux régulier de nouveaux arrivants, la vie sociale au sein du village s'est graduellement détériorée au fil du temps. Les habitants déplorent le manque d'événements et d'opportunités de sociabilisation. Le village se trouve actuellement confronté à un projet municipal porté par une équipe réellement engagée sur ce sujet. Cependant, des incertitudes considérables subsistent quant à la réalisation effective de ce projet. Par ailleurs, le temps joue en défaveur contre le village car plus les décennies filent, plus le village périclète. Au même moment, les environs du village sont en pleine mutation depuis plusieurs années, affichant un développement rapide. L'enjeu crucial réside dans la définition du rôle du vieux village au sein de cette structure métropolitaine dynamique, car le Vieux-Pays de Goussainville ne représente nullement une faiblesse, mais plutôt un territoire doté de vastes potentiels en attente d'être pleinement exploités.

2. UN VILLAGE A FORTS POTENTIELS

En dépit de son état actuel, caractérisé par un abandon partiel et un déclin progressif au fil des années, le Vieux-Pays de Goussainville recèle de considérables potentiels qui constituent sa principale force. Trois qualités majeures se dégagent, agissant comme des moteurs pour une éventuelle revitalisation du village, en faisant ainsi un site de projet particulièrement pertinent à explorer.

FORTES CONNECTIONS AUX INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINES

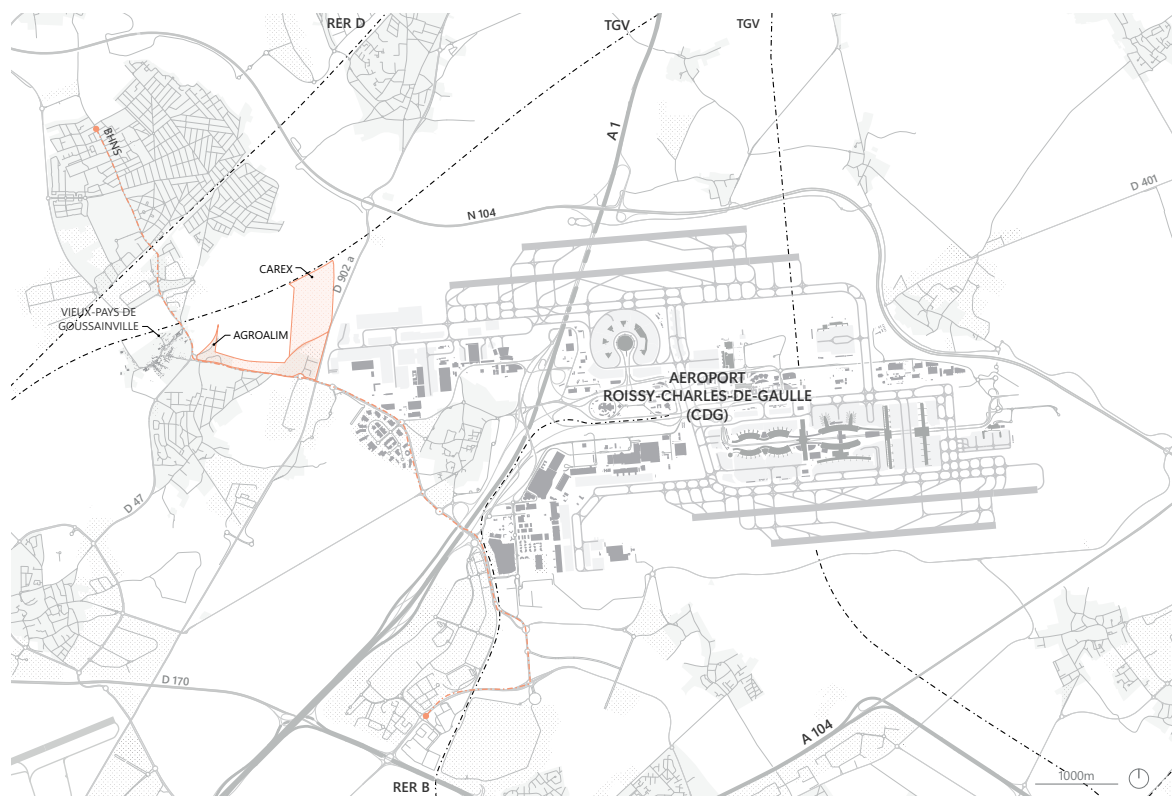
Le Vieux-Pays de Goussainville, bien que presque déserté de ses habitants, occupe une position singulière au sein d'un environnement urbain en pleine évolution, largement façonné par la présence de l'aéroport Roissy CDG. Cette caractéristique confère au village à vocation rurale une connectivité exceptionnelle aux infrastructures métropolitaines, une particularité rare dans de telles circonstances. L'accessibilité au vieux village est grandement facilitée grâce à sa liaison étroite avec divers modes de transport tels que la voiture, le train, le bus, et même le métro prochainement.

MOBILITÉ

En premier lieu, du point de vue des axes routiers, le Vieux Pays est délimité au sud par la route départementale D47, établissant une liaison entre Louvres et Gonesse. De plus, cette voie routière connecte le vieux village à la ville nouvelle de Goussainville. À une distance de 10 minutes en voiture, le village est accessible par une route majeure, l'autoroute A1, qui s'étend de la capitale au nord de la France. Cette autoroute, avec une circulation quotidienne approchant les 180 000 véhicules, est la plus fréquentée d'Europe.

Le Vieux-Pays de Goussainville est également stratégiquement positionné à proximité immédiate de diverses lignes ferroviaires desservant l'Île-de-France, le nord de la France, voire la Belgique. Le viaduc du Crould, situé au nord du vieux village, permet le passage de la Ligne à Grande Vitesse Nord Europe reliant Paris à la frontière belge sans escale à Goussainville. De plus, une station du Train à Grande Vitesse est présente à la gare de l'aéroport

Figure 49. Localisation des futurs grands projets en relation avec le Vieux-Pays.



-  PROJET AGROALIM ET CAREX
-  PROJET BHNS (BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE)

Charles-de-Gaulle. La ville de Goussainville abrite par ailleurs deux gares du RER D : la gare de Goussainville, inaugurée en 1859, et la gare des Noues, datant de 1864, localisée au centre-ville de la ville nouvelle.

En ce qui concerne les modes de déplacement doux, un réseau de bus relie les différentes centralités du territoire, reliant Goussainville, Le Thillay, Gonesse à l'aéroport Charles de Gaulle en longeant le Vieux-Pays. Face à une volonté d'intégrer le centre du village plutôt que ses périphéries dans le réseau de transport, une initiative conjointe entre la municipalité et IDF-Mobilités a conduit à la création d'un arrêt au cœur du village, desservi par la ligne G-bus. Cette initiative lancée le 3 janvier 2023, a été expérimentée sur une période de six mois. Parallèlement, un projet de bus à haut niveau de service reliant Goussainville y compris le Vieux-Pays à la plateforme aéroportuaire devrait voir le jour en 2028.⁷² (fig.49)

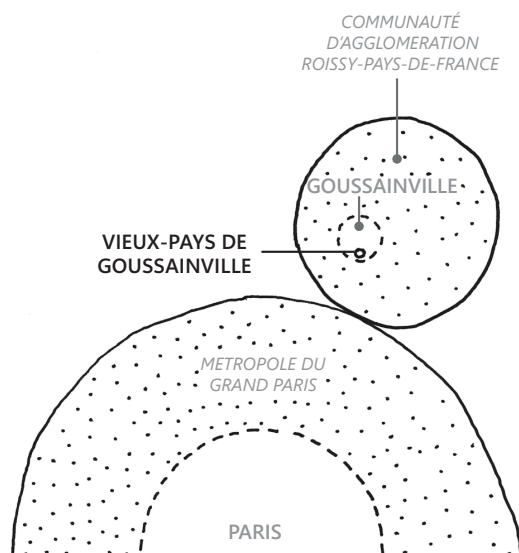
On constate ainsi que la mise en place de mobilités douces est en progression mais reste minime face aux modes de transport plus polluant tel que la voiture. A titre d'exemple, aucune piste cyclable ne permet d'arriver ni de se déplacer au sein du village. En raison de la présence de grandes infrastructures, l'usage prépondérant de la voiture et du camion persiste, surtout dans les secteurs à dominante logistique et commerciale, engendrant des perturbations sonores routières et une pollution atmosphérique considérable. Par ailleurs, dans un futur proche, la mise en œuvre des projets Agroalim et CAREX est susceptible d'accroître le flux de circulation, malgré l'objectif de réduire le trafic de 10% en substituant le transport de fret par voie ferrée pour les camions.

PÔLE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

En complément de ces projets d'alimentation durable qui contribueront à remodeler davantage le paysage, diverses infrastructures attirant des visiteurs peuplent déjà le territoire de la plateforme aéroportuaire. Plusieurs pôles de développement économique prospèrent dans la région, tirant parti des retombées économiques découlant de la proximité de l'aéroport. En bordure de Roissy CDG se situe le « Roissy Pôle », regroupant l'un des plus grands complexes hôteliers de France, quelques sièges d'entreprises et des

⁷² Berrekla, Rencontre à la mairie de Goussainville, le 22/12/2023

commerces. À quelques kilomètres du vieux village, le parc des expositions de Villepinte, le plus vaste de France, attire près de 1,5 million de visiteurs chaque année. On y trouve également des zones commerciales comme Aéroville, ainsi que des sites logistiques et bureaux, générant activité et emploi au sein de la Plaine de France.



Dans une perspective future, le site aéroportuaire et ses environs seront intégrés à un système global du Grand Paris, dénommé le Grand Roissy. Cette aire d'influence s'étend sur environ 500 km², englobant l'aéroport CDG et les communes avoisinantes, abritant au total près de 800 000 habitants. Il est envisagé comme le principal pôle de développement économique urbain du Grand Paris, avec la mise en place de nouveaux modes de transports en commun. À cet effet, le territoire accueillera le CDG Express en 2027, permettant de relier le centre de Paris à l'aéroport en 20 minutes, ainsi que deux stations de métro de la nouvelle ligne 17 : le Parc des Expositions et l'Aéroport Charles de Gaulle en 2028.⁷³

⁷³ Kasioumi, *Planning the Impossible*, 286-96.

Figure 50. Le Vieux-Pays de Goussainville et son environnement proche.

SYNTHÈSE

Ainsi, les environs proches du village témoignent de la transformation rapide du territoire induite par l'implantation de l'aéroport. Cette observation révèle que la mobilité joue un rôle déterminant dans la configuration des territoires urbains, particulièrement face à l'émergence d'infrastructures de grande envergure. Le vieux village, enclavé dans cette dynamique, n'a pas pu suivre le même rythme de développement, générant un décalage notable dans la région. À l'état actuel, une fracture territoriale est perceptible, opposant le cadre rural ancien de cette région à l'émergence progressive d'un territoire périurbain. La conservation du village dans un état similaire à celui des années 70, à seulement 5 km de l'aéroport et à proximité immédiate de divers moyens de transport, suscite l'étonnement des visiteurs.

Il est alors légitime de se demander comment celui-ci a-t-il pu échapper tel un survivant au développement rapide du territoire. L'influence du patrimoine local et la situation géographique enclavée de ce village jouent un rôle non négligeable dans cette préservation.

Figure 51. Timeline de synthèse des étapes importantes de l'histoire du Vieux-Pays de Goussainville.



IMPORTANCE PATRIMONIALE ÉLEVÉE

Le village de Goussainville est particulièrement intéressant au regard de la question du patrimoine, faisant de celui-ci un de ses grands potentiels. Ce vieux bourg est bien plus qu'un simple lieu sans histoire, il constitue un récit vivant du passé local. Comme défini par Olivier Millot :

« Le patrimoine rassemble et permet de faire territoire commun. C'est un héritage qui tisse des liens entre les générations passées, présentes et futures. » ⁷⁴

Cette notion englobe l'ensemble des biens, qu'ils soient matériels ou immatériels, présentant la caractéristique d'établir un lien entre les générations passées et futures. Il s'agit ainsi d'un héritage, un produit de l'histoire, plus ou moins ancien, d'une région ou d'un groupe social, englobant divers types de patrimoine, tels que l'archéologique, le rural, le civil, l'artistique, l'hydraulique, le matériel, l'immatériel...⁷⁵ Ainsi, le Vieux-Pays bénéficie d'un patrimoine rural, archéologique, architectural et immatériel exceptionnel et caractéristique du territoire qu'il occupe.

PATRIMOINE AGRICOLE

Alors que les villages environnants ont évolué au cours des derniers siècles vers une urbanisation périurbaine, certains demeurent préservés dans leur état originel, à l'instar des petites villes d'Ecouen, Marly-la-Ville ou encore Dammarville-en-Goële. Ces localités rurales partagent de multiples similitudes avec le vieux village, en particulier en ce qui concerne leur patrimoine agricole. Outre les nombreux champs agricoles, on y trouve des fermes et des granges datant des siècles passés, marquant le territoire de manière distinctive. Ces édifices se dressent à la fois de manière isolée au cœur des champs et intégrés dans les villages. Divers autres édifices témoignent du passé rural, tels que les lavoirs, les moulins...⁷⁶

Par ailleurs, le vieux village se distingue par un bâti vernaculaire utilisant des matériaux locaux. Les maisons d'habitation étaient construites en moellon de calcaire avec la présence de grès, les revêtements étaient constitués de plâtre élaboré à partir du gypse régional, et la couverture employait

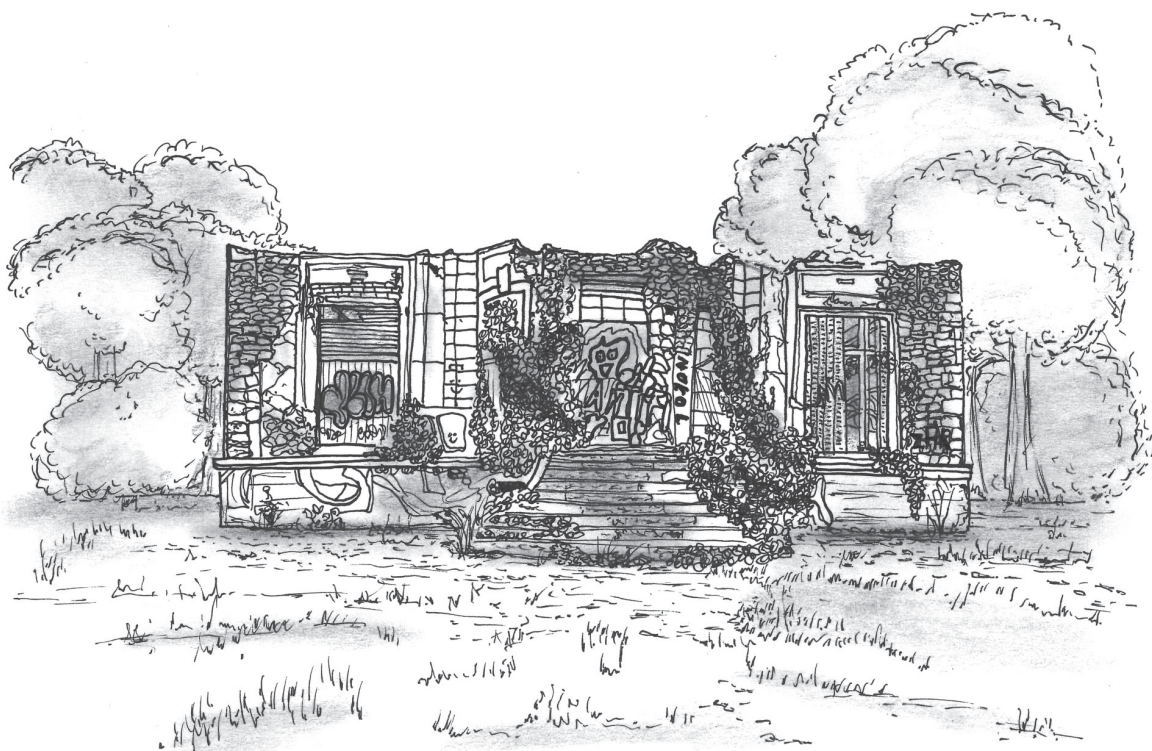
⁷⁴ Millot, *Patrimoines à la carte*, 94.

⁷⁵ Vernières, « Le patrimoine », 7.

⁷⁶ Millot, *Patrimoines à la carte*, 42-44.

Figure 52. Dessin personnel de la maison bourgeoise en ruine du Vieux-Pays.

Figure 53. Dessin personnel de l'église Saint-Pierre-Saint-Paul du Vieux-Pays. Dessiné à partir de la photo de ©Hemis



fréquemment des petites tuiles plates ou mécaniques. Les habitants plus aisés optaient pour des maisons bourgeoises et des châteaux, construits avec des matériaux plus nobles tels que la pierre de taille et l'ardoise. Les façades des maisons présentent également des éléments architecturaux révélateurs d'une ancienne utilisation agricole, comme les fenêtres à foin, permettant le déchargement des fourrages par une poulie, qui demeurent visibles en certains endroits.

PATRIMOINE RELIGIEUX

La survie actuelle du Vieux-Pays est largement tributaire de son patrimoine religieux. (fig.53) L'église au cœur du village, classée aux Monuments Historiques depuis 1914, a joué un rôle prépondérant dans la protection totale du village contre les démolitions envisagées par les Aéroports de Paris dans les années 70. Cette église est un joyau du Val-d'Oise. Construite en plusieurs étapes successives depuis le XIIe siècle, elle présente des éléments de style roman, gothique, et de la Renaissance entre 1550 et 1564.

Cette protection fige alors tout le village dans les années 70, sous la supervision des architectes des Bâtiments de France, chargés d'analyser les projets dans un rayon de 500 mètres autour de l'église. Leur rôle est de protéger le patrimoine existant de tout projet jugé non conforme au respect de l'intérêt public attaché au patrimoine, à l'architecture, au paysage naturel ou urbain.

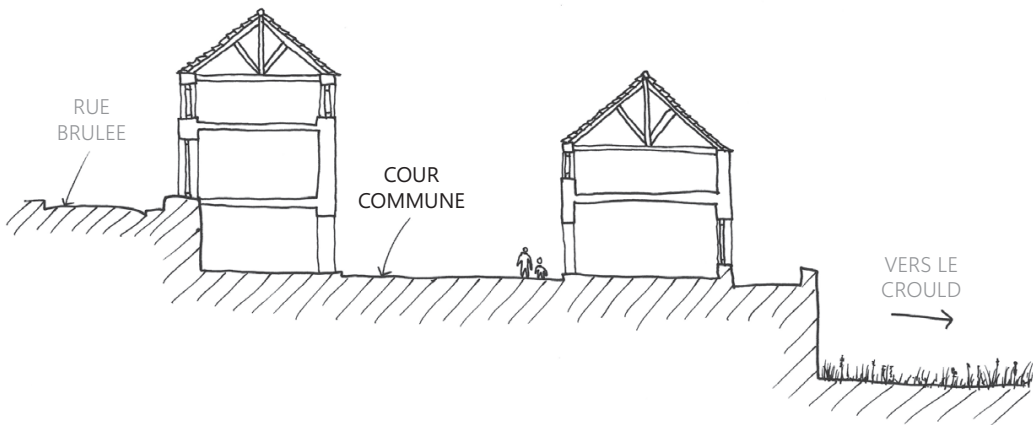
PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Concernant le patrimoine architectural au sein du village, plusieurs édifices revêtent un intérêt architectural remarquable. Il est possible de citer l'écurie du château datant du XVIIème siècle et construit par le célèbre architecte Robert de Cotte, la ferme de Montmorency et son magnifique pigeonnier de 1300 boulins, l'école Sévigné construit dans un style art déco, ou encore la maison du gardien en pierre de taille.

Le village hérite d'un autre patrimoine architectural original et récurrent, à savoir la présence de cours communes. (fig.54) Au nombre de 11, trois d'entre elles se situent au cœur d'une ferme, tandis que les huit autres se trouvent à cheval sur plusieurs parcelles privées d'habitations. Cette disposition crée un espace partagé particulier, entre espace public et espace privé.(fig.55)

Figure 54. Propriétés communales et localisation des cours communes au Vieux-Pays.

Figure 55. Redessin de la coupe de la rue Brûlée, au Vieux-Pays. Dessiné à partir de la coupe de ©Artibal



Ces cours communes regroupaient les habitants en petites communautés autour de la cour, non accessible à tous. Présentes sur le cadastre de 1786, ces cours communes étaient utilisées dans le passé par les artisans pour travailler différents artisanats. Cette typologie, observable sur le territoire de Roissy Pays-De France, remonte au XVII^e siècle.⁷⁷

A l'instar des autres villages de la Plaine de France, le Vieux-Pays de Goussainville possède une histoire patrimoniale riche, héritée de l'époque gallo-romaine. Démolir le village reviendrait à renoncer à des siècles d'histoire allant des campagnes rurales françaises au territoire périurbain. Il est impératif de préserver ce patrimoine en voie de disparition. L'essentiel est de trouver un compromis entre la préservation de la mémoire et les impératifs de la modernité, selon les architectes des Bâtiments de France.

QUALITÉ PAYSAGÈRE FORTE MÊLANT VILLE ET NATURE

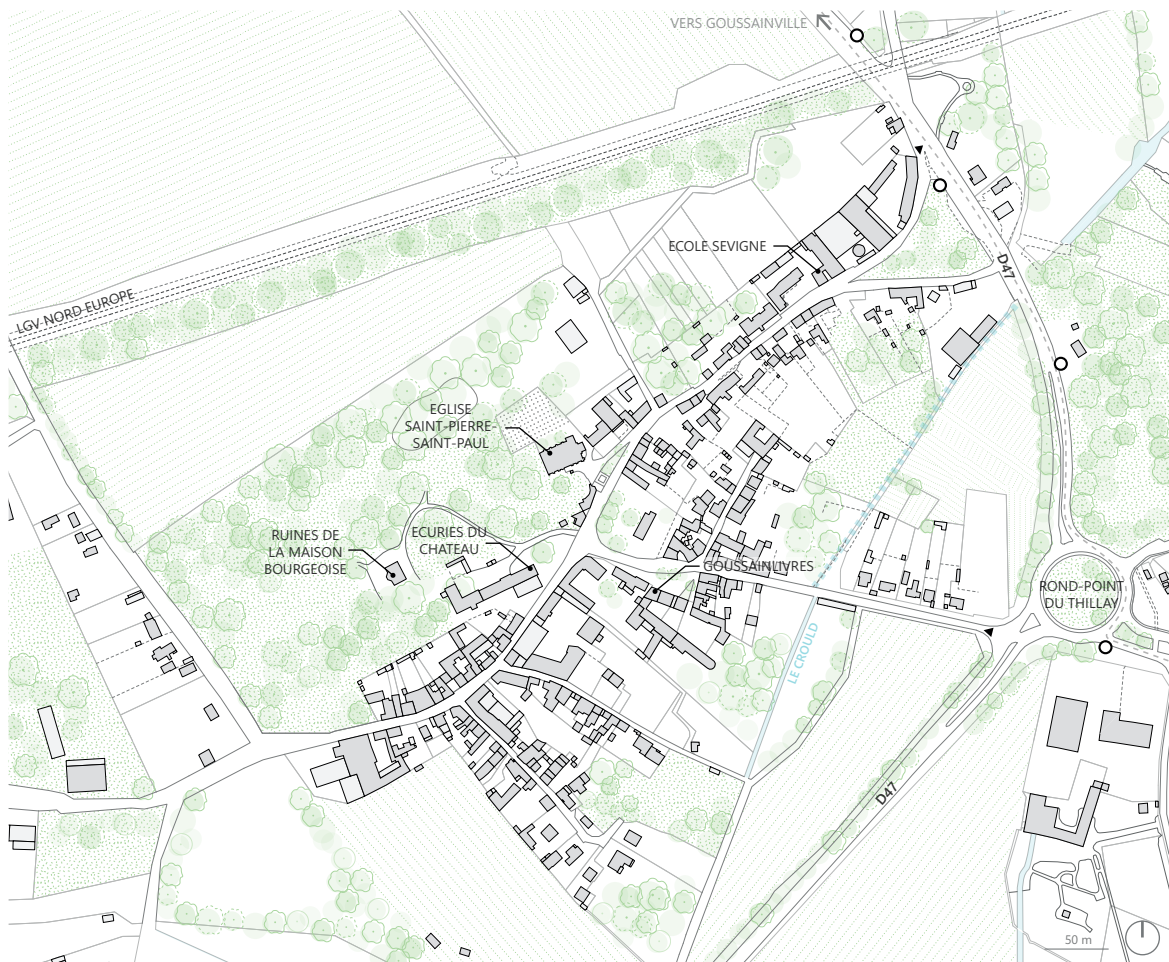
Une des forces du Vieux-Pays réside dans le maintien de la qualité paysagère du village et de ses environs malgré la densification du territoire proche du site aéroportuaire. Due à la classification en zone B d'une majorité du village, aucune nouvelle construction n'a pu voir le jour. Cette restriction s'est retournée en faveur des espaces verts et agricoles déjà présents, les préservant de toute destruction par l'homme.

ESPACES VERTS ET CHAMPS AGRICOLES

En premier lieu, des espaces verts de qualité ponctuent le territoire du Vieux-Pays. Au sein même du village se déploie un très grand parc datant du 14^e siècle : le parc du château représentant un espace paysagé protégé. Celui-ci abrite la maison bourgeoise aujourd'hui en ruine ainsi que les écuries du village. Possédant à la fois de grands espaces verts et d'imposants arbres centenaires, ce parc a été le théâtre par le passé de nombreuses manifestations publiques destinées aux habitants du village. Actuellement, ce grand espace vert demeure sous l'entretien assidu des jardiniers de la ville de Goussainville. A une échelle territoriale, au Nord et à l'Ouest de Goussainville, il est possible de retrouver deux grandes forêts

⁷⁷ Artibal, « Diagnostic de Goussainville Vieux-Village », 9.

Figure 56. Espaces verts, espaces naturels et mobilités au Vieux-Pays.



BATI DUR



BATI LEGER

ARRET DE BUS



TRAJECTOIRE DU BUS



ENTREE PRINCIPALE DU VIEUX-PAYS



CHAMP AGRICOLE



ESPACE VERT



ARBORISATION



RIVIERE DU CROULD



RIVIERE DU CROULD BUSEE

domaniales (Forêt Domaniale de Montmorency et de Carnelle) et le Parc Naturel Régional Oise Pays-de-France se manifeste sur le territoire.

Au Nord, Sud et Ouest du Vieux-Pays s'étendent des champs agricoles comme il est coutume d'en apercevoir dans le territoire de la Plaine de France. Ancien grenier à blé de Paris, ce territoire détient des terres arables parmi les plus fertiles de la région. Le village abritait plusieurs fermes (ferme de Montmorency, ferme des Bourdes...) appartenant à des propriétaires privés. Ces derniers étaient les détenteurs des vastes champs agricoles au Nord, à l'Ouest et au Sud du Vieux-Pays. Ces terres étaient exploitées pour la culture de betteraves sucrières et de blé. La culture de betterave prend fin de manière définitive en 1983, quelques années après la fermeture de la sucrerie du groupe *Beghin-Say*, à proximité de la gare de Goussainville. Actuellement, deux agriculteurs partagent les terres disponibles du village : Monsieur de Pré-au-Mont avec 1200 hectares et Monsieur Vaessen avec 40 hectares. On y trouve aujourd'hui des cultures de maïs et de blé. Une partie des terres de monsieur Pré-au-Mont est actuellement louée aux propriétaires des maisons surplombant le Crould.⁷⁸

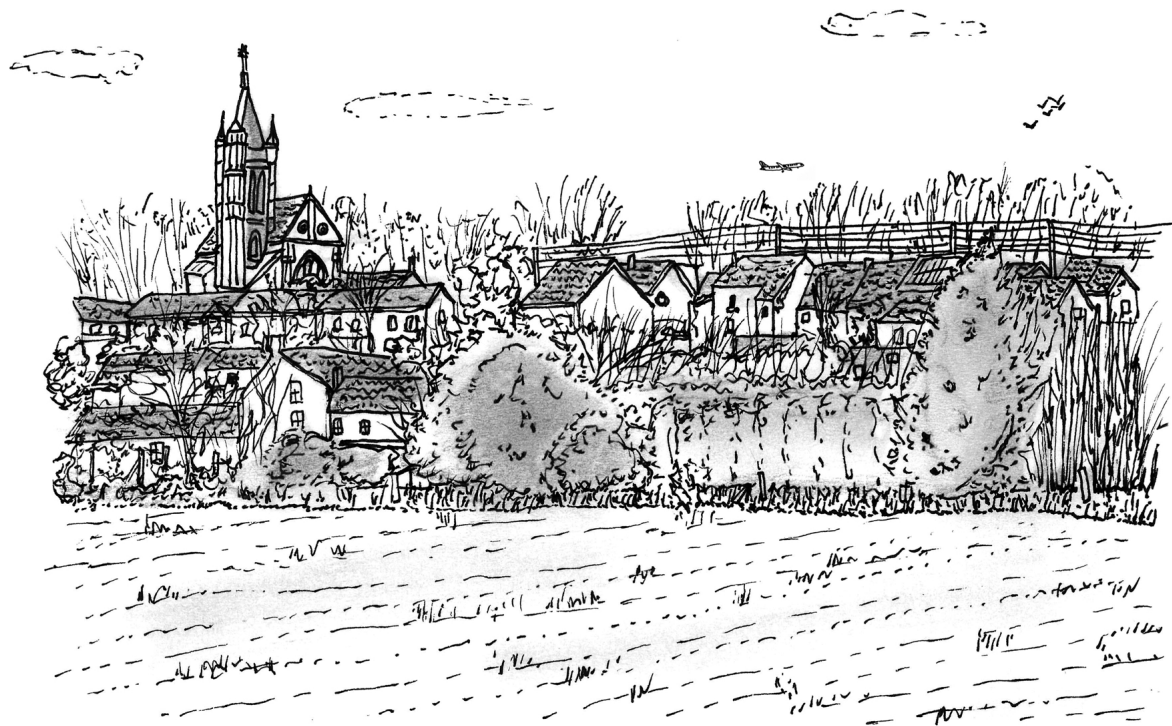
LE CROULD

En plus des champs agricoles, le vieux village entretenait un lien historique avec l'eau. Traversé par un affluent de la Seine ayant creusé sur son passage un vallon d'une dizaine de mètres, le Crould est actuellement busé au niveau du village. Il est possible d'observer que la forme du village résulte du réseau hydrologique de la vallée du Crould.

