



XII

# GRAND PRIX DE L'URBANISME EUROPÉEN 2018

Aéroports, villes et développement urbain

*Creating our futures*

---

**ECTP-CEU**

European Council of Spatial Planners  
Conseil européen des urbanistes





PARTENAIRE:



PARTENAIRE DE CONNAISSANCES:



AVEC LE SOUTIEN DE:



ÉQUIPE DE RÉDACTION:

ECTP-CEU:

Julian Hills

FUNDACIÓN METRÓPOLI:

Jorge Casar Rodríguez

Manuel Gavaldón Terrés

# 00. SOMMAIRE

## **A. INTRODUCTION**

- 01. AVANT-PROPOS
- 02. LE GRAND PRIX DE L'URBANISME EUROPÉEN 2018
- 03. LE CONSEIL EUROPÉEN DES URBANISTES
- 04. LE GROUPE ADP
- 05. FUNDACIÓN METRÓPOLI

## **B. PROJETS SÉLECTIONNÉS**

- 06. PLAN IMMOBILIER DE L'AÉROPORT BARCELONA-EL PRAT
- 07. DUBLIN AEROPORT CENTRAL

## **C. LES TRAVAUX DU JURY**

- 08. SÉLECTION DES GAGNANTS
- 09. LES CONCLUSIONS DU JURY
- 10. À PROPOS DES MEMBRES DU JURY



01. AVANT-PROPOS
02. LE GRAND PRIX DE L'URBANISME EUROPÉEN 2018
03. LE CONSEIL EUROPÉEN DES URBANISTES
04. LE GROUPE ADP
05. FUNDACIÓN METRÓPOLI



# INTRODUCTION

# 01. AVANT-PROPOS



**IGNACIO PEMÁN**  
PRÉSIDENT DE L'ECTP-  
CEU, CONSEIL EU-  
ROPÉEN DES  
URBANISTES

Le Grand Prix de l'Urbanisme Européen, organisé tous les deux ans par l'ECTP-CEU depuis 1990, propose un cadre commun pour l'urbanisme et récompense des exemples de bonne urbanisation dans toute l'Europe.

Le Grand Prix de l'Urbanisme Européen permet au Conseil Européen des Urbanistes de promouvoir la mise en œuvre concrète de la Charte de l'Urbanisme Européen approuvée en avril 2013 à Barcelone. Cette Charte offre une vision des villes et des régions du XXI<sup>e</sup> siècle dans le contexte de la mondialisation, considérant l'aménagement du territoire comme une approche essentielle pour parvenir à la cohésion culturelle, sociale, environnementale et économique.

Pour la première fois, l'ECTP-CEU a proposé un thème stratégique axé spécifiquement sur l'articulation et l'intégration entre les villes et les aéroports, considérant l'importance croissante des territoires et se concentrant sur les questions d'urbanisme stratégique, mobilité durable et efficacité énergétique.

Le concept traditionnel de l'urbanisation de l'aéroport le considère comme une infrastructure isolée accessible aux avions et aux passagers. Mais le partenariat des aéroports avec les territoires change la place de l'aéroport à la périphérie, et évolue vers un modèle où l'aéroport est au centre et où la ville se développe autour avec les entreprises, les commerces et les emplois. En effet, les aéroports modernes vont au-delà de la circulation des avions et offrent des activités commerciales et industrielles qui s'étendent souvent au-delà de la zone aéroportuaire. Ce nouveau modèle, baptisé Aerotropolis par John D. Kasard, appelle à une intégration durable des aéroports dans une urbanisation spécifique, urbaine et métropolitaine.

Par conséquent, le Conseil Européen des Urbanistes a examiné l'importance des villes aéroportuaires dans le développement des zones métropolitaines et propose d'améliorer les expériences d'urbanisme et de prospective à travers le XII<sup>e</sup> Grand Prix de l'Urbanisme Européen.

A travers ce XII<sup>e</sup> Grand Prix, l'ECTP-CEU souhaite récompenser les meilleurs projets, réalisés ou en cours, de recherche et prospective, qui montrent comment de nouveaux projets intègrent les aéroports dans le développement des villes, métropoles et régions.

Ce XII<sup>e</sup> Grand Prix de l'Urbanisme Européen 2018 organisé pour la quatrième fois consécutive avec le soutien du Comité des Régions de l'Union Européenne, est pour cette édition parrainée par le Groupe ADP et soutenue par la Fondation Metropol. A tous ces partenaires, l'ECTP-CEU souhaite exprimer sa gratitude pour avoir rendu possible cette édition du Grand Prix.

Mes remerciements aux membres du Jury et à son Président, Alfonso Vegara, qui a dirigé la tâche d'analyser les candidatures à la Fondation Metropol à Madrid en avril 2018 et, à Dominique Lancrenon, Présidente Honoraire de l'ECTP-CEU pour son travail inestimable de coordination du Jury, et de la cérémonie de remise des prix et cette publication.

## Aéroports pour les villes et les régions.

Nous vivons dans un monde de villes. Les villes sont les nouveaux moteurs de l'économie mondiale et, en même temps, elles ont le potentiel d'être les principaux acteurs engagés dans les défis du changement climatique et de la lutte contre les inégalités et la pauvreté. L'interdépendance toujours plus grande entre les villes va de pair avec l'augmentation de la connectivité physique et numérique.

Nous vivons une révolution numérique sans précédent à la confluence de quatre mégatendances :

L'informatique virtuelle, les appareils mobiles, les réseaux sociaux et l'application de l'intelligence artificielle au Big Data. Nous n'avons jamais eu autant de capacité de calcul, de facilité d'accès à l'information ou d'options de communication physique et numérique, et cela change la façon dont les gens vivent, travaillent, s'amuse, apprennent et interagissent. Cela modifie aussi la politique, l'économie, la société et, bien sûr, les villes, qui bénéficient maintenant d'opportunités qui n'existaient même pas jusqu'à tout récemment.

Si le passé a été façonné par des périodes dans lesquelles le monde a été organisé en empires et plus tard en États-nations, à l'avenir, nous vivrons de plus en plus dans un monde de villes - un monde de Super Villes.

Notre planète est aujourd'hui organisée par des pays ayant leurs propres frontières et leur indépendance politique. Dans l'avenir, les villes deviendront les centres de connectivité et d'interaction. La puissance des villes et leur magnétisme

seront associés à leur connectivité, leur connectivité physique assurée par les aéroports, les ports, les routes et les trains, ainsi que la connectivité numérique. L'interaction des villes et des flux d'informations, d'idées, de biens et de personnes est l'expression de la coopération économique, sociale, culturelle et politique.

L'Europe de Villes et des Régions s'affronte à des défis sans précédent. Dans ce contexte d'interaction globale mondiale des villes, les Aéroports deviennent une des infrastructures les plus cruciales de notre génération. L'interaction entre des villes et des aéroports est une tâche stimulante à laquelle notre siècle doit répondre avec de nouvelles idées et des solutions créatives.

Le 12<sup>e</sup> Grand Prix de l'Urbanisme Européen considère l'importance des espaces urbains des Aéroports dans le développement des Métropoles. Dans ce document, nous présenterons les projets spécifiques de Barcelone et Dublin qui peuvent inspirer d'autres initiatives en Europe et dans le monde entier.



**ALFONSO  
VEGARA**

PRÉSIDENT DE  
FUNDACIÓN  
METRÒPOLI

# 02. GRAND PRIX DE L'URBANISME EUROPÉEN 2018

---

Le Grand Prix de l'Urbanisme Européen 2018 s'inscrit dans 25 ans d'histoire et se veut être la référence de la qualité de l'urbanisme européen.

Le Grand Prix de l'Urbanisme Européen a été initié en 1990-1991 par le Conseil Européen des Urbanistes (CEU) avec la collaboration étroite et un fort soutien de la DG XVI de la Commission européenne (aujourd'hui DG REGIO). Depuis sa sixième édition, en 2006, le Grand Prix a été entièrement organisé et géré par le ECTP-CEU et ses organisations membres.

La sélection du Grand Prix est organisée en deux phases. La première est une sélection nationale réalisée par les associations d'urbanistes nationales dans les pays européens. Dans les pays où un prix national récompense les projets des urbanistes, les candidats du Grand Prix sont sélectionnés parmi les lauréats de ces compétitions nationales.

Parmi les Grands Prix Européen de l'Urbanisme, on peut citer dans les projets de stratégie territoriale des villes régions:

En 2006, la Stratégie régionale du Pays basque, exemple d'application du concept de « développement polycentrique » pour articuler une ville-région. Cette Stratégie vise à gérer la croissance urbaine de manière durable, non seulement pour les villes et la région, mais aussi pour les territoires qui les entourent.

En 2008, la Métropole verte transfrontalière de Aachen, Liège

et Maëstricht, proposant une approche territoriale cohérente de mise en valeur des enjeux écologiques et culturels.

En 2010, le Projet d'agglomération Franco-Valdo-Genevois, Ce projet a élaboré une méthodologie et un processus de coopération entre des acteurs variés, d'intérêts publics et privés en interpellant les autorités locales à différents niveaux de part et d'autre de la frontière internationale sur les objectifs de développer une ville compacte tout en évitant une expansion urbaine anarchique, et en préservant ses ressources naturelles.

En 2012 le Projet de rénovation du Cœur de Madrid, projet de revitalisation du cœur d'une Capitale Européenne, qui propose un cadre conceptuel pour articuler les enjeux de culture, d'identité, d'histoire, d'équité sociale, et économique, du climat et de l'environnement. L'interaction des échelles entre les enjeux climatiques planétaires et le fonctionnement d'un centre métropolitain étaient remarquables.

En 2014, le programme de développement territorial du TO p Limburg, Ce programme développe un nouveau paysage de l'énergie durable dans les anciennes exploitations minières du charbon à travers une approche expérimentale pour le développement et la diversification de la production d'énergie et de distribution. Dans le même temps, les anciens paysages miniers font l'objet de programmes de verdissement, de conversion en parc classé en parc national augmentant ainsi l'agrément de la zone ainsi que sa durabilité avec un engagement fort de la participation citoyenne.

---

En 2016, l'aménagement stratégique du Grand Roissy, La démarche du Grand Roissy part du constat que l'aéroport - imposé au territoire et longtemps vécu comme une contrainte - peut devenir un atout de développement considérable pour ses riverains. Les acteurs du Grand Roissy ont cherché à valoriser ce potentiel en affirmant clairement un positionnement économique lié à cette infrastructure : tout en renforçant l'assise économique traditionnelle du territoire (aérien, aéronautique, aéroportuaire et logistique), ils la diversifient vers l'économie de la connectivité et des échanges internationaux, dont le transport aérien est l'outil. Ces développements répondent aux besoins sociaux et notamment d'emploi des habitants et de la métropole.

