



CONVENTION DE SUIVI ET DE FINANCEMENT D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

PORTANT SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA RD 40 ENTRE LA RD 401 À AULNAY-SOUS-BOIS ET L'A 104 À VILLEPINTE AU NIVEAU DE L'ÉCHANGEUR 04

ENTRE

Le Département de la Seine-Saint-Denis, représenté par Monsieur Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil départemental, dûment habilité par délibération n°de la Commission permanente en date du

ci-après dénommé « **le CD 93** »

d'une part,

ET

Grand Paris Aménagement, établissement public industriel et commercial, régi par le décret n° 2015-980 du 31 juillet 2015, dont le siège est à Paris 75012, 195 rue de Bercy, représenté par son Président-Directeur général Monsieur Thierry Lajoie, habilité par l'article 9 dudit décret,

ci-après dénommé « **Grand Paris Aménagement** »

d'une seconde part,

ET

L'Etablissement Public Territorial Paris Terres d'Envol, représenté par Monsieur Bruno BESCHIZZA, Président,

ci-après dénommé « **l'EPT Paris Terres d'Envol** »

d'une troisième part,

IL EST PREALABLEMENT EXPOSÉ CE QUI SUIIT :

L'ensemble des documents d'urbanisme (SDRIF, SCOT et PLU) et autres projets de territoires (CDT Cœur économique Roissy Terres de France) ambitionne depuis plus de 30 ans un important développement de l'Est et surtout du Sud de l'Aéroport Paris Charles-de-Gaulle.

Celui-ci se caractérise par de nombreuses opérations d'activités économiques développées depuis de nombreuses années tant sur le territoire de la plateforme aéroportuaire qu'à ses abords.

Les différents schémas directeurs avaient prévu et souhaité ce développement, en conséquence de quoi, ces derniers avaient prévu un maillage viaire important dont, pour la partie sud de l'Aéroport Paris CDG, la création d'une voie connectant de part et d'autre la Francilienne et desservant les parcs d'activités situés au sud de l'Aéroport que sont aujourd'hui Paris Nord 2 et Sud CDG (dénommée AeroliansParis).

Cette voie dénommée « RD40 » a été réalisée en plusieurs sections.

La première section qui joint l'A 104, depuis l'échangeur 01, au circuit Carole en 2x2 voies a été réalisée par l'AFTRP, devenue Grand Paris Aménagement le 6 août 2015, en tant qu'aménageur de la ZAC Paris Nord 2. L'élargissement à 2x3 voies entre l'échangeur A 104/01 et l'avenue des Nations dans Paris Nord 2 a été réalisé par l'AFTRP en 1990.

Puis, compte tenu de l'importance stratégique de ce territoire, un protocole relatif à l'aménagement du sud de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle et à l'extension du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte a été conclu le 25 juin 1998 avec l'ensemble des partenaires concernés, à savoir : l'Etat, la Région, le Département de la Seine-Saint-Denis, les communes de Villepinte et Tremblay-en-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de PARIS, la société AEROPORTS DE PARIS et l'AFTRP.

Ce protocole prévoyait notamment les aménagements suivants (aujourd'hui réalisés) :

- la réalisation, par l'État, du réaménagement de l'échangeur A 1/RD 902/périphérique CDG,
- la réalisation du boulevard périphérique sud coté nord-ouest par la commune de Tremblay-en-France,
- la création d'un barreau dit ouest entre le boulevard Périphérique sud de l'Aéroport Paris CDG et la RD 40 au niveau de la future entrée Parc des expositions,
- la réalisation du bouclage de la RD 40 en 2x1 voies par le Département, entre la partie de la RD 40 située face au circuit Carole au sein de Paris Nord 2 et l'échangeur A 104/04 à l'est de Villepinte.

Le projet de bouclage de la RD 40, déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 26 mars 2001, prévoyait, après une première phase d'aménagement à 2x1 voies, la réservation d'une emprise afin de pouvoir implanter ultérieurement un site propre dédié aux transports en commun. Les emprises acquises dans ce cadre permettent aussi d'envisager aujourd'hui d'autres aménagements pour accompagner le développement du secteur.

Sur le tronçon concerné par cette convention, le profil de la RD 40 est ainsi configuré d'ouest en est :

- 2x3 voies entre l'échangeur A 104/01 et l'avenue des Nations,
- 2x2 voies entre l'avenue des Nations et le barreau ouest,
- 2x1 voie entre le barreau ouest et l'échangeur A 104/04.

Par ailleurs, le protocole du 25 juin 1998 précité prévoyait le développement du Parc des expositions par différentes extensions et la création d'une ZAC d'activités.

Cette ZAC, dite sud CDG ou AeroliansParis, a été créée par arrêté préfectoral du 8 septembre 2008 et le programme des équipements publics a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 27 janvier 2012.

Les études de trafic réalisées dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC ont pris en compte l'ensemble des projets prévus aux abords afin d'évaluer les effets cumulés de trafic ; elles démontrent la nécessité d'un doublement à terme de la RD 40 sur toute la longueur du bouclage.

Au regard de ces premiers éléments, et au regard du développement du parc AeroliansParis dont les premiers aménagements ont débuté en 2013, il est convenu entre le Département de la Seine-Saint-Denis, Grand Paris Aménagement et l'EPT Paris Terres d'Envol qui poursuit les démarches initiées par l'ex Communauté d'Agglomération Terres de France (CATF) en son temps, la nécessité de réaliser des études portant sur l'aménagement de la RD 40 entre la RD 401 à Aulnay-sous-Bois et l'A 104 à Villepinte au niveau de l'échangeur 04.

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de réalisation de ces études.

