

Abécédaire de la future Métropole du Grand Paris

Carnet 2 : Une métropole de toutes les échelles

Janvier 2015

Introduction

L'Abécédaire de la future Métropole du Grand Paris, élaboré par l'Apur et l'IAU île-de-France sous l'égide de la Mission de Préfiguration de la Métropole, est une contribution au diagnostic préalable prévu par la loi Maptam.

Le Carnet 1, publié en septembre 2014, portait sur 4 grandes thématiques : une métropole mondiale, innovante et entreprenante ; une métropole des habitants ; une métropole solidaire ; une métropole durable.

Le Carnet 2 décrit « la Métropole de toutes les échelles », afin de prendre en compte l'environnement national et international, régional, et local.

Sont ainsi présentées les dynamiques régionales et métropolitaines des flux, les grandes fonctions nécessaires au dynamisme régional, métropolitain et aux territoires qui s'articulent à différentes échelles et portent des projets. Ces projets engagés sont classés par thèmes selon qu'ils concernent l'emploi, le logement et les services aux habitants, les voies majeures, les centralités, l'énergie et le recyclage, ou encore le patrimoine et les paysages.

Les données et cartes rassemblées viennent compléter le Carnet 1 pour continuer d'alimenter cette base documentaire métropolitaine inédite, qui fera prochainement l'objet d'une plateforme numérique où seront rassemblées ces diverses données et d'autres, à venir.

Cet Abécédaire est une invitation à partager une meilleure connaissance de chacun des territoires de la future Métropole du Grand Paris, les projets et leur insertion dans un environnement proche ou plus lointain. À ce titre, il constitue une ouverture au débat qui prend en compte la réalité d'aujourd'hui, les projets prévus, les usages, les complémentarités et les transformations à venir. Il permettra de nourrir la démarche d'élaboration du futur projet métropolitain.