Cette rivière prend sa source près de Goussainville et traverse les communes du Thillay, de Gonesse, d'Arnouville avant de se jeter dans la Seine à Saint-Denis. La largeur de son lit peut varier entre deux et sept mètres environ. Malgré la prédominance des cultures céréalières dans la région, le Crould a contribué à la mise en place de cultures diversifiées : la culture maraîchère. Originaires de Paris, l'industrialisation et l'urbanisation ont expulsé le maraîchage vers la périphérie. C'est au XIX^{ème} siècle que celui-ci se développe en périphérie de la banlieue parisienne. Les cultures ont émergé en bordure de rivières et de fossés de décharge des moulins, car le sol y

⁷⁸ Vieillard, Appel téléphonique, le 04/12/2023

Figure 57. Dessin personnel du Vieux-Pays vu depuis la D47.



est plus riche et humide. La culture maraîchère s'avère plus rentable que la production de céréales. L'inconvénient résidait dans la nécessité de réaliser des allers-retours quotidiens au marché des Halles à Paris pour vendre la production.⁷⁹

Au Vieux-Pays de Goussainville, la culture cressonnière s'est établie au XIX^e siècle au bord du Crould. Dans les années 1930, la cressonnière du Vieux-Pays était la plus belle cressonnière de la région avec plus de 100 fossés. Chaque jour, jusqu'à 20 paniers de 200 bottes pouvait être produits, et le soir même, les cressons étaient acheminés au marché des Halles. C'est en 1967, après le décès du dernier cressiculteur du village, que l'exploitation a pris fin de manière définitive.⁸⁰ L'importance de cette rivière pour la population est indéniable. En plus d'avoir permis la culture maraîchère, l'eau de la rivière était aussi utilisée pour le fonctionnement du lavoir. Les différents noms de rue du village témoignent de son passé lié à cette rivière : rue du Pont ou encore rue du Bassin.

Actuellement, le Crould attend d'être rouvert. Cette situation pourrait constituer une opportunité pour valoriser le potentiel écologique et paysager de la vallée, tout en luttant contre l'effet d'îlots de chaleur et les inondations.

Par sa qualité paysagère, la présence de petites maisons datant du XIX^e siècle, presque toutes préservées, et le calme du village, cet endroit évoque un lieu de villégiature.

« La qualité du Vieux Pays, c'était d'être un ailleurs proche de la ville. Il y'a un sentiment quand tu vas au Vieux Pays d'avoir quitté la ville, et que tu retrouves une sorte de liberté, tu vas dans le parc pour te reposer, tu vas te balader dans les vieilles rues, tu vas à la salle des fêtes pour organiser des événements que tu ne peux pas réaliser au centre-ville car tu ne peux faire trop de bruits. Tu fais donc toute sorte d'activités que tu ne peux pas faire en ville et que tu peux faire juste quand tu commences à sortir. »⁸¹ Guillaume Duranel, associé de l'agence Alt.

⁷⁹ Roth et Bonnard, *Histoire d'eaux en Val de France*, 50.

⁸⁰ Mahieu, « Librairie Goussainvires | Les Cressonnières industrielles ».

⁸¹ Duranel, Appel téléphonique, le 30/10/2023

Ce petit bourg à taille humaine transmet une impression de village de

campagne, loin de la ville, où chaque habitant se connaît, où chacun possède ses petites habitudes. Seuls les avions traversant le ciel ramènent à la réalité des choses.

Finalement, le vieux village à caractère rural, conserve toujours un lien fort avec la terre et des espaces paysagers significatifs. La préservation de la qualité paysagère dans le Vieux-Pays de Goussainville représente un impératif multiforme, alliant la conservation du patrimoine, la résilience écologique et le développement durable au sein de ce territoire en mutation.

Il ne s'agit pas d'un cas isolé, des territoires condamnés par un aéroport, il en existe beaucoup, et de plus en plus à mesure que de nouveaux aéroports voient le jour



CHAPITRE III.

FAIRE DES TERRITOIRES CONDAMNES PAR L'AÉROPORT, UNE SITUATION DE RESILIENCE

Les zones urbaines aux abords des aéroports demeurent peu étudiées malgré l'ampleur du sujet dans nos sociétés actuelles. Depuis l'arrivée des aéroports, les zones déjà urbanisées ont été fortement marquées par leur présence, tandis que les terrains encore vierges ont subi, au fil des années, des transformations drastiques de leur paysage. Les territoires ainsi « condamnés » par l'aéroport deviennent souvent le théâtre d'une transformation économique majeure, laissant parfois de côté les communautés locales. Néanmoins, ce chapitre démontrera l'intérêt croissant que susciteront les zones avoisinant les aéroports auprès des architectes et des urbanistes de l'avenir, devenant ainsi des territoires bientôt prisés.

Ainsi, ce chapitre s'attelle à répondre à la question suivante : comment concevoir des environnements urbains et architecturaux durables et résilients aux abords des aéroports ? Pour y parvenir, j'ai identifié trois enjeux majeurs nécessitant une prise en compte minutieuse afin de réinvestir de manière durable les territoires situés à proximité des aéroports. Il s'agit des nuisances sonores, de la préservation du patrimoine et de la transition écologique.

CONSTRUIRE EN BORDURE D'AÉROPORT, CONSTAT ET CRITIQUE DE LA SITUATION ACTUELLE

L'ENJEU DES NUISANCES URBAINES GÉNÉRÉES PAR L'AÉROPORT

L'ENJEU PATRIMONIAL

L'ENJEU LIÉ À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

SYNTHÈSE

1. CONSTRUIRE EN BORDURE D'AEROPORT, CONSTAT ET CRITIQUE DE LA SITUATION ACTUELLE

LA RÉPONSE GÉNÉRIQUE OBSERVÉE

L'impact de l'aéroport sur l'attractivité régionale est fondamental, inscrivant son rôle dans le tissu territorial en générant une mobilité étroite avec la ville principale. Cette accessibilité accrue par l'aéroport se révèle bénéfique pour des secteurs au-delà de l'aéroportuaire, incitant les villes avoisinantes à développer d'autres fonctions et à rivaliser avec la ville principale qui détenait jusqu'alors un monopole. Dans cette dynamique, l'aéroport peut être conceptualisé comme le levier de développement de la région métropolitaine, offrant un environnement attractif, propice à de nombreuses opportunités économiques.

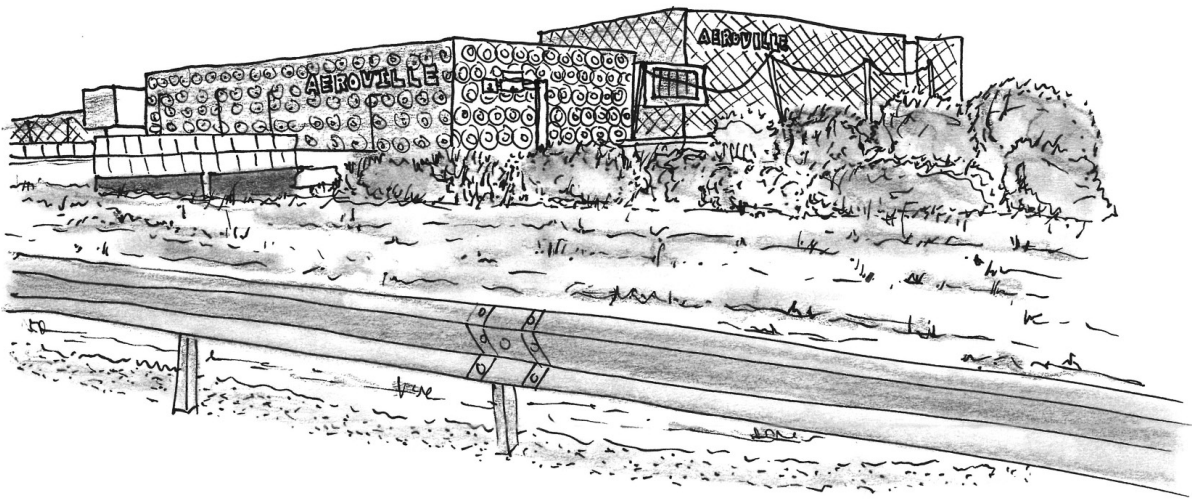
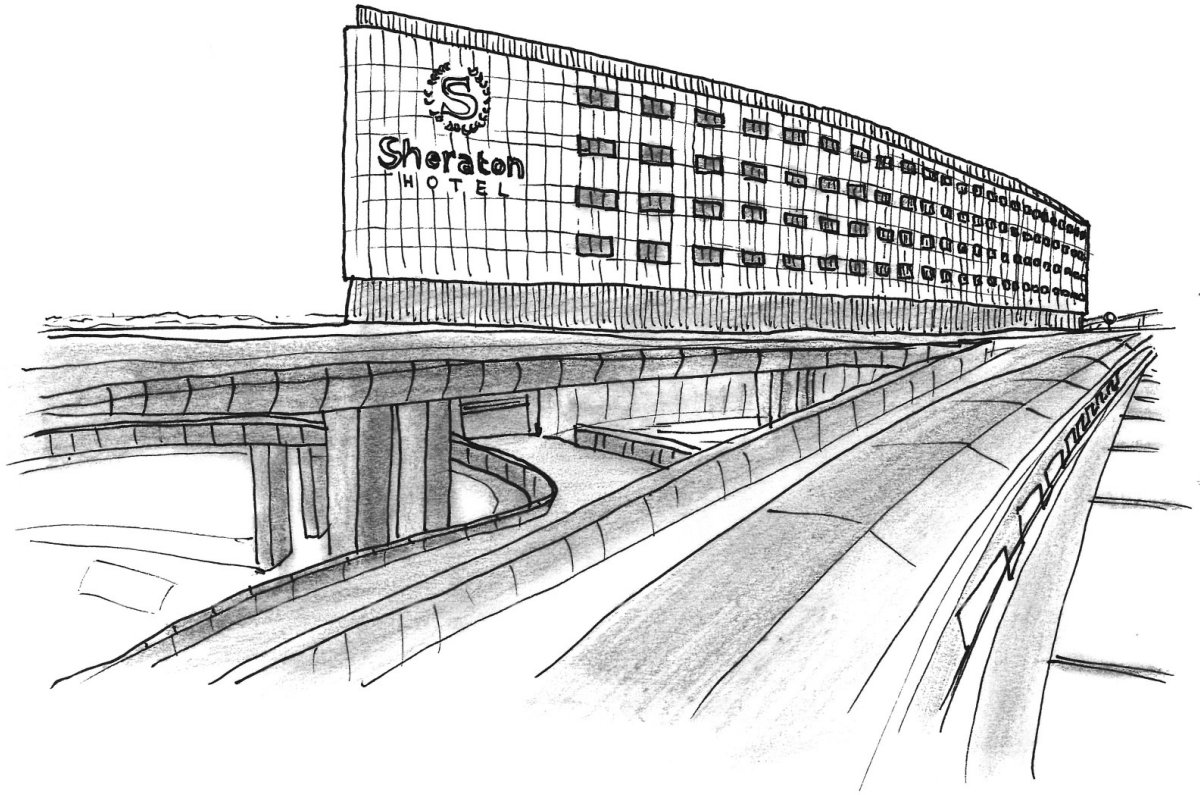
Mais à l'inverse, les aéroports ont fait fuir les habitants ancrés sur le territoire décourageant par la même occasion l'arrivée de nouvelles populations. À l'échelle mondiale, des habitations limitrophes à l'aéroport sont acquises pour être démolies, bien que de nombreuses zones résidentielles persistent à quelques kilomètres, voire sous les couloirs aériens. Principalement composés de zones résidentielles, les environs de l'aéroport attirent de nouveaux programmes qui s'établissent en périphérie. Cette situation profite aux grandes entreprises, commerciales qui viennent profiter de l'attractivité de l'aéroport pour s'y implanter car chacun y trouve son intérêt. Du point de vue des entreprises, l'attrait de s'implanter à proximité d'un aéroport repose sur divers facteurs, notamment les prix avantageux des terrains, leur disponibilité, l'accès aisé aux marchandises et au flux de clientèle généré par l'aéroport, ainsi qu'une bonne desserte en transports. Mais ces zones abritent aussi des secteurs logistiques et de transport au service de l'aéroport ainsi que des complexes hôteliers accueillant notamment des passagers en transit. (fig.58)

On se retrouve ainsi avec une réponse générique, où le paysage est dominé par des entrepôts de stockage, des grands immeubles de bureaux, des chaînes hôtelières, coupée par des routes, et disposant de grands parkings sur bitume. Ce schéma est reconnaissable peu importe le pays :

Figure 58. Dessin personnel de l'Hotel Sheraton situé sur le site aéroportuaire de Roissy CDG en France. Dessiné à partir de la photo de ©Sheraton

Figure 59. Dessin personnel du centre commercial *Aéroville* situé à proximité de l'aéroport de Roissy CDG en France. Dessiné à partir de la photo de ©Sortir à Paris

« Airports are no longer just airports (...). But what are they? Nodes of a new intermodal transport system for both people and goods? New cities, with shopping, hotels, conferences and a host of ancillary



activities more or less loosely linked to aviation? New sprawling developments gobbling up precious land? Unlived-in new cities with serious congestion, access, noise and pollution problems? Dynamic centres of economic activity and growth at the heart of economic activity and growth at the heart of a network of high-speed links to other centres? To varying degrees airports are all of these things. (...) Now, in many airports most of the people are not taking a plane at all. Airports have become major centres of employment and sites for business contacts, as well as vital logistic and distribution centres. »⁸²
Jack Short

On constate ainsi que les zones avoisinantes les aéroports présentent aujourd'hui une diversité de caractéristiques géographiques et fonctionnelles. Ces espaces métropolitains se révèlent très fragmentés et contrastés, avec d'un côté d'importants pôles logistiques et commerciaux, et de l'autre, des villages et villes ayant subi un étalement urbain en lien avec le développement de la mobilité. Une relation conflictuelle s'instaure entre ces deux réalités, finissant par pénaliser les riverains principalement.

RÔLE DES RÉGLEMENTATIONS

Les réglementations jouent un rôle central dans la configuration des abords d'aéroport, restreignant la construction de logements et d'équipements publics dans les zones soumises à un bruit excessif. Cette contrainte se retrouve par exemple dans les aéroports parisiens de CDG et d'Orly où la construction de nouveaux logements y est interdite, ainsi qu'à l'aéroport de Francfort, où la construction d'hôpitaux, de maisons de retraite et d'écoles est interdite aux abords.⁸³ Ces restrictions favorisent naturellement l'implantation de zones commerciales et industrielles, moins soumises aux réglementations, rentrant ainsi en confrontation avec le tissu résidentiel déjà présent.

Malgré cela, une croissance démographique est tout de même observée dans ces zones, stimulée par les opportunités d'emploi générées par l'aéroport pour les habitants des régions périphériques. Face à l'essor des entreprises dans ces zones, l'aéroport, lorsqu'il est autorisé, contribue à la création de

⁸² Güller Güller Architecture Urbanism, *From Airport to Airport City*, 7.

⁸³ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 106.

logements pour répondre à une demande croissante. Un exemple probant est celui d'El Prat à Barcelone, où l'on a constaté l'émergence de près de 15 000 nouveaux logements avec le master plan de l'aéroport, contre 3000 actuellement.⁸⁴ Pendant de nombreuses années, les États et les industries aéronautiques utilisaient ces données pour démontrer que les aéroports apportent davantage de bénéfices que d'inconvénients...

PROGRAMMATION ARCHITECTURALE MOTIVÉE PAR LE RENDEMENT ÉCONOMIQUE

L'économie est le moteur principal de ces zones de développement à proximité des aéroports. Ces grandes infrastructures jouent aujourd'hui le rôle de hub mondial, attirant de nombreux investisseurs à s'y installer. En effet, beaucoup d'argent est généré dans ces espaces, bénéficiant de l'attractivité de l'aéroport et les échanges mondiaux mais aussi de la ville principale grâce aux réseaux de dessertes très sophistiqués.

L'aéroport crée ainsi de l'activité économique dans un rayon de 10 à 20km, mesurée en emplois produits. Mais étant donné la grande diversité des activités présentes sur le territoire aéroportuaire, il existe plusieurs types d'impact socio-économiques de ces zones. En premier lieu, l'impact direct fait référence aux emplois relatifs aux entreprises présents au sein même de l'emprise de l'aéroport. Puis l'impact indirect concerne les emplois produits par les différents fournisseurs de biens et service des entreprises du site. Puis l'impact catalytique s'estime plus difficilement grâce aux dépenses des visiteurs aériens dans la métropole et les usagers de l'accessibilité offerte par l'aéroport.⁸⁵

Les sources de revenus liées au trafic aérien ont eux aussi évolué. Les revenus dites traditionnelles telles que les redevances liées à l'atterrissage, au fret, aux taxes, au stationnement, aux hangars ou encore aux passagers sont toujours d'actualité. Mais de nouvelles sources de revenus liées à la ville apparaissent comme le commerce de détail et la promotion immobilière.⁸⁶

Il est intéressant de voir, que les abords urbanisés des aéroports grandissent en même temps que l'aéroport. Plus l'aéroport est grand, plus son attractivité est importante. Il attire ainsi la construction de nouveaux hôtels, des parcs

⁸⁴ Güller Güller Architecture Urbanism, *From Airport to Airport City*, 29.

⁸⁵ Drevet-Démetre, « Quand l'aéroport devient ville, géographie d'une infrastructure paradoxale », 34-35.

⁸⁶ Boucein et al., *Noise Landscape*, 11.

de bureaux... On assiste à une imperméabilisation des sols grandissants pour des activités annexes aux activités aériennes.

Aux abords de l'aéroport Paris Charles de Gaulle par exemple, la croissance de surface urbanisées dépasse les autres parties de la région métropolitaine. Le pôle de Roissy comprenant l'aéroport génère près de 150 000 emplois dont 90 000 sur la plateforme aéroportuaire. Près d'un tiers des emplois est directement lié aux transports et à la logistique.⁸⁷ (fig.60)

L'aéroport suscite toujours de vifs débats de nos jours et la thématique la plus soulevée est la répercussion économique des aéroports. Bien que les aéroports permettent une croissance positive sur le taux d'emploi dans les régions proches, il permet aussi l'amélioration des systèmes de transports et de ses infrastructures et une augmentation de la capacité. Mais à contrario, l'arrivée de ces aéroports possède aussi des effets négatifs dans sa région locale. On retrouve de nombreux désavantages environnementaux et sociaux comme les nuisances sonores, les émissions de CO₂, la pollution de l'air, les bouleversements territoriaux et la dévaluation de l'immobilier. Mais de tous ces dégâts causés par le trafic aérien, la nuisance sonore reste la problématique la plus importante.

⁸⁷ Bertrand et Roger, « Dynamique et desserte des pôles d'emploi », 6-7.

Figure 60. Photographie aérienne de la zone de logistique de l'aéroport Roissy CDG en France. ©Alain Leduc

Figure 61. Photographie de la zone hôtelière de l'aéroport Roissy CDG en France. ©Stephane Levy Photo



2. L'ENJEU DES NUISANCES URBAINES GÉNÉRÉES PAR L'AÉROPORT

DES NUISANCES PROBLÉMATIQUES

Comme explicité au premier chapitre, les nuisances urbaines engendrées par les aéroports représentent un enjeu majeur des répercussions de ces infrastructures sur leur environnement. Parmi les divers problèmes induits par le secteur aérien, les nuisances sonores se posent comme la préoccupation principale des résidents vivant aux abords des aéroports, constituant ainsi le défi le plus crucial à résoudre pour restaurer la qualité de vie dans ces zones.

LES NUISANCES CAUSÉES PAR LES TRANSPORTS

Les nuisances liées aux transports, bien que complexes à appréhender et à percevoir en raison de leur nature diffuse, demeurent un fléau à combattre en raison des incidences sérieuses qu'elles engendrent sur la qualité de vie individuelle. Toutefois, les problématiques liées aux nuisances sonores ne sont pas nouvelles, elles sont inscrites dans l'histoire de l'urbanisation et se sont intensifiées au cours du XX^e siècle, période marquée par une révolution industrielle aux conséquences significatives sur la population. Les avancées technologiques des derniers siècles, qu'il s'agisse du transport automobile, ferroviaire ou aérien, ont permis de couvrir de plus grandes distances quotidiennes sans nécessairement augmenter le temps de déplacement. Cependant, cet étalement urbain autour des axes de transport a favorisé la diffusion des nuisances sonores au-delà de leurs limites, exposant davantage les habitants des banlieues aux troubles sonores. Ce phénomène s'est accompagné d'une prise de conscience croissante dans les centres-villes concernant les émissions de véhicules.⁸⁸

En Europe, la problématique du bruit dans l'environnement revêt une importance majeure, avec des millions d'habitants vivant dans des environnements sonores dépassant les recommandations. Selon la Commission européenne, 65 % des résidents dans les agglomérations sont confrontés à des niveaux de bruit liés à la circulation jugés gênants, tandis que 20 % sont exposés à des niveaux susceptibles de nuire à leur santé. La nuit, plus de 30 % de la population subit des niveaux de bruit perturbateurs pour le sommeil.⁸⁹

⁸⁸ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 14-15.

⁸⁹ Stewart et Bronzaft, *Why Noise Matters*, 24.

Les difficultés à endurer les nuisances sonores aéroportuaires résultent principalement du niveau élevé de basses fréquences qu'elles émettent, se distinguant nettement des autres modalités de transport. Cette caractéristique évoque les basses fréquences générées par un système audio puissant ou une éolienne. Le traitement des nuisances sonores aériennes s'avère également plus complexe que celui des perturbations sonores routières ou ferroviaires. En raison de la diffusion diffuse du bruit dans l'air, les nuisances aériennes se manifestent par une dispersion uniforme sur une vaste zone, créant une ambiance sonore globale plutôt que des pics de bruit localisés. Les nuisances sonores ferroviaires et routières, quant à elles, suivent une propagation linéaire, généralement le long d'un axe comme une route ou une voie ferrée, avec une dispersion moindre, rendant ainsi leur traitement plus facile.

L'ORIGINE DES NUISANCES

Les sources des nuisances sonores aéroportuaires sont diverses, englobant les phases d'atterrissage et de décollage, les opérations au sol, les activités de maintenance et le trafic routier aéroportuaire. Chaque source contribue de manière distinctive à l'exposition sonore, posant un ensemble complexe de défis à relever.

Par ailleurs, les nuisances sonores dépendent largement de la disposition des pistes dans un aéroport. Les trajectoires de vol dessinent un paysage sonore distinct sur le territoire, soulignant que l'impact sur la vie des habitants ne résulte pas exclusivement de la distance à l'aéroport, mais plutôt de la localisation par rapport aux couloirs aériens. Ces couloirs, aisément identifiables sur une carte de bruit, font l'objet de négociations régulières entre les résidents et les dirigeants des aéroports, car les trajectoires de vol ne demeurent jamais fixes, évoluant en fonction des données relatives au vent, du nombre de vols quotidiens et de la flexibilité de vol des différentes compagnies. Cette dynamique affecte de nombreux foyers situés à proximité de l'aéroport, subissant des niveaux de nuisances sonores supérieurs à 55 dB. À titre indicatif, l'aéroport de CDG impacte plus de 256 000 personnes, tandis que celui de Londres-Heathrow touche plus de 704 300 individus, établissant ainsi le record européen du nombre de personnes le plus

fortement touchées par un aéroport.

CONSÉQUENCES DES NUISANCES SONORES

L'un des problèmes inhérents aux nuisances sonores aéroportuaires réside dans leur impact sur l'immobilier des villes avoisinantes. Les prix de l'immobilier ont tendance à chuter afin de susciter l'intérêt des acheteurs, permettant à certaines personnes d'accéder à l'achat d'un bien immobilier. Cette dynamique engendre une sélection sociale lente mais tangible, où les individus ayant les moyens quittent ces zones pour s'établir ailleurs, laissant derrière eux ceux aux ressources financières plus modestes et ceux profondément attachés à leur lieu de vie résider dans les villes proches des aéroports.⁹⁰

Les nombreux effets négatifs sur la santé, tels que les troubles du sommeil, le stress, l'anxiété, les problèmes cardiovasculaires, la perturbation de la concentration, de l'apprentissage et les troubles auditifs, ont des répercussions non seulement sur les aspects physiques, mais aussi sur la qualité de vie, influençant les choix de mode de vie et pouvant contribuer à des problèmes de santé mentale, notamment la dépression.⁹¹ C'est dans l'optique d'améliorer le quotidien des millions de personnes vivant aux abords d'un aéroport et sous un couloir aérien que de nombreuses mesures sont actuellement mises en œuvre dans le secteur pour lutter contre ce phénomène et atténuer ses impacts sur la société.

DES MESURES ENGAGÉES POUR RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES DANS LE SECTEUR

Dans la perspective d'instaurer des avancées dans la réduction des nuisances aéroportuaires, les leaders du secteur de l'aviation, conjointement avec les gouvernements, ont conçu et mis en œuvre une série de mesures depuis plusieurs décennies afin d'initier des changements significatifs.

RESTRICTIONS GOUVERNEMENTALES

Tout d'abord, des mesures gouvernementales propres à chaque nation sont régulièrement instaurées, qu'elles soient appliquées à l'échelle locale,

⁹⁰ Faburel, « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires », 206.

⁹¹ Faburel, Chatelain, et Gobert, « Les effets des trafics aériens autour des aéroports franciliens », 40-46.

régionale, voire nationale. Ces restrictions visent divers objectifs, allant de la réduction du bruit à la source, à la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, et jusqu'à la limitation de l'exploitation.

En ce qui concerne les restrictions d'exploitation, elles peuvent prendre la forme de limites annuelles sur le nombre de vols, avec un plafond spécifique défini par chaque aéroport, ou encore des restrictions en altitude lors des phases de décollage et d'atterrissage, garantissant ainsi le respect des seuils sonores autorisés pour les riverains. Ces altitudes sont déterminées par les normes de sécurité établies par les lois nationales.⁹² Certains aéroports, tels que celui d'Amsterdam ou d'Orly à Paris, ont également instauré des interdictions de vols nocturnes, Orly ayant mis en place un couvre-feu pour les vols entre 23h30 et 6h du matin depuis les années 80, toujours en vigueur aujourd'hui.⁹³ En effet, durant la nuit, des nuisances sonores au-delà de 30 dB sont suffisantes pour perturber le sommeil.

Plusieurs aéroports dont Heathrow à Londres optent pour une technique d'atterrissage appelé la « Continuous descent approach ». Il permettrait de réaliser un atterrissage en continu et non saccadé en pallier qui permettrait d'accentuer les nuisances ressenties par la population mais aussi de réduire la consommation de kérosène.

Enfin, des débats persistent quant à la dispersion ou la concentration des trajectoires des avions décollant et atterrissant. Certains experts estiment que la dispersion serait plus bénéfique, permettant une distribution plus équitable des nuisances. Ainsi, il serait plus supportable de subir le passage d'un avion ponctuellement que des avions en continu, donc une nuisance sans arrêt.⁹⁴ Certains pays ont également instauré des taxes liées aux nuisances sonores. L'objectif de l'ensemble de ces lois et réglementations est principalement de mieux maîtriser les nuisances sonores environnantes, réduisant ainsi les plaintes des résidents quotidiennement confrontés à ces désagréments

PROGRÈS TECHNOLOGIQUES

Par ailleurs, des efforts considérables ont été déployés ces quatre dernières

⁹² Boucsein et al., *Noise Landscape*, 160.

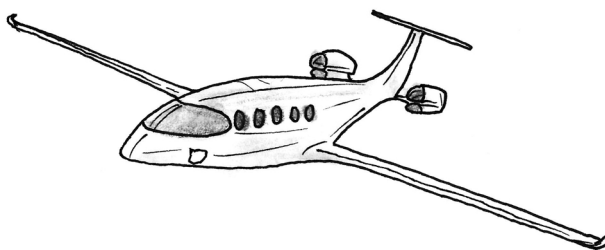
⁹³ Faburel, *Le bruit des avions*, 207.

⁹⁴ Boucsein et al., *Noise Landscape*, 104.

décennies par l'Organisation de l'aviation civile internationale pour réduire le bruit à la source. Les moteurs d'avions ont été modifiés pour émettre moins de bruit, et une classification établie par l'OACI permet de catégoriser les types d'avions en fonction de leurs émissions sonores.⁹⁵ certains aéroports, comme celui de Genève, encouragent l'utilisation d'avions de classe 5, tels que l'A320 NEO (New Engine Option), deux fois moins bruyant que son prédécesseur A320, en fournissant des subventions financières.

Dans le cadre de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains, certains gouvernements ont mis en place des programmes d'insonorisation des bâtiments existants, comme l'exemple de l'aéroport de Zurich qui a lancé un programme en 2010 visant l'insonorisation des propriétés situées dans une zone spécifique.⁹⁶

En outre, l'émergence d'avions plus silencieux est anticipée dans le futur, avec le développement actif de prototypes d'avions électriques. Bien que ces avions électriques puissent considérablement réduire les nuisances sonores, la conception d'aéronefs totalement silencieux reste un défi complexe à ce stade. (fig.62)



⁹⁵ OACI, « Bruit des aéronefs ».

⁹⁶ OACI, « Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs », II-49.