Peter Wiberg a joué un rôle particulier en assurant la présidence du Jury pendant les 4 dernières éditions du Grand Prix : animation des travaux des membres du jury et direction des publications avec le soutien de la Ville de Bergen.

Ce 4 éditions ont également été marquées par le partenariat avec le Comité des Régions qui a contribué aux travaux du jury, et accueilli les cérémonies de remise du Grand Prix depuis 2010.

Lors de l'assemblée générale de Louvain en octobre 2017, le ECTP-CEU a proposé à Alfonso VEGARA, Président de la Fondation Metropoliti de prendre la Présidence du Jury et de renforcer la visibilité internationale du Grand Prix de l'Urbanisme Européen.

Pour la première fois, le ECTP-CEU a proposé une thématique stratégique orientée de manière spécifique sur l'articulation et l'intégration entre villes et aéroports, considérant l'importance croissante de celle-ci pour les territoires.

A travers cette thématique, il s'agissait de poser de manière transversale les enjeux de planification stratégique, de mobilité durable, d'efficacité énergétique.

La qualité des projets doit répondre aux principes développés dans la Charte de l'Urbanisme Européen approuvée par le ECTP-CEU en 2013.

L'originalité et l'innovation de la réalisation ou de l'approche doivent être mis en évidence, ainsi que la participation des citoyens dans l'intégration des politiques d'urbanisme et propositions de solutions durables.

Il s'agit de mettre en lumière la qualité du travail professionnel dans la conception, la communication, la coopération, le développement des concepts d'urbanisme ou dans l'application des techniques d'urbanisme directement liées au développement durable.

Ainsi, les projets valorisés peuvent servir de référence pour d'autres projets.

L'engagement effectif des urbanistes auprès des groupes sociaux,

# A. Introduction

---

des politiciens et des acteurs locaux conduit à une meilleure prise de conscience et au soutien du développement durable.

L'approche prospective à long terme dans le cadre du développement aéroportuaire se pose aujourd'hui dans un cadre de croissance considérable:

D'ici 2030-2035, le trafic aérien devrait doubler et le nombre de passagers passer de 3,5 milliards à 7 milliards sur l'ensemble de la planète.

L'enjeu de l'intégration urbaine est très fort : très souvent la conception des aéroports a été fragmentée dans l'espace autour des villes, conduisant à des ruptures et des nuisances tant pour les riverains que pour les utilisateurs.

L'évolution des possibilités pour mieux prendre en compte les enjeux de continuité urbaine, écologique, sociale, économique et culturelle est considérable et ouvre des possibilités de progrès très importants.

Le jury a analysé 3 projets finalistes :

- PPOPRAD – SLOVAQUIE – Projet de développement touristique
- DUBLIN – IRLANDE – Projet de renouvellement de la plateforme aéroportuaire
- BARCELONE – ESPAGNE – Planification du développement de la Plateforme aéroportuaire

Barcelone depuis les airs.  
Photo: Fundació Metròpoli

Dublin.  
Photo: Roberto Taddeo



# 03. LE CONSEIL EUROPÉEN DES URBANISTES

L'organisation a ses racines en 1978 lorsqu'un groupe de professionnels de l'urbanisme a créé un «comité de liaison pour les urbanistes dans la CEE» afin de promouvoir la reconnaissance professionnelle des urbanistes au niveau européen dans le but d'encourager la libre circulation et le droit d'établissement professionnel dans tous les États membres. Lorsque la Commission européenne a décidé de ne pas établir une directive sur la réglementation de la profession d'urbaniste, les associations nationales du «Comité de Liaison» ont décidé de signer un Accord International et une Déclaration le 8 novembre 1985 à Amsterdam, charte fondatrice de l'ECTP-CEU (European Council of Spatial Planners - Conseil européen des urbanistes). En 1989, les barrières à une véritable dimension européenne de l'ECTP-CEU sont tombées, ouvrant la porte à de nombreuses nouvelles organisations membres. Une étape importante a également été franchie au tournant du siècle, élargissant la concentration du développement urbain vers l'urbanisme territorial «spatiaux».

ECTP-CEU aujourd'hui

En tant qu'association fédératrice, l'ECTP-CEU regroupe 24 associations et instituts professionnels de planification spatiale de 22 pays européens ainsi que des membres correspondants, représentant plus de 30 000 urbanistes en Europe.

Aujourd'hui, ECTP-CEU est engagé dans une grande variété d'activités, toutes centrées sur la pratique de l'urbanisme en Europe.

Ces activités s'inscrivent principalement sur trois axes:

### 1. Principes européens communs d'urbanisme.

Nos principes de base qui devraient guider l'urbanisme dans toute l'Europe ont été développés dans un ensemble de documents de base publiés. Les deux plus importants sont:

- La Charte de l'urbanisme Européen (contenant une vision (partie A), des engagements (partie B) et un rôle pour les urbanistes (partie C)); et
- La Charte européenne de la démocratie participative liée aux processus d'aménagement du territoire.

Le lien entre ces principes et la profession d'urbaniste se fait par l'intermédiaire du groupe de travail sur la reconnaissance des qualifications.

### 2. Pratiques d'urbanisme

Au sein de notre réseau professionnel, nous partageons notre expérience en matière d'urbanisme et les questions d'actualité. Plusieurs groupes de travail ont été promus de diverses manières, l'atelier des jeunes urbanistes étant le plus important et le plus actif. Les Grand Prix d'urbanisme européens bisannuels et la Biennale des villes sont d'excellents forums pour présenter les bonnes pratiques d'urbanisme européennes.



### 3. Représentation des urbanistes

La représentation dans un éventail d'organisations différentes a été un domaine d'activité croissant au sein de l'ECTP-CEU. Nous coopérons étroitement avec e.a. avec le Comité des Régions de l'Union européenne; Le réseau européen de cohésion territoriale, NTCCP (Réseau des points de contact pour la cohésion territoriale), ESPON (Réseau européen d'observation d'urbanisme), COE (Conseil de l'Europe); Alliance européenne du patrimoine; AESOP (Association des écoles européennes d'urbanisme), IFLA-E (Fédération internationale des Architectes paysagistes), INTA (Association internationale de développement urbain), ICOMOS (Conseil international des monuments et des sites), ISOCARP (Société internationale des urbanistes et des urbanistes territoriaux), IFHP (Fédération internationale pour le logement et l'urbanisme), UN-HABITAT (Habitat des Nations Unies), FIU (Fédération ibéro-américaine des urbanistes), WTPD (Journée mondiale de l'urbanisme), GPN (Réseau Global Urbanistes).

#### Les membres de l'ECTP-CEU

L'ECTP-CEU est composée de membres à part entière (instituts et associations nationales d'urbanistes) et de membres correspondants tels que régions, municipalités, facultés, associations liées à l'urbanisme des villes et des régions, bureaux d'urbanistes et organismes de recherche en urbanisme. À l'exception des droits de vote à l'Assemblée générale, les membres correspondants

participent également à toutes les activités de l'ECTP-CEU.

#### Comité exécutif ECTP-CEU

Président: Ignacio Pemán Gavín (AETU); Secrétaire général: Joris Scheers (VRP); Vice-président et trésorier: Michael Stein (SFR); Administrateurs: Janet Askew (RTPI); Henk van der Kamp (IPI), Vladan Djokic (RS).

#### Contact ECTP-CEU

Secrétariat ECTP-CEU - Secrétariat ECTP-CEU  
ECTP-CEU (aisbl / vzw) - Maison des architectes  
21 rue Ernest Allard 1000 Bruxelles / Ernest Allardstraat 21 1000 Bruxelles  
secretariat@ectp-ceu.eu www.ectp-ceu.eu +32 (0) 470 350 432

# 04. LE GROUPE ADP

---

Le Groupe ADP a pour ambition de devenir un leader mondial de la conception, de la construction et de l'exploitation d'aéroports.

Deuxième opérateur aéroportuaire européen avec plus de 97 millions de passagers accueillis à Paris, le Groupe se classe dans le Top 3 mondial avec 23 aéroports, gérés directement ou indirectement à l'international, qui ont accueilli 240 millions de passagers en 2016. Aéroports de Paris met en œuvre, depuis le 1er janvier 2016, le contrat de régulation économique de 2016-2020 conclu avec l'Etat et son plan stratégique Connect 2020 : un plan au service de la satisfaction des clients, de la compétitivité du secteur aérien et de l'attractivité des territoires; un plan qui ouvre à ses collaborateurs de nouvelles opportunités de développement et de carrière. Paris Aéroport, la nouvelle marque à destination des voyageurs, et sa signature "Paris vous aime" soulignent la volonté de contribuer à l'attractivité des aéroports parisiens par un accueil et des services uniques. Confiance, engagement, audace, ouverture : les équipes du Groupe ADP s'appuient sur des valeurs partagées pour innover, progresser et créer une dynamique de succès qui profite à tous.

Paris-Charles De Gaulle  
Photo: Jean-Marc Jouanneaux





# 05. FUNDACIÓN METRÓPOLI

La Fundación Metropoli est une institution internationale née en 1997 à l'Université de Pennsylvanie.

Sa vocation est orientée vers la création et le partage d'innovations dans le domaine des villes et des territoires. L'Ecobox est le siège social situé à Madrid.

Différentes activités sont développées telles que:

Programmes de recherche Proyecto CITIES est un projet de recherche mondial basé sur 20 villes de cinq continents, développé par Fundación Metropoli en collaboration avec un réseau de villes, d'universités et de centres de recherche. Les villes sélectionnées pour cette première phase de la recherche sont innovantes et ont une attitude ouverte pour collaborer et partager leurs expériences avec d'autres villes du monde entier ; il s'agit de: Toronto, Boston, Philadelphie, Miami, Monterrey, Medellín, Curitiba, Montevideo, Santiago du Chili, Dublin, Bilbao, Windhoek, Le Cap, Dakar, Riyad, Dubaï, Hong Kong, Shanghai, Cebu, Singapour et Sidney . Proyecto CITIES a évolué vers un laboratoire permanent de recherche incluant d'autres villes telles que Moscou, Mexico, Casablanca, Yokohama, et de nouveaux territoires polycentriques comme Urban America 2050, la Diagonal Européenne, la Malacca Straight Diagonal en Malaisie ou le Digital Diamond en Colombie avec Microsoft.