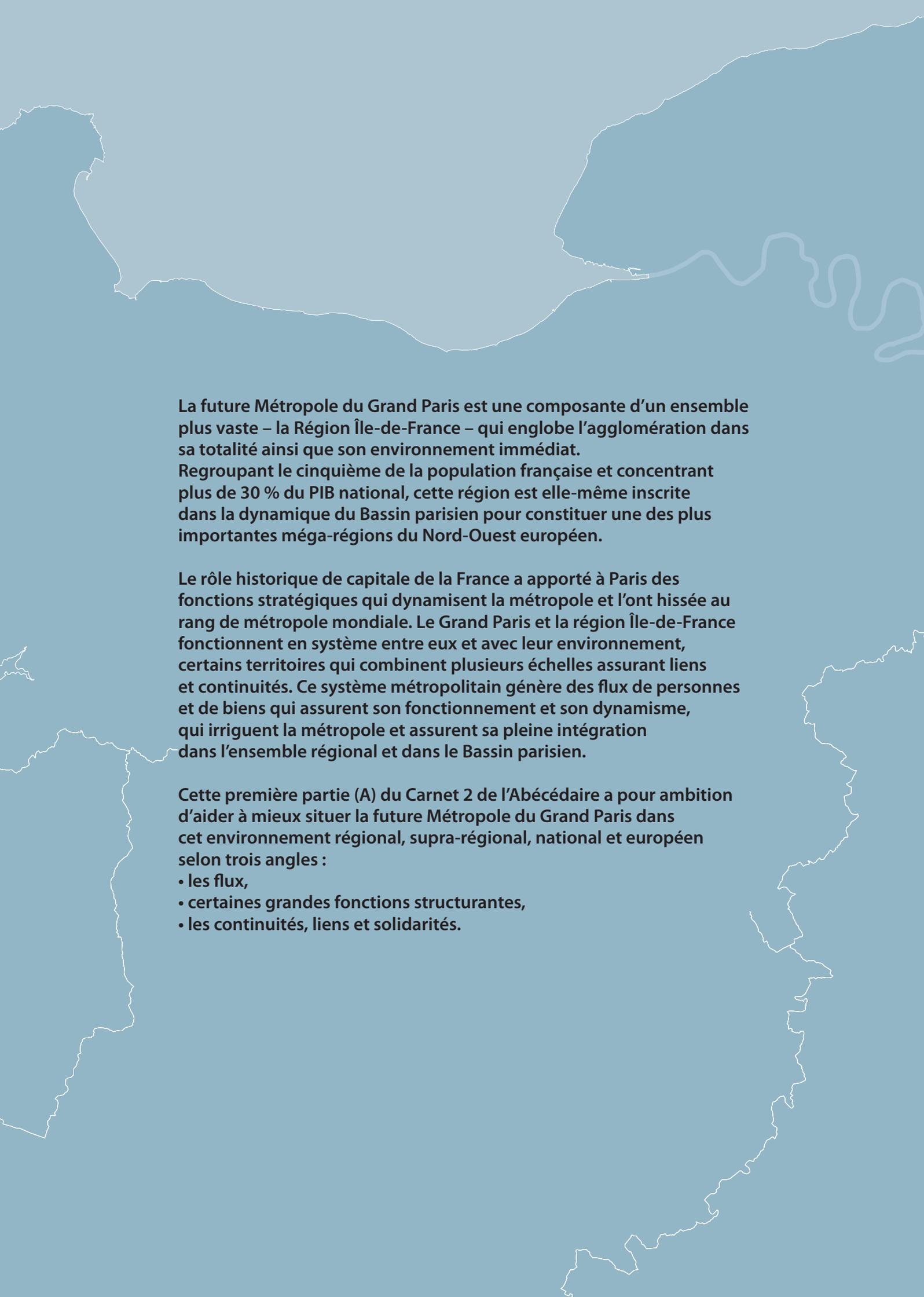
Sommaire

Partie A : L'environnement régional et supra-régional

Repères	7	2 - De grandes fonctions assurant le dynamisme régional et métropolitain	53
L'articulation des périmètres et des échelles	8	La métropole, porte d'entrée de l'Europe et de la France	54
La métropole dans son contexte aux différentes échelles	11	Une économie en réseau	58
À l'échelle mondiale.....	11	Le système productif régional et métropolitain.....	58
Une métropole d'échelle européenne.....	12	La recherche-innovation.....	59
La métropole en France.....	14	Le numérique : un enjeu d'aménagement et de transformation de l'économie.....	60
Bassin parisien.....	15	L'enseignement supérieur	62
L'Axe Seine.....	16	Un enseignement supérieur attractif.....	62
La métropole en Île-de-France	17	Culture, loisirs et tourisme	64
Données chiffrées.....	17	Les grands services urbains	66
La population.....	18	Des équipements nombreux et nécessaires au fonctionnement régional et métropolitain.....	66
L'accroissement annuel de la population.....	19	Des risques et nuisances liés aux sites et réseaux.....	70
Le parc de logements.....	20	1 - Une dynamique régionale et métropolitaine qui s'appuie sur des flux	25
Le parc de logements sociaux.....	21	La mobilité des personnes	26
La construction de logements.....	22	Comment se déplacent les Franciliens ?.....	26
L'emploi.....	23	Les déplacements domicile-travail.....	28
3 - Liens, solidarités et continuités territoriales aux différentes échelles	73	Les transports en commun en Île-de-France.....	30
Des inégalités sociales et environnementales	74	Le réseau cyclable.....	32
Une richesse communale liée à l'activité économique et aux habitants.....	74	Les migrations résidentielles.....	36
La politique de la ville.....	77	L'hébergement et le logement temporaire.....	38
Une gestion concertée des risques naturels.....	78	Les activités économiques	40
Masses d'air, changements climatiques, pollution atmosphérique.....	80	La mobilité des établissements.....	40
Le rafraîchissement de la région-capitale.....	84	Les investissements étrangers.....	42
Des richesses territoriales	86	Les flux de touristes internationaux.....	43
Le paysage en lien.....	86	Les flux de marchandises	44
Le fleuve, la ceinture verte, espaces d'articulation.....	88	Produire et consommer génère des flux.....	44
Des espaces verts aux espaces ouverts.....	90	Flux de matériaux.....	48
La trame verte et bleue : un maillage fragile.....	92	Flux de nourriture.....	50
Une dynamique de projets	96		
Les territoires de la transition économique et résidentielle.....	96		