CECI EXPOSÉ, IL EST CONVENU CE QUI SUIVIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de participation du CD 93, de l'EPT Paris Terres d'Envol et de Grand Paris Aménagement à la conduite et au financement d'études préliminaires relatives :

1. au doublement de la RD 40 sur la section comprise entre le Barreau ouest et l'échangeur A 104/04 ;
2. à l'aménagement d'un site propre pour les transports en commun pour partie dans l'emprise de la RD 40, pour la section entre la gare du RER B « Parc de Expositions » et l'échangeur A 104/04 (voir schéma en annexe 3) ;
3. aux réaménagements envisageables à moyen terme sur le tronçon entre l'avenue des Nations et la RD 401 à Aulnay-sous-Bois, notamment en termes d'insertion des modes de déplacements doux.

Il est ici précisé que le lancement et le financement des études qui y sont décrites ne sauraient engager les signataires de la présente convention quant aux financements des ouvrages et travaux qui sont concernés.

ARTICLE 2 - CONTENU DES ÉTUDES ET RÉPARTITION DES OBLIGATIONS DES PARTIES QUANT A L'ENGAGEMENT DE LEUR RÉALISATION

Les études comprendront :

- une étude de trafic spécifique sur la RD 40 reprenant les éléments des études de trafic déjà réalisées, et basée sur le modèle départemental du CD 93. Le cahier des charges de l'étude de trafic sera validé par l'ensemble des partenaires. L'étude devra notamment permettre le dimensionnement des voies et des carrefours ;
 - un relevé par géomètre de l'existant, sur toute la section de la RD 40 concernée par la présente convention, en complément des relevés disponibles précédemment réalisés par l'AFTRP ou par le CD 93 sur ce secteur, la synthèse de l'ensemble de ces relevés en un unique document informatisé, ainsi qu'un bilan foncier ;
 - la réalisation d'une étude géométrique comprenant une esquisse des aménagements de la RD 40 mentionnés aux points 1 et 2 de l'article 1, d'une part, et des réaménagements envisageables évoqués au point 3 de l'article 1, d'autre part. L'esquisse sera produite en lien avec les informations ayant pu être recueillies sur les principales opérations adjacentes (notamment viaduc du MGPE, nouveau quartier Carole, AeroliansParis, Colisée, vallée du Sausset). Elle comprendra les schémas des principaux profils en travers (y compris prise en compte du passage des réseaux liés au réseau de chaleur depuis Villepinte entre le talweg traversant l'opération AeroliansParis et l'échangeur A 104/04).
- Le cas échéant, après décision du comité de pilotage, l'étude pourra être poursuivie jusqu'à un niveau Avant-Projet Sommaire (APS) sur tout ou partie du tracé objet de la présente convention ;
- une étude d'insertion urbaine et paysagère visant à définir les parties d'aménagement à mettre en œuvre aux abords de la RD 40 pour en garantir la qualité de sa relation avec le grand paysage et les futurs bâtiments des opérations AeroliansParis, nouveau quartier Carole, Colisée, les logements existants de Villepinte et de Tremblay-en-France (paysage, nuisances sonores, etc.). Cette étude comportera également un volet éclairage pour les piétons et les véhicules sur l'ensemble de la RD 40 entre la RD 401 et l'échangeur A 104/04, à un niveau APS ;
 - une étude hydraulique visant à évaluer la capacité des réseaux d'eaux pluviales en amont du ru du Sausset pour vérifier que les ouvrages existants permettent la gestion des eaux de ruissellement générées par le développement de la RD 40 ou, le cas échéant, préciser les volumes qu'il resterait à réguler ainsi qu'à traiter.

Cette étude sera exploitée, dans un second temps, pour la réalisation du dossier au titre de la loi sur l'eau ;

- une étude visant à analyser l'impact du projet des aménagements hydrauliques prévus dans le vallon du Sausset sur l'ouvrage de franchissement du ru par la RD 40 et sur les ouvrages d'assainissement des eaux pluviales de la RD 40 existants sur ce secteur. Le cas échéant, l'étude définira les mesures spécifiques à prendre pour limiter ces impacts (cf. annexe 1 : complément d'étude hydraulique quant aux ouvrages du vallon du Sausset) ;
- une étude juridique visant à définir l'ensemble des démarches réglementaires à respecter pour la conduite de l'opération et précisant, au regard des évolutions du projet, les éventuelles modifications de la Déclaration d'Utilité Publique relative au bouclage de la RD 40, prise par arrêté préfectoral n°01-1119 du 26 mars 2001 ;
- une étude sur les ouvrages d'art suivants :
 - l'ouvrage franchissant le ru du Sausset pour évaluer sa capacité portante et définir les éventuelles actions à mener pour permettre que celui-ci accueille une deux fois deux voies de circulation générale ou bien une deux fois une voie et un site propre bus. L'étude s'attachera à proposer aussi des solutions techniques pour rendre possible le passage à deux fois deux voies de circulation générale combinée à deux fois une voie supplémentaire pour le site propre (élargissement de l'ouvrage existant, création d'un ou plusieurs ouvrages adjacents) et sera donc conduite en lien avec l'esquisse de l'aménagement projeté,
 - les ouvrages franchissant le RER B et le giratoire dénivelé avec le barreau ouest, pour vérifier leur dimensionnement par rapport aux aménagements envisagés dans l'étude géométrique et, le cas échéant, définir les actions à mener pour que ces derniers puissent supporter les fonctions souhaitées ;
- la rédaction de l'étude d'impact et la réalisation des études associées (diagnostics faune/flore et zones humides, étude air et santé, étude acoustique...). Dans un premier temps, il s'agira de la rédaction du diagnostic de l'état initial, la finalisation du dossier intervenant à l'issue de la réalisation de l'étude géométrique à un niveau Avant Projet Sommaire ;
- la production d'un dossier d'urgence relatif à la réalisation d'un TCSP entre la gare du PIEX et la gare du Vert-Galant à Tremblay-en-France, et son dépôt auprès du STIF.