Programmes d'excellence urbaine. Institut des maires ; Bourses de recherche sur les études urbaines et régionales avancées; Programmes Art & City; Apprendre des villes; Publications; Événements internationaux;

Partenariats stratégiques avec les universités et les villes; Des partenariats stratégiques avec les entreprises pour pousser l'innovation à l'intersection entre la technologie et le territoire; etc.

**FM** FUNDACION METROPOLI  
*Building a Sustainable Future*

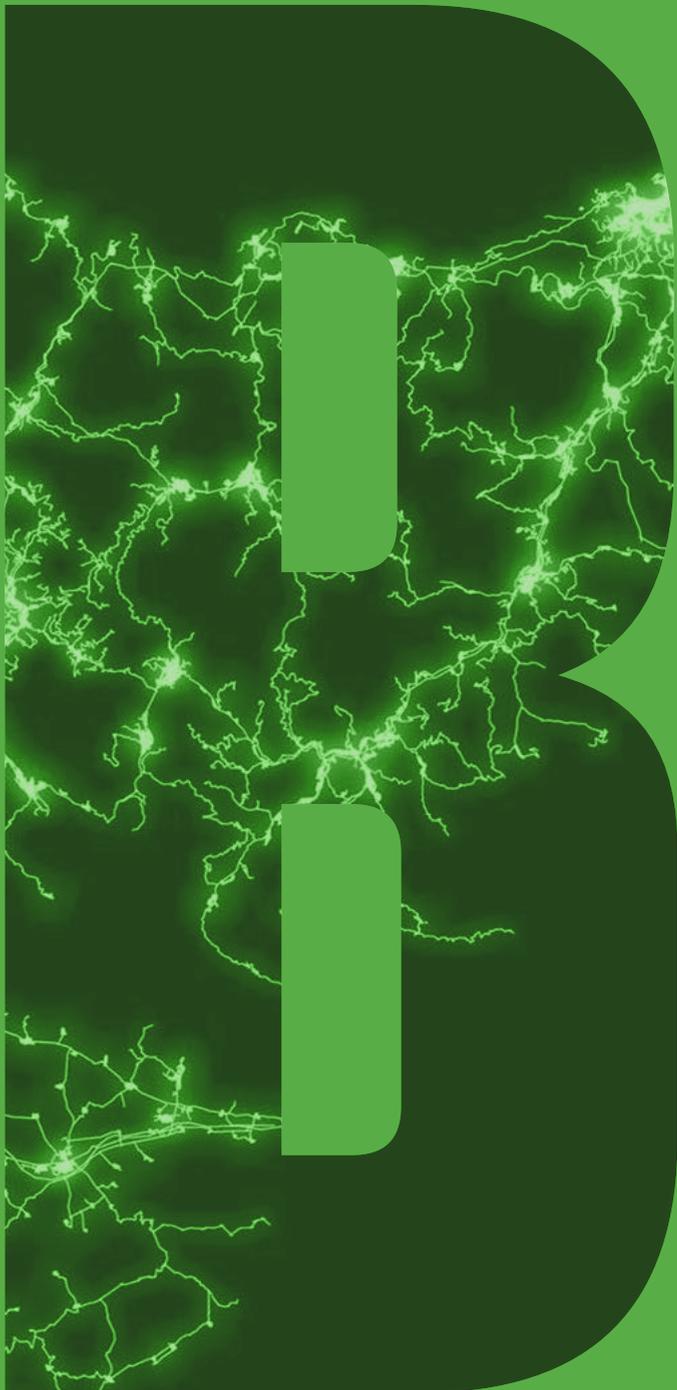
ECOBIX BUILDING. Fundación Metrópoli  
Avda. Bruselas 28 | 28108 Alcobendas, Madrid, Spain  
T (+34) 914 900 750 | info@fmetropoli.org  
www.fmetropoli.org



Sculpture inspirée du logo FUNDACION METROPOLI logo. Fernando Pagola & Carles Valverde

Fundacion Metropoli & Esther Pizarro.  
Photo Markus Schroll



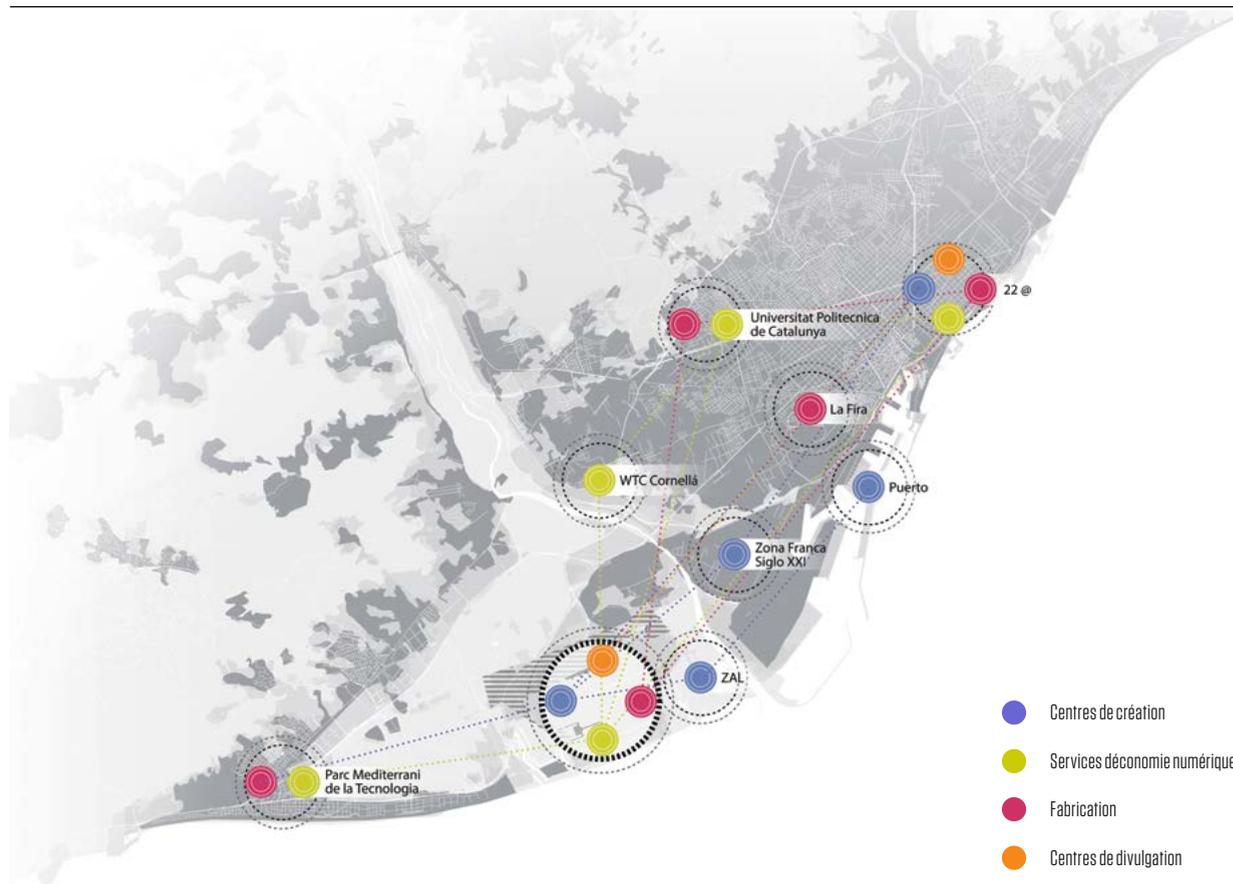


- 06. PLAN IMMOBILIER DE L'AÉROPORT BARCELONA-EL PRAT
- 07. DUBLIN AÉROPORT CENTRAL



# PROJETS SÉLECTIONNÉS

# 06. PLAN IMMOBILIER DE L'AÉROPORT BARCELONA-EL PRAT



---

## Informations générales

Emplacement: Barcelone, Espagne

Autorité représentée: Aena

Concept de planification: Arup

Planificateurs en charge: Flavio Tejeda, Susana Isabel

Extension de site: 542 Hectares

## Résumé du projet: Vers de nouveaux horizons à l'aéroport de Barcelone-El Prat

Il est clair depuis longtemps que les liaisons de transport peuvent stimuler le développement économique des zones autour des aéroports. Ces espaces peuvent devenir les moteurs des économies régionales, offrant un espace fertile pour de nouvelles entreprises et des opportunités de distribution pour les populations locales et régionales. Ce plan directeur a aidé Aena, le plus grand exploitant d'aéroports au monde en nombre de

passagers, à voir au-delà des terminaux les possibilités économiques, culturelles et durables offertes à toute la communauté de Barcelone. Ce modèle d'aéroport émergent comprend une gestion intégrée des infrastructures côté piste et des infrastructures d'accès, dans un contexte de transformation technologique, de préservation de l'environnement, de connectivité mondiale et d'importance croissante pour attirer et retenir le capital humain.

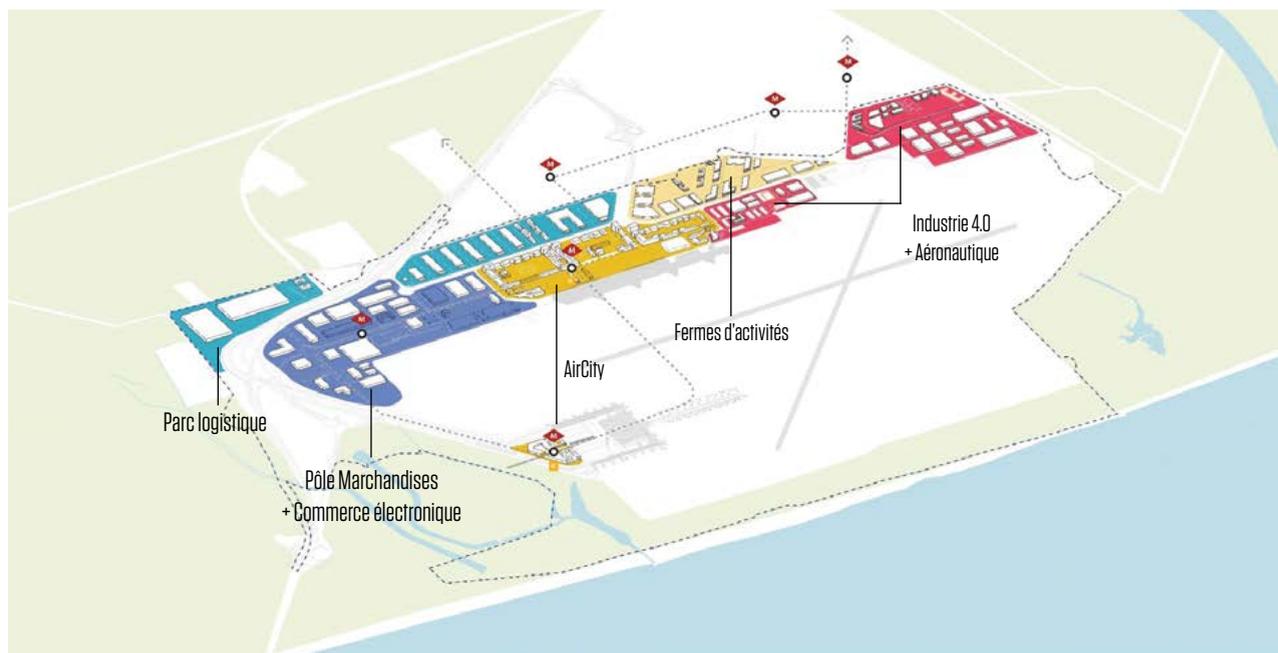
L'aéroport de Barcelone-El Prat deviendra un centre de commerce électronique, de services et d'économie innovant, consolidant son rôle de porte d'entrée de l'innovation dans l'Arc méditerranéen.