Partie B : Les projets engagés dans les territoires

Repères	101	Des projets.....	152
Les projets d'urbanisme et de transport	102	La RD5, un axe structurant de Seine-Amont, articulant projets urbains et de transports.....	152
Présentation des fiches actions	112	L'ex RN 34, la requalification de la grande avenue de l'Est parisien en lien avec l'arrivée de projets de transports.....	153
1 - L'emploi et l'activité économique	115	Le boulevard urbain de la Défense.....	154
La mixité emploi/habitat	116	La transformation de l'A186 en une avenue urbaine.....	155
La diversité économique	117	Des méthodes renouvelées.....	156
Des fiches actions	118	L'ex-RN2, l'axe structurant le Nord-Est.....	156
La mutation économique	118	Les chartes Aménagement Transport.....	157
D'un territoire « servant » à un territoire « ressource ».....	118	4 - Les centralités	159
Des dispositifs pour le maintien d'activités industrielles et le développement des PME-PMI.....	119	Cartes des centralités	160
L'intégration de la logistique en ville.....	120	Des fiches actions	170
« De la plateforme à la ville logistique », Orly-Sogaris.....	120	Des centralités liées aux grands équipements.....	170
La logistique urbaine, « Chapelle International ».....	121	Le pôle de gare Villejuif-IGR et le Campus Grand Parc.....	170
Le renouvellement du tertiaire et les nouvelles économies.....	122	Le pôle de gare de Villepinte-Paris Nord 2.....	171
Les quartiers d'affaires.....	122	Des centralités renouvelées.....	172
Le cluster aéronautique du Bourget.....	123	Le quartier de la gare de Clichy-Montfermeil.....	172
L'arc de l'innovation, le numérique, les incubateurs.....	124	Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges.....	173
Les FabLabs.....	125	Des centralités au rayonnement supra-métropolitain.....	174
L'économie sociale et solidaire, l'exemple de Copiver.....	126	Le pôle du MIN et de la Cité de la Gastronomie.....	174
Les espaces de travail partagés (co-working).....	127	Le pôle de gare de Saint-Denis Pleyel.....	175
2 - Le logement et les services aux habitants	129	5 - L'énergie et le recyclage	177
Le marché de l'habitat	130	Les liens entre les tissus urbains et l'énergie	178
Le potentiel de développement de logements autour des gares	131	Des fiches actions	179
La typologie de l'habitat, la mixité sociale	132	Énergies renouvelables.....	179
Des fiches action	133	Le solaire et la récupération de chaleur.....	179
Des outils partagés.....	133	De la récupération de chaleur : géothermie et usines d'incinération des déchets.....	180
La charte promoteur pour le logement.....	133	Des projets urbains innovants.....	181
Un office HLM intercommunal, Plaine Commune Habitat.....	134	IssyGrid - quartier intelligent.....	181
La Société de Requalification des Quartiers Anciens (SOREQA).....	135	La collecte pneumatique des déchets.....	182
Des mécanismes réglementaires pour la construction de logements sociaux.....	136	Imbrications - 15 éco-maisons de ville « denses ».....	183
Des méthodes renouvelées.....	137	Des possibilités locales.....	184
Le secteur du pont de Sèvres avec le Trapèze.....	137	Le réemploi de matériaux de construction, l'exemple de Bellastock.....	184
La Plaine de l'Ourcq, un exemple de la construction du Grand Paris.....	138	Un engagement mondial.....	185
Une production de logements diversifiée.....	139	COP 21, la 21 ^e Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques.....	185
La transformation de bureaux en logements.....	139	6 - Le patrimoine et les paysages	187
L'habitat participatif.....	140	Cartes du patrimoine et des paysages	188
Des services aux habitants.....	141	Des fiches actions	198
Le service intergénérationnel.....	141	La transformation du patrimoine industriel.....	198
Une écogestion et un jardin pédagogique, la Bergerie des Malassis.....	142	Les équipements métropolitains : la cité du cinéma, la manufacture du design.....	198
Un schéma de cohérence des équipements sportifs.....	143	L'île Seguin, la vallée de la Seine.....	199
La Dynamo - Festival Banlieues Bleues.....	144	La valorisation des berges.....	200
Le 6B.....	145	La Seine en Seine-Amont.....	200
3 - Les voies majeures	147	Le projet des berges de Seine à Paris.....	201
Les projets en cours sur les voies majeures	148	La boucle de la Seine Nord.....	202
Des fiches actions	151	Des méthodes renouvelées.....	203
Des outils.....	151	La charte du canal de l'Ourcq.....	203
Les services de mobilités en gare - L'inter-modalité.....	151	Les Promenades Urbaines du Grand Paris.....	204



La future Métropole du Grand Paris est une composante d'un ensemble plus vaste – la Région Île-de-France – qui englobe l'agglomération dans sa totalité ainsi que son environnement immédiat.

Regroupant le cinquième de la population française et concentrant plus de 30 % du PIB national, cette région est elle-même inscrite dans la dynamique du Bassin parisien pour constituer une des plus importantes méga-régions du Nord-Ouest européen.

Le rôle historique de capitale de la France a apporté à Paris des fonctions stratégiques qui dynamisent la métropole et l'ont hissée au rang de métropole mondiale. Le Grand Paris et la région Île-de-France fonctionnent en système entre eux et avec leur environnement, certains territoires qui combinent plusieurs échelles assurant liens et continuités. Ce système métropolitain génère des flux de personnes et de biens qui assurent son fonctionnement et son dynamisme, qui irriguent la métropole et assurent sa pleine intégration dans l'ensemble régional et dans le Bassin parisien.