Figure 62. Dessin personnel d'une image de l'avion 100% électrique d'*Eviation Aircraft*. Premier vol d'un prototype réalisé en 2021. Dessiné à partir de l'image de synthèse de ©Eviation Aircraft

Quant à la question des nuisances aéroportuaires dans la région historique, les résidents ayant vécu l'implémentation de l'aéroport Roissy CDG dans les années 70 attestent d'une nette diminution des nuisances par rapport à la situation actuelle. À l'époque, les avions étaient dotés de moteurs moins performants et plus bruyants, à l'instar de la Caravelle, un ancien avion de ligne retiré au début des années 2000, mesurant à 110 décibels lors de son survol du Vieux-Pays. Grâce aux progrès technologiques des

dernières décennies, les avions sont devenus moins bruyants, tant au niveau des moteurs que des pneus. Actuellement, les niveaux sonores enregistrés au Vieux-Pays avoisinent les 55-60 décibels en extérieur, dépassant certes les recommandations de l'OMS, mais demeurant des niveaux sonores jugés « supportables » pour les habitants.⁹⁷ Deux autres facteurs contribuent également à réduire les nuisances sonores liées aux décollages et atterrissages. Tout d'abord, le changement climatique, avec une augmentation significative des vents d'est depuis les années 70, obligeant les avions à décoller face au vent, modifiant ainsi leur trajectoire et éloignant les nuisances du Vieux-Pays. De plus, les avions atterrissant sur la piste 3 survolent le Vieux-Pays à une distance d'environ 300 mètres au nord, contribuant à atténuer les nuisances sonores. Enfin, l'élévation du niveau sonore global de l'environnement urbain, résultant de l'activité humaine et de la fréquentation accrue des axes routiers à proximité, contribue également à atténuer la perception du couloir aérien aéroportuaire.

SE PROTÉGER DES NUISANCES PAR L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME

S'engager dans la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires implique également de mobiliser les domaines de l'architecture et de l'urbanisme, car ces disciplines jouent un rôle primordial dans la préservation contre l'exposition au bruit. Il est en effet impératif d'adopter des approches intégrées, distinctes des mesures traditionnellement employées pour atténuer les nuisances sonores liées aux transports routier ou ferroviaire qui seraient inefficaces, comme la mise en place de murs anti-bruit, visible en bord d'autoroute.

Dans un contexte urbain, la réflexion du son peut entraîner une intensification de l'impact sonore perçu, générant ainsi des environnements plus bruyants, potentiellement désagréables pour les résidents. Il s'agit du processus par lequel les ondes se reflètent sur les surfaces. Plus un matériau est dense, donc moins absorbant et plus la réflexion sur la surface sera forte. De plus, la réflexion peut contribuer à la propagation du son sur des distances plus importantes en les amplifiant, touchant ainsi un plus grand nombre de

⁹⁷ Vieillard, Rencontre au Vieux-Pays de Goussainville, le 24/11/2023

personnes et de zones résidentielles.

ECHELLE URBAINE

À l'échelle urbaine, lors de nouvelles constructions ou d'extensions de bâtiments existants, il devient impératif de considérer avec précaution l'implantation urbaine en tenant compte de la propagation des ondes sonores générées par les avions au décollage ou à l'atterrissage. L'orientation, la hauteur et la distance entre les constructions jouent un rôle crucial dans la limitation de la réflexion du bruit, évitant ainsi une proximité excessive qui engendrerait cette réflexion et une forte résonance entre les constructions. En matière d'orientation des bâtiments, il est important de minimiser l'exposition des façades à proximité de la source sonore pour préserver au maximum les autres côtés moins exposés.

Divers types de revêtements absorbants, tels que les sols végétalisés comme les prairies, les zones cultivées, les arbres, les pelouses, les graviers ou encore les sols souples des aires de jeux, ainsi que des aménagements urbains adaptés, visent à limiter les réflexions du bruit au sol et de les rendre plus diffuses. (fig.63)

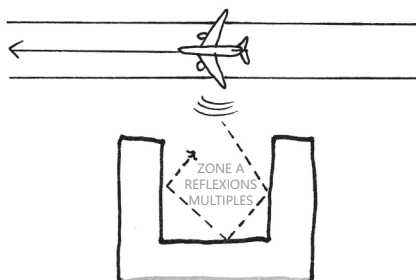
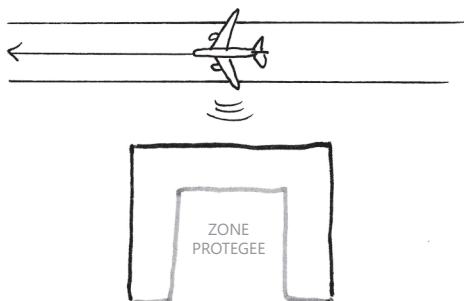
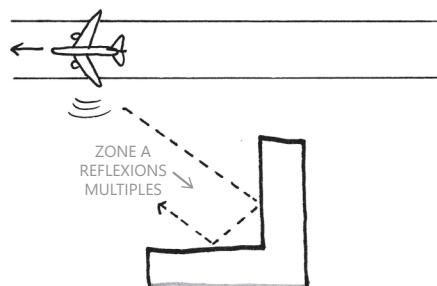
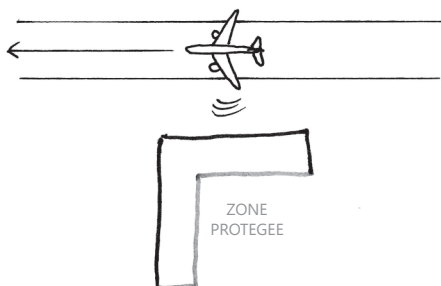
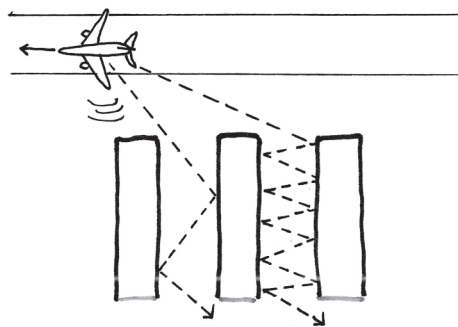
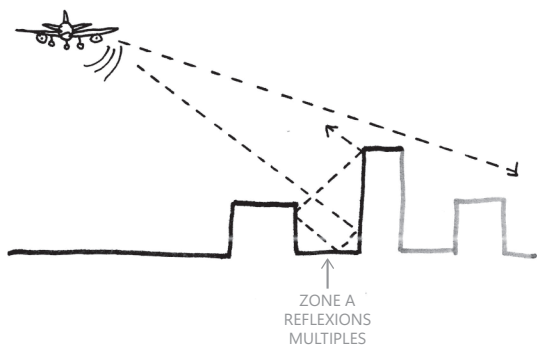
Dans le domaine de l'urbanisme, la conception de l'aménagement urbain revêt une importance cruciale dans la minimisation de la réflexion du son. L'usage de revêtements absorbants, la disposition urbaine des structures et des aménagements paysagers appropriés peuvent contribuer à réduire la réverbération du son et à atténuer les nuisances sonores dans les zones urbaines. Cette approche vise à instaurer un environnement plus serein, à améliorer la qualité de vie des résidents et à forger des espaces urbains plus plaisants à habiter.⁹⁸

ECHELLE ARCHITECTURALE

À l'échelle architecturale, la façade occupe un rôle prépondérant dans la protection contre les nuisances sonores. Des solutions, tant dans la forme que dans la matérialité de la façade, permettent de réfléchir les ondes sonores. Trois solutions, classées par ordre d'efficacité, sont à envisager : la façade orientée, qui redirige les réflexions du bruit des aéronefs dans les airs ; la

⁹⁸ Ecoacoustique, « Étude du bruit des avions et des formes urbaines », 35-40.

Figure 63. Formes urbaines et implantations des bâtis face aux ondes sonores aéroportuaires. Diagrammes réalisés à partir du rapport de ©Ecoacoustique



- FACES EXPOSEES
- FACES PROTEGEES
- - - - - SURFACE ABSORBANTE
- - - - -> ONDES SONORES AEROPORTUAIRES

façade absorbante, composée d'une surface perforée ou ajourée (tôle, lame de bois, brique perforée) avec une isolation acoustique adéquate derrière cette surface ; enfin, la façade diffusante, qui réfléchit le bruit dans toutes les directions avec des éléments irréguliers tant en taille qu'en orientation.⁹⁹

La reconsidération de la cinquième façade n'est pas à négliger lors de la conception ou de la réhabilitation d'un édifice est également cruciale. Ainsi, la végétalisation de la toiture, avec un substrat végétal possédant des qualités techniques d'isolation acoustique, peut absorber de 15 à 20 dB qu'il soit sec ou mouillé, par rapport à une toiture classique non végétalisée.¹⁰⁰

Pour l'isolation phonique des espaces intérieurs, diverses solutions sont envisageables. Concernant les parois, les parois simples, conformes à la "loi de masse," exigent l'utilisation de matériaux plus denses et épais pour les murs extérieurs, bien qu'efficaces contre les bruits aériens, mais moins pour les bruits de chocs. (fig.64) Les parois doubles, fondées sur le principe de masse-ressort-masse, explorent l'utilisation de masses importantes, de ressorts élastiques et de masses supplémentaires pour déphaser les ondes et atténuer les vibrations dans une structure. Les ouvertures, telles que les fenêtres à double vitrage, sont recommandées, le triple vitrage n'apportant pas d'avantage significatif en termes d'isolation acoustique. Il est impératif d'isoler au maximum des éléments tels que la toiture, le coffre de volets roulants, le cas échéant, ainsi que les planchers.¹⁰¹

PROGRAMMATION ARCHITECTURALE

La programmation architecturale joue également un rôle crucial. Face aux restrictions d'urbanisme, un grand nombre de ville se voit interdire la construction de nouveaux logements en raison de leur inadaptation à proximité de nuisances sonores importantes. Il est donc essentiel de définir des programmes adaptés à une exposition fréquente au bruit.

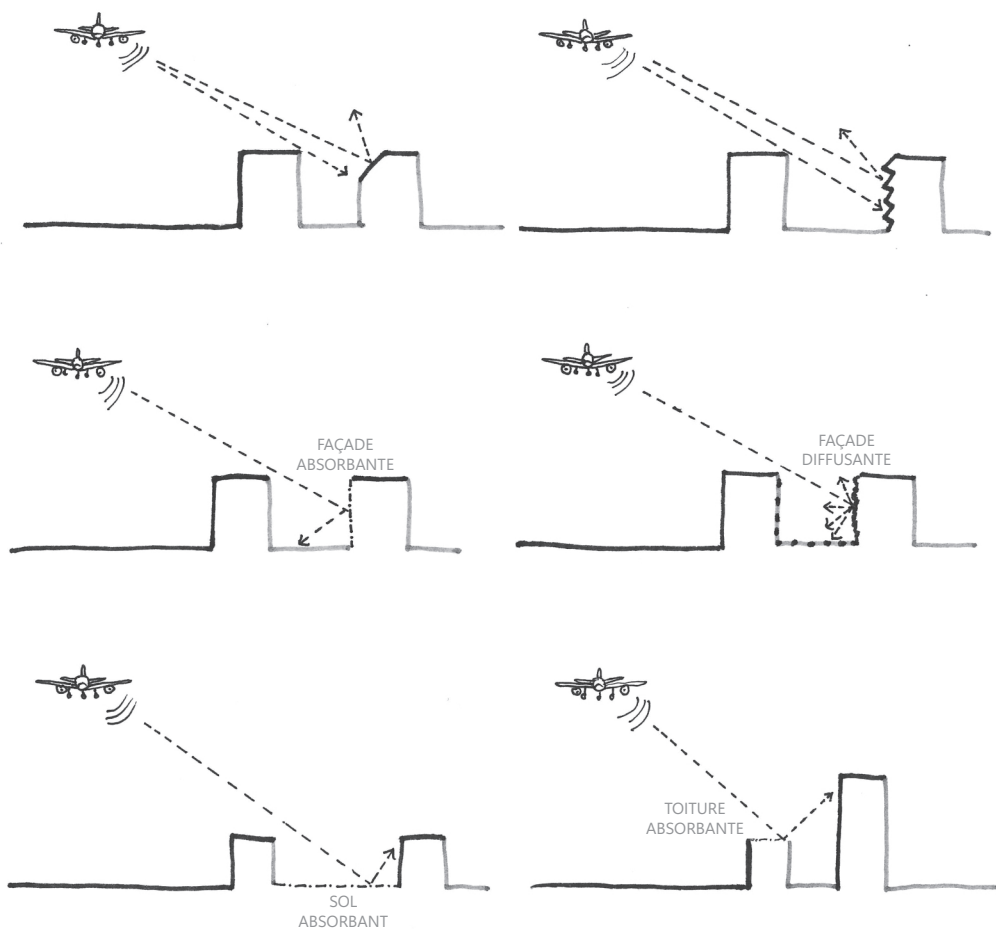
Au Vieux-Pays, la restriction du Plan d'Exposition au Bruit réglemente les constructions possibles sur le site, interdisant certains programmes en fonction de la zone d'exposition du territoire, classée de A à D. Ainsi, à proximité d'un aéroport, il est interdit de construire du logement individuel

⁹⁹ Ecoacoustique, « Étude du bruit des avions et des formes urbaines », 42-48.

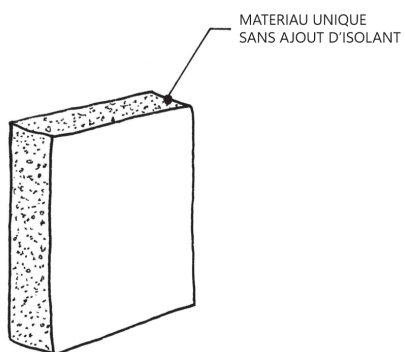
¹⁰⁰ Bruitparif, « Bruit et urbanisme », 57.

¹⁰¹ ADEME, « Isoler son logement du bruit », 11.

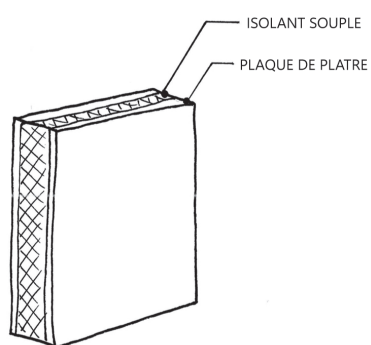
Figure 64. Forme et matérialité des façade des bâtis face aux ondes sonores aéroportuaires et solutions architecturales. Diagrammes réalisés à partir du rapport de ©Ecoacoustique



— FACES EXPOSEES
 — FACES PROTEGEES



PAROI SIMPLE



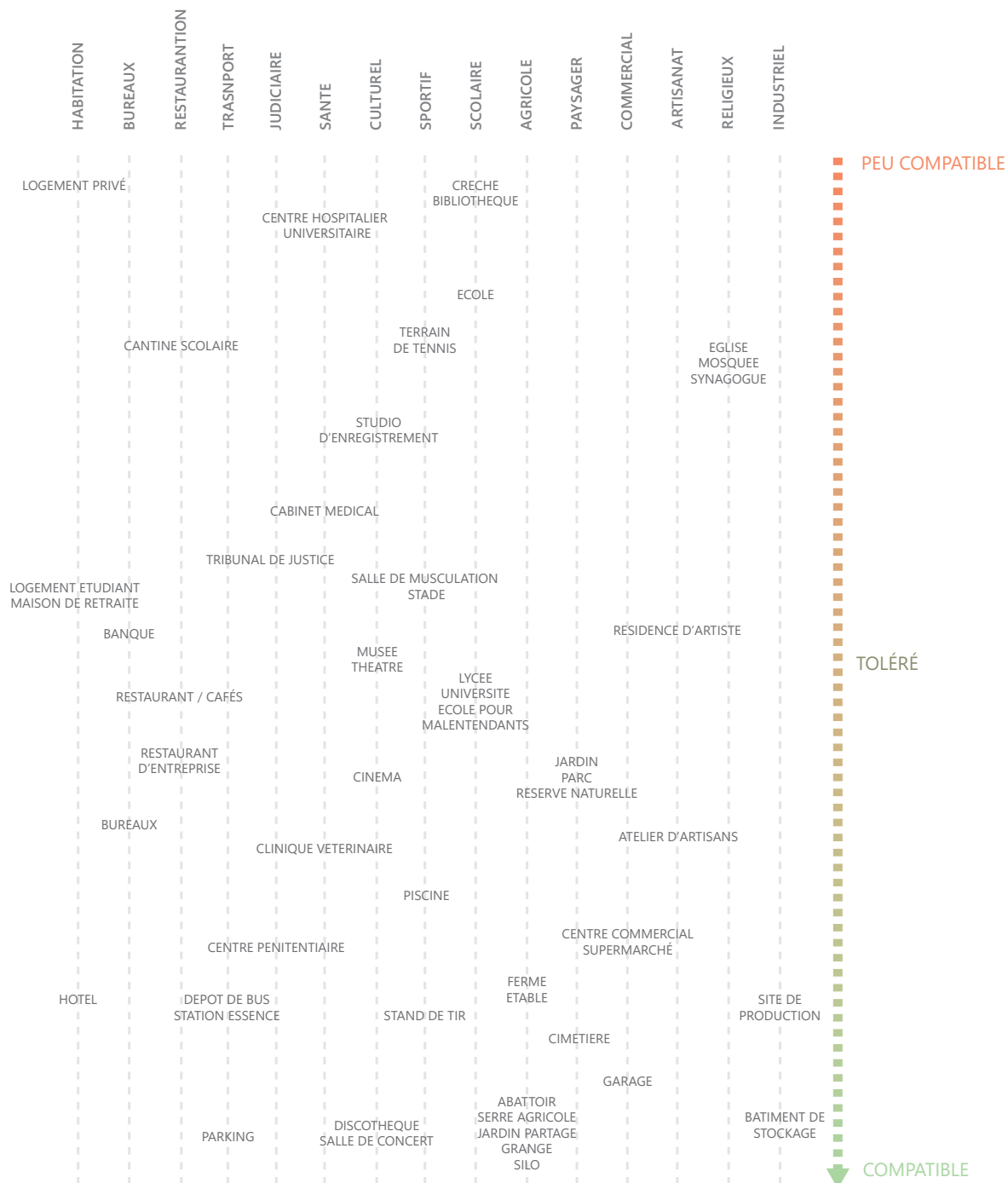
PAROI DOUBLE



DOUBLE VITRAGE
 ISOLANT ACOUSTIQUE

et collectif en zone A et B, sauf si nécessaire aux activités industrielles ou commerciales. Tout équipement public ou collectif est autorisé en zone A et B s'ils sont indispensables aux habitants ou s'ils sont nécessaires à l'activité aéroportuaire. Les constructions agricoles sont autorisées en zone A et B, conformément à l'article L.112-10 du code de l'urbanisme. Chaque pays dispose de ses propres réglementations en matière de construction autorisée aux abords d'aéroport. Certains programmes architecturaux sont plus sensibles au bruit que d'autres, comme le démontre ce tableau. (fig.65) Les logements individuels et collectifs, les établissements scolaires ainsi que les structures hospitalières sont plus sujets au bruit que les commerces, les infrastructures sportives, agricoles ou encore musicales. La réponse générique actuelle composée de zones logistiques, commerciales, industrielles est peu sensible au bruit mais ils ne sont pas en adéquation avec la question environnementale et ne valorise en aucun cas le patrimoine existant.

Figure 65. Tableau des programmes architecturaux selon leur compatibilité face aux nuisances sonores aéroportuaires.



3. L'ENJEU PATRIMONIAL

UN PATRIMOINE EN DANGER

En s'implantant sur un site, l'aéroport s'installe dans un lieu chargé d'histoire, souvent pluriséculaire. Cela bouleverse non seulement le paysage physique mais altère également les dynamiques culturelles et sociales en place depuis des générations. Le terme « patrimoine » évoque généralement des éléments architecturaux et historiques, mais sa portée est beaucoup plus étendue, allant du paysage aux savoir-faire traditionnels.

L'évolution de la notion de patrimoine a été marquée par une reconnaissance croissante de sa dimension immatérielle. Olivier Millot, dans son ouvrage *Patrimoine à la carte*, souligne l'importance du patrimoine culturel immatériel.

« Plus récemment encore, à l'aube de l'an 2000, un effort particulier a été porté sur la conceptualisation et la désignation d'une dimension complémentaire : le patrimoine culturel immatériel. Celui-ci regroupe les actes de création et de représentation (arts du spectacle, rites, événements festifs, arts plastiques), les processus de transmission (pratiques sociales, savoirs et savoir-faire traditionnels, croyances et pratiques relatives à la nature), ainsi que les contenus non pérennisés de la créativité (langues et traditions orales). » Olivier Millot

L'aéroport et ses abords constituent le rôle de porte d'entrée d'un pays. Ainsi, susciter l'intérêt patrimonial des abords des aéroports relève d'une grande importance. Agissant comme la vitrine d'une ville ou d'un pays, il est impératif de mettre en lumière les éléments qui définissent l'histoire d'un lieu. Bien que souvent négligés, les espaces destinés à la communauté locale vivant à proximité d'un aéroport ou sous un couloir aérien méritent une attention particulière afin de créer des espaces métropolitains plus harmonieux, évitant la fragmentation qui caractérise de nombreux sites aujourd'hui.

L'émergence d'espaces profitant de l'attractivité aéroportuaire expose de manière significative les lieux de vie des résidents à un danger imminent. Ces territoires, condamnés par les activités aéroportuaires, font face à une menace sévère de transformation. En l'absence de mesures de protection et d'interdictions de démolition, les champs agricoles et les villages sont

Figure 66. Photographie du pigeonnier médiéval du Vieux-Pays de Goussainville.

Figure 67. Photographie de l'Eglise Saint-Pierre-Saint-Paul du Vieux-Pays de Goussainville.



progressivement acquis pour faire place à de nouvelles infrastructures. Cette dynamique transcende les frontières nationales, constituant un phénomène universel.

Dans cet éclairage, la question de l'enjeu patrimonial émerge comme un levier puissant pour orienter le développement de ces territoires. En considérant le patrimoine comme un catalyseur du développement, les projets urbains peuvent intégrer de manière plus cohérente le respect des identités locales, favorisant ainsi la création d'espaces métropolitains plus harmonieux. Cette démarche s'avère essentielle pour contrer la vulnérabilité du patrimoine face à l'expansion aéroportuaire, garantissant ainsi la préservation des racines culturelles et sociales au sein de ces territoires en mutation.

REVALORISER LE PATRIMOINE ENVIRONNANT

La question prédominante qui se pose est la suivante : comment intégrer de manière effective le patrimoine environnant dans la dynamique d'un développement aéroportuaire ?

Tout d'abord, les titres de protection qu'ils concernent un patrimoine matériel ou encore immatériel s'affirment comme des solutions incontestables permettant de sauvegarder l'intégrité d'un lieu et d'instaurer une conscience collective quant à l'importance cruciale de ces éléments. Les restrictions d'urbanisme selon les pays peuvent mettre en place des quotas ou pourcentage ou hectares de terres perméable et arbres à conserver. Les institutions et les sociétés aéroportuaires ont leur rôle à jouer en plus des urbanistes et architectes.

L'analyse des pressions exercées sur le patrimoine culturel au sein des zones de développement aéroportuaire constitue une étape fondamentale. Elle vise à identifier les risques inhérents à la perte d'éléments historiques, architecturaux et culturels, mettant ainsi en lumière l'impératif de leur préservation. Dans cette perspective, les projets architecturaux doivent non seulement intégrer la réhabilitation de l'existant lorsque cela est envisageable, mais également évaluer de manière critique la pertinence d'une nouvelle construction à un emplacement donné.

Puis le choix du programme architectural se profile comme un élément

décisif au sein des planifications urbaines. Si l'implantation de logements peut constituer une réponse économiquement judicieuse, l'analyse du lieu, de ses caractéristiques, et de son patrimoine peut révéler des opportunités de programmation des plus intéressantes. La mise en valeur du patrimoine peut ainsi se positionner comme un catalyseur économique, attirant le tourisme culturel et stimulant les activités économiques locales.

Et enfin, notion d'héritage patrimonial s'avère aussi être une source d'inspiration cruciale dans cette démarche. Pour faire d'un territoire un espace résilient, il est impératif de saisir les spécificités intrinsèques d'un lieu ainsi que son héritage patrimonial. Cette compréhension approfondie du passé d'un lieu permet de conceptualiser un projet à la fois qualitatif et pérenne dans le temps.

En somme, cette partie met en avant une approche globale qui reconnaît le patrimoine comme un atout pour le développement urbain plutôt qu'une contrainte. L'intégration du patrimoine dans le développement urbain a été soulignée comme une démarche nécessaire pour créer des espaces publics innovants et plus inclusifs. En forgeant des relations entre la préservation culturelle et le progrès économique, les territoires condamnés par l'aéroport peuvent devenir des exemples inspirants de résilience urbaine, intégrant harmonieusement le passé et le présent pour construire un avenir durable.

4. L'ENJEU LIE A LA TRANSITION ECOLOGIQUE

LE CONCEPT DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Dans le contexte d'une conscience écologique en mutation, bien que progressant à un rythme encore lent, l'impératif contemporain réside dans la nécessité cruciale d'engager une transition écologique au sein de ces territoires condamnés par l'aéroport. Cet enjeu se profile comme un levier d'actualité, porteur d'une essentielle urgence environnementale.

Mais qu'entend-on véritablement par le terme complexe de "transition écologique" ? L'origine de la notion de transition écologique remonte à plusieurs décennies, marquée par des moments importants tels que les rapports Meadows de 1972 ou encore le rapport Brundtland de 1987. Pendant longtemps, cette notion a évolué dans une certaine obscurité, souvent amalgamée avec le concept de développement durable. Ce n'est qu'au tournant des années 2000, sous l'influence éclairée de penseurs tels que Rob Hopkins, que le terme a été affiné et mis en pratique.¹⁰²

« La transition écologique est le processus de changement profond, indispensable, individuel et collectif, appelant à agir sans délai pour transformer le modèle socio-économique actuel construit sur la croissance continue de l'utilisation des ressources vers un modèle économique et social qui tienne compte des limites de notre planète. La transition écologique vise à trouver de nouveaux équilibres et à engendrer une nouvelle façon de produire, de commercer, de consommer, de travailler et de vivre ensemble. Elle vise à assurer la résilience de notre système planétaire et à aboutir à une société garantissant de manière durable, équitable et sûre les ressources vitales, la justice, le progrès social et une qualité de vie. »¹⁰³

Au-delà de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de l'efficacité énergétique et de la préservation de la biodiversité, la transition écologique s'attache à favoriser l'utilisation responsable des ressources naturelles. Il s'agit d'une démarche visant à harmoniser les besoins immédiats de la société, la protection de l'environnement et la sauvegarde des ressources pour les générations futures. Le terme « transition » évoque l'idée d'un passage d'un état à un autre, avec des alternatives lexicales telles que la

¹⁰² Oudot et De l'Estoile, « La transition écologique, de Rob Hopkins au ministère », 14-17.

¹⁰³ République et canton de Genève, « La transition écologique, qu'est-ce que c'est ? »

« transition énergétique », l'« économie verte » ou la « ville en transition ».

Ainsi, les piliers de cette transition écologique, centrés sur des domaines clés tels que la mobilité durable et l'agriculture urbaine, se révèlent être des éléments récurrents, soulignant l'importance cruciale des acteurs engagés dans ce processus complexe et multidimensionnel. Ces secteurs, intimement liés à notre quotidien, nécessitent une attention particulière pour aboutir à une transition écologique fructueuse.

LES TERRITOIRES CONDAMNÉS ET LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Dans notre sujet concernant ces espaces métropolitains en bord des aéroports, la notion de transition écologique s'affirme comme un impératif visant des avancées significatives au cours des décennies à venir. La dynamique de cette transition s'exprime particulièrement dans ces espaces fortement façonnés par la mobilité, où des prises de conscience en cours interrogent le recours au transport individuel au détriment des modes de transport collectif.

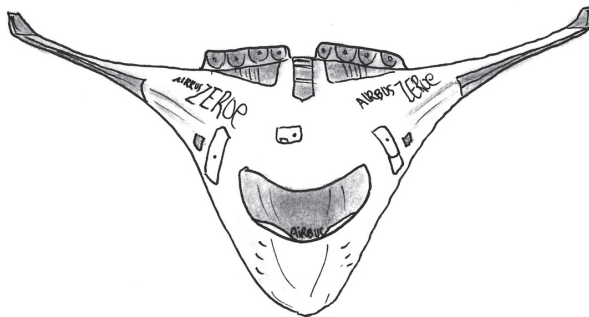
Largement initiée dans les centres-villes historiques, caractérisée par la diminution croissante de l'usage automobile et la faveur accordée à la piétonnisation, aux transports en commun et aux pistes cyclables, influence également les abords des aéroports. L'émergence de la mobilité douce dans ces zones vise à dissuader progressivement l'utilisation de la voiture, privilégiant ainsi des modes de transport en commun de plus en plus compétitifs en termes de temps afin de rejoindre l'aéroport. Bien que l'on envisage une réduction future de l'utilisation de la voiture dans ces espaces urbains, son élimination totale demeure un défi complexe.

Finalement, la requalification et la construction sur les territoires avoisinant les aéroports sont parfaitement alignées avec la transition écologique, et ce, pour plusieurs raisons. Dans les territoires très prisés et confrontés à une pénurie de terrains constructibles, les espaces aux abords des aéroports, actuellement sous-utilisés, semblent émerger comme une solution. La plupart des sols sont déjà imperméabilisés, préservant ainsi d'autres espaces naturels de destruction. De plus, ces zones bâties sont actuellement peu denses,

offrant la possibilité de les redensifier sans créer de problème d'étalement urbain incontrôlé. La forte connectivité de ces territoires avec divers modes de mobilité durable constitue aussi un avantage permettant de réduire la dépendance à la voiture individuelle, plus polluante, par exemple. Enfin, les nuisances sonores aéroportuaires, qui freinent actuellement l'urbanisation de ces zones, sont susceptibles de diminuer considérablement dans les années à venir.