Le développement répondra à la tendance mondiale vers l'économie de la connaissance, et la révolution numérique, et contribuera à la forte identité de Barcelone en s'appuyant sur une société ouverte, des atouts environnementaux précieux, la qualité du design urbain et l'innovation.

### Créer une ville pour la révolution numérique

La force du projet est la capacité à capitaliser les avantages de la révolution numérique dans une proposition de planification entièrement adaptée au modèle de Barcelone. Cinq districts innovants, chacun avec son propre

## B. Projets Sélectionnés



caractère et sa propre orientation, réagissent différemment aux nuances de ces nouvelles tendances économiques:



### Pôle Marchandises + Commerce électronique

Écosystèmes commerciaux en ligne avec des installations optimisées pour gérer efficacement les processus de fret et de distribution grâce à l'application de la robotique. Grandes parcelles, moins de stationnement, entrepôts plus élevés, résilience élevée des infrastructures et niveaux de sécurité élevés. Attraction d'activités supplémentaires de grande valeur telles que l'espace commercial, la R & D et les centres de données.



### Parc logistique

Conception flexible pour alouer différents modèles de distribution tels que les centres de méga e-accomplissement et le cross-docking. Le confort dans le centre de conception, y compris les installations pour les conducteurs, les travailleurs et les utilisateurs. Conception écologiquement rationnelle, avec de faibles émissions de gaz à effet de serre et des modèles d'électrification élevés.



### AirCity

Réinventer le côté terre du terminal de l'aéroport. Développement compact à usage mixte connecté et intégré à l'activité du

terminal dans le prolongement de son espace commercial, retail et hôtels. Accessibilité maximale aux transports publics.



#### Industrie 4.0 + Aéronautique

Une plateforme technologique Un espace hybride de recherche, de production, de lancement sur le marché et de distribution. Pensé pour servir de laboratoire vivant des activités avancées développées dans l'aéroport, y compris les services numériques et les activités aéronautiques.



#### Fermes d'activités

Modèle innovant d'économie basée sur la connaissance intensive où le bien-être et la qualité de vie sont au centre de la conception. Un design pensé pour attirer le talent des classes créatives qui, à la suite de la révolution technologique, ont une flexibilité totale pour choisir où travailler et vivre. Cet espace, entièrement intégré à la terre agricole du Delta del Llobregat, offrira l'environnement de vie lent typique de la petite ville d'El Prat ainsi que les énormes avantages de l'accès à la plage.

L'objectif est de créer une véritable approche centrée sur l'humain, conçue à la juste échelle humaine, qui représente les valeurs de la communauté de Barcelone, une ville connue pour sa créativité, sa qualité de vie et son amour pour le design.

### Approche stratégique de la planification spatiale

La planification spatiale est devenue un énorme défi dans un contexte mondial en évolution rapide. Une solution physique pensée à un moment



donné est requise pour répondre adéquatement aux besoins du futur à long terme. La vérité est qu'il n'est plus possible pour les territoires d'anticiper les changements de paradigme, ce qui rend indispensable le développement de la capacité d'adaptation et de réponse rapide. La récente crise économique mondiale a été un exemple désagréable des effets négatifs potentiels.

TwoDeux facteurs principaux ont façonné notre approche de l'aménagement du territoire à Barcelone: la faisabilité et la flexibilité.

#### Faisabilité

La proposition doit être adaptée afin de maximiser les avantages pour l'aéroport et le territoire, mais en même temps, la stratégie de mise en œuvre doit être dictée par les exigences du marché pour planifier un projet qui soit vraiment réalisable.

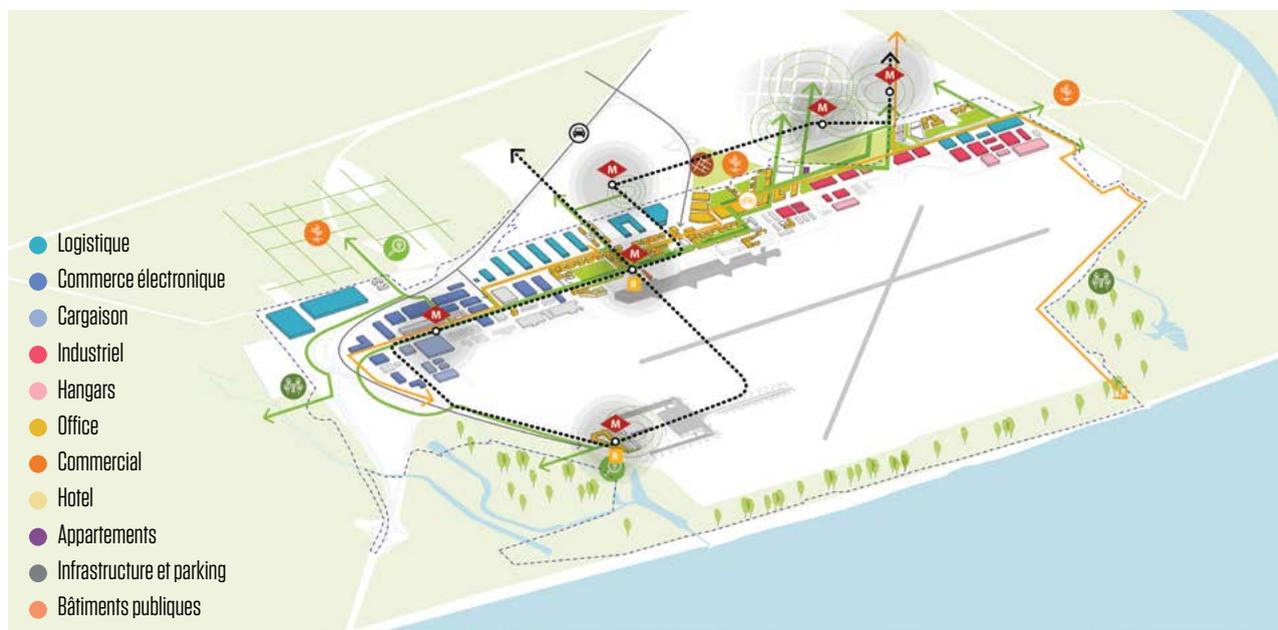
## B. Projets Sélectionnés

Pour le territoire, le projet est totalement aligné sur la politique européenne, nationale et régionale. Il est considéré comme un référent de la transformation économique de la Catalogne à travers des «Projets de spécialisation et de compétitivité territoriale» (PECT) soutenus par des financements européens tels que FEDER et FSE

Pour la faisabilité immobilière, un nouveau concept a été développé pour ce projet: les unités fonctionnelles. C'est une manière de planifier le développement intégrant dans la conception la logique du marché immobilier, ses préoccupations et ses besoins. Le résultat est une subdivision du projet dans onze domaines qui sont physiquement autonomes et peuvent être développés indépendamment. Chaque zone a été dimensionnée de manière à nécessiter un niveau d'investissement raisonnable et à

être absorbée par le marché au cours d'un cycle économique unique. Le mélange d'utilisations dans chacun d'entre eux permet la participation de développeurs spécialisés dans les produits.

De plus, de multiples entretiens ont été menés avec différents agents économiques - compagnies aériennes, opérateurs de fret, sociétés de logistique, chaînes d'hôtels - pour mieux comprendre l'appétit réel des utilisateurs finaux. Cette information sur la demande a été utilisée pour adapter le produit final.



---

## Flexibilité

Le projet doit développer des réponses « à l'épreuve de l'avenir » pour la planification, l'architecture et les infrastructures.

Il est essentiel pour le succès de développer la capacité d'adapter les utilisations et les activités aux besoins réels du contexte à tout moment, car les affaires, la technologie disponible, les besoins du marché et les conditions physiques évolueront au fil du temps.

Pour ce projet, les terres aménagées ont été considérées comme une ressource renouvelable qui va changer et s'adapter aux besoins et aux attentes de la communauté et des investisseurs en utilisant les stratégies suivantes applicables à différentes échelles :

- Des instruments de planification urbaine permettant des modifications rapides.
- La distribution flexible des terres favorise la résilience aux changements économiques.
- Mélange diversifié d'utilisations et choix multiples de typologies de bâtiments.
- Distribution flexible des bâtiments dans les grandes parcelles ou les méga-blocs.

## Méthodes et outils innovants

Benchmarking - Cinq aéroports internationaux ont été analysés en profondeur pour extraire les leçons apprises qui étaient applicables au projet de Barcelone. Chacun des aéroports sélectionnés présentait des qualités qui

le rendaient unique par rapport au contexte urbain, à la mixité des usages, à l'attrait du savoir et de la culture, à l'approche environnementale, à la compétitivité régionale, à l'interaction côté piste et terrain.

Capacité de roulement holistique - est la méthodologie qui a été utilisée pour évaluer les meilleures terres à développer sur le côté terrestre de l'aéroport, à travers la cartographie des contraintes physiques locales - environnementales, infrastructurelles et juridiques. À la suite de ce processus, 215 hectares ont été choisis pour être préservés en raison de leur valeur environnementale, car ils comprennent des terres protégées et des espaces naturels et agricoles du Delta del Llobregat. 328 hectares ont été identifiés comme ayant différents niveaux d'aptitude au développement.