Cette première partie (A) du Carnet 2 de l'Abécédaire a pour ambition d'aider à mieux situer la future Métropole du Grand Paris dans cet environnement régional, supra-régional, national et européen selon trois angles :

- les flux,**
- certaines grandes fonctions structurantes,**
- les continuités, liens et solidarités.**



**Partie A :
L'environnement régional
et supra-régional**





Repères

L'articulation des périmètres et des échelles

- **La future Métropole du Grand Paris** : EPCI à fiscalité propre, créée au 1^{er} janvier 2016, regroupant 124 communes dans 4 départements (et 46 communes limitrophes intégrables), 762 km², 6,7 millions d'habitants (7,7 millions d'habitants avec les communes limitrophes), 10,7 % de la population nationale.
- **L'unité urbaine** ou agglomération de Paris : définition statistique (Insee) regroupant 412 communes présentant une zone de bâti continu, 2 845 km², 10,5 millions d'habitants.
- **La Région Île-de-France** : collectivité de plein exercice regroupant 1281 communes dans 8 départements, 12 000 km², 11,9 millions d'habitants (19 % de la population française).
- **L'aire urbaine de Paris** : constituée par le pôle de Paris et les communes dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou les communes attirées par lui (la couronne). Ce territoire, d'un seul tenant et sans enclave, concentrant l'habitat et l'emploi, regroupe 1 798 communes (au-delà des limites régionales), 17 175 km², 12,3 millions d'habitants.
- **Le Bassin parisien** : étendu sur toute ou partie des régions du quart nord-est de la France, sur une superficie de 190 000 km², comptant plus de 26 millions d'habitants (41,7 % de la population nationale).
- **Les autres métropoles de rang mondial** : plus de 20 métropoles accueillant plus de 10 millions d'habitants, un hub aéroportuaire, un réseau de transport public développé, une place boursière active, des multinationales, des pôles d'innovation, de grands événements internationaux et une offre patrimoniale et culturelle reconnue.

Par son étymologie, la métropole est à la fois capitale (du latin, metropolis), et ville-mère (du grec, mêtropolis), créatrice d'activités.

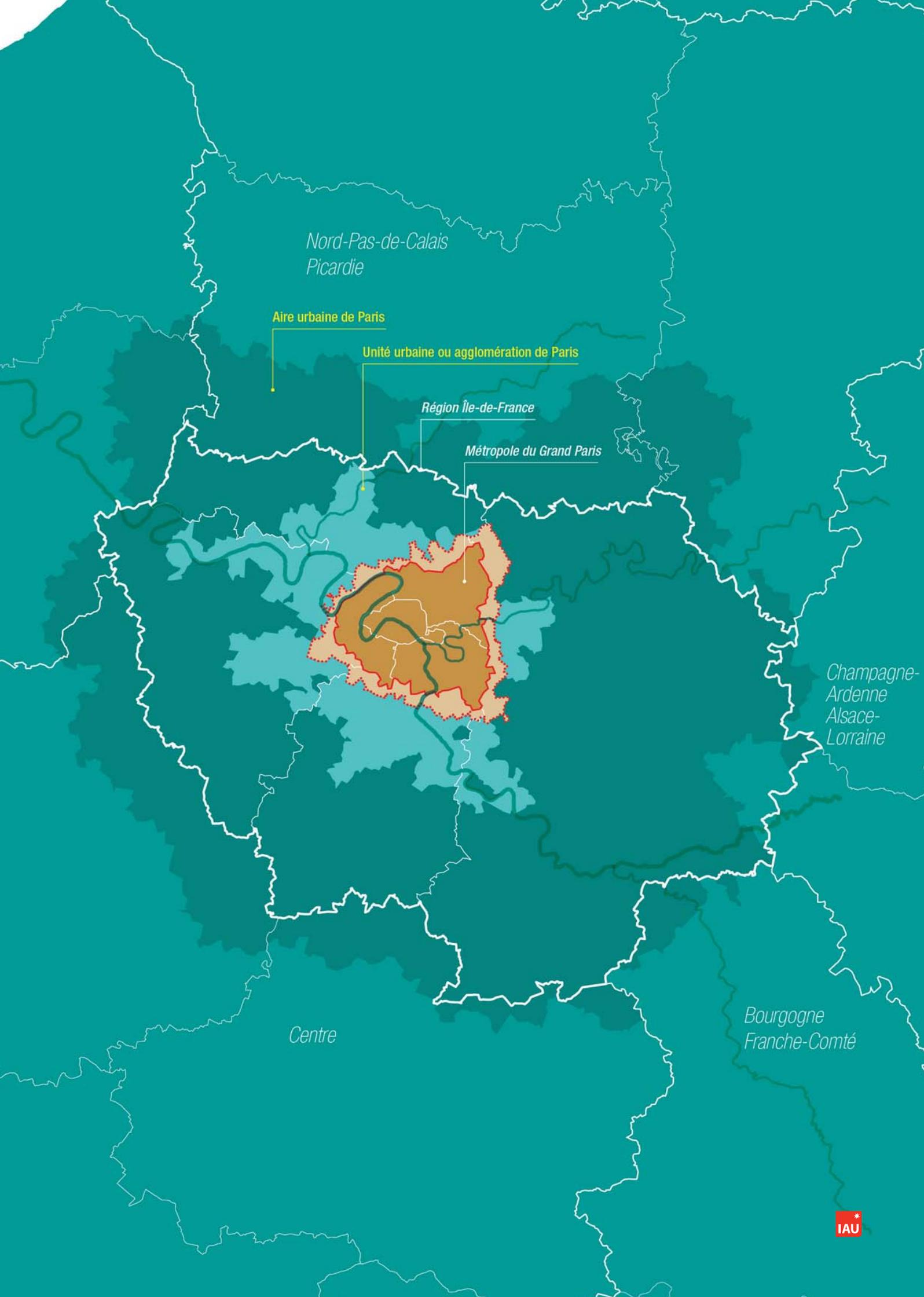
Le statut de métropole est donc étroitement lié à son poids démographique, à son rayonnement et à son influence. Dotée de fonctions, de services et d'équipements majeurs lui assurant des moyens de production, elle est également un point d'articulation de l'information et de la communication. La métropole est un carrefour de populations, un pôle d'activité et d'excellence, un nœud d'information, un lieu d'innovation.