En effet, ces territoires s'orientent vers une réduction des nuisances liées à l'aviation grâce au développement de nouvelles technologies aéronautiques moins bruyantes et moins émettrices de CO₂ d'ici 2050. Annoncé mi-2023, le plan d'action du gouvernement français pour les deux prochaines décennies vise à positionner la France en tant que pionnière dans la décarbonation du secteur aérien, avec l'objectif ambitieux de réduire de 50% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport à 2005.¹⁰⁴

La transition écologique dans le secteur aéronautique se traduit actuellement par des recherches approfondies sur la décarbonation de l'aviation, explorant des solutions telles que les avions à hydrogène (fig.68) pour des vols courts et moyens courriers, ainsi que l'introduction de carburants durables comme les biocarburants pour les vols long-courriers. L'aviation générale cherche également à développer des avions hybrides électriques. Ces avancées promettent une réduction significative des nuisances et des émissions de CO₂ sur les territoires aéroportuaires, améliorant ainsi la qualité de vie des résidents.



¹⁰⁴ GIFAS, « Filière aéronautique et avion décarboné : enjeux et perspectives 2023-2035 ».

Figure 68. Dessin personnel d'une image de l'avion 100% hydrogène en cours de développement par Airbus. Dessiné à partir de l'image de synthèse de ©Airbus

Cependant, malgré les avancées réalisées, de nombreux défis demeurent à relever dans un laps de temps restreint. Par ailleurs, la simple obtention d'aéronefs n'émettant pas de CO₂ ne suffit pas, étant donné que la demande continue de croître. En effet, la fabrication et la maintenance des avions génèrent également une pollution. Il est impératif d'initier un changement de nos habitudes, notamment en réduisant les vols courts au profit d'autres alternatives.

La pandémie de Covid-19 survenue en 2020 a induit une situation singulière concernant la quantité importante de bâtiments de bureaux et de sièges d'entreprise dans ces zones. La généralisation du télétravail dans de nombreux secteurs a engendré une problématique de bureaux inoccupés ou partiellement inoccupés. Cette réalité post-pandémique pourrait inciter à reconsidérer la construction de nouveaux immeubles de bureaux, ajustant ainsi l'offre à des besoins en mutation rapide. Une réduction potentielle dans le développement de nouvelles infrastructures de ce type semble alors envisageable compte tenu des évolutions récentes. La période de pandémie a également entraîné une baisse temporaire du trafic aérien mondial, suscitant ainsi de nombreuses réflexions sur l'avenir du secteur. (fig.69)

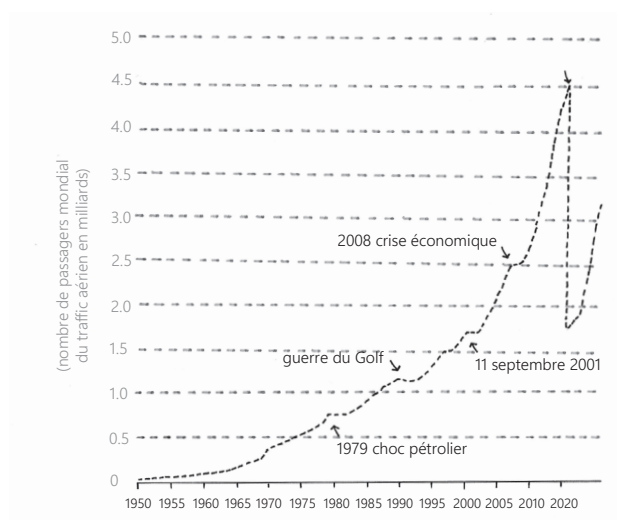


Figure 69. Graphique montrant l'évolution du trafic mondial de passagers, de 1950 à aujourd'hui. Redessiné à partir du graphique de ©OACI

DE NOUVELLES APPROCHES AU REGARD DE LA SOCIÉTÉ DÉCARBONÉE

Dans la quête d'une transition écologique pertinente des zones avoisinant les aéroports, de nombreuses mesures urbaines et architecturales peuvent être mises en place. À l'échelle urbaine, la préconception de programmes architecturaux orientés vers un engagement écologique peut servir de catalyseur, insufflant ainsi une dynamique à cette transformation. Les domaines clés, tels que l'agriculture urbaine et l'alimentation durable des villes, l'aménagement paysager, et la réintégration de la biodiversité, peuvent être intégrés dans les schémas d'urbanisme, créant ainsi des écosystèmes urbains plus durables et résilients. Il est aussi crucial aujourd'hui de s'affranchir des logiques préétablies de zonages urbains et de promouvoir une mixité fonctionnelle des usages.

De plus, la restriction de l'imperméabilisation des sites et une gestion judicieuse de l'étalement urbain doivent être mises en œuvre, préservant ainsi la richesse des sols naturels et des espaces verts. La création d'espaces urbains de qualité, alliant fonctionnalité et esthétique, demeure un gage de durabilité et de bien-être communautaire.

L'architecture, en tant que moyen d'action majeur, peut jouer un rôle central dans cette métamorphose notamment en repensant nos modes de construction actuels. L'utilisation de matériaux biosourcés, respectueux de l'environnement et de préférence local, se positionne comme un impératif, contribuant à réduire l'empreinte carbone de la construction. La prise en compte des cycles de vie d'un matériau ainsi que la gestion des déchets issue de la construction sont des moteurs valorisant une transition écologique dans le secteur de l'architecture. En parallèle, des initiatives architecturales audacieuses, telles que la conception de bâtiments bioclimatiques afin d'améliorer les performances énergétiques, sont à envisager pour favoriser une symbiose entre le bâti humain et l'écosystème environnant. Tout comme avec l'enjeu patrimonial, la réhabilitation de bâti existant et délaissé, d'anciennes friches urbaines lorsqu'il est possible, est aussi une approche très intéressante afin d'engager une transition.

Cette transition écologique doit également s'accompagner d'une sensibilisation et d'une implication accrues des communautés locales. Des initiatives de participation citoyenne, des programmes éducatifs sur la durabilité, et la promotion de modes de vie respectueux de l'environnement sont autant d'éléments à intégrer.

SYNTHÈSE

Pour conclure, la transformation des territoires aux abords des aéroports en des espaces urbains résilients requiert une approche adéquate basée sur les trois enjeux majeurs qui sont les nuisances sonores, le patrimoine ainsi que la transition écologique. Ces trois objectifs s'attellent sur des questions diverses qui sont pertinentes à étudier ensemble, afin de recréer des territoires plus unifiés.

En examinant les divers aspects liés aux nuisances sonores aéroportuaires, ce chapitre souligne le rôle majeur de l'urbanisme et de l'architecture dans la protection contre les impacts sonores, mettant en lumière l'importance de la réflexion dès le début du projet notamment dans la conception urbaine dans la limitation de la réverbération du bruit. Bien trop peu considéré comparé à la question des nuisances, l'impact sur le patrimoine et l'environnement émerge également comme une préoccupation majeure et de plus en plus préoccupante, nécessitant ainsi une approche les intégrant. Ainsi, la préservation du patrimoine, qu'il soit physique ou immatériel, s'avère essentielle pour maintenir l'identité des communautés locales face à l'expansion aéroportuaire. Et enfin, la transition écologique, articulée autour de la mobilité durable et de la conception architecturale écoresponsable, émerge comme le pivot central pour un développement urbain équilibré. Au cours de ce chapitre, nous avons constaté que ces territoires présentent des caractéristiques alignées sur les principes de la transition écologique, attendant d'être pleinement exploitées par les urbanistes et les architectes. Lorsque cela est envisageable, la considération de la programmation architecturale dans de tels espaces se révèle être une décision cruciale. En effet, la gestion des nuisances devient ainsi un critère différenciateur entre des programmes architecturaux, certains se révélant plus sensibles que d'autres face à ces enjeux. Opter pour des programmes qui répondent simultanément aux trois défis accroît les probabilités de concevoir un projet respectueux, durable, et pérenne au fil du temps.

Ces différents enjeux soulignent aussi la nécessité d'une action concertée entre les acteurs urbains, architecturaux, et aéroportuaires. Ces environnements demeurent étroitement dépendants des mesures prises en matière de régulation, de titres de protection, ainsi que des progrès technologiques dans le domaine de l'aviation.

En répondant à ces différents défis, les territoires avoisinant les aéroports peuvent se transformer en des modèles de résilience urbaine et architecturale.



CHAPITRE IV.

ANALYSE DES TENDANCES A DIFFERENTES ECHELLES

Confronté au peu d'informations concernant des projets architecturaux situés en proximité d'aéroports, pertinente de par leur programmation architecturale en adéquation avec les impératifs de la décarbonation, je me suis redirigée vers l'analyse des tendances émergentes. J'ai identifié dans ce chapitre trois échelles distinctes de tendances actuellement émergentes, qui se révèlent d'un intérêt particulier pour aborder ces territoires condamnés par la présence aéroportuaire. Ces différents exemples répondent à un ou plusieurs des enjeux préalablement évoqués. Il s'agit de vastes planifications urbaines, d'exemples similaires de villages délaissés, ainsi que de signaux faibles observables à l'échelle architecturale. Cette constatation témoigne ainsi de la réalité tangible du sujet et souligne que le changement de perception de ces espaces n'a pas encore pleinement pris son essor.

A L'ECHELLE TERRITORIALE, DES MASTERPLANS AUX VISIONS FUTURISTES

A L'ECHELLE URBAINE, DES VILLAGES CONDAMNES

A L'ECHELLE ARCHITECTURALE, DES PREMIERS SIGNAUX FAIBLES

INTRODUCTION

L'analyse des tendances existantes à l'échelle territoriale, urbaine et architecturale révèle une diversité de situations, chacune façonnée par des défis uniques et des réponses créatives. Ce panorama s'étend du développement d'une zone aéroportuaire en Islande, marquée par une vision avant-gardiste de la durabilité, à la transformation d'un quartier autrefois florissant à Los Angeles, confronté aux conséquences sonores dévastatrices de l'expansion aéroportuaire. En Allemagne, un village historique se trouve emprisonné au cœur d'un aéroport qui le mènera à sa fin, tandis qu'en Belgique, un hameau tente de redéfinir son avenir dans le contexte d'une évolution maîtrisée de l'aéroport de Bruxelles. Enfin, au Japon, un laboratoire alimentaire révèle une approche novatrice en conjuguant la production alimentaire avec la préservation de l'environnement.

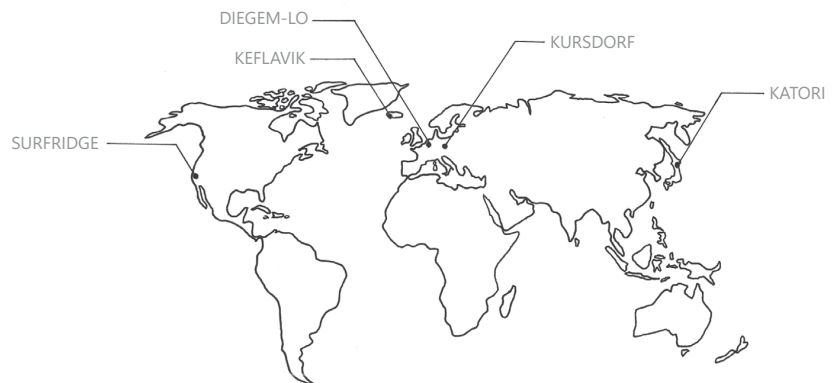
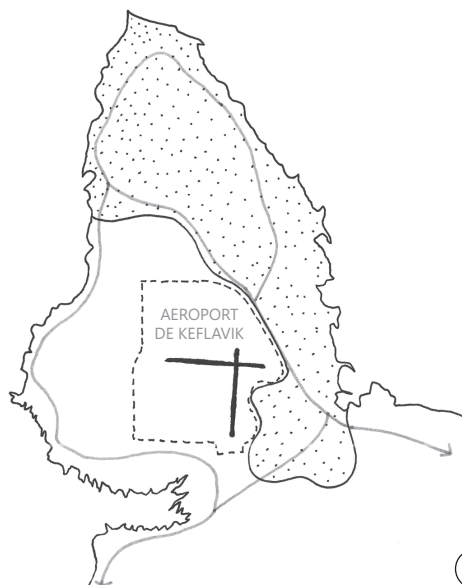


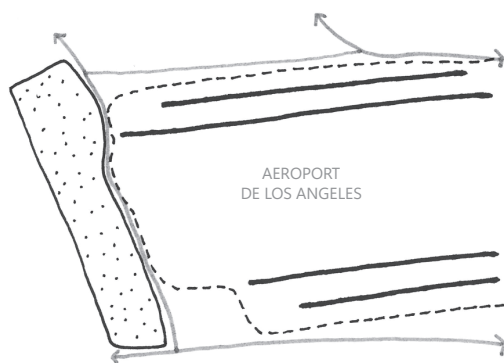
Figure 70. Localisation des cinq tendances émergentes analysées.

Figure 71. Diagramme des cinq tendances émergentes analysées et la relation avec leur aéroport de proximité.

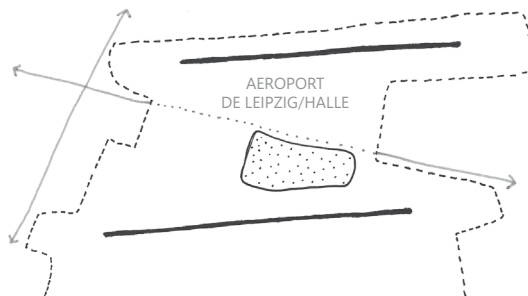
- ① MASTERPLAN DE KEFLAVIK, ISLANDE
- ② QUARTIER ABANDONNE DE SURFRIDGE, ETATS-UNIS
- ③ VILLAGE ABANDONNE DE KURSDORF, ALLEMAGNE
- ④ VILLAGE DE DIEGEM-LO, BELGIQUE
- ⑤ LABORATOIRE DE KOISURU-BUTA, JAPON



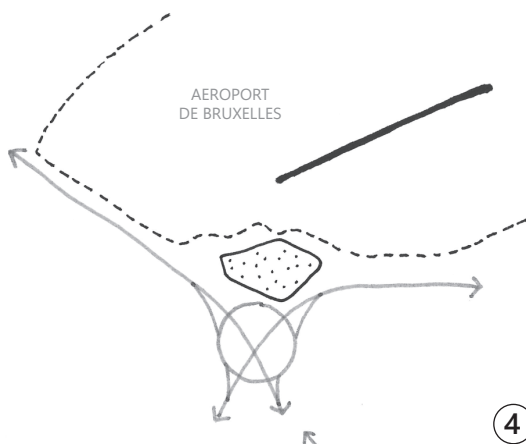
①



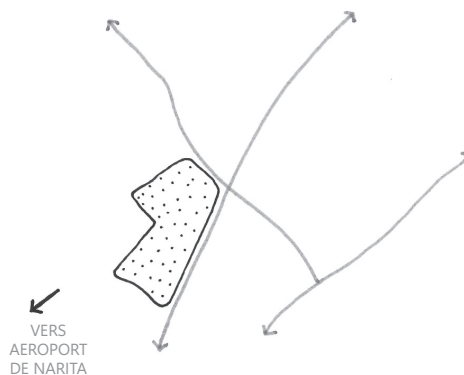
②



③



④



⑤

1. A L'ECHELLE TERRITORIALE, DES MASTERPLANS AUX VISIONS FUTURISTES

Au fil des dernières décennies, un grand nombre de stratégies d'aménagement urbain priorisaient un développement économique rapide, négligeant souvent la prise en compte du contexte local mais aussi inquiétudes grandissantes liées à l'urgence climatique. Cependant, au cours de la dernière décennie, une série d'initiatives dans le domaine de la planification urbaine axées sur les zones aéroportuaires, émergent avec une orientation plus ancrée dans la réalité actuelle. Ces initiatives intègrent désormais des préoccupations essentielles, englobant non seulement des perspectives économiques, mais également des dimensions environnementales et sociales.

Des exemples de cette évolution sont visibles par le récent plan directeur de Vantaa en Finlande, remporté en 2019 par l'équipe d'architectes C.F. Moller ou encore celui de Keflavik en Islande, qui sera développé ci-dessous.

MASTERPLAN DE KEFLAVIK, ISLANDE

Année de construction : Estimé à décembre 2035

Statut : Concours gagné en 2021, en études ou 2021 – en cours

Lieu : Keflavik, Islande

Aéroport de proximité : Aéroport international de Keflavík (KEF)

Superficie : 400 000 m² ou 55 km²

Programme : Logements, pôle de développement éco-industriel, parc, start-up, pôle de recherche et développement

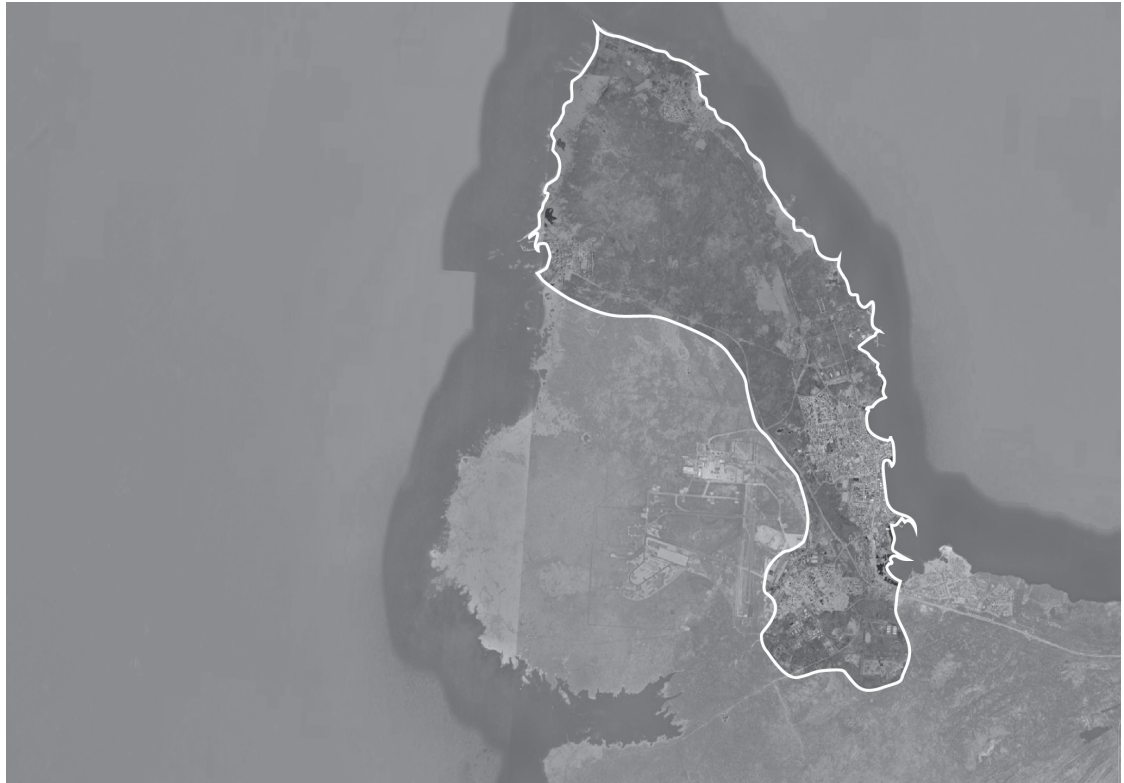
Architecte : KCAP (Zurich)

Commanditaire : Kadeco (société de développement de l'aéroport de Keflavík)

Le plan directeur de Keflavik, désigné sous le nom de K64, s'inscrit dans un vaste projet de développement islandais centré autour de son principal aéroport, l'aéroport international de Keflavik. Bien que doté actuellement de deux pistes, l'aéroport envisage la conception d'une troisième piste pour répondre à ses besoins croissants. Dans un contexte de croissance de l'infrastructure, les environs s'appêtent à suivre cette trajectoire ascendante. Située à 50 km de Reykjavik, la région aéroportuaire abrite près de 30 000 habitants et aspire à un développement progressif au cours de la prochaine

Figure 72. Vue aérienne de la région de Keflavik.

Figure 73. Plan de situation du masterplan de Keflavik.



décennie.¹⁰⁵

Profitant de sa position stratégique entre l'Europe et l'Amérique du Nord, l'Islande prend conscience de son attrait pour les visiteurs au fil des années. Face à cette attractivité croissante, elle souhaite entreprendre une transformation des abords de l'aéroport, considéré comme la porte d'entrée du pays, en une vitrine des nouvelles stratégies de développement économique et de durabilité, déjà bien enclenchées dans le pays. Le plan directeur lauréat préconise un développement de la zone axé sur l'innovation durable dans les secteurs de l'aviation, de l'énergie et de la technologie, tout en respectant scrupuleusement l'héritage du lieu. L'originalité de ce plan directeur réside dans ses ambitions marquées par une volonté affirmée d'atténuation du changement climatique.

Intégré au plan directeur, le paysage joue un rôle crucial en structurant l'organisation spatiale globale et en délimitant les frontières de la croissance urbaine et industrielle. Afin de contrer l'étalement urbain, le plan directeur propose des zones d'intervention précises, poursuivant des objectifs divers en matière de conception urbaine, tout en respectant des lignes directrices communes. Ainsi, trois zones d'intervention majeures sont ciblées par ce plan directeur sur un territoire de 55 km² : une première zone, de l'aéroport jusqu'à Adalgata, se transformera en un quartier dynamique multi programmatique alliant zones résidentielles et pôle de recherche et développement. Ensuite, au sud de l'aéroport, Asbru, un campus axé sur l'innovation accueillera des industries légères, des start-up, des activités aéronautiques, associées à des logements. Enfin, le nord de Reykjanesbaer : Helguvík Bergvík, deviendra le pôle de développement éco-industriel, axé sur la production de carburant d'aviation durable.¹⁰⁶ (fig.73)

¹⁰⁵ K64, « Keflavík Airport Area Masterplan », 18.

¹⁰⁶ KCAP, « KCAP Design Master Plan of Keflavík Airport Area ».

Figure 74. Image de synthèse des futurs chemins paysagers du projet. ©PLOMP

Figure 75. Image de synthèse des futurs mobilités durables mis en place pour rejoindre les différentes villes. ©PLOMP

TRANSITION ECOLOGIQUE

Lauréat du concours, le plan directeur de l'agence KCAP intègre une approche axée sur la transition écologique. Consciente des enjeux climatiques qui affectent profondément l'Islande, la région abrite notamment le géoparc mondial de l'UNESCO de Reykjanes, une réalité à préserver avec la plus grande rigueur.



En amont du concours, le gouvernement islandais a élaboré un plan d'action climatique, identifiant le reboisement comme l'une de ses priorités nationales. C'est sur cette base que le plan directeur lauréat élabore une réflexion paysagère approfondie, dépassant la simple notion de reboisement. (fig.76) Cette initiative est conçue dans une perspective à long terme, utilisant le paysage comme un moyen de relier harmonieusement les différents sites majeurs du plan directeur, créant ainsi un vaste parc péninsulaire unificateur. L'objectif principal de cet effort paysager est de minimiser les effets des vents et de l'activité aéronautique, afin de générer des espaces offrant des conditions climatiques plus propices aux activités de plein air, ainsi que des voies adaptées aux transports en commun durables. Il en résulte une interconnexion entre les stratégies d'urbanisme, de paysage et de mobilité.

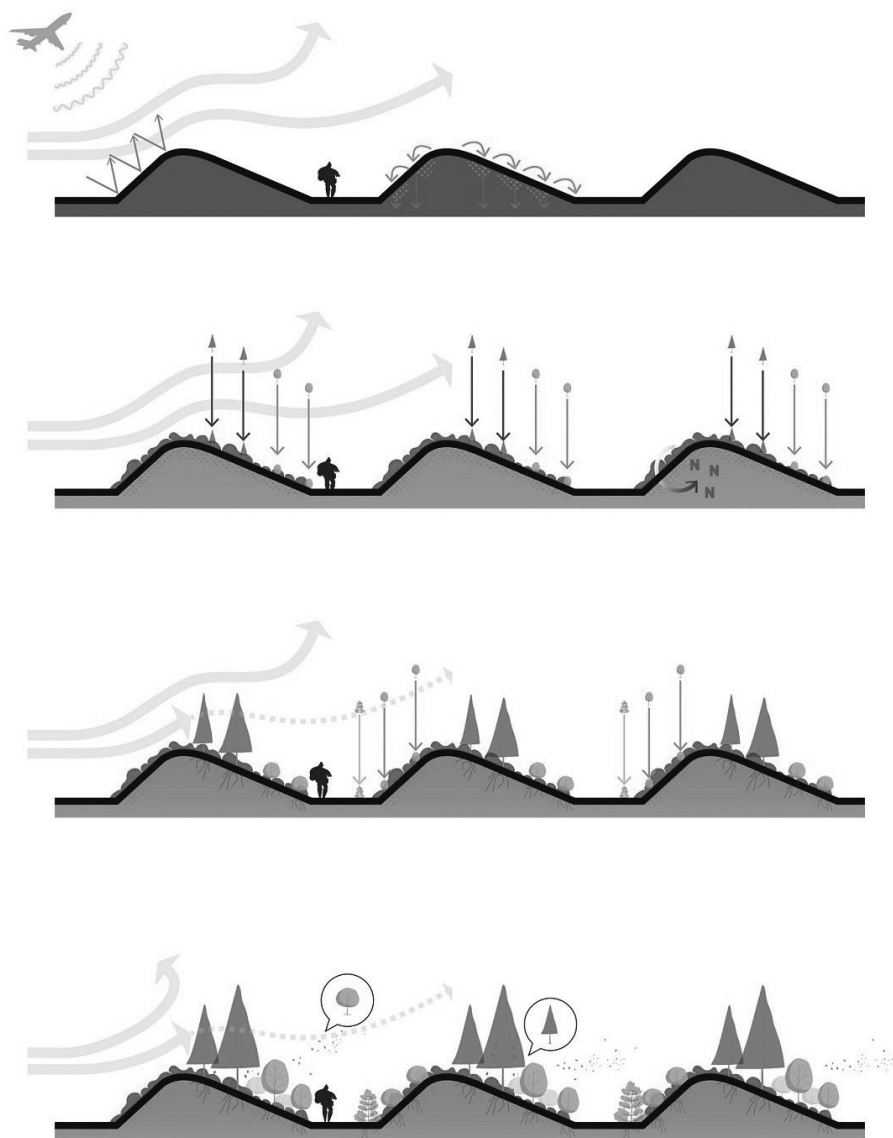
Cette zone aéroportuaire sera le berceau de nouveaux secteurs durables, englobant la production d'hydrogène vert, l'aviation électrique, l'agriculture de haute technologie et l'aquaculture marine. L'Islande aspire ainsi à devenir un pionnier dans le développement de carburants d'aviation durables.¹⁰⁷

¹⁰⁷ The Plan, « KCAP - Landscape Innovation as the Identity Carrier for Keflavik's Airport Corridor and Surrounding Area ».

Figure 76. Diagramme mettant en avant le paysage comme concept de base du projet. ©Felixx Landscape Architects & Planners

Figure 77. Coupes schématiques montrant l'effet de protection contre les réflexions du son et le vent de la topographie. ©Felixx Landscape Architects & Planners





NUISANCES

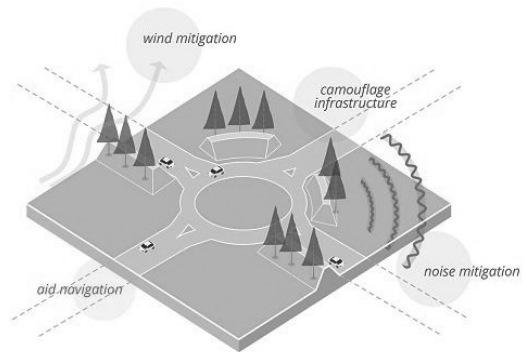
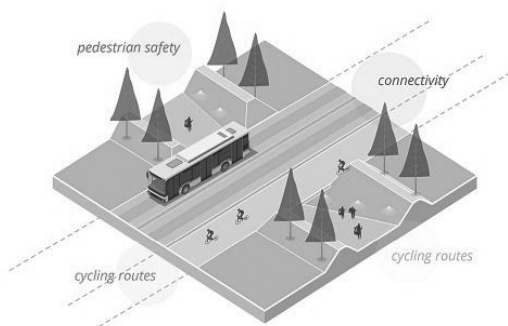
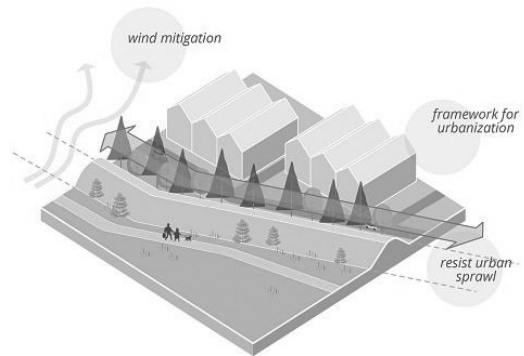
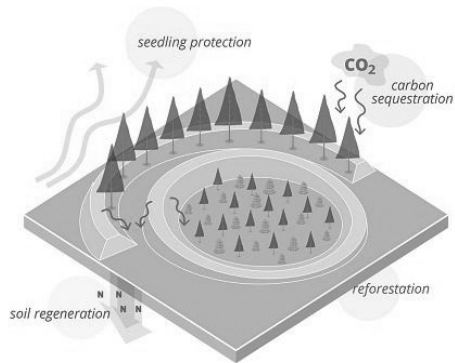
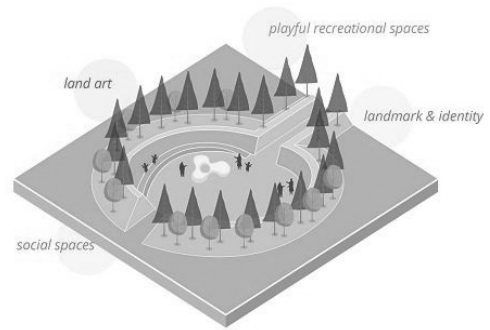
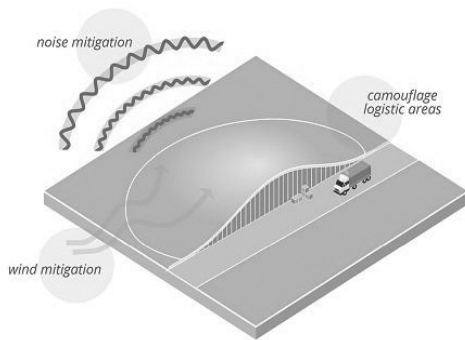
Le projet manifeste de manière explicite son engagement en faveur de la promotion de la santé et du bien-être des résidents locaux, des travailleurs quotidiens de la région, ainsi que des visiteurs. En élaborant ce master plan, une diversité de considérations est avancée dans le but de minimiser l'impact des nuisances sonores, s'appuyant sur une stratégie paysagère réfléchie. (fig.77) À la suite d'une analyse approfondie des trajectoires des couloirs aériens émanant de l'aéroport, KCAP propose des solutions exploitant la topographie et les éléments naturels pour atténuer la sensation de désagrément sonore occasionné par les avions. L'Islande, riche en espaces naturels dotés d'une topographie singulière, caractérisée par de petits reliefs naturels modelés dans son paysage, offre des opportunités propices au reboisement. Cette approche vise à protéger les espaces des vents tout en atténuant les nuisances sonores, car comme précédemment exposé, les talus boisés réfléchissent les ondes sonores des avions, les renvoyant ainsi dans l'atmosphère. (fig.78)

PATRIMOINE

Le plan directeur tire profit des besoins locaux pour susciter une forte appropriation au niveau communautaire. Deux communautés locales, déjà solidement implantées sur le site, à Reykjanesbaer et à Suournesjabae, sont destinées à s'accroître pour accueillir de nouveaux habitants. La stratégie de création de logements additionnels repose sur la densification des zones bâties préexistantes, dans le souci de préserver au maximum le patrimoine de la région.