La liste de l'ensemble des études que les parties s'engagent à respecter dans son intégralité ainsi que de leurs modalités de réalisation, sont récapitulées dans l'annexe 1 de la présente convention.

ARTICLE 3 - MODALITÉS FINANCIÈRES

3.1 - Budget estimatif prévisionnel

La répartition entre les parties du financement des études faisant l'objet de la présente convention est fixée par son annexe 1.

Le coût total des études dont Grand Paris Aménagement sera l'ordonnateur est évalué et plafonné à un montant de 260 000 € HT, soit un total maximal de 312 000 € TTC sur la base d'une taxe sur la valeur ajoutée de 20 %, étant précisé que les études en charge du CD 93 seront réalisées en régie.

En cas de dépassement du coût prévisionnel des études, notamment s'il est décidé en comité de pilotage que certaines parties de l'étude géométrique mentionnée à l'article 2, soient poursuivies jusqu'à un niveau Avant-Projet Sommaire, un avenant à la présente convention concernant les dépenses supplémentaires à régler sera établi.

3.2 - Répartition du financement

3.2.1 L'EPT Paris Terres d'Envol participera au financement des études pilotées par Grand Paris Aménagement et listées en annexe 1, à hauteur de 42%, dans la limite d'un montant maximal forfaitaire de 131 040 €. Les montants seront appelés suivant ce prorata sous condition de production par Grand Paris Aménagement d'un justificatif de paiement des factures associées aux études. A réception de la facture émise par Grand Paris Aménagement, l'EPT Paris Terres d'Envol disposera d'un mois pour procéder au paiement.

La participation de Grand Paris Aménagement se fait au titre de son intervention en tant qu'aménageur sur les opérations Paris Nord 2 et AeroliansParis. Bien que prévu en dehors du périmètre de ces deux opérations, le projet en vue duquel les études mentionnées à l'annexe 1 de la présente convention doivent être réalisées, répond pour partie aux besoins qu'elles génèrent.

3.2.2 Les études réalisées en régie par le CD 93 seront intégralement financées par le CD 93.

3.3 - Modalités de validation des cahiers des charges des prestations à réaliser

Grand Paris Aménagement devra faire valider par le CD 93 et l'EPT Paris Terres d'Envol, par courrier papier ou électronique, le cahier des charges et le montant du devis de chaque étude qu'il a en charge.

ARTICLE 4 - DURÉE ET CALENDRIER DE DÉMARRAGE DES ETUDES

La durée prévisionnelle et le calendrier de démarrage des études sont détaillés dans l'annexe 1.

ARTICLE 5 - SUIVI DE LA CONVENTION

5.1 - Organisation de la gouvernance

Le pilotage de la convention est assuré par un comité de pilotage composé de représentants du CD 93, de l'EPT Paris Terres d'Envol, des villes de Villepinte et de Tremblay-en-France, et de Grand Paris Aménagement.

La validation des rendus des études décrites à l'annexe 1 se fera dans le cadre d'une ou plusieurs réunions de ce comité de pilotage.

Les décisions du comité de pilotage seront préparées par un comité technique composé des chefs de projet de chaque instance et des techniciens des villes de Villepinte et de Tremblay-en-France.

5.2 - Suivi financier

Le point atteint sur la production des études ainsi que l'avancement financier sera présenté à chaque comité de pilotage.

A l'issue de la réalisation de la totalité des études, le comité de pilotage validera le bilan financier de l'ensemble des études.

ARTICLE 6 - PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Il est convenu que les études réalisées dans le cadre de cette convention restent la propriété de leur ordonnateur. Toutefois, chaque signataire de la convention autorise l'autre à utiliser librement, gratuitement et sans autorisation expresse le dossier définitif rapportant les études ou un extrait de celles-ci dès lors qu'est rappelé leur source.

ARTICLE 7 - DURÉE ET ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION

La présente convention annule et remplace la convention portant sur le même objet entre le CD 93 et Grand Paris Aménagement, signée respectivement le 3 *novembre* 2016 par le CD 93 et le 3 *octobre* 2016 par Grand Paris Aménagement.

Elle est conclue pour une durée de 2 ans (deux ans) et prendra effet après signature par les parties et à compter de sa date de notification par le CD 93 à l'EPT Paris Terres d'Envol et à Grand Paris Aménagement.

ARTICLE 8 - MODIFICATION DE LA CONVENTION

La présente convention ne pourra être modifiée que d'un commun accord entre les parties, lequel sera formalisé par le biais d'un avenant.

ARTICLE 9 - RÉSILIATION

La résiliation de la présente convention est susceptible d'intervenir, soit à la demande de l'une des deux parties, soit pour non-respect de leurs obligations mises à charge par la présente convention, après une mise en demeure restée sans effet pendant une durée de 2 mois (deux mois), soit pour motif d'intérêt général moyennant un préavis de 3 mois (trois mois).

Les préavis ou mise en demeure prévus dans le présent article commencent à courir à compter de la réception par l'ensemble des parties d'une lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 10 - CLAUSE COMPROMISSOIRE ET COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE

En cas de litige né de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention, si aucun accord ne pouvait intervenir entre les parties et après avoir épuisé toutes les possibilités de conciliation, le conflit sera porté devant la juridiction compétente, à savoir le Tribunal administratif de Montreuil.