La future Métropole du Grand Paris interagira avec l'espace urbain, périurbain et régional structuré, hiérarchisé, multipolaire qui compose la région-capitale. Ce territoire vaste, bien desservi et connecté, est notamment composé de centres d'activités et d'infrastructures complémentaires qui participent activement au fonctionnement métropolitain.

Pour s'inscrire dans le réseau des métropoles mondiales, la future Métropole du Grand Paris s'appuiera également sur des axes structurants nationaux, comme la Seine et les réseaux d'infrastructures de transport nationaux et internationaux (TGV, aéroports).

Normandie

Pays de la Loire



Nord-Pas-de-Calais
Picardie

Aire urbaine de Paris

Unité urbaine ou agglomération de Paris

Région Île-de-France

Métropole du Grand Paris

Champagne-
Ardenne
Alsace-
Lorraine

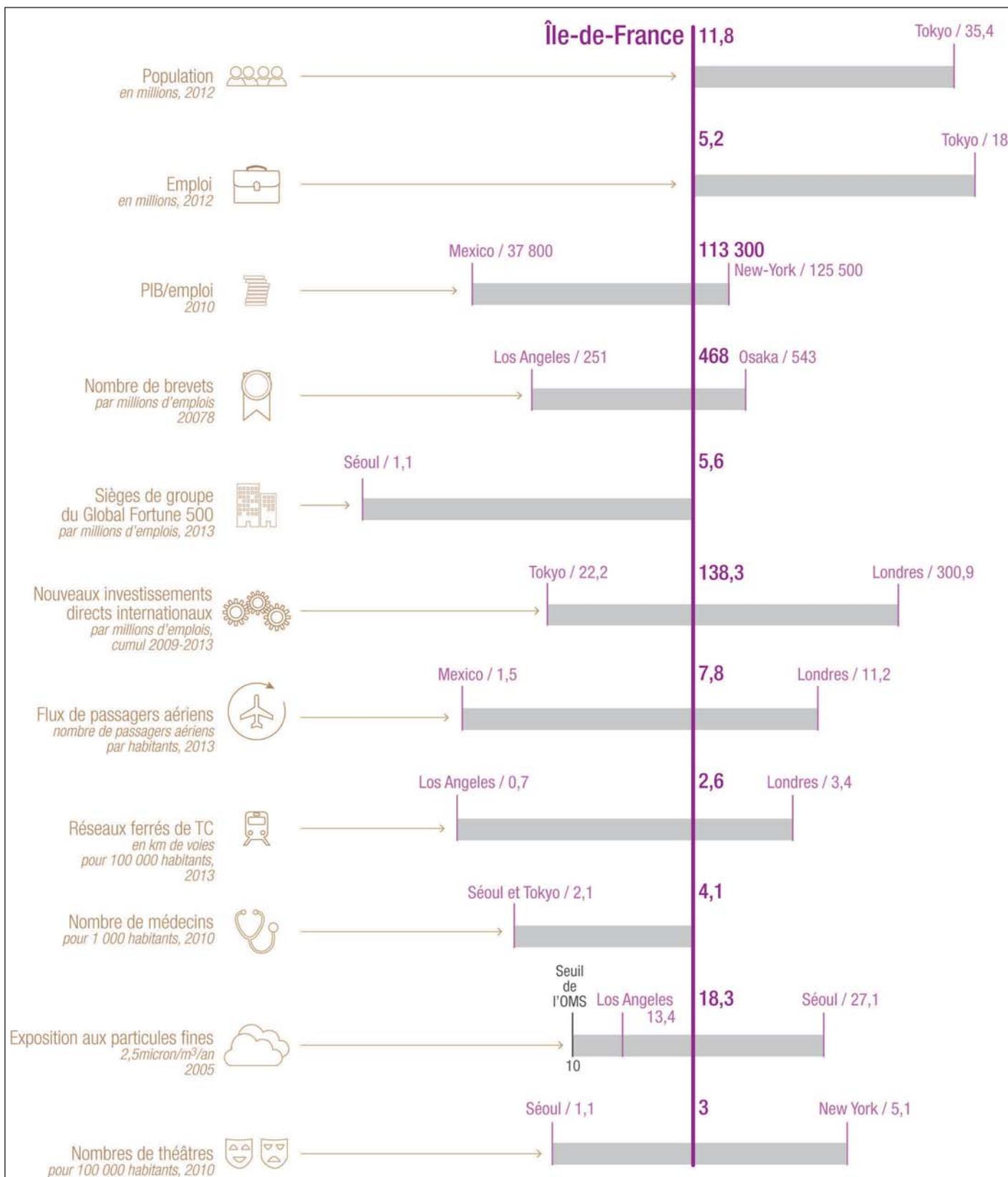
Centre