KCAP, à travers sa proposition lauréate, aspire à s'ancrer dans les valeurs culturelles islandaises, axées sur l'ouverture d'esprit, le respect de la nature, et le paysage en tant qu'axe structurant des abords de l'aéroport. La conservation des reliefs naturels de la péninsule, véritable marqueur d'identité islandaise, est au cœur du projet, évoquant notamment les torfbaer, habitations traditionnelles islandaises en gazon, intégrées harmonieusement dans la topographie. Ainsi, le patrimoine paysager, loin d'être simplement préservé, sera amplifié et mis en valeur dans cette démarche.

Figure 78. Axonométries schématisées de six situations du masterplan valorisant l'axe paysager. ©Felixx Landscape Architects & Planners



2. A L'ECHELLE URBAINE, DES VILLAGES CONDAMNES

A l'échelle urbaine, j'ai recherché des exemples de villages victimes de nuisances sonores aéroportuaires, il en existe plusieurs. Trois villages émergent telles des cas témoignant du puissant impact des infrastructures aéroportuaires sur les tissus urbains et architecturaux. Surfridge, Kursdorf et Diegem-Lo exposent des histoires similaires sur certains points, mais aussi divergentes sur d'autres, inscrites dans le sillage de l'expansion sans réserve des aéroports. Ces microcosmes, autrefois teintés de vie et de culture, se sont transformés en paysages marqués par la désolation et le déclin, devenant les victimes silencieuses de la croissance du transport aérien. Plus que l'étude du passé de ces villages, je souhaite montrer les tendances actuelles qui ont lieu lorsque le conflit aéroport/ville survient, qu'elle est l'issue trouver entre habitants, société aéroportuaire et gouvernement afin de venir à bien de cette situation.

Ces trois cas s'étendent du village rasé et reconverti, au village condamné sans perspective jusqu'au village résilient et en passe de changement et ils appuient le caractère exceptionnel du site du Vieux-Pays.

QUARTIER ABANDONNE DE SURFRIDGE, ETATS-UNIS

Année de création : 1921

Année d'abandon : 1975

Statut : Abandonné

Lieu : Surfridge, Etats-Unis

Aéroport de proximité : Aéroport international de Los Angeles (LAX)

Superficie : 2 km²

Programme : Habitat protégé pour les papillons

Surfridge, également connu sous le nom de Palisades del Rey, évoque le souvenir d'un quartier jadis florissant de Los Angeles, désormais effacé par l'implantation de l'aéroport de Los Angeles. (fig.80)

Figure 79. Vue aérienne du site abandonné de Surfridge.

Figure 80. Plan de situation du quartier de Surfridge par rapport à l'aéroport de Los Angeles.

L'histoire de ce quartier commence dès 1921, lorsque la société de promoteurs Dickinson & Gillespie Co. acquiert d'anciennes falaises de sable en bordure de l'océan. Ils discernent alors une opportunité unique de créer une zone



résidentielle destinée à une communauté élitiste de type caucasienne. Ce futur quartier huppé est alors divisé en parcelles et vendu à des particuliers séduits par la perspective d'acquérir un morceau de terrain offrant une vue imprenable sur la mer. De grandes demeures de style colonial espagnol entre autres, sont érigées progressivement.¹⁰⁸ (fig.81)

En 1928, un petit aérodrome local voit le jour à proximité immédiate de Surfridge. Initialement discret, il ne perturbe que légèrement la quiétude de la population. Les avions à hélices, rares à l'époque, génèrent un niveau sonore supportable. Cependant, durant la Seconde Guerre mondiale, l'aérodrome est réquisitionné à des fins militaires. À la fin de la guerre, de nombreux vols commerciaux commencent à opérer depuis cet aéroport, suivant une trajectoire similaire à celle de l'aéroport du Bourget évoqué précédemment. Dans les années 60, l'aéroport de Los Angeles connaît une expansion spectaculaire, accueillant près de 7 millions de passagers. La construction de la piste nord et l'arrivée d'avions à réacteurs plus bruyants marquent la fin du quartier. En 1965, un référendum est organisé, et plus de 66 % des propriétaires optent pour le rachat par les autorités aéroportuaires. Face aux nuisances devenues insupportables, avec un avion décollant toutes les 30 secondes, les derniers habitants sont contraints de céder et de quitter les lieux. Entre 1965 et 1975, 822 maisons sont démolies au bulldozer, et plus de 2000 personnes sont relogées. Après l'acquisition des propriétés, les responsables de l'aéroport envisageaient de transformer le site en un terrain de golf de 18 trous ou une zone d'observation des avions. Plus tard, d'autres projets voient le jour, tels qu'une réserve de dunes de sable et un habitat de 300 000 m² pour des papillons menacés d'extinction. Le projet de réserve pour les papillons est finalement retenu.

¹⁰⁸ Surfridge and Palisades Del Rey - What Remains.

¹⁰⁹ Globe Blog, « Surfridge, le paradis perdu de Los Angeles ».

Figure 81. Ancienne photographie des maisons du quartier de Surfridge, avant la démolition, 1967. ©Los Angeles Public Library

Figure 82. Ancienne photographie d'un avion en décollage, vue depuis les rues de Surfridge, 1975. ©John Divola

Aujourd'hui, subsistent les vestiges d'un ancien quartier résidentiel, avec des trottoirs, des routes bitumées, des lampadaires, et des clôtures métalliques entourant la zone, restreignant tout accès depuis les événements du 11 septembre 2001.¹⁰⁹ (fig.84)



TRANSITION ECOLOGIQUE

Malgré la démolition intégrale des habitations du quartier, la reconversion actuelle du site abandonné représente une initiative axée sur la préservation de la biodiversité, en particulier celle d'espèces en voie de disparition. Actuellement, l'espace comprend un parc d'environ 8000 m², situé en front de mer, agrémenté de tables de pique-nique et d'aires de jeux pour les enfants. Le reste des terres fut consacré à la réalisation d'une réserve naturelle du papillon bleu d'El Segundo, espèce déclarée en danger en 1975. Pour favoriser la survie de ce papillon rare, le gouvernement a réintroduit cette espèce ainsi que du sarrasin pour assurer sa subsistance et sa reproduction. À ce jour, la population de papillons s'est régénérée, comptant près de 125 000 individus.¹¹⁰ Depuis 2019, d'autres espèces, telles que des chouettes des terriers et des lézards, ont été introduites sur le site.¹¹¹

NUISANCES

L'aéroport international de Los Angeles s'inscrit actuellement parmi les plateformes aéroportuaires les plus fréquentées au niveau mondial, le classant également parmi les plus bruyantes. Il est pertinent de noter que la transformation du site en une réserve naturelle dédiée aux papillons et autres espèces rares semble compatible avec les nuisances sonores engendrées par le trafic aérien, comparé à d'autres programmes.

¹¹⁰ Anton, « LAX ghost town a home to memories and rare butterflies ».

¹¹¹ Sahagun, « This LAX-Adjacent Ghost Town Is Now 'Priceless Coastal Real Estate' for Rare Owls ».

Figure 83. Photographie aérienne du quartier abandonné de Surfridge dans son contexte proche. ©Ken Lund

Figure 84. Photographie de l'état actuel, abandonné du site, 2011. ©Atomic



VILLAGE ABANDONNE DE KURSDORF, ALLEMAGNE

Année de création : Environ 1310

Année d'abandon : 2017

Statut : Abandonné

Lieu : Kursdorf, Allemagne

Aéroport de proximité : Aéroport de Leipzig/Halle (LEJ)

Superficie : 660 000 m²

Programme : Logement

Le village abandonné de Kursdorf se situe à environ 14 km au nord-ouest de Leipzig, en Allemagne. Sa particularité réside non seulement dans son exposition aux nuisances d'un aéroport mais également dans son emplacement au cœur même de l'aéroport de Leipzig/Halle, semblable à une île perdue au sein de cette infrastructure imposante.

Doté d'une histoire pluriséculaire, le village est mentionné pour la première fois en 1310.¹¹² Ce paisible hameau, autrefois entouré de champs agricoles, s'est trouvé encerclé par des installations aéroportuaires en 1927, contre sa volonté. Contraint à une seule porte d'entrée, à l'est, nécessitant le passage par un tunnel sous l'aéroport, le village a été confronté à l'essor des infrastructures, incluant un échangeur autoroutier et une ligne ferroviaire, évoquant ainsi une situation similaire à celle du Vieux-Pays.

Dans les années 50, Kursdorf comptait près de 537 habitants.¹¹³ Cependant, les années 90 ont été marquées par le départ de près de 60 % des résidents, incapables de supporter les perturbations sonores liées à l'activité aéronautique. Devenu le village le plus bruyant d'Allemagne, Kursdorf a également souffert des effluves de kérosène brûlé, contraignant les habitants à se retrancher chez eux, surtout durant la saison estivale.

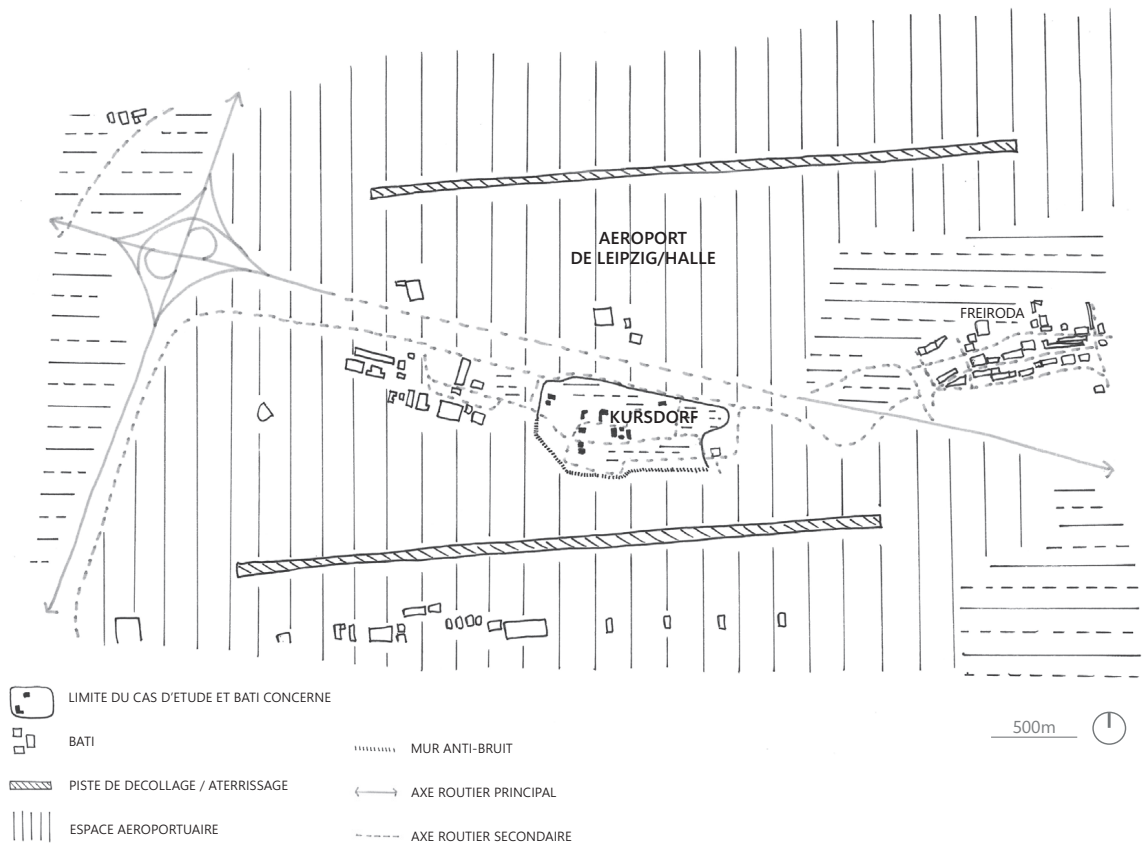
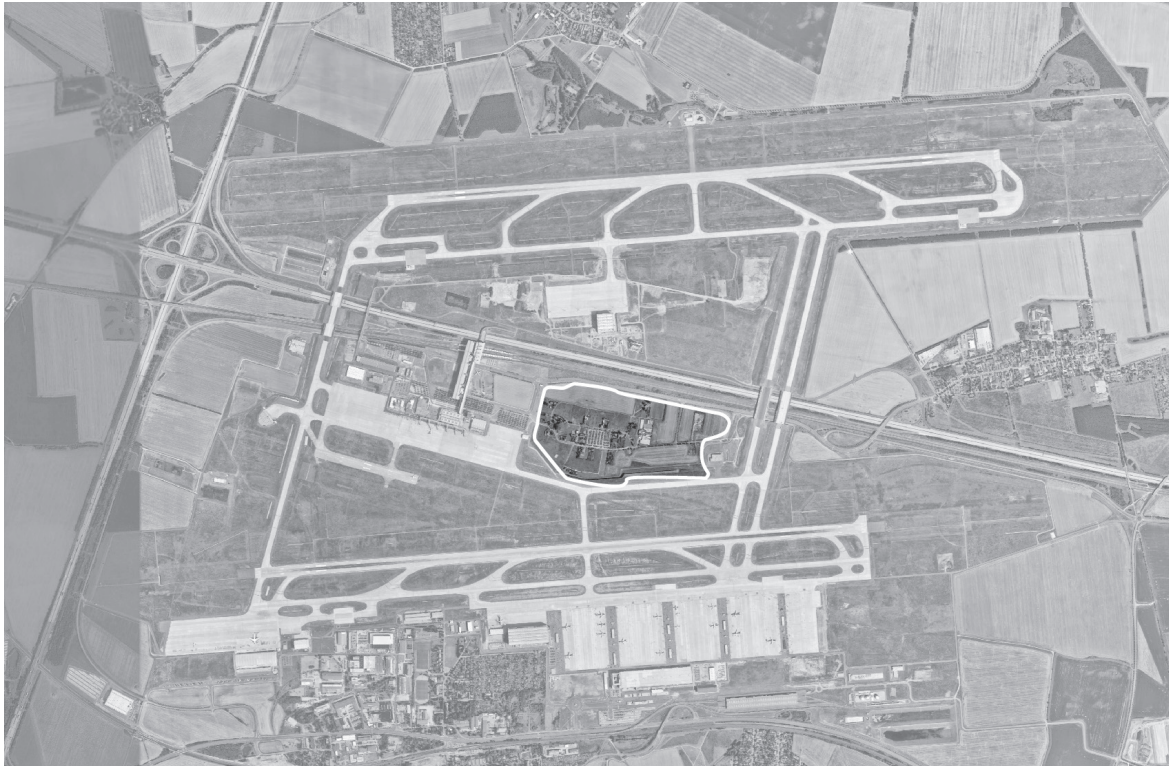
¹¹² Brünig, « Chorturmkirchen in Sachsen und Sachsen-Anhalt - Teil 2 »..

¹¹³ Winternitz, « Kursdorf ».

Figure 85. Vue aérienne du village abandonné de Kursdorf, enclavé au milieu de l'aéroport de Leipzig/Halle.

Figure 86. Plan de situation du village de Kursdorf et l'aéroport de Leipzig/Halle.

Jusqu'en 2003, environ 200 habitants demeuraient dans le village jusqu'à l'annonce de la transformation de l'aéroport de Leipzig/Halle en plaque



tournante européenne de DHL, après Bruxelles.¹¹⁴ Bien que les vols de nuit pour les passagers aient été interdits, les vols de fret nocturnes étaient autorisés. L'aéroport a alors proposé aux habitants une offre de déménagement volontaire, leur permettant de céder leurs biens pour obtenir un terrain et une maison à Schkeuditz. Néanmoins, la différence financière était à la charge des résidents, et beaucoup ont choisi de s'installer à Altscherbitz.

Le maire de l'époque, Monsieur Heumos, a rapidement compris que le développement économique de la région était incontournable. Ainsi, la délocalisation à Altscherbitz, également appelée "Neu-Kursdorf", est devenue la seule option viable pour le village et ses habitants.

En parallèle de la délocalisation, l'aéroport a soumis aux résidents d'autres solutions, notamment l'installation de fenêtres insonorisées, la mise en place d'un système de ventilation pour les habitations, et l'octroi d'une indemnité de 5000 euros à chaque propriétaire en compensation des perturbations sonores extérieures. En 2011, environ 40 demeures inoccupées ont été démolies afin de prévenir tout acte de vandalisme, et d'ici 2015, seuls 10 résidents subsistaient sur les lieux.

En 2017, les derniers habitants ont quitté le village, et la société aéroportuaire a procédé à la démolition de 27 habitations pour des raisons de sécurité, cédant ainsi la place à la création d'un espace de stationnement. De plus, l'ancienne caserne de pompiers a été démantelée. Actuellement, le site se caractérise principalement par des terrains vagues, des aires de stationnement, et quelques édifices encore debout. Cette transformation radicale du paysage reflète l'impact significatif de la croissance aéroportuaire sur le tissu social et architectural de la région.

¹¹⁴ Apitz, « Das Geisterdorf ».

¹¹⁵ Winternitz, « Kursdorf - Ein Dorf verschluckt vom Flughafen ».

Figure 87. Photographie depuis une rue déserte du village de Kursdorf. ©André Winternitz

Figure 88. Photographie d'une maison abandonnée du village et le mur anti-bruit en arrière-plan. ©Dirk Knoke

NUISANCES

En complément des travaux d'insonorisation entrepris sur les habitations encore occupées, l'aéroport de Leipzig a entrepris la construction, en 2011, d'un imposant mur anti-bruit s'étendant sur une hauteur de 20 mètres.¹¹⁵ Cette paroi est érigée tout autour du village, contigu aux pistes de décollage et d'atterrissage. (fig.88) Cependant, cette infrastructure, tout en constituant une barrière physique, engendre un impact visuel marquant dans le paysage,



projetant une ombre imposante sur les résidences avoisinantes. De surcroît, le mur crée des phénomènes d'écho avec les sons émis par le village, tels que les aboiements d'un chien. Cette situation a accentué les désagréments visuels et sonores pour les habitants, malgré l'intention première de réduire l'impact sonore des activités aéroportuaires. Force est de constater que la mise en place de ces parois n'a pas produit l'effet escompté en termes de réduction des nuisances sonores aéroportuaires et que le mur anti-bruit n'est pas une solution viable.

PATRIMOINE

Malgré sa situation complexe, le village conserve quelques éléments architecturaux patrimoniaux dignes de préservation. La crèche Knauf (fig.90) et l'église figurent parmi ces édifices classés au titre des monuments historiques, les préservant ainsi de tout démantèlement.

La construction en pierre de l'église de Kursdorf (fig.89) remonte aux alentours de 1345, érigée après l'incendie de l'église précédente en bois. En l'an 2001, cette église séculaire a été officiellement inscrite au registre des monuments historiques et a fait l'objet de travaux de restauration. Constituée de grès et de porphyre, cette église représente l'une des plus anciennes de la région. Toutefois, elle a célébré sa dernière messe à Noël 2015, clôturant ainsi ses portes.¹¹⁶

Ces édifices, imprégnés de significations historiques et culturelles, tracent les contours d'une mémoire collective qui transcende les aléas du développement urbain et aéroportuaire. Ainsi, malgré les mutations et les épreuves, la préservation de ces joyaux patrimoniaux s'impose comme un devoir essentiel, préservant le lien tangible entre le présent et le passé.

¹¹⁶ Brünig, « Chorturmkirchen in Sachsen und Sachsen-Anhalt - Teil 2 ».

Figure 89. Photographie de l'église de Kursdorf, classé aux Monuments Historiques, 2015. ©H. Brünig

Figure 90. Photographie de la crèche Knauf, classé aux Monuments Historiques. ©Dirk Knoke



VILLAGE DE DIEGEM-LO, BELGIQUE

Année de création : IX^{ème} siècle
Année d'abandon : /
Statut : Habité
Lieu : Diegem-Lo, Belgique
Aéroport de proximité : Aéroport de Bruxelles (BRU)
Superficie : 64 000 m²
Programme : Logement

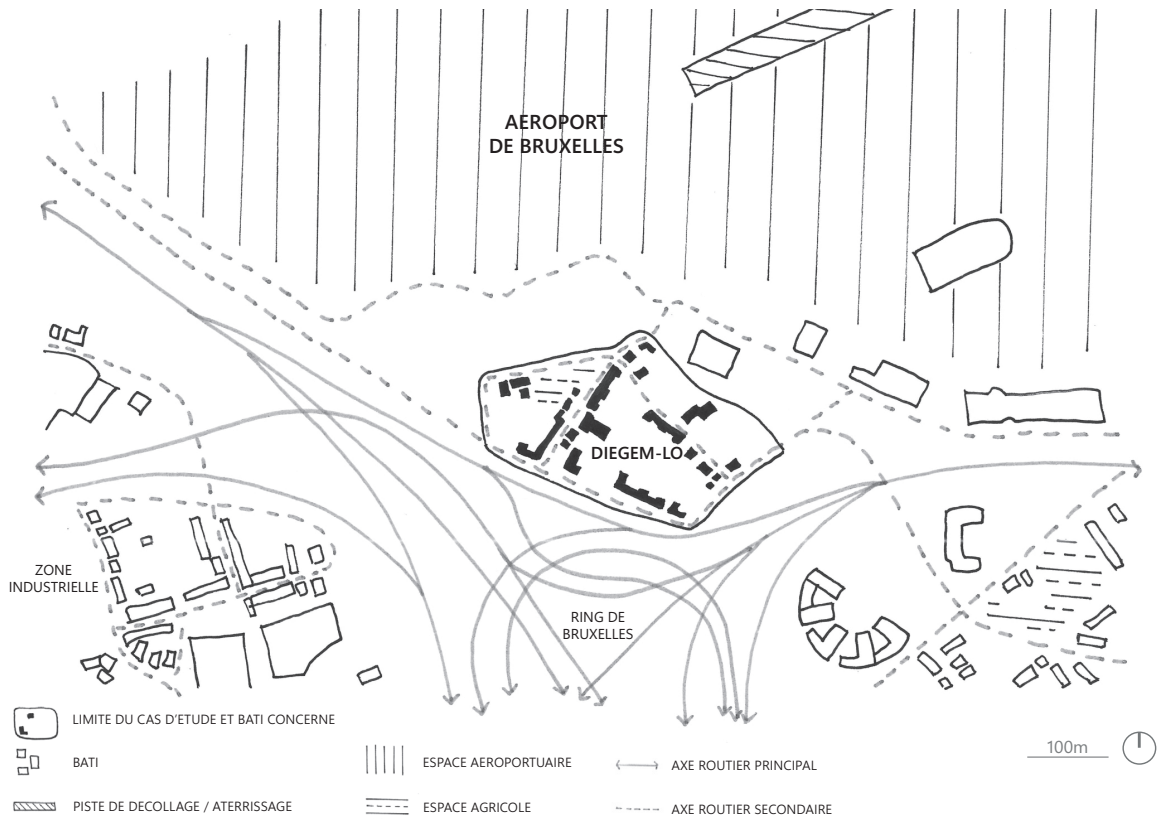
Diegem-Lo, un petit hameau localisé en Belgique, jouit d'une situation géographique singulière, avec des traces de son existence remontant au XI^{ème} siècle. Historiquement, il constituait un village rural aux portes de la ville, mais ce dernier siècle a vu son paysage évoluer de manière significative, le rattrapant inexorablement par l'urbanisation. Actuellement, ce hameau se trouve enclavé entre un aéroport et le Ring de Bruxelles, se retrouvant ainsi isolé de son environnement immédiat. (fig.92)

L'aéroport de Bruxelles, édifié dans les années 40 à titre d'aérodrome de réserve, a connu une transformation majeure. Celui-ci évolue alors vers le statut d'aéroport national à la suite de la fermeture de l'aéroport de Haren, jugé trop exigu pour accueillir l'afflux croissant de passagers. Au cours des années 50, l'expansion de l'aéroport a empiété sur le territoire de Diegem-Lo, provoquant la disparition de sa partie nord. En revanche, la partie sud a préservé son intégrité, notamment avec l'église néo-classique Notre-Dame des Sept Douleurs, érigée en 1920 à partir de grès local, partiellement récupéré des remparts du château de Beaulieu à Machelen. Ce hameau, aujourd'hui réduit à quelques rues et édifices datant du XIX^{ème} et XX^{ème} siècle, a également été impacté par la construction du Ring de Bruxelles en 1970. Le Ring générera des perturbations sonores encore plus intenses que celles émanant de l'aéroport, créant ainsi un bruit de fond continu en raison de l'intense trafic routier.¹¹⁷

¹¹⁷ Randkrant, « Tekens van de tijd ».

Figure 91. Vue aérienne du village enclavé de Diegem-Lo.

Figure 92. Plan de situation du village de Diegem-Lo entre le Ring de Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles.



Malgré quelques départs enregistrés au fil des décennies, les habitants ont persévéré dans leur existence au sein du village, s'acclimatant progressivement au bruit persistant. Plus récemment, en 2022, le maire de Machelen, municipalité fusionnée regroupant Diegem-Lo, annonce l'amorce d'un plan directeur visant à ré-imaginer ce hameau. Cette initiative témoigne d'une volonté municipale d'écouter les besoins des résidents pour élaborer un projet collaboratif. Le maire exprime le refus de développer des bureaux ou des hôtels, privilégiant le maintien d'un poumon vert et d'une zone résidentielle. Le village a autrefois échappé à la construction d'un hôtel au cœur de son territoire destiné aux voyageurs de l'aéroport, grâce à la mobilisation des habitants. Diverses idées novatrices, telles que des projets de cohabitation, commencent à émerger.¹¹⁸ Le conseil communal de Machelen aspire à préserver l'identité résidentielle du lieu, répondant ainsi aux aspirations des habitants soucieux de maintenir la qualité de vie de leur village. Cette avancée offre une perspective d'avenir prometteuse pour un village qui semblait condamné à l'obsolescence dans les années à venir.

L'objectif à long terme consiste à attirer de nouveaux résidents au sein de cette communauté profondément attachée à son hameau.

TRANSITION

La trajectoire significative qu'a empruntée le projet de réhabilitation de Diegem-Lo, longtemps entravé par les ambitions d'expansion de l'aéroport de Bruxelles, a pris un tournant décisif à compter de l'année 2023. En effet, dans le cadre du renouvellement de son permis environnemental pour les deux prochaines décennies, l'aéroport a formellement renoncé à tout agrandissement futur. Cette évolution ouvre une fenêtre d'opportunité inédite pour le village.

L'aéroport, dans sa démarche environnementale, propose des mesures visant à réduire de manière significative l'impact sonore sur les résidents. Une diminution estimée à 12% du nombre de personnes touchées par les nuisances sonores est envisagée, et cela sera rendu possible par l'introduction d'aéronefs plus silencieux et modernes. Il est crucial de noter que ces efforts de mitigation seront entrepris sans qu'aucune nouvelle piste

¹¹⁸ NWS, « Diegem-Lo blijft bestaan als woonkern ».

Figure 93. Photographie du village de Diegem-Lo et son église, 2023. ©Henk50

Figure 94. Photographie aérienne du village de Diegem-Lo. ©Interveste



ou infrastructure aéroportuaire ne soit envisagée dans l'immédiat.¹¹⁹

Cette décision stratégique de l'aéroport de Bruxelles représente une opportunité unique pour le projet de réhabilitation de Diegem-Lo. En orientant son attention vers le développement durable et la préservation de la qualité de vie locale, le village se trouve dans une position favorable pour envisager un avenir qui conjugue mieux les aspirations de la communauté avec les impératifs environnementaux.