SPeAR © - est un outil développé par Arup qui mesure la durabilité d'un projet. Il a non seulement fourni une évaluation des différentes alternatives informant le processus décisionnel, mais plus important encore, c'est un outil puissant qui a influencé la conception, en encourageant le développement de mesures correctives si nécessaire. Il a une approche en trois dimensions - sociale, environnementale et économique - répondant à une compréhension globale des projets durables. Chaque dimension est divisée en catégories et indicateurs qui vont de « contribution à la croissance de l'activité aéroportuaire » à « attraction de talents » ou « efficacité dans l'utilisation de la terre ». L'outil a été adapté aux caractéristiques de ce projet de régénération et au contexte local.

## B. Projets Sélectionnés



### Un développement durable

#### Mobilité

L'accessibilité est un aspect primordial pour le fonctionnement de l'aéroport. Les passagers et les marchandises doivent accéder à ce carrefour d'échange de transport en temps opportun pour accroître leurs activités. C'était un facteur de conception de ne pas interférer avec le service aéronautique et de l'améliorer dans la mesure du possible.

- Concevoir l'adaptation aux changements attendus dans le paradigme de la mobilité tels que les voitures et camions sans moteur, les véhicules électriques, l'auto-partage et le covoiturage - infra-

structures énergétiques, évolution des demandes de stationnement et de kiss nride, conception de parcelles logistiques.

- La ségrégation du trafic - en tant qu'amélioration, le trafic généré par le développement immobilier sera séparé de l'accès aux terminaux passagers. En particulier, une nouvelle liaison avec l'autoroute sera habilitée pour les camions servant à la cargaison.
- Amélioration du transport en commun - en plus des cinq arrêts de métro et d'une gare régionale, deux nouvelles stations seront bientôt disponibles. La demande supplémentaire générée permettra plus d'investissements pour augmenter la fréquence.
- Promotion de modes de transport durables avec 10,5 km de couloirs piétonniers et de pistes cyclables.
- Accès accru à la plage et aux terres écologiquement précieuses

---

pour la communauté locale existante et une toute nouvelle expérience pour les passagers de l'aéroport.

### Énergie

En ligne avec l'engagement d'Aena avec l'environnement et son ambition de réduction de l'empreinte carbone, ce projet comprend une proposition énergétique basée sur une stratégie à trois échelons.

La première étape concerne les stratégies bioclimatiques en tant que principaux moteurs de la conception dès les premiers stades. La création d'un design urbain adapté au climat, qui profite des conditions topoclimatiques optimisant à la fois l'exposition au vent et au soleil, jette les bases de bâtiments passifs avec une demande énergétique réduite. En outre, il est essentiel pour la stratégie d'atténuation du changement climatique de l'aéroport.

La deuxième étape repose sur la maximisation de l'efficacité des infrastructures urbaines et des systèmes de bâtiments et, plus important encore, sur la maximisation de l'efficacité partagée entre les différents usages. Ces utilisations ne seront pas abordées comme des pièces indépendantes mais planifiées dans le cadre d'un système énergétique coordonné et symbiotique avec des synergies et des relations gagnant-gagnant.

La troisième et dernière étape est l'intégration de la production d'énergie renouvelable, ainsi que des stratégies de stockage d'énergie et une gestion intelligente, pour permettre aux systèmes très efficaces de répondre aux demandes de faible énergie avec une énergie propre et innovante.

### Gouvernance

La planification n'est que la première étape, nous considérons la mise en œuvre de ce projet comme un processus de projet où différents mécanismes devront être mis en place pour en faire une réalité. Il doit être un processus participatif, où différentes parties prenantes peuvent participer et contribuer à atteindre le consensus le plus élevé possible.

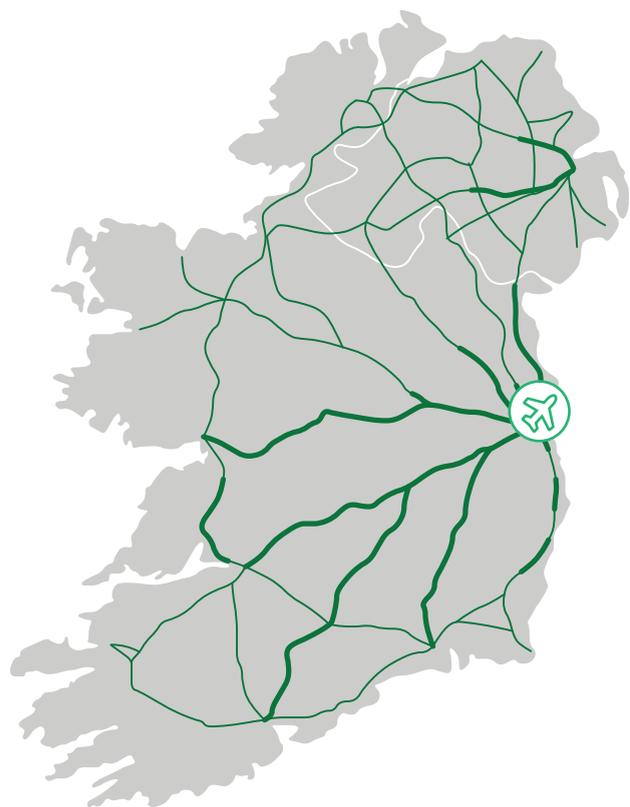
Le ministre espagnol du Développement, Iñigo de la Serna, a présenté le projet aux autorités publiques et aux agents économiques lors d'une manifestation organisée le 7 mars et a annoncé que le projet serait achevé dans un délai de 20 ans.

Une stratégie de gouvernance a été élaborée pour la phase de mise en œuvre. Il identifie les objectifs, les stratégies, les parties prenantes et les outils de gestion pour chacune de ces trois sphères:

- Sphère sociale: renforcer les connaissances et l'appropriation des citoyens et des agents économiques et sociaux à travers un plan de communication transparent, permettant leur participation et leur contribution.
- Entités publiques: créer un modèle de développement partagé où chaque entité contribue selon ses compétences et ses intérêts, par l'intermédiaire d'un comité de pilotage.
- Mise en œuvre immobilière: permettre une meilleure adaptation du projet aux besoins du marché et une augmentation progressive de la valeur de la proposition grâce à un véhicule à usage spécial.

## B. Projets Sélectionnés

# 07. DUBLIN AÉROPORT CENTRAL



---

## Informations générales

Emplacement: Dublin, Irlande

Autorité représentée: daa International

Concept de planification: Dublin Airport

Planificateurs en charge: Yvonne Dalton

Extension de site: 28 Hectares

### Résumé du projet: La création d'une ville aéroportuaire dans la zone métropolitaine de Dublin

#### Le Projet

Planification spatiale pour un campus d'affaires international couronné de succès sur les terres de régénération des friches industrielles à l'aéroport de Dublin.

#### Vue d'ensemble

L'Irlande est une petite nation insulaire et l'aéroport de Dublin joue un rôle sans pareil en facilitant la connectivité internationale, agissant comme la principale porte d'entrée et de sortie du Pays. Il opère actuellement 195 destinations dans 42 pays, desservis par 56 compagnies aériennes et est le 11ème aéroport de l'Union Européenne. En 2017, le nombre de passagers continu de croître pour la septième année consécutive avec un record de 29,6 millions de passagers voyageant à travers l'aéroport de Dublin en 2017. Pour supporter ces opérations, l'aéroport de Dublin compte actuellement 19 000 employés sur le campus.

L'aéroport de Dublin se situe à seulement 9km du centre ville de Dublin. Dublin est une ville cosmopolite, ouverte sur l'extérieur, dynamique et confiante. Elle abrite un groupe important d'industries de haute technologie, attirante pour l'Investissement Direct Etranger (IDE) et les talents mondiaux mobiles. Elle abrite également un tiers de la population hautement éduquée et qualifiée du pays, avec 44% de la population vivant dans la région du Grand Dublin.

Le projet de développement d'une «ville aéroportuaire» de haute qualité tire ses origines de la reconnaissance du fait qu'il y avait des friches in-

## B. Projets Sélectionnés

---

dustrielles sous-utilisées à proximité des aéroports. Il a été envisagé que cet espace puisse être régénéré pour fournir un emplacement d'affaires unique qui compléterait la proximité du site à un aéroport international, ainsi que de bénéficier des excellentes liaisons de transport vers la ville de Dublin et le reste du pays. Le site offrait également une opportunité majeure pour créer un développement de haute qualité visuellement attrayant à une passerelle nationale majeure, offrant des installations et des services qui complèteraient la population active existante de l'aéroport de Dublin. Le site avait tous les attributs essentiels de l'aéroport lui-même, y compris d'excellentes liaisons de transport public vers la ville de Dublin; la proximité d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, un accès inégalé à l'aéroport pour les voyages d'affaires internationaux - assurant ainsi la mobilité mondiale d'une manière reproduite nulle part ailleurs en Irlande.

Les considérations spéciales qui ont façonné le projet comprenaient le bruit et la sécurité de l'aviation ainsi que la protection et la préservation de l'accès de surface à l'aéroport national. Ces défis ont déterminé les paramètres clés pour les concepteurs, y compris la hauteur du bâtiment et les spécifications de conception, avec un Plan de Gestion de la Mobilité dédié, agissant comme un moteur majeur des solutions de transport durable pour le projet.

La taille totale du site de ce projet de ville aéroportuaire est de 70 Acres. Un espace de bureaux de 40 000 m<sup>2</sup> est déjà octroyé et en construction. Cet espace atteindra le double objectif de créer un environnement de travail de haute qualité à l'aéroport de Dublin, ainsi qu'un projet qui complètera et animera l'environnement aéroportuaire, avec des initiatives fortes pour encourager les gens et les entreprises à collaborer ensemble.

### La planification stratégique

L'importance d'une bonne planification de l'utilisation des terrains à proximité des aéroports ne peut être sous-estimée, et l'aéroport fait l'objet d'un certain nombre de plans, comprenant le plan municipal pour un comté plus vaste, « Le plan de développement Fingal » et un plan plus local, « Le plan de zone locale de l'aéroport de Dublin ». Les terres du DAC (Dublin Airport Central) étaient autrefois réservées à des utilisations liées à l'aviation, ce qui était restrictif quant à la vision du site pour régénérer les terrains abandonnés. Le point de départ était d'expliquer la raison d'être du développement à la l'autorité de planification locale, le Conseil du comté de Fingal, afin qu'un zonage plus flexible et plus approprié puisse être réalisé pour permettre le développement complémentaire non-aérien.