Bourgogne
Franche-Comté



La métropole dans son contexte aux différentes échelles

À l'échelle mondiale



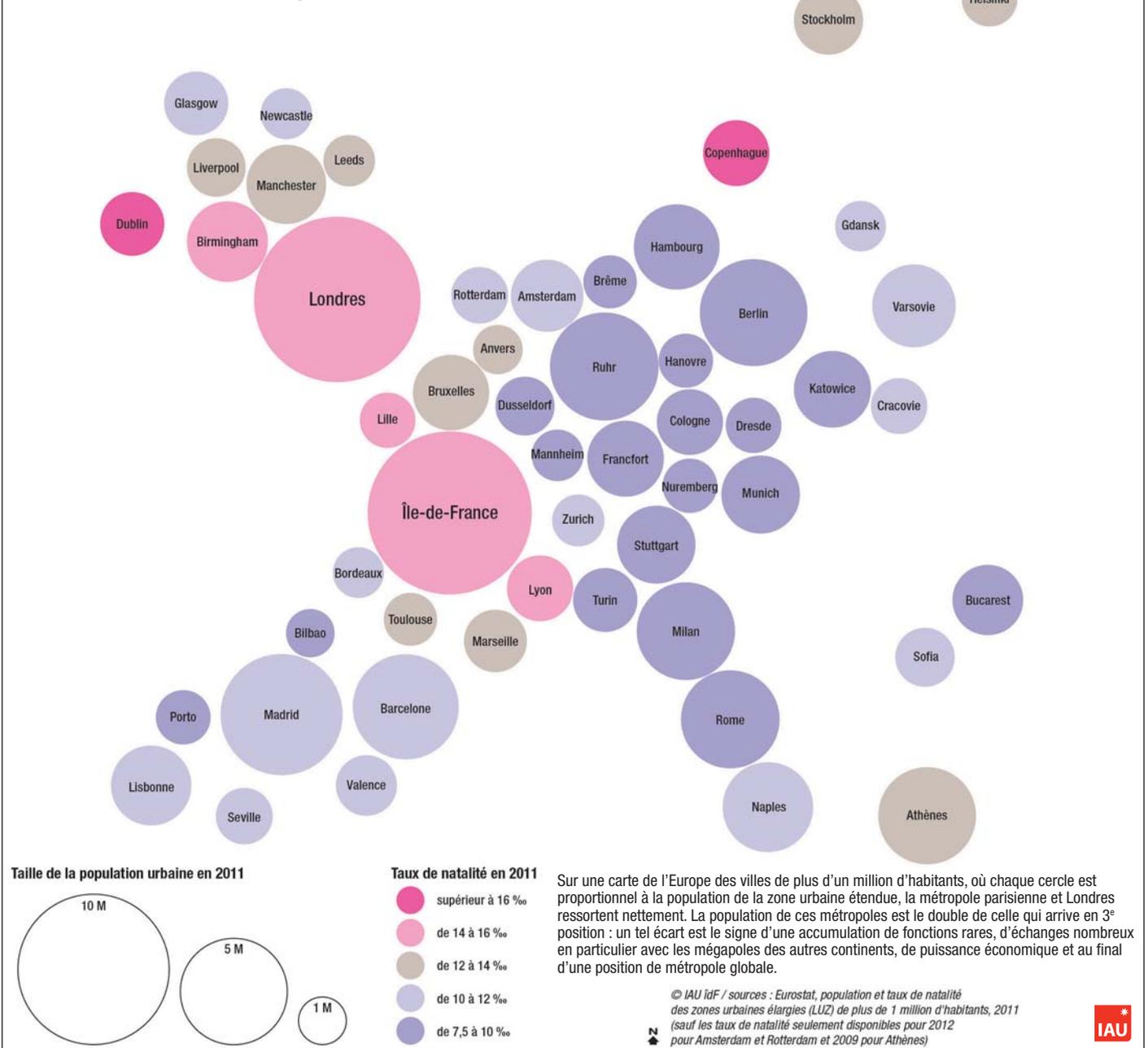
Note

- Les métropoles prises en compte : Londres, Los Angeles, Mexico, New-York, Osaka, Paris-ÎdF, Séoul, Tokyo.
- La principale source des données est la base OCDE portant sur les métropoles estimées par l'OCDE selon une méthodologie permettant d'identifier la région urbaine fonctionnelle (RUF). Certaines données OCDE ne sont disponibles qu'à une échelle régionale administrative approchant le périmètre RUF : nombre de médecins, brevets par emplois recalculés par l'IAU pour Londres et Séoul.
- Les données sur les sièges de groupes du Global Fortune 500 ou ceux sur les flux d'investissements directs étrangers sont basés sur des périmètres approchés des RUF.