SYNTHESE

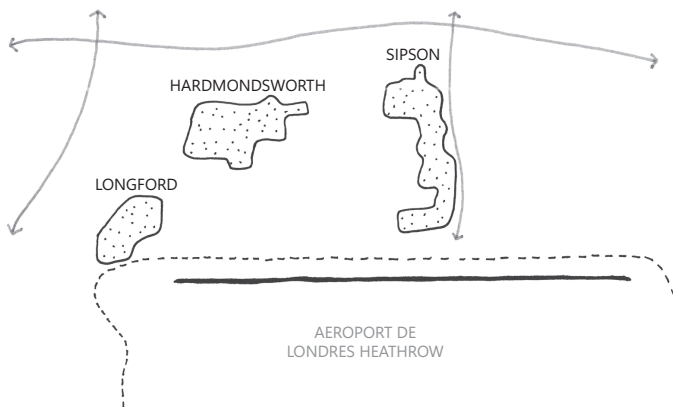
Ainsi, ces trois villages condamnés en raison du trafic aérien, incarnent aujourd'hui des destins divergents : Surfridge se transforme en réserve naturelle, Kursdorf porte les cicatrices de son passé sonore, et Diegem-Lo se lance dans une quête de réinventions. Ces histoires, bien qu'unique dans leurs nuances, partagent une trame commune de lutte et d'adaptation face aux pressions aéroportuaires. Un autre exemple évoqué au sein du chapitre 1 rappelle également ces situations : il s'agit du projet d'expansion de l'aéroport de Londres Heathrow, condamnant trois villages – Longford, Harmondsworth et Sipson. (fig.95) La réalisation de ce projet a été avortée en 2020 en raison de la baisse drastique de la fréquentation consécutive à la pandémie de Covid-19.

¹¹⁹ Brussels Airport, « Brussels Airport puts sustainability first in its environmental permit renewal application Noise impact decreases ».

Figure 95. Diagramme des trois villages initialement condamnés par l'aéroport de Londres-Heathrow.

Figure 96. Photographie du village de Diegem-Lo et du Ring de Bruxelles en arrière-plan. ©Dimitri Berlangier

Figure 97. Photographie prise sous le Ring de Bruxelles montrant la proximité immédiate des maisons par rapport au Ring. ©Filip Claessens





3. A L'ECHELLE ARCHITECTURALE, DES PREMIERS SIGNAUX FAIBLES

Le projet situé à proximité de l'aéroport de Narita représente un des quelques signaux faibles de projets luttant contre la destruction du patrimoine agricole à proximité de l'aéroport, tout en proposant des programmes différents de ceux actuels, leur permettant à la fois de moins tenir compte des nuisances mais aussi de contribuer à la décarbonation.

LABORATOIRE DE KOISURU-BUTA, JAPON

Année de construction : 2012

Statut : Construit

Lieu : Katori, Japan

Aéroport de proximité : Aéroport international de Narita (NRT)

Surface de plancher : 686 m²

Programme : Fabrique de transformation alimentaire, maraîchage, bureaux, magasin, restaurant

Architecte : Atelier Bow-Wow

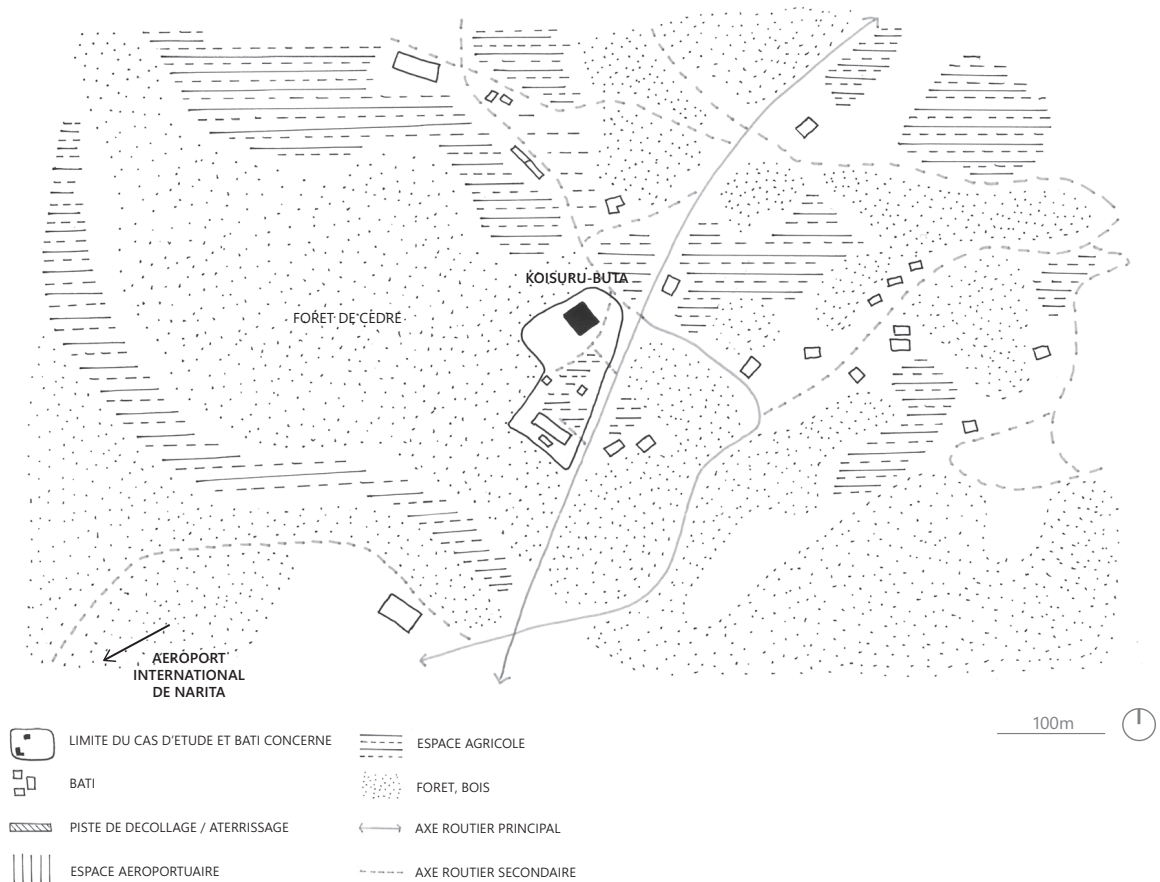
Le laboratoire Koisuru-Buta, édifié en 2013 à proximité de l'aéroport international de Narita par l'Atelier Bow-Wow, se distingue en tant que rare cas de projet architectural à proximité d'un aéroport, proposant une approche programmatique novatrice pour de tels espaces. Malgré ses dimensions modestes, ce projet transcende sa simple fonctionnalité pour dénoncer la mutation rapide des espaces urbains orchestrée par l'homme. Niché au cœur d'une vaste parcelle enserrée par une forêt et des champs de patates douces, la région de Narita est soumise à une urbanisation massive depuis l'arrivée de l'aéroport en 1978. Ce projet multi programmatique centré sur l'alimentation fait partie d'une ferme porcine locale, fusionnant des installations de transformation alimentaire avec un restaurant accessible au grand public.¹²⁰

¹²⁰ *Architectural Behaviorology*.

Figure 98. Vue aérienne du laboratoire Koisuru-Buta.

Figure 99. Plan de situation du laboratoire Koisuru-Buta.

Situé dans entre ville et campagne, ce projet ambitionne d'établir des liens symbiotiques avec les terres agricoles environnantes. S'opposant aux incessantes destructions des champs aux abords de l'aéroport, visant à imposer une activité humaine au mépris du paysage, cette initiative



résiste depuis des décennies à une dynamique d'urbanisation précipitée. La région elle-même porte les cicatrices d'une histoire marquée par des conflits violents lors des expropriations forcées de terrains agricoles pour la construction de l'aéroport.¹²¹

Arborant une structure métallique, ce bâtiment s'érige sur deux niveaux, disposant de quatre toits aux formes variées, abritant des espaces distincts en leur sein. Au rez-de-chaussée, la fabrique, réservée au personnel et hermétique aux bactéries, contraste avec l'étage qui accueille des espaces publics tels que le restaurant et la boutique revendant les produits fabriqués. Des espaces extérieurs, dont une passerelle reliant les deux niveaux, engendrent une galerie protégée au niveau inférieur, soulignant l'ingéniosité architecturale du projet. (fig.100)

Au-delà de son édifice, cette structure porte en elle une forte dimension sociale en engageant des individus présentant des handicaps physiques ou mentaux. Le laboratoire Koisuru-Buta s'affirme comme un espace multifonctionnel, ancré dans un tissu social et paysager plus vaste.

TRANSITION

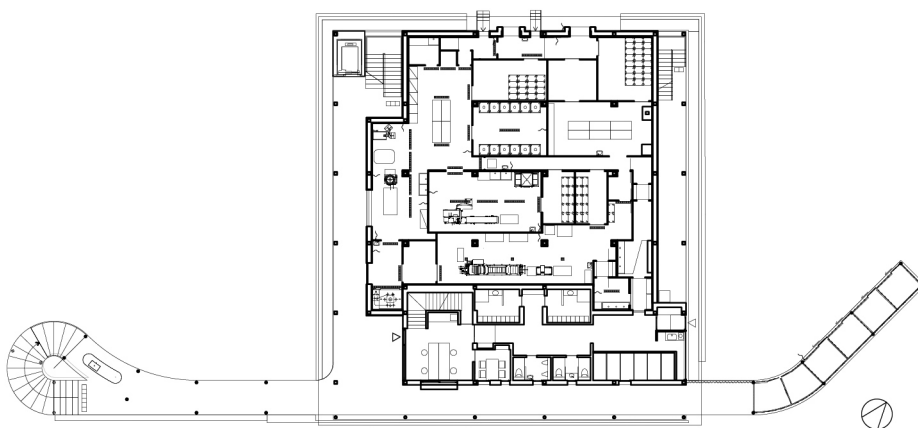
Dans le contexte contemporain, marqué par les enjeux cruciaux de la transition écologique, le laboratoire Koisuru-Buta au Japon émerge comme un projet novateur abordant de front la question essentielle de l'alimentation urbaine.

Le Japon, reconnu pour son implication soutenue dans le secteur primaire, dévolu à la production alimentaire agricole et marine, connaît depuis une décennie un déclin induit par des facteurs tels que le vieillissement démographique et l'urbanisation rapide. En outre, sa faible autosuffisance alimentaire, résultante d'une dépendance accrue aux importations, a constitué un défi majeur pour son tissu social. Dans ce contexte, ce projet a la volonté de réunir en un seul bâtiment les processus primaires et des activités de secteur secondaire et tertiaire de la restauration. Ce projet, comme un nouveau modèle et un levier pour préserver le déclin de l'industrie alimentaire japonaise en réformant les chaînes de production,

¹²¹ Domus, « Social sustenance »..

Figure 100. Plans de RDC et du R+1.
©Atelier Bow-Wow

Figure 101. Elevation Sud. ©Atelier
Bow-Wow



PLAN DU RDC



PLAN DU R+1



ELEVATION SUD

éliminant ainsi les intermédiaires. Cela s'inscrit dans une démarche visant à garantir un contrôle accru sur la qualité des produits tout en stimulant une régénération rurale au cœur même du tissu urbain.

Le laboratoire Koisuru-buta s'inscrit dans une perspective de redéfinition des pratiques alimentaires, cherchant à établir une synergie entre la production primaire et les différentes facettes de la consommation alimentaire contemporaine. Il incarne l'aspiration à un modèle plus durable, connectant la ville à ses racines agricoles et offrant un potentiel catalyseur pour réinventer le paysage alimentaire japonais.

NUISANCES

La question cruciale des nuisances sonores, engendrées par la proximité de l'aéroport de Narita, suscite une réflexion sur la conception environnementale du projet.

La forêt située à l'ouest du projet est constituée de Cèdre du Japon mesurant près de 30 mètres faisant un barrage entre l'aéroport et le laboratoire. Cette ceinture végétale agit comme un rempart acoustique, créant une barrière naturelle entre l'effervescence de l'aéroport et les activités sensibles du laboratoire, visant ainsi à atténuer l'impact des ondes sonores.

Les programmes inhérents à l'alimentation, qu'il s'agisse de la fabrique de transformation alimentaire, des champs de maraîchage ou encore du restaurant ouvert au public, ont été délibérément conçus pour ne pas être sensibles au bruit. Cette planification méticuleuse vise à assurer un environnement propice à la créativité et à l'innovation alimentaire, épargné des perturbations sonores extérieures.

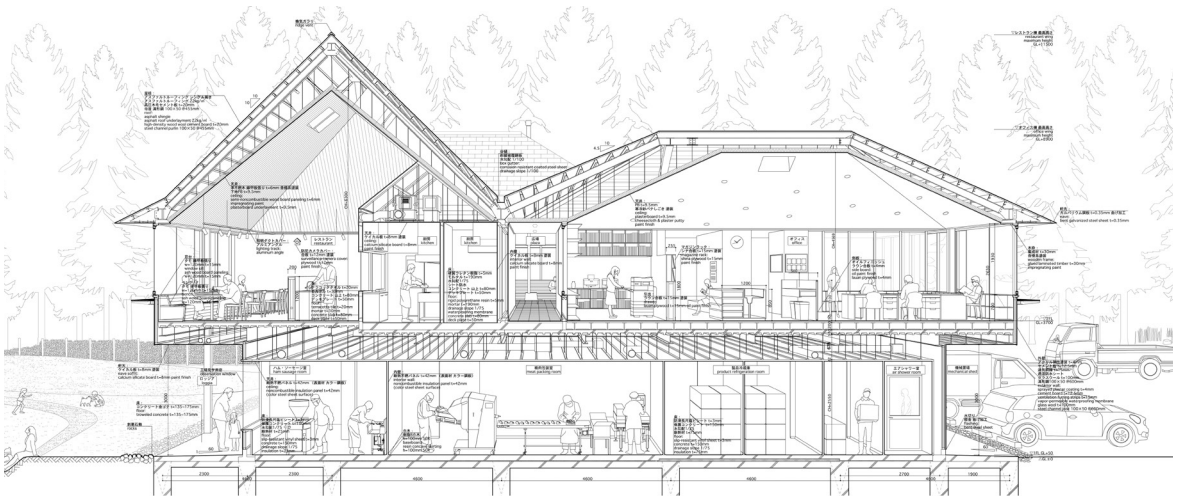
PATRIMOINE

Ce projet, ancré dans une inspiration puisée dans l'architecture traditionnelle japonaise, se distingue par une démarche novatrice visant à remodeler ces éléments ancestraux dans une interprétation contemporaine, créant ainsi une fusion harmonieuse entre tradition et modernité. Notamment, l'architecture de l'édifice évoque l'esthétique des grandes maisons japonaises, soulignée

Figure 102. Photographie extérieure du laboratoire Koisuru-Buta. ©Atelier Bow-Wow

Figure 103. Coupe perspective. ©Atelier Bow-Wow

Figure 104. Photographie du restaurant du laboratoire Koisuru-Buta. ©Atelier Bow-Wow



par des toitures élégantes et la présence d'un engawa au rez-de-chaussée, cet espace singulier situé entre les confins de l'intérieur et de l'extérieur.

Parallèlement, ce projet accorde une place prépondérante à la préservation du patrimoine paysager de la région de Narita, adoptant une démarche proactive contre les ravages occasionnés aux champs agricoles au profit de l'urbanisation. En déployant des efforts significatifs pour tisser des liens harmonieux avec l'environnement paysager, ce projet initie une série d'initiatives. En premier lieu, les nombreuses fenêtres bandeaux au niveau inférieur attestent de la volonté de l'architecte de créer une connexion visuelle étroite avec la nature environnante, s'ouvrant ainsi largement sur les éléments extérieurs. (fig.104) De plus, des activités extérieures, telles que la coupe de bois et le maraîchage, sont délibérément intégrées, non seulement pour valoriser les ressources locales, mais également pour renforcer les liens entre le bâtiment et son contexte naturel, conférant ainsi au projet une dimension pérenne et respectueuse de son héritage régional. En somme, cette initiative reflète une démarche globale qui transcende la simple conception architecturale pour s'ériger en un acte d'engagement envers la préservation du patrimoine architectural et paysager de la région de Narita.

SYNTHESE

L'analyse des différentes tendances émergentes souligne l'importance cruciale de considérer les dimensions écologiques, sociales et patrimoniales dans le développement territorial, en particulier à proximité des aéroports. Ces cinq cas offrent des perspectives diverses sur la manière dont les communautés locales réagissent et s'adaptent aux défis posés par l'urbanisation aéroportuaire.

Chacune des situations présente des réponses adaptées aux enjeux locaux, mettant en avant des stratégies distinctes pour atténuer les nuisances, préserver le patrimoine, et catalyser une transition écologique. De l'Islande à la Belgique, en passant par les États-Unis et l'Allemagne, ces exemples révèlent soit des approches novatrices visant à concilier développement économique, préservation du patrimoine et respect de l'environnement afin de faire revivre ces territoires ou s'avère être un échec comme le cas de Kursdorf.

Dans un contexte mondial où les aéroports jouent un rôle central dans la connectivité, ces différents cas offrent des leçons précieuses pour concevoir des espaces durables, résilients et en harmonie avec leur contexte. La dernière étape de cette étude se penche à nouveau sur le cas du Vieux-Pays de Goussainville, visant à formuler une hypothèse projectuelle spécifique pour ce site, s'appuyant sur les enseignements tirés des réussites et des échecs observés dans d'autres contextes similaires à travers le monde.



CHAPITRE V.

UN VILLAGE A RESSUSCITER

Le dernier chapitre de cet énoncé théorique synthétise l'ensemble des analyses précédentes afin de parvenir aux premières hypothèses de projet concernant le projet de master.

CONTEXTE

ETUDE PROGRAMMATIQUE

PROPOSITION DE MISE EN OEUVRE

CONTEXTE

Comme étudié précédemment, les espaces aux abords des aéroports constituent des territoires complexes à la fois fortement connectés aux transports, mais simultanément isolés et enclavés dans un système en expansion rapide.

En ce qui concerne mon projet de master, il se dirige naturellement vers le choix d'un site condamné par un aéroport, s'apprêtant à vivre un épisode de résilience dans les années à venir. Il s'agit, bien sûr, du Vieux-Pays de Goussainville. Doté de nombreuses qualités exposées précédemment, favorisant une requalification au lieu d'un abandon du vieux village, ce site unique et réputé dans l'univers des explorateurs urbains possède, à mon sens, une grande capacité de résilience.

Le concept de résilience peut être défini comme la capacité à absorber un choc et à revenir à un état d'équilibre.¹²²

« La résilience urbaine quant à elle, est la capacité de tout système urbain et de ses habitants à affronter les crises ainsi sur leurs conséquences, tout en s'adaptant positivement et en se transformant pour devenir pérenne. »¹²³ C'est précisément l'objectif de mon projet de master : faire du Vieux-Pays un lieu durable dans le temps, dans un monde actuel en pleine transition.

Pour atteindre cet objectif, une stratégie à plusieurs échelles sera appliquée afin de concilier la grande échelle avec la très petite échelle.

L'introduction du projet se concentre sur la requalification de l'ensemble du vieux village à l'aide d'une proposition à l'échelle urbaine et territoriale présentant les grandes lignes du projet. L'objectif est de comprendre comment les éléments s'imbriquent pour créer un ensemble cohérent en dialogue avec le reste de son territoire. Ensuite, la finalité du projet de master examinera à l'échelle architecturale quelques bâtiments, jouant le rôle de levier d'action et de première impulsion à la renaissance du Vieux-Pays de Goussainville.

¹²² UN-Habitat, « La résilience urbaine ».

¹²³ Forum Vies mobiles, *Réhabiliter le périurbain*, 62.

ETUDE PROGRAMMATIQUE

La détermination du programme pour la requalification du Vieux-Pays fut tout l'enjeu de cette hypothèse projectuelle. Afin d'intervenir sur ce site, le programme envisagé doit se positionner à la croisée des 3 enjeux cités précédemment qui sont les nuisances, le patrimoine ainsi que la transition écologique. Or, envisager une transformation par le biais du logement serait contre-intuitif, compte tenu des enjeux liés au bruit, omniprésent en ce lieu. De plus, la réglementation interdit l'implantation de logements à moins qu'ils soient directement liés aux activités aéronautiques ou agricoles.

Ainsi, c'est grâce à l'enquête de terrain menée sur six mois au Vieux-Pays, couplé aux recherches concernant les tendances émergentes actuelles de site questionnant des problématiques similaires que je suis parvenue à déterminer les vecteurs stratégiques pour la suite.

J'envisage un projet basé sur une mixité-programmatique suivant une grande thématique commune appliquée au Vieux-Pays : il s'agit de l'agriculture et plus particulièrement l'axe de l'alimentation en ville.

RAPPORT A L'AGRICULTURE

Comme abordé dans le chapitre 2, le Vieux-Pays de Goussainville fait partie intégrante du territoire de la Plaine de France, reconnu historiquement pour son identité agricole, alimentant la population de la capitale. Malgré l'industrialisation, l'étalement urbain et la forte pression foncière, ce territoire a connu un déclin agricole, perdant des terres au profit d'aéroports, de zones d'activités et résidentielles.

Actuellement, on recense près de 150 exploitations agricoles sur le territoire de la communauté d'agglomération, bénéficiant d'un terroir parmi les plus riches de France. (fig.106) Bien que les espaces agricoles continuent de façonner la majorité des territoires français, malgré l'expansion urbaine au-delà de leurs limites. La communauté d'agglomération de Roissy Pays-de-France a notamment mis en place une « Charte agricole et forestière sur le territoire du Grand Roissy » en 2019, signée par les collectivités territoriales,

l'Etat, les associations basées sur plusieurs objectifs à court et long terme, démontrant la volonté de la communauté d'agglomération de préserver ses terres agricoles.

Ce territoire très fertile, est dominé par les grandes cultures telles que le blé tendre, le maïs, la betterave sucrière et la pomme de terre. La production céréalière, notamment celle du blé, est d'envergure nationale avec près de 45 000 tonnes par an cultivé dans la Plaine de France, approvisionnant les boulangeries d'Île-de-France. Autrefois, le pain mollet de Gonesse était l'une des spécialités locales phares, très appréciée en Ile de France, sa production a notamment progressivement disparu. La betterave sucrière est quant à elle toujours transformée sur le territoire au sein de deux sucreries et la pomme de terre y est aussi largement distribuée soit en légume brut ou bien transformé. Ces quelques données sur le patrimoine agricole soulignent l'importance de ce secteur dans la région. Dans un futur proche, l'arrivée d'Agroalim, un marché d'intérêt national s'étendant sur 60 hectares, accentuera l'importance agricole du territoire. Affichant une orientation vers la promotion de l'alimentation durable pour les consommateurs, ces intentions de durabilité et de respect de l'environnement local ne dissimuleront pas totalement la distribution de marchandises internationales et une vente de masse, amplifiée par la proximité directe de l'aéroport. Prévoyant une création d'emplois directs entre 3000 et 5000 nouveaux postes, Agroalim drainera vraisemblablement un flux considérable de personnes vers le territoire.

En ce qui concerne le Vieux-Pays de Goussainville, l'activité agricole prédominait avant l'implantation de l'aéroport, suivie de près par l'activité artisanale. D'après le récit de Monsieur Vieillard, de nombreuses fermes étaient dédiées à l'élevage de moutons et de vaches, qui paissaient sur les champs en surplomb du village. Les habitants achetaient du lait frais et d'autres produits directement auprès des fermes, érigeant la consommation de produits locaux en une habitude quotidienne. Actuellement, le Vieux-Pays abrite deux fermes majeures encore en activité et près de 2000 hectares de champs agricoles cultivés en maïs et en blé.

Figure 105. Vue aérienne du Vieux-Pays de Goussainville entre site aéroportuaire et champs agricoles.

Figure 106. Photographie des champs agricoles de la Plaine de France.
©François Boizot



L'agriculture revêt une fonction multifonctionnelle, englobant l'environnement, la biodiversité, le paysage, l'alimentation, la culture, et même le tourisme. Ainsi, en orientant le projet autour d'une thématique liée à l'alimentation, l'objectif est de réconcilier le Vieux-Pays avec son patrimoine agricole. Actuellement situé à un point de jonction entre les espaces fortement urbanisés à proximité de l'aéroport et les grandes terres agricoles préservées plus au nord de la région, le Vieux-Pays offre une opportunité unique de concilier ces deux réalités distinctes. (fig.105)

LE VOLET DE L'ALIMENTATION DURABLE

Face à un regain d'intérêt pour la question de l'alimentation, axé sur la durabilité, en tant qu'élément nourricier et de transition pour la population, ce projet se situe dans un contexte où la séparation entre zones urbaines et rurales s'est considérablement accentuée depuis le XXe siècle. Les citadins sont de plus en plus confrontés à une alimentation issue de la production mondiale de masse, souvent transformée. Afin de sensibiliser aux produits du terroir de la Plaine de France, aux saisons, aux aléas climatiques et à la production agricole, l'objectif est de créer un lieu qui éveille les consciences. Le vieux village deviendra ainsi une vitrine de l'alimentation durable, basée sur un modèle économique viable mettant en avant les productions locales et créant ainsi de l'emploi.

Le projet vise à établir un système alimentaire de proximité ancré dans son site, préservant et valorisant l'agriculture locale pour mettre en avant les savoir-faire régionaux. Cela constituera une opportunité pour les habitants du Vieux-Pays et de Goussainville de redécouvrir l'univers agricole qui a façonné leur ville et la région. Le projet n'a pas pour objectif de faire de la production son rôle principal, étant déjà largement répandue dans la région et au sein du vieux village. Il se veut résilient, réunissant les acteurs de la filière alimentaire de la région en favorisant le circuit court, renforçant ainsi les liens ville-campagne. En regroupant les productions du terroir au Vieux-Pays, on optimise par exemple les déplacements des consommateurs de ferme en ferme, réduisant ainsi leur consommation de carburant.

BESOIN DES HABITANTS

Afin de répondre aux exigences des différents publics cibles, il est impératif de définir un programme permettant la cohabitation entre les habitants et leurs besoins, ainsi que les nouveaux usagers du lieu. C'est en effet en partie grâce aux habitants, si le Vieux-Pays a perduré durant ces 50 années.

Les 350 habitants apprécient le calme et les espaces naturels qu'offre ce village malgré sa proximité avec les grandes infrastructures métropolitaines. L'objectif est de conserver cette atmosphère de lieu de villégiature à petite échelle offert par ce site particulier. Ils aspirent à retrouver un commerce de proximité, tel qu'il existait autrefois, qui fait actuellement défaut, ainsi que des événements réactivant une ancienne vie sociale perdue au fil des années. De plus, ils réclament la sécurisation des maisons et des espaces urbains délabrés, ainsi que l'amélioration de l'éclairage. Le programme cherche ainsi à répondre à ces demandes tout en implantant une activité générant des revenus pour la réhabilitation progressive des maisons murées.

PUBLIC

Ainsi, le public visé par le projet englobe en premier lieu les habitants du Vieux-Pays, les autres habitants de la ville de Goussainville, ainsi que ceux des communes avoisinantes. Il inclut également les futurs travailleurs et visiteurs attirés par Agroalim, voire l'aéroport.

AXES MAJEURS

Le projet s'articulerait autour de l'alimentation durable, déclinée à travers les axes suivants :

- Éducation : La création d'un espace à vocation pédagogique et récréative, proposant des activités mettant en lumière le patrimoine agricole régional et l'alimentation durable. Des visites éducatives des champs agricoles du Vieux-Pays, encourageant par exemple l'auto-récolte. En analysant le territoire, il est évident que la région souffre d'un manque d'espaces dédiés à la culture et au divertissement. C'est pourquoi, dans le cadre de mon projet, j'ai exprimé le désir de créer un lieu pédagogique centré sur l'alimentation durable pour aussi

remédier à cette lacune.

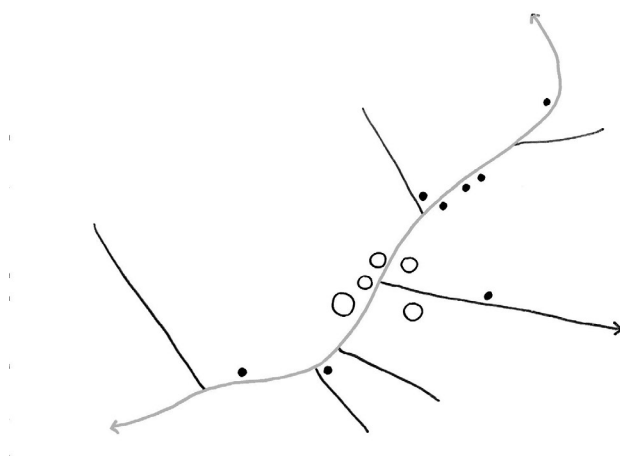
- Transformation : L'utilisation de matières premières issues de la production locale dans une grande cuisine partagée du village, destinée aux professionnels, aux habitants, et aux visiteurs lors d'ateliers de cuisine, par exemple.

- Consommation : La mise en place d'un premier commerce de proximité vendant des produits alimentaires locaux et la création d'un restaurant « farm to table » destinée aux habitants et aux visiteurs.

A l'échelle urbaine, il me semble important de revitaliser en premier lieu le centre-bourg du Vieux-Pays en réactivant quelques bâtiments clés autour de places nouvellement aménagées. (fig.107) Cette zone, autrefois dynamique, a perdu de son attrait au fil du temps, abritant aujourd'hui seulement quelques maisons ainsi que des éléments tels que la librairie, la salle des fêtes et l'église. Redynamiser le centre serait la première étape pour raviver la vie sociale dans le village, où les habitants avaient l'habitude de se réunir pour célébrer des événements.

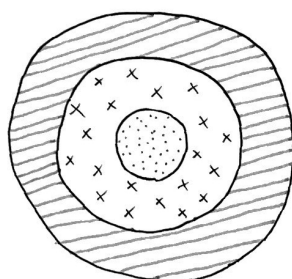
En deuxième lieu, il conviendrait de requalifier les espaces urbains délaissés en deuxième couronne. (fig.108) Cette zone abrite actuellement des zones résidentielles abandonnées ainsi que l'école primaire. Il serait judicieux de choisir quelques parcelles et bâtiments à réhabiliter, en privilégiant ceux qui ont une bonne localisation au sein du Vieux-Pays, un lien privilégié avec les parcelles agricoles, ou une caractéristique architecturale intéressante comme les cours communes, afin d'y implanter des activités liées à l'alimentation.