ARTICLE 11 - ANNEXES

Les documents suivants sont annexés à la présente convention :

- Annexe 1 : Liste récapitulative des études, maîtrise d'ouvrage, financement, durée prévisionnelle et calendrier de démarrage.
- Annexe 2 : Plan synoptique et fiches descriptives des opérations connexes.
- Annexe 3 : Schéma d'implantation du TCSP entre la gare « Parc des Expositions » et l'échangeur A 104/04.

ARTICLE 12 - AMPLIATIONS

La présente convention est établie en trois exemplaires originaux.

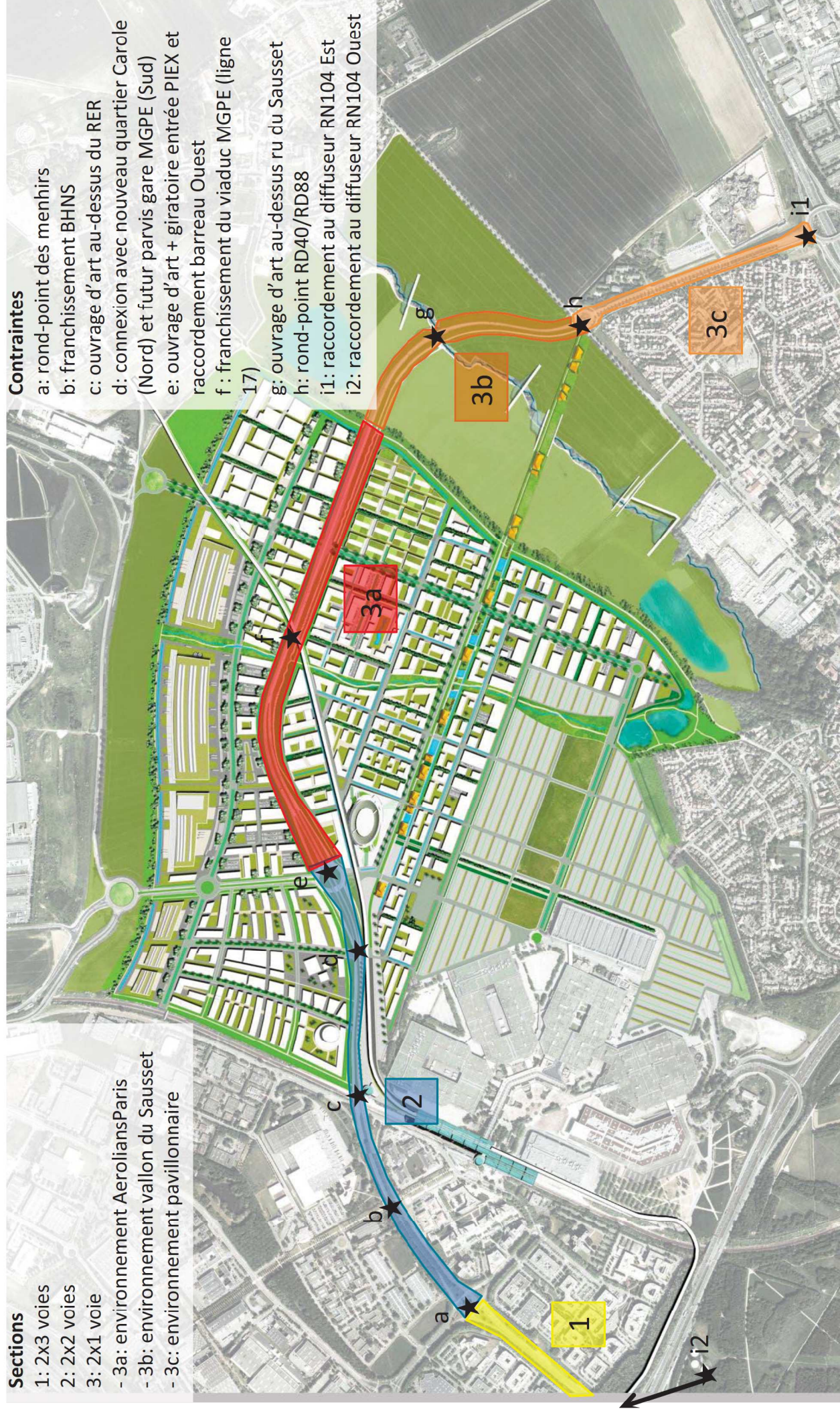
Fait à Paris, le Pour Grand Paris Aménagement, Le Président Directeur Général Thierry LAJOIE	Fait à Bobigny, le Pour le Département de Seine-Saint-Denis, Le Président du Conseil Départemental, Stéphane TROUSSEL
Fait à Aulnay-sous-Bois, le Pour l'Etablissement Public Territorial Paris Terres d'Envol Le Président de l'Etablissement Public Territorial Bruno BESCHIZZA	

Annexe1
Liste récapitulative des études, maîtrise d'ouvrage, financement, durée prévisionnelle et calendrier de démarrage