- Les données sur les flux de passagers, les réseaux de transports en communs, le nombre de théâtres sont hétérogènes et ne garantissent pas une comparabilité rigoureuse.

Sources : OCDE (2014), Metropolitan areas, OECD Regional Statistics (database), www.mapametro.com, ACI airport exchange, Rapport «Culture dans les villes monde», IAU-ÎdF, Mayor of London, 2012. Global Cities Investment Monitor 2014, KPMG, Paris-Île-de-France Capitale Économique, 2014. Fortune Magazine, Global 500, 2013.

Une métropole d'échelle européenne

Les zones urbaines de plusieurs millions d'habitants



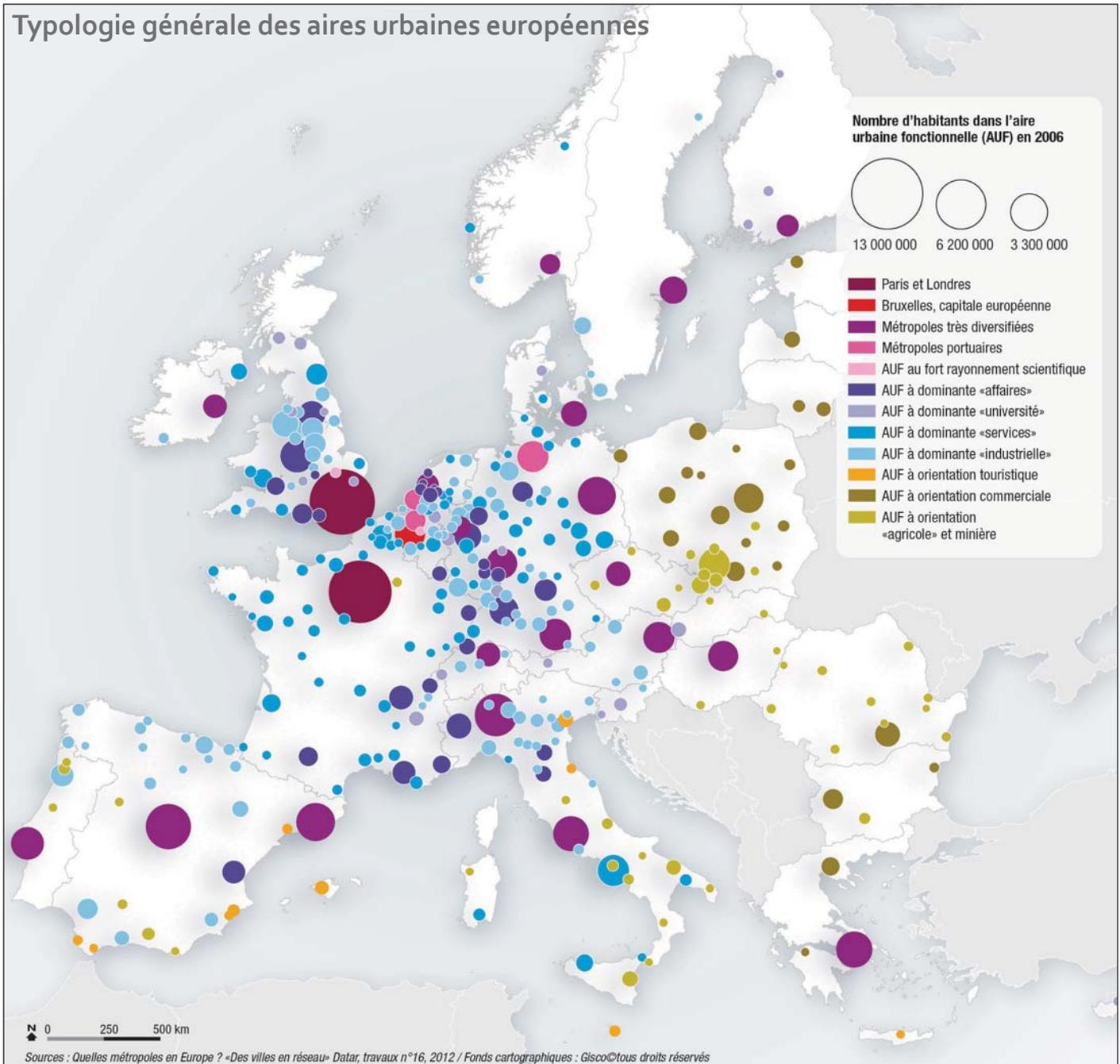
Les régions-capitales de Paris Île-de-France et Londres dominent nettement l'Europe par leur poids et leur dynamisme démographiques ainsi que par leurs concentrations respectives en matière de pouvoir de décision, puissance économique, rayonnement culturel, capacités de recherche, d'innovation, etc.