Le nouveau «zonage de haute technologie» a été inscrit dans le Plan de Développement de Fingal en 2011, reconnaissant que les aéroports du monde entier offrent maintenant des zones commerciales pour des environnements de bureaux de haute qualité adjacents à leurs terminaux. De la même manière, les zones de portuaires au niveau international se sont réorganisées au cours des 30 dernières années; les aéroports sont maintenant en tête en termes de forme urbaine compacte. Il est reconnu que les aéroports peuvent faciliter un nouveau type d'emploi qui nécessite une connectivité internationale sans heurts pour une main-d'œuvre hautement mobile et renforce à son tour l'attrait de la capitale dans son ensemble grâce à d'excellentes liaisons de transport.

L'avantage de co-implanter des emplois et des utilisations aéronautiques est clairement reconnu, et la façon dont cela permettrait à l'aéroport de Dublin de fournir une zone commerciale pour des bureaux de qualité, adjacente à des terminaux similaires à ceux de Manchester, Zurich, Am-



sterdam et la plupart des autres aéroports internationaux. Le processus de planification a également reconnu les avantages de la régénération de la réutilisation des terrains contaminés sous-utilisés, ce qui est conforme aux principes d'une bonne planification et d'un développement durable. Les friches industrielles à proximité des infrastructures aéroportuaires offrent la possibilité d'une réutilisation efficace des terres qui bénéficieraient des liaisons de transport public existantes et futures desservant l'aéroport de Dublin, telle que la liaison ferroviaire prévue «développement de la ligne de Metro». Enfin, un nouveau développement de haute qualité permettra aux terrains stratégiquement situés et visuellement proéminents de se développer pour des immeubles de bureaux contemporains. Cela créera une impression visuelle positive pour les passagers et les travailleurs à l'entrée principale du pays.

Suite au re-zonage, les terres DAC ont été sujettes à une préparation détaillée et à l'accord d'un plan directeur en partenariat avec le Conseil du comté de Fingal, aboutissant au « Plan directeur de l'aéroport de Dublin Central 2016 ». Le cadre du plan directeur était structuré autour de quatre principes directeurs clés. Ils incluaient le design urbain et la création d'espaces de qualité, le mouvement et la circulation, les considérations économiques et la durabilité de l'environnement et du bâtiment. Suite à l'adoption du plan directeur, une demande de planification détaillée a été préparée par l'équipe de projet, ce qui a abouti à une permission pour la première phase de développement. A chaque étape du processus de planification stratégique, de la conception du plan à la planification principale, en passant par l'application de la planification pour la première

## B. Projets Sélectionnés

phase du développement, l'engagement communautaire et la consultation ont constitué des éléments essentiels.

L'approche par étapes de la planification adoptée par le Conseil du comté de Fingal a vu la parution du Plan directeur de l'aéroport de Dublin Central en 2016 pour environ 75 000 m<sup>2</sup> de développement de bureaux et d'infrastructures connexes. Ce développement est centré sur le site situé en face du Terminal 2 et autour des bureaux nouvellement rénovés de LEED Platinum d'ESB International.

La mobilité intelligente

L'équipe du projet DAC a travaillé en étroite collaboration avec les agences

de transport nationales et locales, notamment avec Transport Infrastructure Ireland (« TII ») et la National Transport Authority (« NTA »), qui ont aidé pour la communication de notre Plan de Gestion de la Mobilité. Le Plan de Gestion de la Mobilité pour l'aéroport de Dublin Central a cherché à améliorer les scissions modales, ce qui permettrait d'atteindre un ratio de parkings à l'aéroport de Dublin Central de 1 place par 46 m<sup>2</sup>. C'est une excellente référence à atteindre en dehors d'un emplacement en centre-ville. Nous avons travaillé dans trois domaines majeurs, à savoir:

1. Les transports personnels – la marche, la course et le vélo
2. Les transports publics – les bus, les transports ferroviaires et le taxi
3. La gestion d'automobiles – le covoiturage, l'auto-partage, la location de voiture et les applications de stationnement intelligentes.



---

En plus d'examiner la façon dont nous accédons au site, nous devons également examiner la mobilité des campus aéroportuaires et les plans de mobilité de l'aéroport et du DAC y ont été soigneusement intégrés. Nous avons créé des quartiers où les nouveaux bureaux sont regroupés autour des services nécessaires pour répondre aux besoins des occupants et atténuer le besoin de se déplacer pendant le travail. En face du Terminal 2, nous avons créé une place urbaine centrale appelée « The Green ». Cette dernière sera accessible à tous les employés basés à DAC, aux employés de l'aéroport, et au grand public. Nous animerons l'espace avec beaucoup d'activités et nous l'utiliserons pour démontrer quelques unes de nos ambitions et approches innovatrices de la mobilité. Par exemple, nous organisons des semaines de sensibilisation à la mobilité ainsi que la promotion du bien-être et de la santé.

Notre plan de gestion de la mobilité est rendu réel en s'assurant que la gouvernance appropriée soit en place avec des groupes directeurs et avec des représentants de chacune des entreprises en place pour faire directement entendre la voix de l'ambition à l'employé. Cela a été inclus dans une clause dans tous nos contrats de location au DAC. Les objectifs du groupe directeur sont définis par des indicateurs de performance majeure pour mesurer les améliorations dans les comportements de répartition modale, et des solutions de transport durables sont mises en œuvre. Le programme MMP de l'aéroport de Dublin sera soumis à un suivi et à des examens périodiques dans le cadre de sa mise à jour annuelle afin de s'assurer que les initiatives atteignent leurs objectifs et que l'utilisation durable des transports soit soutenue et encouragée.

Enfin, le projet DAC contribue également à la création d'emplois à proximité du lieu de vie des personnes. La co-implantation d'entreprises dans des centres de populations comme Swords réduit les temps de déplacement

et améliore la qualité de vie. Étant donné la proximité de l'aéroport avec une grande population établie, couplé aux terres disponibles dans Fingal sur lesquelles le nouveau parc immobilier pourrait être construit, cela fait de l'aéroport un lieu d'affaires et d'emploi idéal.

#### Le rendement de l'énergie

L'aéroport de Dublin à la certification « Airport Carbon Accredited », dans le cadre d'un programme européen de certification de gestion du carbone dans les aéroports. Durant les trois dernières années, l'aéroport de Dublin a réussi à réduire son empreinte de carbone de 5 000 tonnes, ce qui est équivalent à 10% de réduction des émissions de carbone sous son contrôle. Nos partenaires Sustainable Nation et ESB Innovation aident l'aéroport à atteindre une réduction de 33% d'énergie planifié pour 2020. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les entreprises et l'éducation pour promouvoir une approche intelligente de l'utilisation de l'énergie, et l'aéroport lui-même à une flotte de voiture entièrement électrique côté pistes.

Le projet DAC est aussi fondé sur ces principes d'énergie verte à travers une Stratégie de Développement Durable intègre et complète qui tient compte des politiques nationales et européennes, des meilleures pratiques des ressources limitées, et de la future demande croissante du développement durable. La stratégie de développement durable s'assure que tous les bâtiments soient conçus et construits de façon écoénergétique et qu'ils soient tous conformes au minimum à la norme LEED Or, comme l'a établi le US Green Building Council. Nous avons livré le premier building, ONE Dublin Airport Central, à la certification LEED platine. Ce fut une réussite fantastique pour le réaménagement et la régénération d'un bâtiment de 50 ans et de le livrer au plus haut niveau de certification durable.

## B. Projets Sélectionnés



Par ailleurs, nous explorons les certifications Wired Score pour une approche durable de la technologie de l'information. Il s'agit d'une référence relativement nouvelle et nous avons l'intention de la concrétiser en déployant plus de 40 000 m<sup>2</sup> de bureaux dans les 3 ou 4 prochaines années.

Notre équipe énergétique interne distribuera de l'électricité pour tous les développements futurs, poursuivant ainsi notre transition à faible émission de carbone. De plus, nous veillerons à ce que les fournisseurs de Gestion des Installations gèrent le domaine et les installations de façon durable.



### L'espace public

Le projet DAC a pour objectif de fournir une bonne expérience à l'aéroport et pour les employés du DAC en créant un grand sentiment d'appartenance à la planification stratégique du domaine urbain et des espaces publics qui animeront la communauté à mesure que le développement s'amplifiera. Ceci est soutenu par de grandes initiatives pour encourager les personnes et les entreprises à s'engager les uns avec les autres.

Le projet prévoit une place centrale urbaine appelée «The Green» en face du Terminal 2. Elle sera accessible par tous les membres du développement, par la population active existante de l'aéroport de Dublin, qui est d'environ 19 000 personnes, en plus du public. En complément, la zone

---

proposera des activités, y compris la « semaine de mobilisation » qui a été instaurée comme un moyen d'encourager le transport durable.

Connectez, Collaborez & Développez – Notre approche d'une mise en œuvre réussie

Une décision positive d'accorder la planification en 2017 a permis à DAA d'élaborer un contrat de construction pour les 2 premiers bâtiments. Il était d'une importance cruciale qu'un véritable sens du lieu soit fourni au début du développement et ainsi le grand domaine urbain extérieur, qui sera l'entrée dans le développement, et la zone, qui animera toute la communauté environnante, seront également acheminés en 2018.

Alors que nous continuons à fournir des solutions d'énergie et de chauffage durables, nous étudions de nouvelles initiatives durables pour nous assurer d'optimiser les technologies en évolution rapide qui arrivent sur le marché. Nous explorons le concept de Ville Intelligente où nous pouvons exploiter la technologie pour connecter les gens de notre communauté à leur environnement.

D'autres domaines de développement incluent l'annonce du gouvernement confirmant une liaison ferroviaire avec l'aéroport de Dublin qui nous reliera au centre ville en seulement 20 minutes.

Actuellement, nous amenons ce développement exemplaire sur le marché. Nous offrirons des bureaux de catégorie A aussi bons que n'importe quel référence internationale à un prix abordable et durable. Une gamme complète d'équipements peut être utilisée par les plus de 250 entreprises déjà établies et situées à l'aéroport de Dublin. Nous coordonnons une approche de la chambre de commerce avec les entre-

prises de l'aéroport de Dublin Central où notre communauté peut chercher des opportunités de croissance. C'est avec joie que nous souhaitons la bienvenue aux nouvelles entreprises à l'aéroport de Dublin Central où les opportunités les plus inhabituelles peuvent voir le jour.

Nous ne louons pas seulement des bureaux, nous offrons une solution d'affaires holistique et une expérience client où travail et vie sont en harmonie. Nous créons un endroit que les gens viendront voir et ne voudront plus quitter. Que ce soit la connectivité internationale, les excellents équipements sur le campus ou le style de vie offert par la région, nous avons quelque chose pour chacun à l'aéroport de Dublin.



