

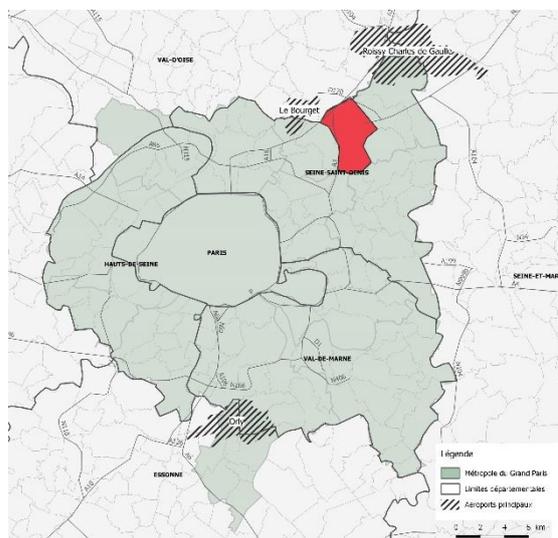
Un nouveau quartier de gare à Aulnay-sous-Bois : repenser la logistique métropolitaine

Dans le cadre d'un atelier de Master 1, les étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris ont été chargés par la Société du Grand Paris, le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires et l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, de réaliser un diagnostic territorial sur les futures gares du Grand Paris Express, et notamment celle d'Aulnay-sous-Bois. Réalisé entre les mois d'octobre et de décembre 2017, ce diagnostic s'inscrit dans le contexte de construction d'un projet métropolitain, au prisme des activités logistiques de la commune.

Située dans le nord-est du département de la Seine-Saint-Denis, Aulnay-sous-Bois est une commune constituante de la Métropole du Grand Paris. Dans le contexte du projet d'infrastructure public métropolitain Grand Paris Express (GPE), Aulnay-sous-Bois sera desservie par la ligne 16, à l'horizon 2023. Réalisé par la Société du Grand Paris (SGP), le GPE a pour objectifs d'améliorer la mobilité des Franciliens et de participer au développement des territoires de la métropole. Ainsi, la SGP porte une volonté de densifier les quartiers de gare dans un rayon de 800 mètres autour des nouvelles gares. A ce titre, la SGP se substitue à la municipalité d'Aulnay-sous-Bois quant aux compétences d'aménagement autour de la future station aulnaysienne.

Installé dans le nord de la commune, le nouveau quartier de gare aulnaysien se caractérise par une densité de population très faible, qui s'explique par la forte emprise de bâtiments logistiques. Activité essentielle au bon fonctionnement métropolitain, la logistique se définit comme l'ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges depuis les lieux de production jusqu'aux lieux de consommation, en passant par des entrepôts

qui servent de commutateurs. Depuis une trentaine d'années, un desserrement logistique s'opère en Ile-de-France, résultat d'une déconcentration des entrepôts du centre de la métropole vers les périphéries. Aulnay-sous-Bois présente donc une opportunité pour conserver des activités logistiques en zone dense de petite couronne.



Carte de localisation d'Aulnay-sous-Bois, source : Atelier 6, 2017

Dès lors se pose la question de l'intégration des activités logistiques à Aulnay-sous-Bois, compte tenu des enjeux métropolitains du secteur logistique et de l'installation d'une nouvelle gare, qui peut potentiellement

transformer le tissu urbain de la commune. Dans cette optique, la problématique suivante a été formulée : **comment s'intègrent les activités logistiques à Aulnay-sous-Bois dans un contexte d'implantation d'une gare du Grand Paris Express ?**

Méthodologie :

- Analyse et traitement de données
- Séquences d'observations
- Entretiens avec des acteurs publics et privés du territoire
- Enquête ethnographique d'un travailleur logistique

Aulnay-sous-Bois : un territoire fracturé

Aulnay-sous-Bois s'est développée à partir de 1875, avec l'arrivée d'une gare au sud de la commune, à l'emplacement actuel de la station du RER B. Plus d'un siècle plus tard, l'implantation d'une seconde gare au nord de la commune cristallise un grand nombre d'attentes par rapport au développement d'Aulnay-sous-Bois.