En parallèle, le projet vise à améliorer l'offre de services pour mieux intégrer le Vieux-Pays dans son territoire proche. Cela passerait notamment par le renforcement de la mobilité douce, avec la mise en place de pistes cyclables depuis la ville de Goussainville, l'installation d'un arrêt de bus, et la création d'une zone de rencontre dans la rue Brulée, où se trouve l'école primaire, afin de favoriser les déplacements à pied et à vélo par rapport aux voitures.



○ BATISSE DU CENTRE BOURG A REHABILITER DANS UN PREMIER TEMPS

● PETITE MAISON A REHABILITER DANS UN SECOND TEMPS



 CENTRE-BOURG DU VIEUX-PAYS DE GOUSSAINVILLE

 ZONE RESIDENTIELLE ET ABANDONNEE DU VIEUX-PAYS DE GOUSSAINVILLE

 CHAMPS AGRICOLE DU VIEUX-PAYS DE GOUSSAINVILLE

Figure 107. Diagramme schématique des intentions du projet à l'échelle du village, séquencé en deux périodes distinctes.

Figure 108. Diagramme des trois couronnes composant le Vieux-Pays : centre-bourg, zone résidentielle et champs agricoles.

PROPOSITION DE MISE EN ŒUVRE

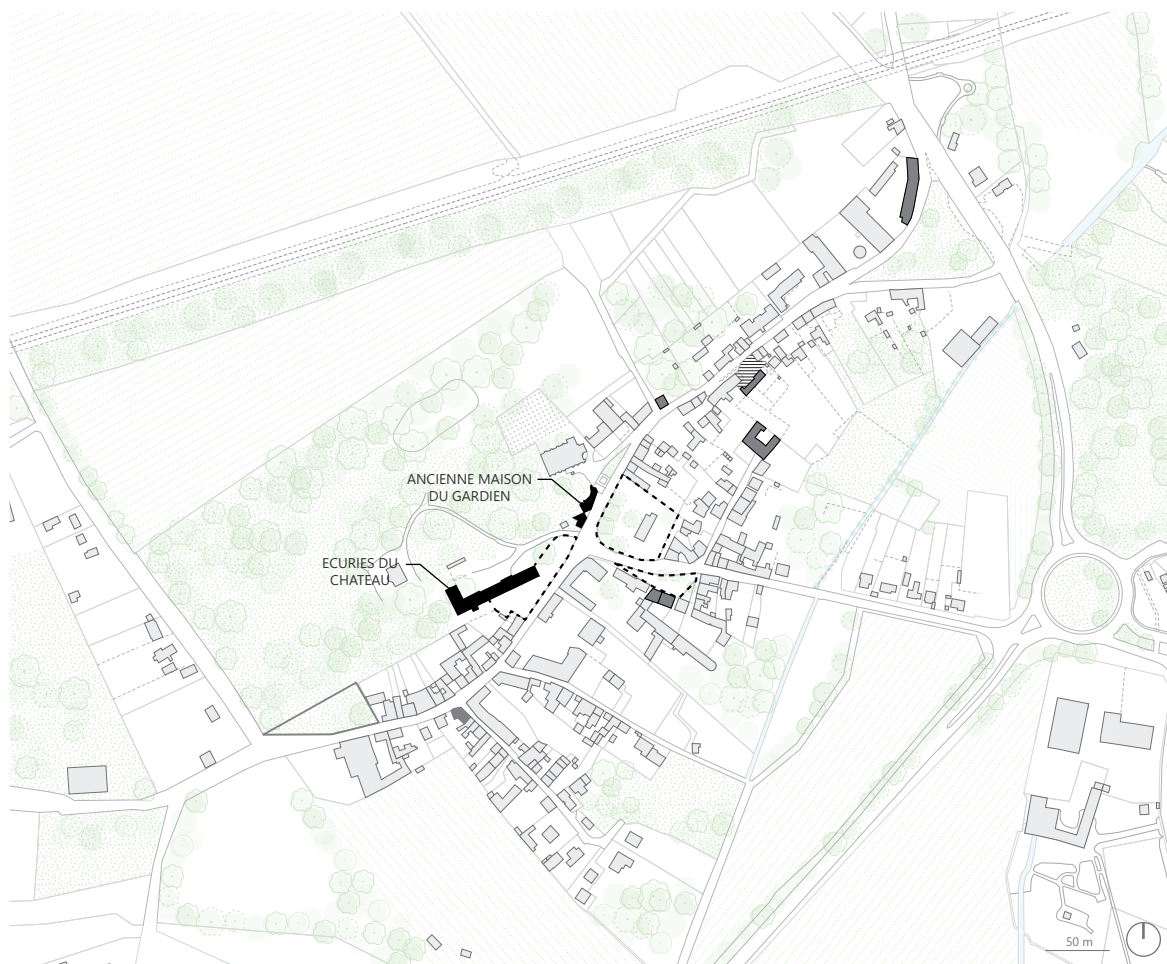
Concernant la mise en œuvre concrète du projet, je souhaiterais transformer des bâtiments existants afin de travailler avec le patrimoine vernaculaire en leur offrant de nouvelles perspectives d'évolutions contemporaines. Étant donné la caractéristique unique de l'ancien village, il est impératif de préserver l'essence de ce lieu, un vieux village résolument enraciné entre passé et présent.

Désireuse d'approfondir l'aspect architectural du projet, j'envisage pour le projet de master de me concentrer sur la redynamisation du centre du Vieux-Pays en créant un ensemble cohérent entre bâti et espaces publics. La restauration de quelques édifices clés contribuerait à insuffler une nouvelle vie à ce centre urbain. (fig.109)

Parmi les bâtiments sélectionnés, les anciennes écuries du Vieux-Pays occupent une place prépondérante. (fig.110) Érigé à l'entrée du parc, cet édifice comprend les écuries et plusieurs anciens logements, initialement destinés à être associés au futur château prévu dans le parc. Malgré l'absence de ce château, cet ensemble bâti historique, construit en 1719 sous la direction de l'architecte Robert de Cotte, Premier architecte du roi Louis XIV, demeure en bon état. Il se positionne comme l'un des plus vastes édifices du Vieux-Pays, bien préservé jusqu'à ce jour. Situé en retrait par rapport à la rue, cet édifice offre un potentiel architectural et agricole significatif, avec notamment une salle voûtée au rez-de-chaussée, une surface bâtie exploitable, des murs pouvant être percés pour laisser entrer la lumière naturelle, et une possibilité d'extension.

Ce lieu principal situé au centre du village constituerait un lieu déployant un modèle associant la production alimentaire à des activités éducatives et lucratives, mettant en avant la culture agricole du Vieux-Pays ainsi que de la région. Les écuries deviendraient ainsi un édifice multi usages, luttant contre la monofonctionnalité des espaces et jouant le rôle de projet pilote en raison de sa situation géographique stratégique au cœur du village.

Figure 109. Hypothèse projectuelle des bâtisses à réhabiliter.



- BATISSE DU CENTRE-BOURG A REHABILITER
- PETITE BATISSE SECONDAIRE AVEC DU POTENTIEL
- PLACES DE VILLAGE A REAMENAGER/CREER
- PARCELLE CONSTRUCTIBLE

Parallèlement, je souhaite travailler sur les espaces publics du centre du village ainsi que la réhabilitation d'autres bâtiments qui seront déterminés ultérieurement, tels que l'ancienne maison des gardiens du parc (fig.111), située en face de la Place Hyacinthe. Ainsi, le projet de master vise à sauver à la fois les murs et les terres du Vieux-Pays en réinterrogeant la place de l'alimentation durable en ville.

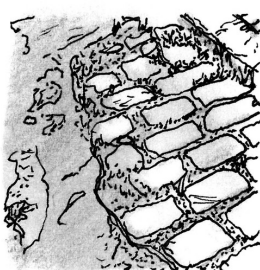
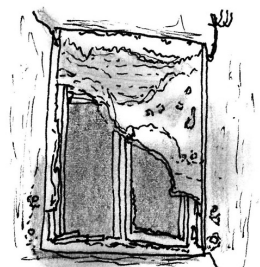
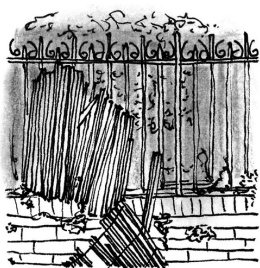
Figure 110. Photographie de la façade Nord des écuries du château du Vieux-Pays. ©Mairie de Goussainville

Figure 111. Photographie de la façade Nord de l'ancienne maison du gardien du parc du Vieux-Pays.





CONCLUSION



Bien au-delà d'une simple infrastructure facilitant la mobilité aérienne, les aéroports ont profondément impacté notre quotidien de manière irréversible. Dans une société en quête incessante de vitesse et de globalisation, le secteur aérien a non seulement stimulé le développement économique régional, mais a également permis des échanges culturels à l'échelle mondiale, tant pour le transport de passagers que de marchandises. Toutefois, au cours des dernières décennies, on assiste notamment à une forte augmentation du nombre d'aéroport plus vaste, plus moderne mais aussi plus néfaste.

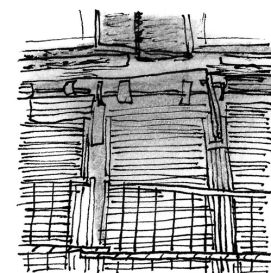
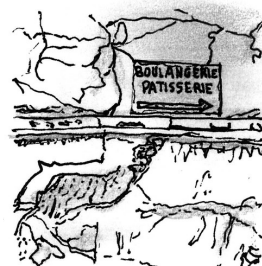
Ainsi, cet énoncé théorique a débuté par une analyse approfondie des différentes phases de développement des aéroports en relation avec leurs villes principales a mis en évidence que l'aéroport est indissociable de la ville et inversement. Cette relation d'interdépendance n'est malheureusement pas sans coûts négligeables. Les premiers affectés sont les espaces urbains et les résidents environnants, subissant les répercussions négatives de l'arrivée des aéroports, n'y voyant que peu d'avantages. Les conséquences sur la santé, la dévalorisation immobilière, et l'accentuation de la congestion routière contribuent au déclin progressif ou au remplacement de ces espaces urbains par des zones à vocation logistique, commerciale ou hôtelière, attirées par leur proximité avec l'aéroport.

Ce travail a révélé le potentiel sous-exploité des territoires environnant les aéroports, longtemps négligés et sous-utilisés. En effet, ces espaces émergent de plus en plus comme des opportunités de projets pour les architectes et urbanistes. Apprendre à cohabiter avec les infrastructures aéroportuaires offre la possibilité de limiter l'étalement urbain, d'accéder à des espaces déjà artificialisés propices à la densification, et de bénéficier d'une connectivité étroite avec divers modes de transports durables, évitant ainsi la dépendance à la voiture individuelle. De plus, nous entrons progressivement dans un contexte de transition écologique dans le secteur de la mobilité, notamment le secteur de l'aérien dont les résidents en tireront profit. Les premiers changements sont d'ores et déjà visibles en Occident comme en témoigne l'abandon progressif des expansions des grands aéroports.

Il devient donc impératif de réévaluer ces espaces comme des terrains constructibles d'une importance accrue. Afin de permettre leur transformation qualitative, trois leviers doivent être pris en compte dès les premières étapes de la conception urbaine et architecturale : l'atténuation des nuisances sonores, la valorisation du patrimoine et la transition écologique. En mettant en place diverses stratégies urbanistiques, architecturales, constructives, de préservation patrimoniale et de choix programmatiques, il est possible de concevoir des projets s'intégrant de manière durable dans leur territoire, en adéquation avec les impératifs écologiques. L'enjeu réside dans la création d'un équilibre entre les besoins économiques, environnementaux et sociaux, associé à un développement urbain et architectural adapté.

L'ensemble de ces analyses, combinées au travail d'enquête sur le terrain, a conduit à l'élaboration d'une hypothèse projectuelle appliquée au Vieux-Pays de Goussainville. Elle vise une requalification résiliente pour ce site qui tiendra compte du patrimoine exceptionnel du vieux village, de stratégies programmatiques en adéquation avec les nuisances sonores et des mesures permettant de limiter les impacts négatifs sur l'environnement face aux défis du changement climatique. Autrefois muré et partiellement abandonné, le vieux village peut ainsi nourrir l'espoir de renaître de ses ruines.

Au final, cette problématique est sans conteste d'actualité, car même si la décarbonation du secteur est bien amorcée en Occident, les sites à proximité demeurent néanmoins impactés par le trafic aérien. De plus, cette décarbonation tarde à se concrétiser dans les pays en plein développement qui sont plutôt au stade de rattraper leur accès à la mobilité aérienne. Or, ces abords d'aéroports sont directement tributaires d'une transition du secteur vers moins de carbone et moins de nuisances sonores pour créer un environnement plus vivable et tirer profit du potentiel de sites déjà artificialisés.



BIBLIOGRAPHIE ET ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

LIVRES

Boucsein, Benedikt, Kees Christiaanse, Eirini Kasioumi, et Christian Salewski. *Noise Landscape: A Spatial Exploration of Airports and Cities*. Rotterdam: nai010 Publishers, 2017.

Caves, Robert, et Geoffrey David Gosling. *Strategic airport planning*. New York: Pergamon, 1999.

Duthilleul, Jean-Marie, et Cité de l'architecture et du patrimoine. *Circuler: quand nos mouvements façonnent les villes*. Paris : Alternatives, 2012.

Estevez, Daniel. *Aéroports, représentations et expérimentations en architecture. Questions contemporaines*. Paris: L'Harmattan, 2012.

Faburel, Guillaume. *Le bruit des avions : évaluation du coût social : entre aéroport et territoires*. Paris: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 2001.

Forum Vies mobiles. *Réhabiliter le périurbain: comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?* Paris: Loco Mobiles lives, 2013.

Fourcaut, Annie. *La banlieue en morceaux: la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*. Grâne: Créaphis, 2000.

Galland, Yves, et Gil Roy. *Révolution aéronautique, le défi de l'environnement*. Paris: Pearson, 2008.

Garreau, Joel. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday, 1991.

Güller Güller Architecture Urbanism. *From Airport to Airport City*. Barcelona: Gili, 2003.

Hirsh, Max. *Airport Urbanism: Infrastructure and Mobility in Asia*. London: University of Minnesota Press, 2016.

Kasarda, John D., et Greg Lindsay. *Aerotropolis: The Way We'll Live Next*. London: Penguin, 2012.

Kasioumi, Eirini. *Planning the Impossible: Urban Development and Spatial*

Strategies in the Paris Charles de Gaulle Airport. Basel: Birkhäuser, 2021.

Lacôte, Jean-Yves, et Pascal Pissot. *En Pays de France, Val-d'Oise : cantons de Luzarches, Gonesse et Goussainville*. Paris : Association pour le patrimoine de l'Île-de-France Conseil général du Val-d'Oise, 1998.

Mercuriali, Mathieu. *Concevoir à grande échelle*. Paris : Éditions B42, 2018.

Millot, Olivier. *Patrimoines à la carte: à la découverte de Roissy Pays de France*. Paris: LienArt, 2023.

Raffy, Alexandre Joseph, et Catherine Teichert. *Goussainville 1900. En pays de France*. Goussainville: Association des amis de la Bibliothèque François-Mauriac, 1994.

Roseau, Nathalie. *Aerocity: quand l'avion fait la ville*. Marseille: Parenthèses, 2012.

Roseau, Nathalie. *Le futur des métropoles: temps et infrastructure*. Genève: Métis Presses, 2022.

Roth, Catherine, et Maurice Bonnard. *Histoire d'eaux en Val de France. 13. Communauté d'agglomération Val de France*, 2010.

Roy, Jacques. *La saga des aéroports de Mirabel et Dorval. Des leçons à tirer maintenant et pour l'avenir*. Editions Jean-Francois Dery, 2023.

Scavini, Julien. *Aéroport Charles-de-Gaulle*. Antony: ETAI, 2018.

Schaafsma, Maurits. *Airport and City. Airport Corridors : Drivers of Economic Development*. Schiphol Real Estate, 2010.

Stewart, John, et Arline L. Bronzaft. *Why Noise Matters: A Worldwide Perspective on the Problems, Policies and Solutions*. Abingdon, New York: Earthscan, 2011.

Van Lang, Agathe, et Blanche Lormeteau. *L'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes: quels enseignements ?* Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2021.

ARTICLES

Brunet, Lucas. « Flygskam : le pouvoir de la honte de prendre l'avion pour gouverner le changement climatique ». *Lien social et Politiques*, no 86 (28 juillet 2021): 54-70. <https://doi.org/10.7202/1079492ar>.

Faburel, Guillaume. « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires ». *Espace géographique* 32, no 3 (2003): 205. <https://doi.org/10.3917/eg.323.0205>.

Garric, Audrey, et Stéphane Mandard. « Jugé « obsolète », le projet de nouveau terminal à l'aéroport de Roissy abandonné par le gouvernement ». *Le Monde.fr*, 11 février 2021. https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/02/11/le-gouvernement-annonce-l-abandon-du-projet-de-nouveau-terminal-a-l-aeroport-de-roissy_6069552_3244.html.

Notre-Dame-des-Landes, Zad. « Prise de Terre(s): Préface à l'édition brésilienne ». *Lignes* n° 67, no 1 (24 décembre 2021): 83-100. <https://doi.org/10.3917/lignes.067.0083>.

Oudot, Julie, et Étienne De l'Estoile. « La transition écologique, de Rob Hopkins au ministère »: *Regards croisés sur l'économie* n° 26, no 1 (16 novembre 2020): 14-19. <https://doi.org/10.3917/rce.026.0014>.

Sahagun, Louis. « This LAX-Adjacent Ghost Town Is Now 'Priceless Coastal Real Estate' for Rare Owls ». *Los Angeles Times*, 17 février 2019, sect. California. <https://www.latimes.com/local/california/la-me-ln-lax-ghost-town-preserve-20190218-story.html>.

Vernières, Michel. « Le patrimoine : une ressource pour le développement »: *Techniques Financières et Développement* n° 118, no 1 (1 mars 2015): 7-20. <https://doi.org/10.3917/tfd.118.0007>.

Zanetta, Olivier. « Village fantôme, le Vieux Pays lutte contre l'oubli ». *Libération*, 26 janvier 1995. https://www.liberation.fr/libe-3-metro/1995/01/26/village-fantome-le-vieux-pays-lutte-contre-l-oubli_121664/.

RAPPORTS

ADEME. « Isoler son logement du bruit », 2019.

Artibal. « Diagnostic de Goussainville Vieux-Village », 2021.

Bertrand, Jérôme, et Renaud Roger. « Dynamique et desserte des pôles d'emploi ». L'institut Paris Région, 2021.

Drevet-Démettre, Lucie-Emmanuelle. « Quand l'aéroport devient ville, géographie d'une infrastructure paradoxale », 2015.

Ecoacoustique. « Étude du bruit des avions et des formes urbaines », 2018.

Europar 13. « Goussainville, embarquement immédiat », 2014.

Faburel, Guillaume, Florent Chatelain, et Julie Gobert. « Les effets des trafics aériens autour des aéroports franciliens ». Centre de Recherche Espace Transport Environnement et Institutions Locales, 2006.

GIFAS. « Filière aéronautique et avion décarboné : enjeux et perspectives 2023-2035 », 2023.

Jima, Mengistu. « Comment financer le secteur aérien en Afrique ». Revue Secteur Privé Et Développement, 2016.

OACI. « Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs », 2008.

WWF. « Projet d'aéroport du Grand Ouest de Notre-Dame-des-Landes, une offense à la conservation de la biodiversité en France », 2013.

VIDEOS

Aéroports : du champ d'envol à la ville aéroportuaire, 2018. <https://www.youtube.com/watch?v=i76Kjy7O20s>.

Architectural Behaviorology: The Work of Atelier Bow-Wow, 2019. https://www.youtube.com/watch?v=ncWDaSlmO_I.

Le futur Terminal 4 à Paris-Charles de Gaulle, 2018. https://www.youtube.com/watch?v=ncWDaSlmO_I.

com/watch?v=zNSBnVpiRnA.

Surfridge and Palisades Del Rey - What Remains, 2012. <https://www.youtube.com/watch?v=U4UluJUMuRk>.

SW, 2021. https://www.youtube.com/watch?v=DD_AK9_b8bA.

SITES INTERNETS

20 minutes. « Les traces de condensation des avions pires que le CO2 », 29 juillet 2022. <https://www.20min.ch/fr/story/les-traces-de-condensation-des-avions-pires-que-le-co2-151335276319>.

Aeroflap. « 19,7 milliards de passagers devraient transiter par les aéroports du monde d'ici 2040 », 12 avril 2023. <https://www.aeroflap.com.br/fr/197-milliards-de-passagers-devraient-transiter-par-les-a%C3%A9roports-du-monde-d%27ici-2040/>.

Anton, Mike. « LAX ghost town a home to memories and rare butterflies ». Los Angeles Times, 2 mars 2013, sect. California. <https://www.latimes.com/local/la-xpm-2013-mar-02-la-me-surfridge-20130303-story.html>.

Apitz, Gina. « Das Geisterdorf ». <https://reportage.lvz.de/kursdorf/>.

Bencheikroun, Hakim, et Sylvia Fredriksson. « Goussainville. 19 juillet 2014 », 2014. <http://notesondesign.org/goussainville/>.

Bodh, Anand. « 1 400 familles seront déplacées en raison de l'agrandissement de l'aéroport de Kangra ». The Times of India, 24 mars 2023. <https://timesofindia.indiatimes.com/city/shimla/1400-families-to-be-displaced-for-kangra-airport-expansion/articleshow/98956679.cms>.

Brünig, Harald. « Chorturmkirchen in Sachsen und Sachsen-Anhalt - Teil 2 ». <https://www.brunnenturmfigur.de/index.php>

Brussels Airport. « Brussels Airport puts sustainability first in its environmental permit renewal application Noise impact decreases: number of potentially highly impacted residents expected to decrease by 12% by 2032 ». Brussels Airport, 12 décembre 2023. <https://www.brusselsairport.be/en/pressroom/>

news/permit-renewal.

Domus. « Social sustenance », mai 2013. https://www.domusweb.it/en/architecture/2013/06/24/social_sustenance.html.

Eurostat. « Transport aérien de passagers dans l'UE », 6 décembre 2019. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10265954/7-06122019-AP-FR.PDF/23f19773-2310-3751-b2fa-bd2ff18113ff>.

Globe Blog. « Surfridge, le paradis perdu de Los Angeles ». Globe Blog, 25 février 2016. <https://monglobeblog.wordpress.com/2016/02/25/surfridge-le-paradis-perdu-de-los-angeles/>.

K64. « Keflavik Airport Area Masterplan », 2023. <https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/k64/files/K64-Summary.pdf>.

KCAP. « KCAP Design Master Plan of Keflavík Airport Area », 8 mars 2023. <https://www.kcap.eu/news/863/launch-of-the-k64-keflavik-airport-area-masterplan>.

Mahieu, Nicolas. « Librairie Goussainlivres | Les Cressonnières industrielles », 23 mai 2010. <http://www.goussainlivres.com/librairie/librairie/les-cressonniers=310.html>.

Mgy, Adrien. « Carnet d'expédition #2 : Vieux-Pays, Goussainville, Île de France. 2014 ». Fab City Grand Paris — Blog, novembre 2016. <https://medium.com/fab-city-grand-paris/carnet-dexpedition-2-vieux-pays-goussainville-%C3%AEle-de-france-2014-7454e74a97e0>.

NWS, VRT. « Diegem-Lo blijft bestaan als woonkern: "Dit is een leuke buurt" ». [vrtnws.be](https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/02/04/diegem-lo-blijft-bestaan/), 13:55+01:00. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/02/04/diegem-lo-blijft-bestaan/>.

OACI. « Bruit des aéronefs ». <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/bruit.aspx>.

Randkrant. « Tekens van de tijd: Stadsenclaves », 2021. <http://www.randkrant.be/nl/news/4140/tekens-van-de-tijd-stadsenclaves>.

République et canton de Genève. « La transition écologique, qu'est-ce que c'est ? » [ge.ch](https://www.ge.ch/node/25081). Consulté le 1 janvier 2024. <https://www.ge.ch/node/25081>.

Sebastien, Thomas. « Le village fantôme soldé ? » Le Parisien, 27 février 2008. <https://www.leparisien.fr/val-d-oise-95/le-village-fantome-solde-1-27-02-2008-3296087838.php>.

Sidnam, William. « The Ghost Town on the Outskirts of Paris ». Full Frame, 23 août 2023. <https://medium.com/full-frame/the-ghost-town-on-the-outskirts-of-paris-a9812e89d7f6>.

Stop Heathrow Expansion. « Our History ». Stop Heathrow Expansion, 2018. <https://stopheathrowexpansion.co.uk/our-history>.

The Plan. « KCAP - Landscape Innovation as the Identity Carrier for Keflavik's Airport Corridor and Surrounding Area », 2023. <https://www.theplan.it/eng/award-2023-transport/landscape-innovation-as-the-identity-carrier-for-keflaviks-airport-corridor-and-surrounding-area-kcap>.

UN-Habitat. « La résilience urbaine ». <https://unhabitat.org/fr/node/3774>.

Winternitz, André. « Kursdorf ». rottenplaces.de, 17 août 2017. <http://www.rottenplaces.de/main/kursdorf-29629/>.

Winternitz, André. « Kursdorf - Ein Dorf verschluckt vom Flughafen ». rottenplaces.de (blog), 4 octobre 2016. <http://www.rottenplaces.de/main/kursdorf-ein-dorf-verschluckt-vom-flughafen-24618/>.

WWF Suisse. « Trafic aérien ». <https://www.wwf.ch/fr/nos-objectifs/trafic-aerien>.

RENCONTRES

Berrekla, Khader. Rencontre à la mairie de Goussainville, 22 décembre 2023.

De La Larencie, Thibault. Rencontre dans l'agence Artibal, 9 novembre 2023.

Duranel, Guillaume. Appel téléphonique, 30 octobre 2023.

Mahieu, Nicolas. Rencontre au Vieux-Pays de Goussainville, 8 novembre 2023 et 26 novembre 2023.

Vieillard, Philippe. Rencontre au Vieux-Pays de Goussainville, 26 novembre 2023 et 22 décembre 2023.

FIGURES : COUVERTURE ET GRANDES PARTIES

Figure Couverture. Dessin personnel d'un avion en plein atterrissage à l'aéroport de Kai Tak de Hong-Kong, aujourd'hui abandonné. Dessiné à partir de la photo de ©Daryl Chapman

Figure Avant-Propos. Dessin personnel de la maison bourgeoise du Vieux-Pays de Goussainville avec un avion en arrière-plan. Dessiné à partir de la photo de ©Charles Platiau

Figure Partie I. Photographie du Terminal 1 de l'aéroport Roissy CDG en France. ©Arne Müsseler

Figure Partie II. Photographie personnelle de l'ancien café , muré du Vieux-Pays de Goussainville.

Figure Partie III. Photographie d'un avion en plein atterrissage à l'aéroport de Kai Tak de Hong-Kong, aujourd'hui abandonné. Dessiné à partir de la photo de ©Birdy Chu

Figure Partie IV. Photographie aérienne du quartier rasé de Surfridge, condamné par l'aéroport de Los Angeles. ©Ken Lund

Figure Partie V. Photographie personnelle d'une façade d'une maison du Vieux-Pays de Goussainville.

Figure Conclusion. Dessin personnel d'éléments architecturaux du Vieux-Pays de Goussainville.

Figure Entretien. Dessin personnel des portraits des intervenants.

Toutes les figures n'ayant pas de source mentionnées dans le document ont été réalisées par l'auteur de ce travail.

ANNEXES

ENTRETIENS

L'élaboration de cet énoncé théorique s'est construite à travers une combinaison de lectures approfondies et de recherches théoriques, complétée par des rencontres de divers intervenants et des visites au Vieux-Pays de Goussainville.

Ainsi, la réalisation de ce travail a engagé une série d'entrevues avec divers acteurs liés au Vieux-Pays de Goussainville, un choix méthodologique qui s'est avéré très enrichissant pour moi. En effet, l'accès à des sources écrites retraçant l'histoire de ce lieu s'avère aujourd'hui limité, faisant des entretiens avec les habitants, les commerçants, les architectes, et même les responsables municipaux une source cruciale de données. Depuis l'été 2023, plusieurs déplacements ont été effectués pour interagir avec ces différentes parties prenantes, permettant ainsi une immersion profonde dans la réalité du Vieux-Pays.

Cette démarche s'est révélée bénéfique, tant pour l'enrichissement de l'énoncé théorique que pour la phase de conception du projet, amenant des premières réflexions. Les entretiens ont fourni une diversité de perspectives sur le sujet, permettant de saisir les réalités concrètes sur place et d'acquérir une compréhension nuancée du contexte. Par ailleurs, j'ai eu l'opportunité de visiter le site en compagnie de Monsieur Vieillard, ainsi que d'entrer dans l'église classée aux Monuments Historiques, fermée au public depuis quelque temps.

Les dernières pages de ce travail regroupent la transcription d'un entretien particulièrement riche, apportant des informations complémentaires au contenu du chapitre 2. J'ai fait le choix d'inclure une seule transcription, celle-ci étant axée sur le projet municipal en cours pour le Vieux-Pays, étant un aspect que j'ai moins développé dans mon travail.



Philippe VIEILLARD

Habitant du Vieux-Pays de Goussainville depuis 1976, président de l'Association de Sauvegarde et de Défense du Vieux-Pays, il connaît ce lieu mieux que personne.