Désignation des études	Pilotage	Estimation (en k€ HT)	Financement	Durée (en mois)	Démarrage
Etude de trafic	GPAM	30	58% GPAM / 42% EPT	3	Notification de la convention
Prestation de géomètre expert : relevés topographiques	GPAM	20	58% GPAM / 42% EPT	3	Notification de la convention
Prestation de géomètre expert : bilan foncier	GPAM	10	58% GPAM / 42% EPT	3	Notification de la convention
Etude géométrique RD 40 niveau esquisse, y compris insertion BHNS	CD 93	Réalisation en régie	CD 93	6	A réception des études préalables
Etude géométrique RD 40 niveau APS, y compris insertion BHNS	CD 93	Réalisation en régie	CD 93	6	Décision COPIL
Etude géométrique insertion TCSP hors emprises RD 40	GPAM	10	58% GPAM / 42% EPT	6	Notification de la convention
Etude d'insertion urbaine et paysagère	GPAM	60	58% GPAM / 42% EPT	6	Notification de la convention
Etude de vérification hydraulique ouvrages existants RD 40	CD 93	Réalisation en régie	CD 93	3	Décision COPIL
Etude de vérification hydraulique quant aux ouvrages du vallon du Sausset	CD 93	Réalisation en régie	CD 93	3	Au regard des études géométriques
Complément d'étude hydraulique quant aux ouvrages du vallon du Sausset	GPAM	10	58% GPAM / 42% EPT	3	Finalisation diagnostic CD 93
Etude juridique	GPAM	10	58% GPAM / 42% EPT	3	A réception du plan parcellaire
Etude ouvrages d'art	CD 93	Réalisation en régie	CD 93	6	Notification de la convention
Etude d'impact et études associées	GPAM	90	58% GPAM / 42% EPT	18	Notification de la convention
Dossier d'urgence TCSP	GPAM	20	58% GPAM / 42% EPT	6	Notification de la convention

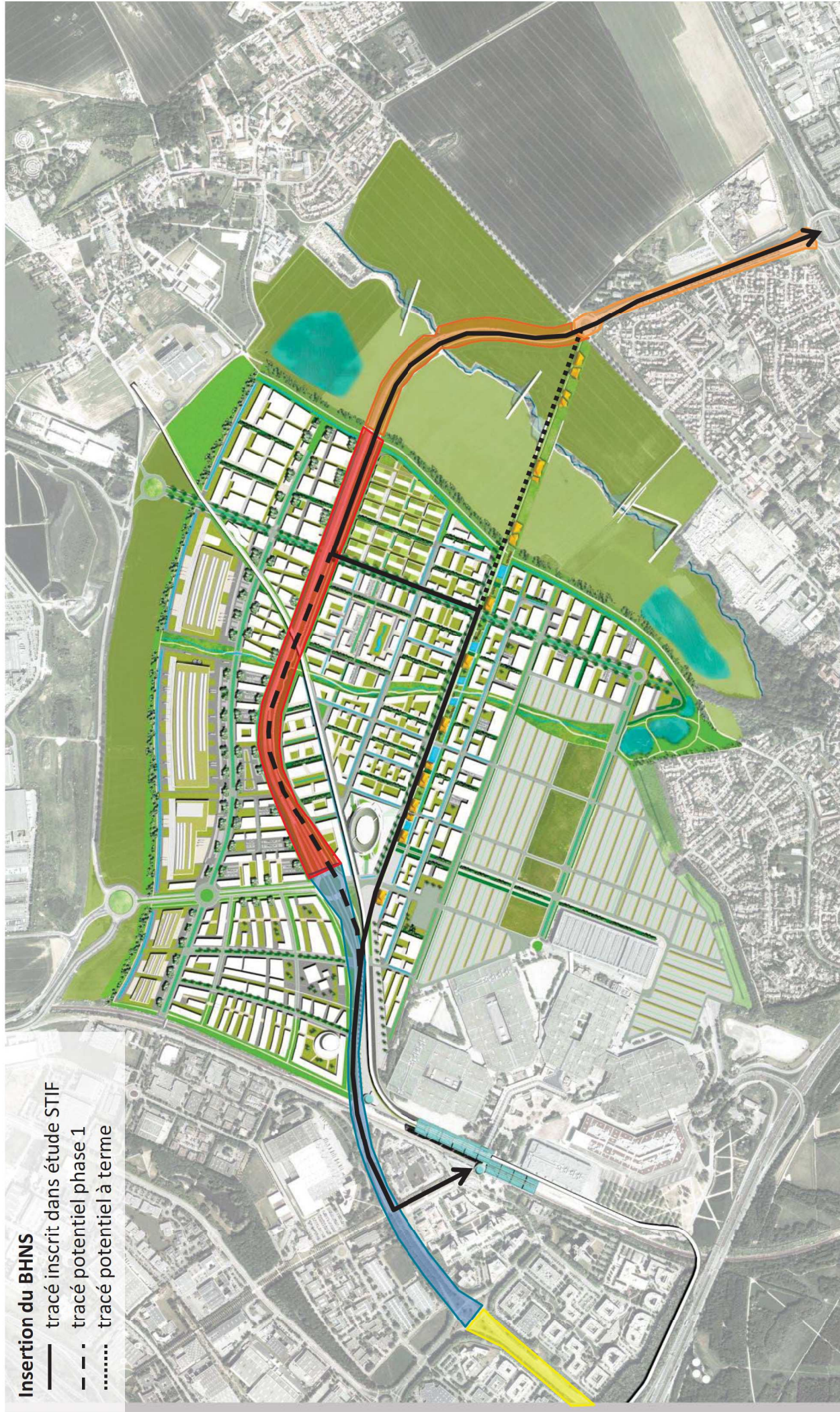
Coût total des études financées par GPAM et EPT (k€ HT) 260