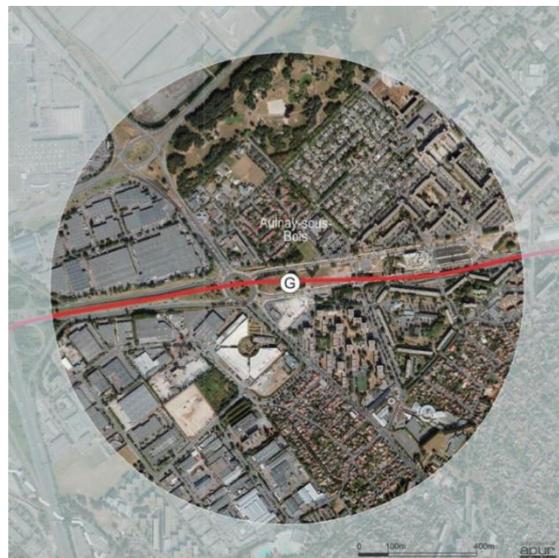
Le territoire aulnaysien s'est fortement urbanisé parallèlement à son essor industriel. La morphologie d'Aulnay-sous-Bois se caractérise par un tissu résidentiel dominé par des logements pavillonnaires, majoritairement localisés dans le sud de la commune, et des grands ensembles sociaux concentrés dans le nord. A cette fracture morphologique s'ajoute une fracture fonctionnelle. En effet, la majorité des activités économiques du territoire se regroupent au nord-ouest de la commune dans quatre Zones d'Activités Economiques (ZAE), des sites réservés à l'implantation d'entreprises. Ces fractures morphologiques et fonctionnelles sont renforcées par des coupures engendrées par les infrastructures de

« Ce sont près de 300 hectares qui vont muter avec l'arrivée de la gare »

B. Beschizza, maire d'Aulnay-sous-Bois

transports (voirie et voie ferrée), créant ainsi des enclaves au nord de la ville. Un déséquilibre territorial s'observe alors entre le nord et le sud de la commune.

Aulnay-sous-Bois se présente donc comme un territoire fracturé, un héritage de son passé industriel. A l'image du territoire communal, le quartier de la future gare est lui aussi segmenté. Les ZAE de la Garenne, des Mardelles et de la Fosse à la Barbière, situées à l'ouest de la future gare GPE, s'opposent à un tissu résidentiel et commercial à l'ouest. Le quartier de gare se place ainsi comme un échantillon représentatif de la ville.



Quartier de gare GPE d'Aulnay-sous-Bois. Source : APUR, 2017

Dès lors, l'arrivée de cette nouvelle gare est envisagée comme un outil de rééquilibrage territorial et un levier de requalification pour le nord de la commune. La volonté politique locale de renouveler le nord d'Aulnay-sous-Bois s'appuie sur ce moyen d'action pour structurer un réaménagement à l'échelle élargie du nord du territoire. La gare permet notamment de créer une nouvelle centralité pour contrebalancer la gare actuelle, et pourrait renforcer l'interconnexion entre le sud et le nord de la ville. Par ailleurs, localisé au-dessus du quartier de gare GPE, l'ex-site Peugeot-Citroën fermé en 2013, symbolique d'une désindustrialisation prolongée, intersecte le

périmètre des 800 mètres, et est aujourd'hui en phase reconversion. Cette situation donne lieu à un jeu d'acteurs inédit mêlant la municipalité et l'Etat, au travers de l'Etablissement Foncier Public d'Ile-de-France, qui projette un nouveau quartier basé sur un principe d'hybridation fonctionnelle. L'intervention de l'Etat illustre l'enjeu important que représente la reconversion des terrains Peugeot-Citroën.

L'arrivée d'une nouvelle gare devient le point de départ des politiques publiques pour repenser l'ensemble du nord d'Aulnay-sous-Bois. Cette situation a conduit à élargir le périmètre d'étude au-delà des 800 mètres du quartier de gare, et à examiner l'ensemble des activités logistiques présentes à Aulnay-sous-Bois.

Développement logistique d'Aulnay-sous-Bois dans un contexte de désindustrialisation

Implantée depuis 1970, avec la création de Garonor, la logistique s'est développée à Aulnay-sous-Bois grâce à une disponibilité foncière et une accessibilité routière de qualité. En effet, la désindustrialisation d'Aulnay-sous-Bois a libéré des terrains suite à la fermeture et délocalisation d'industries, permettant une implantation des activités logistiques sur les emprises vacantes. Ces implantations s'expliquent aussi par la présence de grands axes autoroutiers formés par l'A1, A3 et A104.

Aujourd'hui, le secteur logistique à Aulnay-sous-Bois se démarque par une forte part d'activités dites traditionnelles, à l'instar du transport qui y est fortement représenté (65,5 % des activités logistiques de la commune). Par ailleurs, des observations de terrain ont permis de constater de nombreux entrepôts caractérisés par leurs petites tailles et leur vétusté. Ces entrepôts dégradés se concentrent dans les ZAE de la Garenne, des Mardelles et de la Fosse à la Barbière, donc dans le quartier de gare GPE. Plus encore, ces zones souffrent d'une carence de dynamisme

qui se traduit par un grand nombre d'entrepôts vacants et à louer. Les déchets visibles, la végétation sauvage et les voiries abîmées illustrent le manque d'entretien de ces sites. De plus, l'installation d'activités commerciales non adaptées aux ZAE en question, telles que des supermarchés dans la ZAE de la Fosse à la Barbière, pointe vers une absence de gestion globale. Garonor contraste avec ces ZAE. Réservé aux activités logistiques et bénéficiant d'une gouvernance propre, Garonor se définit comme la seule plateforme logistique de la commune.