Nicolas MAHIEU

Libraire de *Goussainlivres* depuis 1997, il s'agit du seul commerce encore debout du Vieux-Pays. Sa librairie renferme des milliers de livres d'occasions.



Guillaume DURANEL

Architecte associé de l'agence ALT depuis 2018. Il est lauréat d'Europarc 13 pour le site de Goussainville et réalise l'étude urbaine sous le collectif Hyacinthe.



Thibault DE LA LARENCEIE

Architecte fondateur de l'agence Artibal depuis 2005. Il réalise le diagnostic de l'intégralité des propriétés communales en 2021 pour la mairie de Goussainville.



Khader BERREKLA

Architecte de formation et directeur général adjoint du service de l'aménagement urbain, des services techniques et du développement économique à la mairie de Goussainville depuis 2020.

ENTRETIENS

ENTRETIEN AVEC KHADER BERREKLA

Directeur Général Adjoint du pôle de l'aménagement, des services techniques et du développement économique à la mairie de Goussainville.

Entretien du 22 décembre 2023 à la mairie de Goussainville. Durée : 1h10.

ML : Après les élections municipales de 2020, c'est donc vous qui avez repris en charge le projet du collectif Hyacinthe. Pouvez-vous me parler du projet municipal actuel portant sur la requalification du Vieux-Pays ?

KB : Alors sur le Vieux-Pays, on a eu en 2020 comme vous le dites, un changement de municipalité. Durant la mandature précédente, il y'a eu le concours Européen avec plusieurs projets qui ont été retenus et un collectif qui s'est monté à la fin. Et en 2020, il y a eu un nouveau maire qui est arrivé avec une nouvelle équipe municipale et la volonté de mettre en place un programme municipal dans lequel fait partie le projet de mutation de la ville de Goussainville de manière générale.

Dans ce projet municipal, il y a trois grands sites ou quartiers de projet que porte la ville. Il y a le quartier de la gare qui se trouve au pied de la gare RER de Goussainville. Il y a le centre-ville, c'est-à-dire ici, autour de la mairie et de la gare des Noues, la deuxième gare de RER, et puis bien sûr le Vieux-Pays. Donc c'est vraiment les trois projets urbains principaux que porte la ville. Au Vieux-Pays, qui est, comme vous le savez, le cœur historique de Goussainville et qui a subi une grande transformation dans les années 70 lorsque l'aéroport est arrivé, puisque les maisons ont été murées. L'aéroport voulait ensuite les démolir et n'a jamais pu puisque l'église est classée aux Monument Historiques. Les ABF n'ont jamais donné l'autorisation de démolir les maisons. Donc ce site est resté figé depuis les années 70. Aujourd'hui, la nouvelle municipalité porte le projet de réhabiliter et requalifier le Vieux-Pays en prenant en compte bien entendu la contrainte qu'aujourd'hui, on n'a pas la capacité de pouvoir faire du logement. Le plan d'exposition au bruit ne permet pas la réalisation de logements. En revanche, le plan d'exposition au bruit n'interdit pas tout le reste. Donc c'est là où il y a potentiellement un levier ou une séquence intéressante pour le Vieux-Pays de transformation urbaine, tout en respectant bien entendu, ce qui fait la qualité architecturale et urbaine de ce quartier. Donc suite à ce constat et cette volonté municipale d'intervenir sur ce quartier, notre municipalité a mis en place plusieurs actions. À commencer par la

réalisation de ce diagnostic. On n'était pas en état en 2020, lorsqu'on est arrivé, de dire quel est l'état des bâtiments sur place.

ML : Ça n'avait pas été fait durant la dernière mandature ?

KB : Ça avait été fait il y a très longtemps. Ça devait être en 2009, au moment de la cession des ADP. Mais entre 2009 et 2020, il n'y avait pas eu d'actualisation du diagnostic bâti de ces propriétés et on n'avait pas non plus d'idée du coût de la réhabilitation de toutes ces bâtisses. Donc la première chose qui a été faite, c'était de missionner Artibal pour réaliser ce diagnostic. Il en est ressorti des données assez complètes, bâtiment par bâtiment, avec un recensement précis de l'état des bâtiments, mais aussi un recensement de leur degré d'intérêt du point de vue urbain, architectural, patrimonial. L'idée, c'était de savoir par quel bout on va pouvoir commencer ce projet. Ça peut paraître un peu colossal et on ne sait pas trop quelle est la bonne approche. Donc, on a eu ce premier travail qui a chiffré aussi la réhabilitation complète à 25 millions d'euros. Ceci nous a permis de comprendre que c'est inatteignable pour un budget municipal comme le nôtre. Mais ce qui ne veut pas dire non plus qu'on ne doit rien faire, au contraire. Donc on a fait ce diagnostic et tout de suite après, une fois qu'on a eu ces premiers éléments, on a lancé une démarche de concertation et de travail avec les habitants, pour co-construire le projet. Bien sûr, on avait des premières idées et notamment l'idée un peu forte qui avait été identifiée et développée, de dire que puisqu'on ne peut pas faire de l'habitation, on pourrait donner à ce quartier du Vieux-Pays une nouvelle âme ou une coloration autour de la culture et de l'artisanat d'art.

ML : Comment est-ce que l'idée de ces programmes est arrivée ?

KB : C'était d'abord le cahier des charges de la ville. Et puis on a pris un AMO qui nous a accompagnés et qui s'appelle La Main. C'est un groupement avec plusieurs sociétés à l'intérieur, plus ou moins spécialisées dans différents volets et on a mené ce travail de concertation avec les habitants du Vieux-Pays, mais aussi de Goussainville de manière générale, parce qu'en vérité, on ne distingue pas Goussainville du Vieux-Pays, il s'agit d'un quartier de Goussainville. Donc on a lancé cette démarche de concertation. Et très vite on s'est aperçu que le quartier culturel c'est très bien, mais que ça paraît très loin pour les gens qui habitent là. Alors évidemment qu'ils ont été très longtemps abandonnés. Est-ce que c'est vrai ? On se posait la question. En tout cas, c'était leur ressenti. Et aussi qu'ils avaient des préoccupations, je dirais quotidiennes, qui n'étaient pas forcément incompatibles avec

ENTRETIENS

une vision ou un projet global autour de la culture et de l'art et de la création, mais que ce n'était pas leur première préoccupation. Leur première préoccupation, c'était que les enfants puissent accéder à l'école en sécurité, que les bâtisses ne tombent pas sur la tête des gens, que le stationnement ou la voirie soient un peu mieux traités, qu'il y ait un espace de jeu pour les enfants dans le Vieux-Pays parce qu'il n'y en a pas. Donc c'étaient beaucoup plus des préoccupations de l'ordre du quotidien. Ce qu'on a essayé d'entendre, mais en même temps de ne pas non plus abandonner le projet global et la vision globale.

La difficulté sur un quartier comme celui-là, c'est que dans les opérations d'aménagement classique, ce qui permet d'équilibrer une opération, c'est de la construction et principalement de la construction de logements. Ici on est dans un quartier dans lequel on ne peut pas construire de logements, donc on se prive de la ressource principale d'un opérateur classique d'immobilier et d'aménagement. Donc il faut inventer un modèle économique. Et l'enjeu d'un quartier comme celui-là, c'est vraiment ça, quel modèle économique on trouve pour permettre de réhabiliter de Vieux-Pays ? Parce qu'aujourd'hui encore une fois, 25 millions d'euros, la ville de Goussainville, toute seule, elle n'aura jamais les moyens d'investir 25 millions d'euros dans un site comme celui-là. Et encore 25 millions, c'était il y a quelques années. Entre-temps, on a pris l'inflation, donc on est probablement plus à 30 qu'à 25. Donc on a mené cette concertation, on a écouté les habitants, on a gardé un peu cette ligne directrice. On s'est posé avec les élus et les techniciens de la ville et on a réfléchi à ce qu'on pourrait proposer aux habitants, à la fois en prenant en compte le diagnostic qui a été réalisé et en prenant en compte la concertation. Donc un mix des deux. On n'a pas oublié le projet European, mais disons que ce projet, c'est un concours d'idées. Donc voilà, ce sont des grandes orientations, ce sont des idées dont certaines sont intéressantes. Ça a abouti un peu à quelques éléments de mobilier urbain qu'avait réalisé le collectif Hyacinthe pendant les Journées Européennes du Patrimoine en 2019. Mais ça n'a pas donné d'éléments concrets de transformation et de mutation du Vieux-Pays. Voilà, ça s'est un peu arrêté.

Donc ce qu'on a fait, c'est qu'on s'est posé avec à la fois notre objectif, les résultats de la concertation et le résultat du diagnostic. Et on s'est dit quel est le plan d'action que l'on peut mettre en œuvre pour le Vieux-Pays ? Et on a abouti à un plan d'action qui articule ces différentes briques, qui se décline sur plusieurs années, avec aussi des éléments chiffrés en termes de calendrier et de coût de manière réaliste pour la ville. Donc ce plan d'action, il se décline en plusieurs volets. Un volet qui consiste à répondre justement aux attentes du quotidien des habitants. Donc ça passe par notamment l'éclairage public, on a sécurisé

le chemin qui permet d'accéder à l'école, qui est excentré par rapport au village habité, plus dans le fond du Vieux-Pays. On a créé une aire de jeux pour les enfants qui va ouvrir en début d'année. On va lancer en tout début 2024, la consultation d'entreprises pour la sécurisation d'une vingtaine de bâtisses qui sont en mauvais état. Quand je dis sécurisation, ce sont des travaux de confortement sur les façades, sur les toitures, pour pouvoir protéger les bâtiments et puis prendre des mesures conservatoires qui permettront de les réhabiliter dans un deuxième temps. Donc tout ça, ça répond, aux besoins et aux demandes des habitants. Ensuite, il y a un deuxième volet qui consiste à amorcer le projet urbain, parce qu'aujourd'hui, il y a 70 propriétés communales dans le Vieux-Pays murées. On ne peut pas réhabiliter les 70 propriétés d'un seul coup. Donc on a établi des priorités en fonction du diagnostic de Artibal et en fonction aussi de ce que l'on peut commencer à générer dans le quartier. Et c'est pour ça qu'on a identifié quelques bâtisses clés, notamment la grande bâtisse qui donne sur la place Hyacinthe Drujon, sur le côté, en face de la salle des fêtes. Et puis l'ancien commerce qui est à l'angle de la rue de la Suef, un peu plus loin qui deviendra un local commercial.

Donc ce sont les deux premières bâtisses que la ville va réhabiliter pour amorcer cette dynamique, pour dire que la ville lance les choses, elle met de l'argent sur la table et on démarre les premières réhabilitations dans le Vieux-Pays. Donc ça, c'est pour la partie architecturale et qui permet aussi d'amorcer cette dynamique de quartier culturel, parce qu'on peut aussi inviter des artistes à occuper ces lieux, à exposer. Il va y avoir une première dynamique qui se lance. On a aussi fait l'acquisition du bien de Monsieur Têtard qui concerne les écuries du château, dans lequel on a lancé un AML, un appel à manifestation d'intérêt. On souhaite développer un tiers-lieu qui accueillera des activités évenementielles, des ateliers d'artistes, du coworking, des espaces de travail, un petit espace de café, bar, etc. En tout cas, voilà pour le cœur de cette programmation et pour lequel on a identifié un opérateur avec pour objectif qu'il puisse y avoir des activités cet été.

Donc voilà les premières briques qu'on a identifiées dans le projet et dans les actions qu'on va pouvoir mener de manière réaliste sur le Vieux-Pays durant ce premier mandat municipal. Ce qui est déjà assez conséquent, parce que d'un point de vue financier, si on cumule la somme de toutes ces actions, on est peut-être déjà à quatre ou cinq millions d'euros. Donc, ce n'est pas rien et c'est beaucoup plus que la plupart des quartiers de Goussainville. Donc on est dans cette amorce, qui n'a jamais été faite en 50 ans, mais on sait que ce n'est pas suffisant, ou en tout cas que ce n'est qu'un début. Car les projets urbains se montent aussi

ENTRETIENS

sur du temps long. Et en même temps, on a cette logique économique qui nous questionne beaucoup. Si au bout de six ans on arrive à réhabiliter une ou deux bâtisses, c'est bien, mais dans ce cas-là, on aura fini le projet dans 80 ans, voire plus.

On sait que la ville ne pourra pas porter entièrement ce projet toute seule et là où il y a aussi une articulation intéressante, c'est que le Vieux-Pays a une forme de qualité. C'est-à-dire que c'est un peu ce quartier à l'écart de l'urbanisation, ce qui fait aussi une qualité. Mais en même temps, c'est aussi très connecté à un environnement métropolitain, que ce soit Goussainville mais aussi l'aéroport. Parce que la première porte d'entrée de la France, c'est à cinq minutes du Vieux-Pays. Donc on a aussi un potentiel qu'aujourd'hui on ne qualifie pas, mais on a un potentiel d'attractivité de ce site par rapport à la proximité de l'aéroport, qui sera renforcé aussi par le projet du BHNS, le bus à haut niveau de service qui va partir des quartiers nord de Goussainville, passer par la gare et aller desservir l'aéroport et le parc des expositions.

ML : C'est un projet qui est réalisé par qui et est prévu pour quand ?

KB : Alors c'est un projet qui est piloté par le Conseil départemental du Val d'Oise, et qui fait partie des projets qui sont inscrits dans le plan Val d'Oise qu'a annoncé Jean Castex quand il était Premier ministre suite à l'abandon d'Europacity dans le triangle de Gonesse. C'est un projet qui est en étude actuellement. Donc il y a eu une concertation, et il doit voir le jour à horizon 2028-2029. Ce sera un bus sur des voies dédiées, un peu comme un tramway et qui va vraiment relier rapidement et efficacement Goussainville avec la plateforme aéroportuaire en passant par le Vieux-Pays. On a demandé qu'il y ait un arrêt qui soit en face du Vieux-Pays, qui n'était pas prévu au départ. Donc on va avoir cet axe du bus à haut niveau de service et on va aussi avoir un autre projet structurant qui va arriver à Goussainville, juste en face du Vieux-Pays qui est le projet Agroalim. Voilà, vous avez peut-être entendu.

ML : Le futur grand marché à deux pas de l'aéroport.

KB: Oui, c'est le projet du marché de Rungis. La SEMARIS qui a pour objectif de développer un deuxième site tourné autour de l'alimentation durable, sur le nord de Paris, à proximité de l'aéroport, a choisi Goussainville pour implanter ce projet. Donc il y a un investissement de la SEMARIS important de près de 800 millions d'euros sur Goussainville pour construire ce projet Agroalim qui va créer 1500 emplois. Et donc le Vieux-Pays sera idéalement positionné

par rapport à ce projet puisqu'on sera juste en face. Donc ce sont des nouvelles perspectives aussi de redéveloppement du Vieux-Pays qui s'ouvre avec donc un potentiel d'activité économique. On va pouvoir identifier des investisseurs ou des entrepreneurs qui auraient envie de s'implanter à proximité de Agroalim et potentiellement d'attirer aussi des acteurs privés qui seraient intéressés pour réhabiliter les bâtisses en faire de l'activité. Et c'est pour ça aussi que la démarche de la ville a été assez vite de hiérarchiser et d'identifier dans le périmètre de ce qui nous appartient, les 70 propriétés des îlots opérationnels en quelque sorte, dont certains vont être conservés par la ville, comme les premières réhabilitations, et d'autres ont plutôt vocation, avec l'aide d'appels à projets de trouver des opérateurs qui vont mener ces projets de transformation. Ce qui nous permet de trouver un équilibre économique aussi parce que les cessions foncières de ces parcelles vont nous permettre de financer la réhabilitation des premiers bâtiments. Donc on est aussi obligé d'être dans cette logique économique de projet pour pouvoir mener à bien cette opération.

Il faut avoir aussi à l'esprit aujourd'hui, on a une tension énorme sur le foncier en Île de France, près de Roissy en particulier, et qu'on est dans un moment de mutation où le Vieux-Pays qui n'intéressait personne, devient attractif et intéressant parce qu'il y a du foncier disponible. On ne peut pas faire de logements, on a l'ABF, on a la ville qui est aussi là, qui regarde les choses de manière très précise, etc. Mais on a du foncier. Et l'enjeu, ça va être de faire muter de manière intelligente ce foncier pour qu'il apporte une plus-value à la ville, pour qu'il permette aussi aux Vieux-Pays de revivre avec des nouveaux passages de personnes. Et puis aussi le fait qu'avec les projets qui vont se développer autour, cet espace un peu délaissé va se positionner au cœur d'un nouvel écosystème. Aujourd'hui, beaucoup sont un peu frileux parce qu'ils voient que ça n'a pas bougé depuis 50 ans. Mais si on commence à amorcer les premières transformations, la mentalité va évoluer. Donc on est vraiment dans ce point de bascule entre un espace qui a été délaissé et un espace qui va redevenir attractif.

Autre point, deux autres volets que je souhaiterai revenir dessus. Le premier, parmi le plan d'action sur le Vieux-Pays, il y a un angle qu'on continue de développer, c'est celui de la création d'un CFA, un centre de formation d'apprentis qui a pour objectif de former dans un premier temps des personnes à la réhabilitation du patrimoine bâti puisqu'on a un vivier de maisons à réhabiliter. Donc on pourrait en mettre à disposition d'un CFA, ce qui nous permettrait aussi de former des gens et aussi de baisser un peu le coût pour nous des réhabilitations. C'est donc gagnant-gagnant. Voilà, donc on y travaille, on a un AMO qui travaille sur le sujet et on prévoit en 2024 d'avoir la finalisation de cette étude et donc de

ENTRETIENS

pouvoir démarrer ensuite les négociations.

Et puis l'autre angle sur lequel je voulais revenir, c'est le fait qu'il y a un énorme travail qui ne se voit pas sur le Vieux-Pays, c'est celui de la mobilisation de l'ensemble des acteurs institutionnels sur ce projet. Il faut arriver à entraîner d'autres acteurs que la ville pour pouvoir faire aboutir ce projet. On a eu tout un travail, notamment avec les services de l'Etat, avec l'ABF, la préfecture. Donc il y a l'ABF en premier lieu, avec lequel on construit une vision ensemble de ce Vieux-Pays parce qu'on aurait pu avoir des idées, mais si derrière, on n'a pas d'écoute de l'ABF et qu'on ne va pas dans le même sens, on ne pourrait rien faire en fait. Donc on a ce premier axe et après on a aussi les services de l'Etat parce qu'on a cet enjeu du PEB et donc on a travaillé de manière assez fine avec la DDT, la Direction départementale des territoires du Val-d'Oise, qui suit précisément la notion de PEB. Il s'agit d'identifier quelles sont les marges de manœuvre qu'on pouvait avoir puisque la réglementation n'est pas claire. Elle ne dit pas l'interdiction pure de faire du logement, mais que si c'est réservé à l'activité agricole ou aéroportuaire, c'est autorisé. Et si c'est de l'hébergement hôtelier par exemple, mais pas du logement, c'est aussi autorisé. Donc l'idée était de définir un peu finement ce qui est autorisé, ce qui ne l'est pas, pour que dans nos futurs appels à projets, on puisse aussi cadrer un peu les choses. Et il y avait une autre question, les logements qui étaient abandonnés dans les années 70, c'étaient bien des logements. Donc est-ce que ce sont toujours des logements aujourd'hui ? Parce que si ce sont toujours des logements, ça veut dire qu'on a 70 logements et pas zéro et ça change beaucoup de choses. Donc voilà, on est dans cette discussion aussi très fine à savoir est-ce que ces logements ont perdu leur statut de logements. Est-ce que ce sont des ruines ou est-ce que ce sont des logements ?

ML : Avez-vous eu des réponses jusqu'à présent concernant ces démarches ?

KB : On a eu des avancées. Alors on ne considérera pas l'ensemble comme des logements, mais on peut imaginer avoir peut-être quelques logements sur des îlots qu'on va pouvoir maintenir ou intégrer à des équilibres d'opérations. Si on a un porteur de projet qui a du mal à faire tourner son bilan financier, le fait de pouvoir intégrer quelques logements prévus déjà dans la parcelle permettrait peut-être d'équilibrer les opérations. Voilà, mais ce sera à la marge, ce ne sera pas le cœur du projet. Voilà un peu où on en est à l'heure actuelle.

ML : Et au niveau des temporalités, la première phase est déjà bien en cours de ce que je vois au Vieux-Pays.

KB : Oui, c'est déjà en cours. En 2024, ce sera, ce sera fini normalement.

ML : Et là, vous êtes en train d'entamer les deux derniers axes en même temps. Je sais que vous avez mis en place l'AMI, qu'est-ce que ça a donné au final ?

KB : Pour le Tiers-Lieux, on a identifié un opérateur, et là on est en train de le rencontrer pour affiner un peu les besoins, les travaux à faire, c'est prévu pour cet été. Voilà, au mois de juin, on prévoit l'ouverture. On sera sur une occupation transitoire, c'est le principe de l'AMI. On va se projeter sur trois à cinq ans. On va voir aussi comment ça prend, si le tiers-lieu se développe bien ou pas. J'espère qu'il se développera bien, mais bon voilà, on ne sait pas. C'est aussi l'intérêt de l'occupation transitoire, c'est que ça permet aussi de tester des choses. Donc on va tester les choses si ça se passe bien. Enfin voilà, L'idée, c'est que ça puisse se pérenniser. Si maintenant ça vit un peu, mais que ça ne génère pas forcément de grand intérêt, peut-être qu'on se posera la question ensuite. Mais l'idée de cette occupation transitoire, c'est aussi de nous laisser du temps pour réfléchir à un projet pérenne. Soit avec le Tiers-lieu, soit sans le Tiers-lieu si ça ne marche pas.

ML : Cette occupation transitoire va-t-elle occuper l'ensemble du bâtiment ?

KB : La proposition qui est faite, c'est globalement sur tout le bâtiment. Après, ça se fera probablement sous forme de phasage avec une première partie qui sera occupée cette année. Et puis en fonction des besoins, ça va se développer dans le reste du bâtiment.

ML : Concernant les deux autres bâtiments qui vont être réhabilités, où en êtes-vous ?

KB : Là, on a lancé le cahier des charges des études pour la première grande maison qui est sur la place. Et donc on va avoir un architecte qui sera missionné en début d'année et ensuite il y en a pour entre sept et neuf mois d'études. Les travaux pourraient commencer en octobre 2024. Et donc finir on va dire d'ici mi voir fin 2025.

ML : Il y'aura un café dans la bâtisse près de la place c'est bien cela ?

KB : Oui, c'est ça. L'idée, c'est qu'il y ait un petit café, un espace maison du projet aussi, une permanence de service public et puis des locaux associatifs ou peut-être pour le CFA, des locaux, des salles de formation. Et l'autre ce sera un local commercial.

ENTRETIENS

ML : Et le projet CAREX, il est toujours en cours ? Parce qu'à un moment, j'ai entendu dire qu'il avait été abandonné. Est-ce que Agroalim a fait relancer le projet CAREX ?

KB : CAREX n'est pas abandonné mais c'est surtout une question de financement. C'est un projet qui est en lien avec le fret ferroviaire et ça demande beaucoup d'investissements. Et donc il faut que l'Etat se positionne à un moment donné pour financer la transformation du fret ferroviaire et notamment du fret par TGV, puisqu'il s'agit de transport de marchandises par TGV. Mais aujourd'hui, il n'existe pas de rames TGV de marchandises. Donc il faut commander et acheter du matériel et créer le terminal qui va permettre de transférer entre avions, camions et trains. Donc aujourd'hui, c'est un projet qui est toujours en cours mais qui n'est pas financé. Donc, nous la ville on réserve les terrains pour ce projet, mais voilà, il n'y a pas de financement.

ML : Quel rôle joue la communauté d'Agglomération dans un projet comme la requalification du Vieux-Pays ?

KB : Il faut prendre en compte la notion de compétence parce qu'il y a des compétences que les villes ont transférées à la communauté d'agglomération, comme la mobilité par exemple. Sur le quartier Gare, on a un projet qui est en cours de maîtrise d'ouvrage entre la Ville et la communauté d'agglomération et on prend en charge le coût du projet à 50 sur 50 entre la Ville et la communauté d'agglomération. Parce qu'il y a la compétence mobilité, parce qu'il y a un pôle d'échange multimodal avec un parking en silo ce qui n'est pas le cas dans le Vieux-Pays. Elle n'a pas vocation à ce stade du projet, à s'impliquer plus que ça car elle n'a pas les compétences en aménagement ou rénovation de patrimoine. Ces compétences sont municipales. En revanche, elle s'implique par le biais de ce qu'on appelle des fonds de concours, c'est-à-dire des sommes d'argent que les villes peuvent solliciter auprès de la communauté d'agglomération pour la réalisation de leur projet. Donc, lorsqu'on aura bien avancé le projet de réhabilitation de la première bâtisse, on les sollicitera sur ce qu'on appelle un fond de concours. Et en fonction de nos critères, on espère qu'ils cofinanceront une partie de ce projet.

On a aussi, sous l'impulsion du préfet qui est venu visiter le Vieux-Pays et qui voulait que ce soit un endroit qui bouge et qui évolue. On a ainsi pu solliciter le Fonds vert, plus précisément le fonds friche du Fonds vert de l'Etat. Les services de la préfecture ont défendu avec nous le projet, ce qui nous a permis d'obtenir une subvention de 1 million d'euros pour

réaliser les premières briques du projet. Donc voilà, il y a aussi tout ce travail partenarial qui est un peu caché, qu'on ne voit pas, mais qui consiste aussi à positionner le Vieux-Pays à l'échelle institutionnelle. Ça, c'est très important parce que c'est comme ça qu'on va chercher des financements et des partenaires. On travaille beaucoup avec le Comité d'expansion économique du Val d'Oise, le CIO, qui aussi a le Vieux-Pays en tête. Et quand ils ont des porteurs de projets intéressants, ils essaient aussi de nous les envoyer pour qu'on leur présente le Vieux-Pays et qu'on voit s'il y a un intérêt pour eux de développer des activités en lien notamment avec la culture.

ML : Il s'agit donc du troisième axe. Avez-vous déjà identifié des personnes potentiellement intéressées ?

KB : Il y en a quelques-uns. Maintenant, nous, on travaille avec eux pour affiner le projet et bien définir ces différents secteurs. Et ensuite on lancera des appels à projets mais on veut déjà concrétiser ce qu'on a lancé. On est aussi dans une transition, le risque c'est que s'il y a des chantiers partout, les habitants ne vont forcément pas apprécier. Et puis les habitants du Vieux-Pays ont toujours tendance à dire qu'ils sont un peu abandonnés, que la ville ne fait rien ou pas grand-chose pour eux. Et dans le même temps, c'est vrai aussi que le Vieux-Pays, c'est une forme de tranquillité que les habitants recherchent. Donc l'idée ce n'est pas de tout bousculer.

Mais c'est vrai qu'on ne peut pas transformer tout ça d'un seul coup, surtout avec les autres projets urbains de la ville en même temps. Si Goussainville n'était que le Vieux-Pays ce serait peut-être plus facile, mais on a quand même trois projets structurants, ce qui est beaucoup et il faut arriver à financer ces trois projets. Il faut arriver à les faire avancer dans la même temporalité. Donc c'est vrai que c'est complexe, mais c'est aussi l'intérêt de Goussainville. C'est une ville où il y a beaucoup de transformations urbaines. C'est intéressant.

ML : C'est clair, ce n'est pas évident. On n'en a pas parlé mais il y'a aussi la re naturalisation du Crould de prévu ?

KB : Oui c'est vrai, c'est donc un projet porté par le SIAH, c'est le syndicat d'aménagement hydraulique. Donc il y'a la rivière qui passe, qui est enterrée dans le Vieux-Pays et donc il y a ce projet de la réouvrir et de la remettre dans son lit naturel. Il y'a aussi un volet paysage et développement durable. C'est un projet qui avance aussi. Là, ils sont en acquisitions

ENTRETIENS

foncières, donc ils sont en train d'acquérir les différents terrains dont certains sont privés. Et puis à partir de 2025, il devrait y avoir les premiers travaux de ce projet. Donc on est dans cette même temporalité, en tout cas la partie paysagère et la partie bâtiment.

ML : D'accord et concernant les nuisances sonores ? J'imagine que les projets vont subir des insonorisations.

KB : Concerne le bâti, oui il y a des normes à respecter qui sont des degrés d'affaiblissement acoustique plus élevé que dans d'autres quartiers.

ML : Ça a beaucoup baissé comparé à auparavant c'est sur mais ça reste important surtout dans l'espace public.

KB : Oui, après ça dépend des périodes, parce que ça dépend notamment du sens du vent. La perception peut être très différente. Lorsqu'on y est allé avec le préfet, il n'y avait pas de bruit et c'était assez curieux comme quoi, ça arrive. Sinon, il y a quand même un avion qui passe toutes les deux minutes. Mais après, les bâtisses sont bien isolées. Maintenant, c'est vrai que lorsqu'on est à l'extérieur, il y a le bruit des avions. Après bon, est-ce que l'avion à hydrogène ça va changer quelque chose ? On ne sait pas encore.

Il y'a aussi un dernier élément, il s'agit du PLU. On est en train d'intégrer ce projet dans le PLU car il n'y est pas actuellement. On s'est aperçu en travaillant sur les premiers projets que si on veut pouvoir développer de l'activité économique, il faut faire évoluer les règles du PLU. On est très limité en termes de constructibilité, en termes de hauteur, de volumétrie avec le PLU actuel. Le projet urbain nous amène à faire évoluer les éléments réglementaires pour permettre la réalisation de la programmation qu'on envisage. Ça aussi c'est un élément qu'on ne voit pas mais qui prend du temps parce que ça prend bien un an et demi et en fait pendant ce temps-là, on est obligé d'attendre où on développe d'autres éléments. Mais c'est aussi du temps que les habitants ne perçoivent pas mais qui est indispensable pour pouvoir faire bouger les choses.

Maëva LI

Énoncé théorique de master
EPFL ENAC SAR 2023-2024