Annexe 2 : Plan synoptique et fiches descriptives des opérations connexes



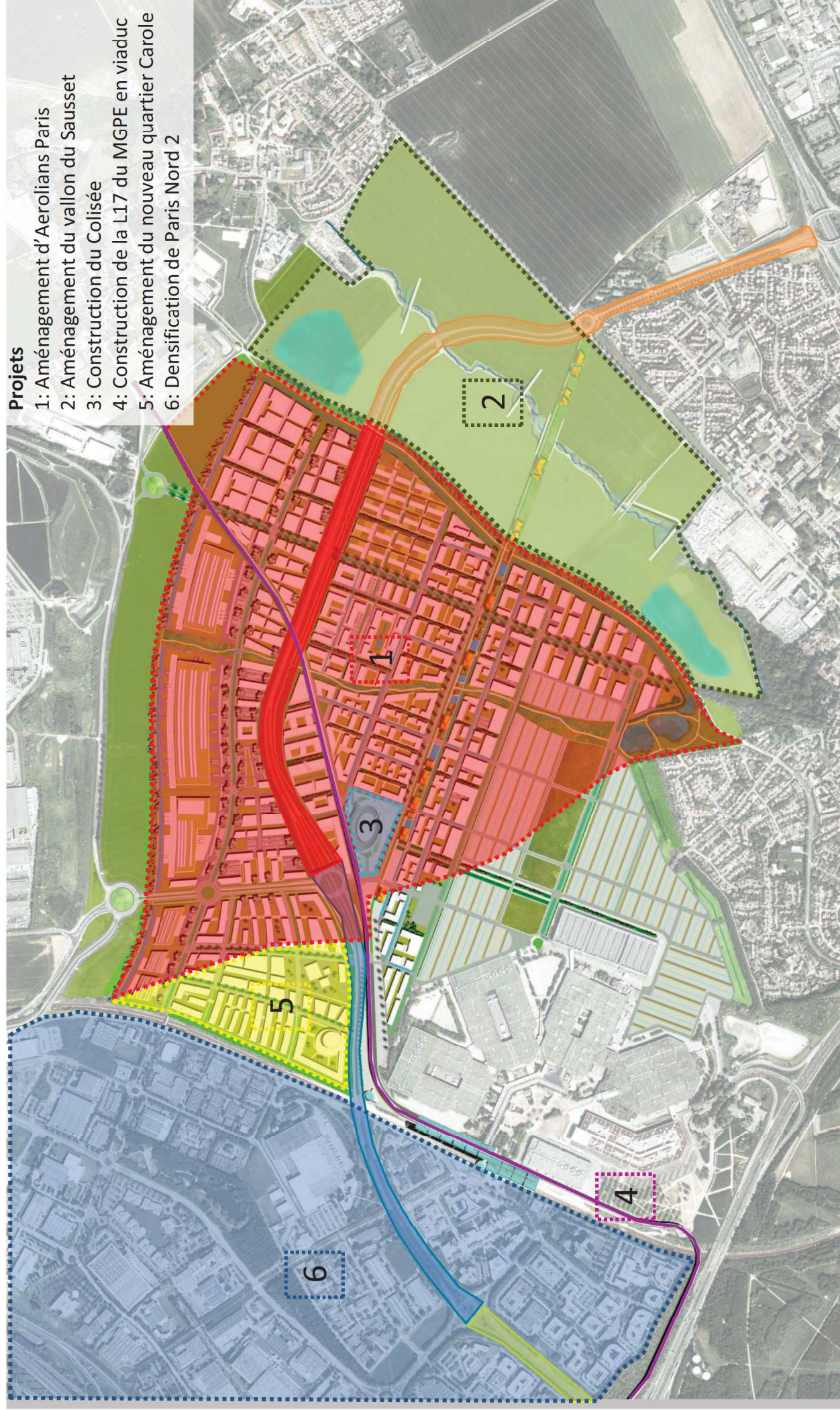
Insertion du BHNS

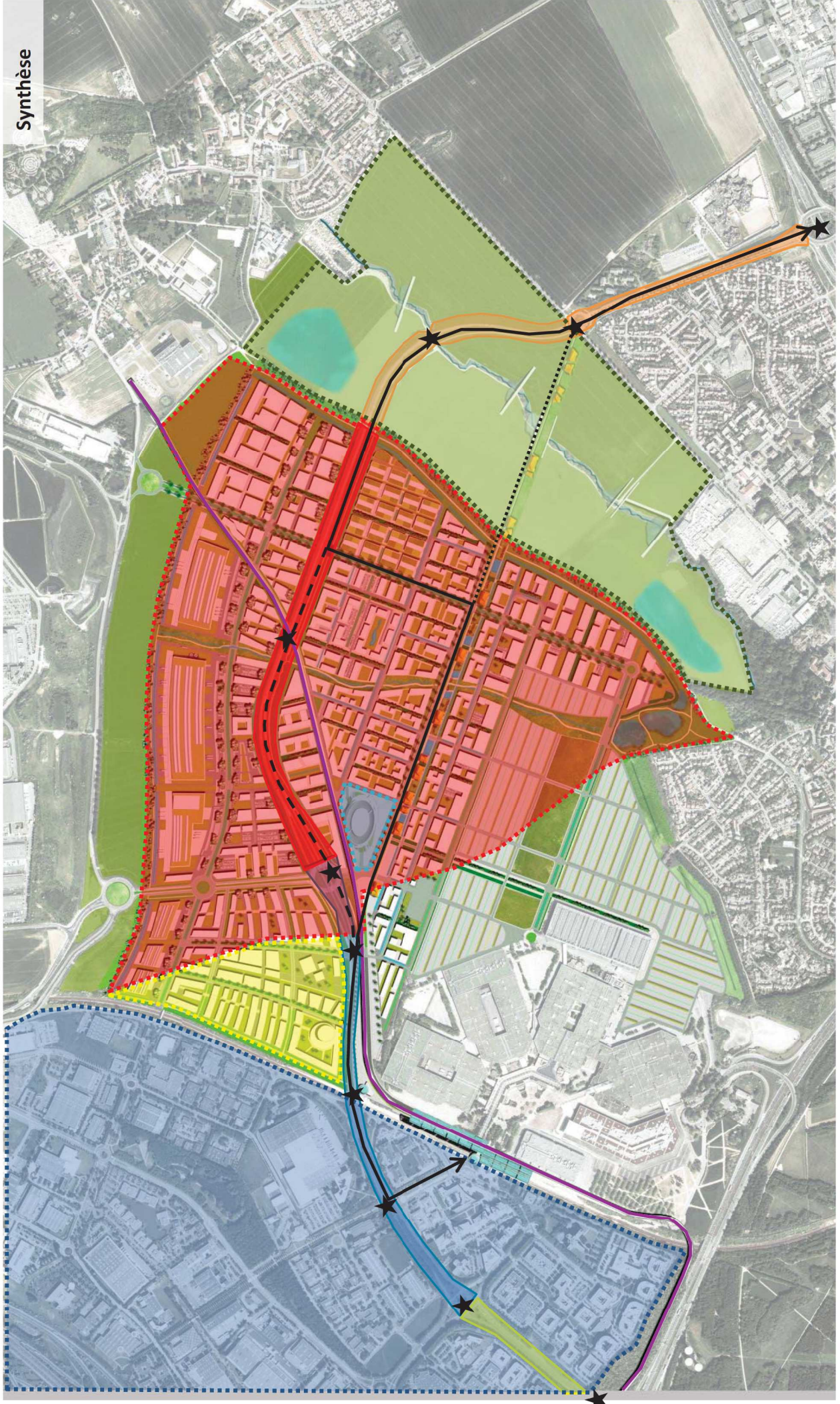
- tracé inscrit dans étude STIF
- - - tracé potentiel phase 1
- tracé potentiel à terme