- 08. SÉLECTION DES GAGNANTS
- 09. LES CONCLUSIONS DU JURY
- 10. À PROPOS DES MEMBRES DU JURY



# LES TRAVAUX DU JURY

# 08. SÉLECTION DES GAGNANTS

Le jury international s'est réuni les 14 et 15 avril à Madrid.

Les membres du jury étaient:

- Président du jury: Alfonso Vegara, Président de la Fundación Metrópoli
- Kieran McCarthy, représentant du Comité des régions (CdR) et de la commission de la politique de cohésion territoriale (COTER), Irlande.
- Isabelle Maës, responsable des politiques Corridor atlantique RTE-T - Europe Commission, DG Mobilité et Transports, Belgique.
- François Tamisier, Architecte en chef, Groupe ADP, France.
- Janet Askew, Administratrice ECTP-CEU, Royaume-Uni
- Dominique Lancrenon, Président Honoraire de l'ECTP-CEU, France.

Au cours de la session, le jury a discuté des projets et les a évalués en fonction des réponses innovantes qu'ils apportent aux:

- (1) Urbanisme stratégique
- (2) Mobilité Intelligente dans les villes et territoires
- (3) L'efficacité énergétique et l'aménagement du territoire



---

---

## Urbanisme stratégique

---

- (a) Qualité et innovation dans le processus de planification entre les réalisations et les objectifs.
- (b) Comment les obstacles ont été surmontés au cours du processus.
- (c) Adaptation des politiques de planification et de développement de la participation des citoyens conduisant à une meilleure efficacité dans le processus de planification.
- (d) Démontrer l'efficacité de la planification stratégique renforçant le développement économique et la qualité de vie de toute la communauté.

---

Application des principes du développement durable ; le développement et la réalisation de solutions durables ; l'amélioration de l'environnement et de tout bénéfice économique et social identifiable résultant de la réalisation en termes de bien-être humain ou d'une plus grande efficacité.

---

L'originalité et l'innovation de la réalisation ou de l'approche ; de nouvelles méthodes, innovation dans le système de financement ; la participation des citoyens dans l'intégration des politiques d'urbanisme et propositions de solutions durables.

---

---

---

## Mobilité Intelligente dans les villes et territoires

---

- (a) Démontrer le rôle de l'urbanisme dans l'amélioration de l'accessibilité dans les villes et territoires, et avec leurs aéroports.
- (b) Amélioration des espaces piétonniers, des pistes cyclables et des transports en commun.
- (c) Améliorer le rôle de partage des espaces publics et l'accès équitable pour tous.
- (d) Amélioration de réelles innovations ou de nouvelles idées avec de réelles alternatives pour sortir de la gestion du trafic conventionnelle.

---

---

## L'efficacité énergétique et l'aménagement du territoire

---

- (a) Démontrer le rôle de l'aménagement du territoire soutenant pro activement l'adoption / le déploiement de solutions d'énergie renouvelable / durable à travers l'intégration de la gestion des changements climatiques.
- (b) Démontrer les développements attendus pour réduire significativement l'empreinte carbone de la ville aéroport et à quelles échéances.
- (c) Qualité de l'intégration entre les enjeux de la gestion de la transition énergétique et de l'urbanisme.

---

### CONTENU

---

# 09. LES CONCLUSIONS DU JURY

---

### **Aéroports, Villes et Développement Urbain**

L'intégration entre villes et aéroports est la qualité principale que le jury a recherché dans les projets présentés :

A l'intérieur du domaine aéroportuaire, comment les éléments bâtis, les espaces publics, les services se composent de sorte à permettre à tous les usagers de se sentir appartenir au territoire local, et d'en reconnaître l'identité culturelle et sociale.

A l'extérieur du domaine aéroportuaire, comment l'ensemble des quartiers environnants, des villes et centres, peuvent avoir accès et bénéficier du développement du domaine aéroportuaire, de manière fluide et confortable.

Les 2 projets nominés par le jury ont répondu chacun à une de ces préoccupations :

#### **Le projet de Dublin**

La plateforme de Dublin inscrit son renouvellement dans un plan stratégique intégré au niveau national, régional et local. Il développe une stratégie sur les questions de mobilité et met à ce titre en place un manager de la mobilité au service du territoire.

En même temps qu'il recrée des espaces publics plus agréables sur la pla-

teforme, il met en place des démarches participatives.

La démarche globale s'inscrit dans un renouvellement urbain de la plateforme, et le retraitement de friches urbaines.

Le processus en cours ne semble pas complètement finalisé sur le plan de la composition spatiale : place des parkings, cheminements piétons et transports en commun.

#### **Le projet de Barcelone**

Le projet de la plateforme de Barcelone s'inscrit dans une démarche de planification foncière sur un territoire actuellement non urbanisé, et particulièrement sensible sur le plan environnemental.

Il met en place les conditions d'un développement fonctionnel interne basé sur une approche à la fois flexible sur le plan formel, et rigoureuse sur le plan de la qualité environnementale recherchée.

En revanche, son intégration métropolitaine est peu décrite dans le projet, même si la desserte du métro avec 4 stations est un atout majeur.

---

## Les grand axes du débat sur l'avenir des relations entre villes, et territoires aéroportuaires

Sur la planification stratégique:

Les aéroports européens sont soumis à des contraintes économiques et commerciales qui évoluent rapidement. Les territoires aéroportuaires doivent adopter une approche dynamique et flexible afin de s'adapter à l'évolution de ces contraintes en impliquant dans leur gouvernance les acteurs locaux.

La tendance est désormais de développer des projets d'aménagement stratégiques et à long terme.

Pour obtenir un équilibre durable l'aménagement des aéroports demande une démarche d'urbanisme intégrée dans une relation continue avec les territoires environnants.

On sustainable accessibility:

Cette question centrale met en exergue le besoin de fournir des moyens d'accès aux plateformes plus écologiques, notamment par le biais des transports publics, compte tenu de l'importance des flux.

Pour organiser des systèmes de transports intégrés, la gouvernance du

territoire aéroportuaire doit impérativement associer les collectivités nationales ou régionales afin de répondre aux besoins de mobilité particuliers des clients ou des employés des aéroports

Sur l'efficacité énergétique:

L'impact environnemental du secteur aérien est devenu un enjeu international. Les compagnies aériennes consentent déjà des efforts substantiels afin de réduire leur consommation de carburant, et l'amélioration de leur empreinte carbone dépend désormais du développement d'énergies plus vertes. Dans un futur proche, il est probable que les principales mesures de réduction des émissions liées au trafic aérien s'appuieront sur le marché : tarification du carbone, système d'échange d'émissions, etc. D'ici là, la réduction des émissions de gaz à effet de serre se concentrera sur l'empreinte environnementale des aéroports et notamment sur leurs activités au sol. En effet, 25 % des émissions de CO2 des aéroports proviennent de la desserte terrestre.

Sur la participation citoyenne

L'urbanisation et le développement des aéroports ont tendance à créer des conflits entre de nombreux intérêts, tels que la croissance économique versus la protection de l'environnement. Ces tendances nécessitent davantage de consultation publique et d'inclusion dans les processus de prise de décision.

# C. Les Travaux du Jury

Historiquement, les consultations publiques ont principalement été mobilisées autour des problématiques liées au bruit aéroportuaire (nuisance sonore, gestion des plaintes, isolation des logements ou mesures compensatoires).

Aujourd'hui, la plupart des aéroports internationaux ont développé des processus ou structures de consultation avec les populations et les autorités locales des territoires environnants.

Sur l'originalité et l'innovation:

De nombreuses innovations sont attendues dans l'aménagement des aéroports en lien avec leur territoire :

Pour la gestion des nuisances sonores et de la pollution, le suivi de la santé des populations riveraines, le suivi des marchés de l'immobilier environnants, le développement de la sécurité en restant dans des coûts abordables pour les plus petites plateformes aéroportuaires, le développement de continuité des accès confortables et non polluants depuis les centres et villes environnants, le développement de nouvelles chaînes de logistiques qui permettent le désengorgement des accueils, et de nouvelles formes de services, intégrés aux villes : exemple enregistrement et dépôts des bagages depuis les hôtels..)

Ces innovations iront aussi dans le sens d'une meilleure intégration culturelle et de l'identité des territoires dont l'aéroport constitue l'une des portes.

## Conclusions générales

Le jury du Grand Prix de l'Urbanisme Européen a eu une tâche difficile. Chacun des 2 projets était très différent, et chacun avait ses propres qualités à partir desquelles les autres pouvaient apprendre. L'aéroport de Barcelone est un grand projet régional, qui vise à créer une zone économique prospère autour de l'aéroport, en utilisant les terres environnantes pour les activités dérivées. Ces efforts ont permis de créer une zone économique bien connectée, avec des opportunités d'emplois pour la métropole. Ce vaste projet s'appuie sur les compétences et l'expertise de consultants de renommée mondiale, dont l'équipe impressionnante comprend un grand nombre de jeunes urbanistes ainsi que des professionnels plus expérimentés.

L'aéroport de Dublin avait des ambitions similaires, et c'était impressionnant pour la petite équipe de planificateurs du secteur public qui avait travaillé dur pour faire de l'aéroport de Dublin un succès pour l'île d'Irlande. Le programme a démontré ses bonnes connexions à la ville de Dublin, et son nouveau terminal pour les visiteurs internationaux. Les tentatives visant à créer une passerelle plus verte pour les visiteurs ont également été saluées, entourées d'une variété d'autres utilisations de l'aéroport, y compris les hôtels.

Le Jury a été impressionné par les applications de Barcelone et de Dublin. Les deux ont suivi une approche de planification approfondie, en prenant en considération un grand nombre de données et les résultats des consul-

---

tations. Rendre les aéroports plus efficaces mais aussi plus durables et mieux intégrés à la ville dans laquelle ils se trouvent ou à proximité est très important pour la mobilité de demain. Les deux projets auraient pu aller plus loin en termes d'approches innovantes pour mieux relier l'aéroport à la vie de la ville et de ses habitants, mais ce n'est pas un défi facile.

Le jury a souhaité encourager les 2 approches a sollicité les 2 équipes afin d'échanger sur leur prospective à long terme.

# 10. À PROPOS DES MEMBRES DU JURY



**ALFONSO  
VEGARA**

PRÉSIDENT DU JURY

Alfonso Vegara est titulaire d'un doctorat en urbanisme de villes et de régions; diplômes en architecture, économie et sociologie. Ancien président de l'ISOCARP - Société internationale des urbanistes - qui compte des membres dans plus de 70 pays. Il est sympathisant et Administrateur des Bourses Eisenhower; il a également été nommé consul honoraire général de Singapour à Madrid depuis 2005.