Photo du manque d'entretien dans la ZAE des Mardelles. Source : Atelier 6, 2017

Par conséquent, les ZAE comprises dans le rayon de 800 mètres autour de la future gare sont vulnérables à un risque d'évincement engendré par la volonté, portée par la SGP, de densifier ce périmètre, en y construisant des logements, commerces et bureaux.

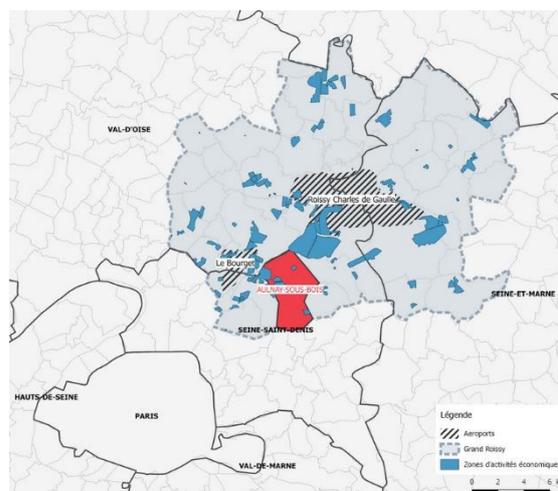
La logistique comme vecteur d'intégration métropolitaine

Les activités logistiques d'Aulnay-sous-Bois s'inscrivent dans le bassin économique du Grand Roissy-Le Bourget, la principale porte d'entrée sur l'économie et le marché français et européen. Ainsi, au travers du secteur logistique, Aulnay-sous-Bois est comprise dans un contexte métropolitain plus large.

Depuis 15 ans, le développement rapide d'entrepôts plus modernes et plus spacieux à Roissy-Tremblay questionne les activités logistiques d'Aulnay-sous-Bois. En effet, une hypothèse initiale de l'étude supposait une concurrence entre les activités logistiques d'Aulnay-sous-Bois et celles plus récentes de Roissy-Tremblay, voire d'un étouffement de la logistique à Aulnay-sous-Bois par ces dernières. Cependant, les entretiens conduits lors de cette étude ont démontré qu'une complémentarité existe entre les activités logistiques d'Aulnay-sous-Bois et de Roissy-Tremblay. Cette complémentarité s'opère grâce à des bénéfices qui découlent de la proximité de service de transport, par exemple. De plus, les deux territoires ne répondent pas aux mêmes besoins, en termes de superficie d'entrepôts ou de type d'activités. Aulnay-sous-Bois présente donc une opportunité pour conserver des activités logistiques en zone dense de la métropole.

L'intégration économique de la commune dans le projet métropolitain du Grand Paris est alors d'autant plus forte que les orientations portées par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-

France (SDRIF) préconisent une conservation et un développement d'activités logistiques en zone dense. Et la desserte de la future gare améliorera l'accessibilité des activités logistiques d'Aulnay-sous-Bois, qui reposent aujourd'hui essentiellement sur l'automobile. De ce fait, la commune offre une opportunité pour pallier les externalités (pollution, congestion, consommation d'espace, etc.) liées au desserrement logistique qui s'opère en région francilienne.



Carte de l'intégration d'Aulnay-sous-Bois dans le territoire Grand Roissy-Le Bourget. Source : Atelier 6, 2017

L'arrivée d'une nouvelle gare à Aulnay-sous-Bois entraîne un réaménagement à l'échelle du nord de la commune aulnaysienne. Ainsi, ce contexte questionne la pérennité des activités logistiques les plus vulnérables de la ville. Cependant, la logistique se présente comme une opportunité de développement économique pour Aulnay-sous-Bois, et un vecteur d'intégration dans le projet métropolitain du Grand Paris.

Commanditaires : Société du Grand Paris ; Commissariat Général à l'Égalité des Territoires ; Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

Adel BENDRIS ; Richard CHESNEAU ; Tony DIAS ; Sélim DJABARI ; Marguerite de METZ ; Pauline SABATIER ; Alex SCHERER ; Naomie YOMBI

Encadrantes : Adeline HEITZ ; Sandrine WENGLANSKI