Projets

- 1: Aménagement d'Aerolians Paris
- 2: Aménagement du vallon du Sausset
- 3: Construction du Colisée
- 4: Construction de la L17 du MGPE en viaduc
- 5: Aménagement du nouveau quartier Carole
- 6: Densification de Paris Nord 2





AMENAGEMENT DE LA VALLEE DU RU DU SAUSSET			
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur sud Commune : Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE / STRUCTURE PORTEUSE	CATF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	La vallée du Sausset, inscrite en Espace Naturel Sensible, se situe sur les franges urbaines, à l'interface entre les espaces urbanisés de l'agglomération parisienne et les espaces agricoles de la Plaine de France, délimitée plus loin par la couronne forestière (forêt de Chantilly, forêt d'Ermenonville, etc.). Cet espace agricole est caractérisé par l'écoulement d'un des seuls cours d'eau à ciel ouvert du département, le ru du Sausset. Le projet d'un parc paysager le long de ce cours d'eau est établi depuis de nombreuses années. Il constitue à terme un élément essentiel de la restructuration de l'ensemble du secteur, et la première étape d'une trame verte à l'échelle du grand territoire. Il participe de l'objectif de préservation de l'environnement. Ce projet s'intègre parfaitement à l'une des ambitions stratégiques du CERTF qui est de favoriser un développement du territoire tourné vers les habitants et l'amélioration du cadre de vie, en renforçant notamment l'offre de loisirs. Afin d'étudier la faisabilité de l'aménagement de cette vallée, une étude de programmation a été lancée par la CATF.		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	Le projet d'aménagement répondra à deux enjeux essentiels pour le territoire communautaire : - l'aménagement d'un espace vert qui préserve le vieux pays de Tremblay et valorise les franges de la ZAC Sud CDG et à Villepinte les quartiers résidentiels concernés, tout en conservant et en mettant en valeur son environnement et des espaces agricoles, - la création de zones paysagères inondables permettant d'assurer la régulation des eaux pluviales de l'ensemble du bassin versant et améliorant la protection des quartiers pavillonnaires de Villepinte. En cela, le projet s'intègre aux objectifs et priorités portés par le CERTF et décrits dans le Titre II en matière d'aménagement, de protection des espaces naturels et agricoles, et de développement durable.		
PROGRAMME	L'étude doit permettre de définir les conditions environnementales, paysagères, techniques, foncières et financières de mise en œuvre du projet d'aménagement paysager de la vallée du Sausset. Pour y parvenir, plusieurs compétences seront sollicitées : paysage, programmation de grands équipements, environnement, hydraulique, expertise foncière.		
ETAT D'AVANCEMENT			
Désignation de l'AFTRP comme AMO pour la CATF : avril 2012 Lancement des études : janvier 2013 Les études se déroulent de janvier 2013 à juin 2013			
PROCEDURES			
Une étude d'impact du projet d'aménagement sera réalisée dans la durée des études.			
PHASAGE			
Après la définition du projet d'aménagement (fin 2013) et l'acquisition des terrains, la collectivité lancera la réalisation d'aménagements en lien avec la phase II du projet Aérolians de 2016 jusqu'à fin 2018.			