Alfonso Vegara a enseigné l'urbanisme à l'École supérieure technique d'architecture de Madrid, à l'université de Navarre et à l'université CEU San Pablo. Il a également été professeur invité à la School of Design de l'Université de Pennsylvanie et conseiller de l'ETH Zurich Polytechnic.

Ses idées et projets ont été diffusés à travers plus de 30 livres et conférences internationales en Europe, aux États-Unis, en Amérique latine, en Asie, en Australie et en Afrique. Ses projets ont été récompensés par les Nations Unies, l'Union européenne, le Conseil européen des urbanistes, les associations d'architectes, les associations d'entrepreneurs, les villes et les gouvernements nationaux. Parmi ces récompenses figure le prix «Rey Jaime I» décerné par le roi d'Espagne pour récompenser la contribution d'Alfonso Vegara dans les domaines de l'urbanisme et de la durabilité. Il a également été récompensé par le prestigieux «Prix européen de l'urbanisme» pour son travail à Euskal Hiria, dans la région de la ville basque et pour la conception de l'éco-ville de Sarriguren en Navarre. Le président de Singapour lui a décerné le "Public Service Star Award" en 2017. Membre du jury du "Lee Kuan Yew World City Prize" et actuel président du jury du Grand

Prix de l'Urbanisme Européen de l'ECTP-CEU.

Il a été conseiller auprès de la ville de Singapour, ainsi que plusieurs villes du monde, y compris: Yokohama, Mexico DF, Bilbao, Buenos Aires, Kuala Lumpur, Sao Paulo, Casablanca, Moscou et Medellin.

Alfonso Vegara est le fondateur et président honoraire de Fundacion Metropoli, un centre d'excellence international dédié à la recherche, au design et à l'innovation dans les villes du monde entier. Fundacion Metropoli a conclu une alliance avec Microsoft afin de travailler dans différentes villes du monde à l'intersection entre Territory et Technology. En 2016, l'institution a terminé le projet Caribbean Diamond of Colombia, qui a été récompensé par le Smart City Expo World Congress de Barcelone en 2015 en tant que «Prix de l'idée innovante de l'année», ainsi que le prestigieux «2017 Global Award for Excellence» de ISOCARP.

L'objectif du travail d'Alfonso Vegara est de promouvoir les valeurs stratégiques des villes et leurs opportunités futures dans un monde complexe et interdépendant. Ses idées et projets sont présentés dans les livres: "Territorios Inteligentes" et les "Supercities" récemment. L'intelligence du territoire"; Gerd Albers Award du meilleur livre de 2016 par ISOCARP.

---

Kieran McCarthy est un membre élu du conseil municipal de Cork et un membre délégué irlandais du Comité des Régions (COR).

Son rôle à la Commission est liée aux compétences sociales, éducation, emploi, recherche et culture (SEDEC) et il s'intéresse personnellement à l'agenda des Nouvelles Compétences, l'éducation formelle et informelle, l'apprentissage au quotidien, le marché unique numérique, la spécialisation intelligente, la science et l'innovation, villes et régions du futur, jeunesse et sport, et effets socioculturels de l'IoT.

Il est Rapporteur sur les avis (1) l'Industrie Européenne Digitale et (2) Construire une économie de données européenne.

Kieran siège également à Commission de la cohésion territoriale et du budget de l'UE (Coter) veillant personnellement à la représentation des petites villes et les régions rurales dans la politique de cohésion, et la diffusion auprès des citoyens de l'UE du travail des fonds structurels de l'UE.

Il est actuellement le Rapporteur du CoR sur l'évaluation de l'Agenda urbain pour l'UE. Il est titulaire d'un doctorat en géographie culturelle de l'Université de Cork et s'intéresse aux questions paysagistes, de mémoire collective, de construction du patrimoine, de structures narratives et identitaires.

Kieran est l'auteur de vingt livres sur Cork et sa région. Plus sur le travail de Kieran peut être vu à [www.corkheritage.ie](http://www.corkheritage.ie) et [www.kieranmccarthy.ie](http://www.kieranmccarthy.ie).



## **KIERAN MCCARTHY**

REPRÉSENTANT DU COMITÉ DES RÉGIONS (COR) ET DE LA COMMISSION DE LA POLITIQUE DE COHÉSION TERRITORIALE DE L'UE (COTER)

## C. Les Travaux du Jury

---



### ISABELLE MAËS

#### OFFICER DES POLITIQUES TEN-T ATLANTIC CORRIDOR

Isabelle Maës est diplômée en gestion de HEC Bruxelles et titulaire d'un Master in Business Administration de l'INSEAD, France.

Avant de rejoindre la Commission européenne, elle a travaillé dans le développement des affaires et la communication pour la société privée internationale Procter & Gamble pendant environ douze ans.

Ses différentes affectations de travail lui ont donné l'opportunité de vivre et de travailler dans plusieurs pays d'Europe ; notamment en Belgique, aux Pays-Bas, en France, en Allemagne et en Suisse.

Isabelle Maës a rejoint la Commission européenne en 2009. Pendant plus de trois ans, elle a fait partie de l'équipe de gestion des programmes européens de navigation par satellite Galileo et EGNOS.

Elle est ensuite passée aux domaines des carburants de transport alternatifs et de la mobilité urbaine où elle a géré le programme CIVITAS et d'autres dossiers liés à la mobilité urbaine.

Elle est actuellement en charge de l'Atlantique et des corridors méditerranéens du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et joue également un rôle dans divers dossiers horizontaux tels que la mobilité militaire.

---

François TAMISIER est Architecte DPLG, diplômé de l'Ecole Nationale des Beaux-Arts de Paris, François Tamisier débute sa carrière comme architecte scénographe sur le Musée des Sciences et Techniques de La Villette. Fin 1987, il rejoint Aéroports de Paris pour travailler sur les espaces publics de la Grande Arche de La Défense, puis sur différents projets et concours internationaux.

Nommé chef de projet en 1996, il encadre les équipes dédiées aux concours à l'international et notamment supervise les esquisses, études détaillées et aménagements intérieurs du terminal passager de l'aéroport de Shanghai Pudong. Promu en 2000, directeur de projet sur le Grand Théâtre National de Chine, il s'expatrie six ans à Pékin pour y diriger les études et travaux.

De retour en France, il conduit les études du Satellite 4 à Paris-Charles de Gaulle. Nommé en 2008, adjoint au directeur de l'Ingénierie et de l'Architecture et architecte en chef d'Aéroports de Paris, il supervise les pôles métiers Architecture, Design et Second Œuvre, Aménagement et Urbanisme et Economie. Il suit également un parcours à l'international pour ADPI en tant que Directeur du Design Urbain pour la Chine et participe à de nombreux concours.



## FRANÇOIS TAMISIER

ARCHITECTE EN CHEF  
GROUPE ADP

## C. Les Travaux du Jury

---



### JANET ASKEW

ADMINISTRATEUR  
D'ECTP-CEU, UK

Janet Askew est urbaniste agréée au Royaume-Uni et ancienne Présidente du Royal Town Planning Institute. Au cours d'une carrière de quarante ans, elle a travaillé comme urbaniste dans les quatre pays du Royaume-Uni dans les secteurs public et privé ainsi que dans le milieu universitaire depuis plus de 25 ans. Elle était directrice de l'école de d'urbanisme et d'architecture de l'université de l'ouest de l'Angleterre à Bristol. Son principal domaine de recherche est le système d'urbanisme britannique, spécialisée dans le droit de l'urbanisme, les régimes de réglementation et leur rôle dans l'urbanisme des quartiers et des villes, ainsi que dans les processus de développement. Elle est professeur invitée en droit d'urbanisme à l'Université d'Ulster à Belfast, en Irlande du Nord, enseignante à l'Université de Cardiff, et elle est professeure honoraire internationale en urbanisme à l'Université nationale de technologie de Taipei à Taiwan et conférencière à l'Université nationale Cheng Kung de Tainan.

Janet Askew est membre de la Plateforme internationale d'experts en droit de l'urbanisme et est responsable des gouvernements britannique, gallois et néerlandais en matière de réglementation de l'urbanisme. Elle a travaillé dans des universités à travers l'Europe et elle est la représentante du Royaume-Uni au Conseil Européen des Urbanistes (ECTP-CEU). Elle est actuellement présidente du comité international du RTPI; elle est experte en environnement bâti pour le conseil de design CABE; et membre fondatrice de l'International Garden Cities Institute. Janet Askew a travaillé avec des universités à travers l'Europe et en Asie, elle donne des conférences dans de nombreux pays, et est régulièrement invitée

comme conférencière principale pour de nombreux événements.

---

Présidente honoraire de l'ECTP-CEU.

Présidente d'Honneur de la Société Française des Urbanistes.

Elle gère depuis 30 ans une équipe d'experts en cohésion territoriale, logement et équipements, urbanisme et design au service des villes et des régions ainsi qu'avec les sociétés privées d'aménagement.

Territoires Sites & Cités est le bureau d'études qu'elle a créé et géré depuis janvier 1989 jusqu'à son acquisition par la société d'ingénierie Antea Group en 2013.

Dominique Lancrenon développe les outils SIG, aidant l'évaluation et la prise de décision dans les processus de consultation publique et de participation citoyenne sur :

- Gestion de l'eau et typologies urbaines
- Efficacité énergétique et typologies urbaines
- Utilisation des sols et typologies urbaines
- Dynamique sociale et économique
- Écosystèmes
- Impression écologique
- Installations publiques et espaces
- Transport et accessibilité.

Elle a récemment préparé 2 réponses aux appels à projets innovants du programme Urban Innovative Action:

Le premier "Cycle Terre" propose de développer l'économie circulaire dans l'urbanisation des zones denses en utilisant la terre excavée sur place pour faire des matériaux de construction. Il développe un outil de traçabilité des matériaux de l'extraction, à la fabrication, jusqu'à la mise en œuvre dans les aménagements. Ce projet est en cours de réalisation avec la ville de Sevran, dans le cadre de la construction du métro du Grand Paris.

Le deuxième "Citoyens et Climat" propose de développer à partir de la gestion des espaces publics une nouvelle manière de prendre en compte les impacts du changement climatique en associant les habitants et les usagers dans l'observation et la prévention: sur les enjeux de biodiversité, des inondations, des mouvements de sols, des tempêtes.

La plateforme développée permet de développer les connaissances de manière interactive avec les 280 000 habitants de Orléans Métropole et les 6 laboratoires de recherche associés.



## **DOMINIQUE LANCRENON**

PRÉSIDENT HONORAIRE  
ECTP-CEU