AEROLIANS PARIS			
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur sud Commune : Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE / STRUCTURE PORTEUSE	AFTRP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	Créée en septembre 2008 à l'initiative de l'AFTRP, Aérolians PARIS (ZAC Sud CDG), d'une superficie de 200 ha, s'inscrit dans une vision ambitieuse et volontariste du développement du secteur de Roissy, visant à accroître son rayonnement et sa visibilité internationale. Portée par l'AFTRP et la CATF, cette opération assure le développement des services liés au commerce international, des fonctions métropolitaines, notamment en matière de congrès et salons, de la logistique à forte valeur ajoutée, le tout au sein d'un quartier exemplaire au plan du développement durable, et proposant un accueil aux standards internationaux. L'opération bénéficie d'une situation exceptionnelle aussi bien au niveau de sa desserte (autoroutes, aéroports, TGV, RER B, futur métro NGPE) que du dynamisme économique dans son environnement direct (Parc des Expositions, Paris Nord 2, zone cargo). Dédiée au développement économique du secteur sud du CDT, Aérolians PARIS contribuera directement au développement du commerce international.		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	Ce projet contribuera quantitativement et qualitativement aux objectifs du CERTF en termes d'emplois et de développement économique. En effet, l'opération vise à construire 850 000 m² de surface de planchers pour les activités métropolitaines et mixtes, autour de deux grands espaces d'aménagement, qui permettront la création de 15 000 à 20 000 emplois : - Un Parc multifonctionnel d'activités internationales : ce projet s'inscrit dans un espace de 150 ha situé entre le Parc des Expositions et l'aéroport. Il sera un lieu d'accueil privilégié d'entreprises innovantes, de haute technologie, dans divers secteurs identifiés comme porteurs pour le commerce international. Il est aussi prévu que le parc accueille le Colisée, équipement majeur du CDT. - L'extension progressive du Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte : La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris prévoit de développer jusqu'à 350 000 m² de surfaces d'expositions couvertes dans Paris Nord 2, ainsi qu'une « Cité des Expositions » dans Aérolians PARIS. Cette dernière s'inscrit dans la dynamique des pôles de compétitivité en favorisant la « clusterisation » et l'innovation entre les entreprises de la filière congrès et salons et la formation dans ces métiers. Le projet urbain et paysager a été conçu durablement et répondra donc aux objectifs et priorités affirmés par le CERTF en matière d'urbanisme et de développement durable : • Constitution d'entités urbaines homogènes et d'une centralité fédératrice pour permettre l'animation du quartier • Une animation et une qualité de vie diurne, mais aussi nocturne, avec des équipements attractifs aussi pour les habitants des communes proches (ex: Colisée) • Un pôle gare multimodal restructuré pour desservir Paris Nord 2, le PIEX et Aérolians PARIS dans les meilleures conditions • Réseau TC renforcé pour le rabattement et la desserte du secteur : amélioration des lignes existantes, site propre potentiel étudié par le STIF avec la liaison 9 de l'étude sur la desserte de Roissy (cf. fiche desserte) • Intégration du secteur Aerolians dans les réflexions pour le développement		

	des circulations douces • Création d'une instance de gestion et d'animation du tissu d'entreprises (promotion, accueil, développement des services, gestion mutualisée, etc.) • Conservation et mise en valeur du site limitant les mouvements de terres (talweg, ligne de crête, chemins existant, écoulement naturel des eaux, etc.) • Gestion à ciel ouvert des eaux pluviales • Conception d'espaces publics et d'infrastructures respectueux de l'environnement • Prescriptions environnementales exigeantes pour la construction des bâtiments
PROGRAMME	La programmation de l'opération a fait l'objet de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs locaux. Il est prévu l'accueil d'activités métropolitaines et mixtes : - Les fonctions directionnelles à dominantes commerciales : organisations et entreprises internationales liées aux échanges commerciaux internationaux; - La logistique à haute valeur ajoutée : logistique associée à des fonctions de production, d'assemblage ou de conditionnement, se développant autour des grands aéroports internationaux ; - Les activités liées à l'innovation et l'économie de la connaissance : il s'agit de développer une offre permettant l'échange d'informations liées aux nouvelles technologies et aux savoirs émergents ; - L'événementiel à finalité économique : la proximité du PIEX permet de développer l'économie de l'événementiel, à travers un projet de « Cité des Expositions » ; - Les services aux entreprises et à la personne : services publics et privés liés à la vie des entreprises et liés aux besoins quotidiens du personnel de ces entreprises ou de leurs visiteurs. L'ambition de l'AFTRP et de la CATF pour hisser cette opération au niveau des standards internationaux l'a conduit à travailler sa programmation, son impact sur l'environnement, la qualité de ses équipements par la désignation d'équipes de maîtrise d'œuvre urbaine fortes, mais aussi l'image du projet, sa dénomination, et la mise en place d'une structure de services.
	Le Colisée Un projet de salle de spectacle multifonctionnelle à grande capacité est à l'étude pour s'intégrer dans Aérolians Paris. Le site exceptionnel, à proximité immédiate de la gare RER B et Métro NGPE ainsi que des parkings du PIEX, permettrait d'accueillir un équipement d'une capacité de 8 000 à 10 000 spectateurs pour des compétitions sportives ou des spectacles de rayonnement national et international. 

DESSERTE TC	DESSERTE ACTUELLE • Lignes de bus, notamment la 39 qui traverse le secteur via la D40. • Proximité directe avec la gare du Parc des Expositions	DESSERTE FUTURE • Intégration dans les réflexions du STIF et notamment la liaison 9 (Vert-galant / PIEX) • Proximité du PIEX dont la connexion devra être intégrée dans le réaménagement du pôle avec le MGPE • Etude pour le développement des circulations douces par la CATF • Proximité également de la nouvelle gare Aerofret qui serait à même d'être attractive pour une partie des employés.
--------------------	---	--

PLAN / ESQUISSE / VISUELS	Vues générales du projet  (Copyrights : Luc Weizmann Architecte, TGT & associés, Ateliers AFA)  (Copyrights : Studiosezz, Luc Weizmann Architecte, TGT & associés, Ateliers AFA)
--	--

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

Commercialisation des premiers terrains : septembre 2012
Démarrage des travaux prévu pour : mi 2013

PHASAGE

Phase 1 au nord Est de l'opération :
Fouilles archéologiques prévues pour : fin 2012
Premiers actes de vente prévus pour : mi 2013
Début des travaux des infrastructures : mi 2013
Début des travaux des bâtiments : 2015
Livraison des premiers bâtiments : 2016
Commercialisation de l'ensemble de l'opération sur 15 à 20 ans.

MONTAGE OPERATIONNEL

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

PILOTAGE DU PROJET

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

**Annexe 3 : Schéma d'implantation du TCSP entre la gare « Parc des Expositions »
et l'échangeur A104/04**