Les études comparant les grandes villes européennes entre elles situent la métropole du Grand Paris et la région-capitale à l'échelle européenne dans le groupe de tête sur de nombreux critères définissant la métropolisation. Par son niveau de richesse (plus de 51 000 € de PIB/habitant en 2011), la concentration de sièges sociaux et le nombre des salons et congrès professionnels, la place qu'elle occupe dans les circulations touristiques et culturelles, son rayonnement politique international, l'Île-de-France est avec Londres une « métropole majeure »⁽¹⁾.

Malgré leurs nombreuses ressemblances, Paris et Londres se différencient très fortement en matière d'intégration européenne. En effet, la région-capitale française apparaît nettement plus intégrée dans les réseaux européens que sa rivale britannique. Appartenant à la zone euro et l'espace Schengen, la région Île-de-France bénéficie de nombreux échanges avec le reste de l'Union Européenne. Une comparaison menée il y a quelques années par l'ARD Île-de-France montrait que si les régions de Paris et Londres attirent une proportion similaire d'entreprises internationales, l'Île-de-France se distingue nettement par la présence plus nombreuse de groupes européens.

(1) Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau. Datar, Travaux n°16, 2012.

Typologie générale des aires urbaines européennes



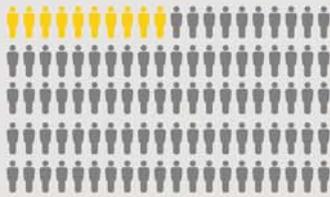
Les différences ne s'arrêtent pas là. Malgré les efforts faits à Londres suite à l'impulsion des JO, la région Île-de-France reste leader pour le tourisme et encore plus pour le tourisme d'affaires. L'Île-de-France est également en position très favorable pour deux indicateurs clés de dynamisme économique :

- un taux de création d'entreprises et un indice d'entrepreneuriat élevés, deux critères importants car ils sont moteurs de l'emploi et du développement économique. Régulièrement, la région est reconnue dans les classements internationaux comme un lieu dynamique de création de start-ups qui bénéficie également de mesures d'accompagnement particulièrement efficaces ;
- un haut niveau de dépenses en recherche et développement, compris entre 3 et 4 % du PIB, à comparer au taux au sein de l'Union UE-27 qui est de 2 % en 2011. Selon Eurostat, la région Île-de-France est d'ailleurs la première concentration européenne en matière de recherche publique et privée.

La puissance économique de la métropole francilienne, objectivée par des indicateurs tels que ceux indiqués ci-dessus, est également ressentie par les citoyens et contribue à leur satisfaction, exprimée dans les enquêtes régulièrement menées par la Commission européenne sur la qualité de vie. La région-capitale et la métropole du grand Paris se distinguent à l'échelle européenne par leur puissance exceptionnelle et de solides atouts pour leur développement économique futur.

La métropole en France

10% de la population...



...sur 0,14% du territoire



soit 8 800 hab/km²



22% des étudiants



14% des emplois



Un revenu supérieur de 30% dans la métropole



MGP 30 000 € **France 23 000 €**

Revenu moyen / UC / an en 2011

2 fois plus de cadres...



...et 2 fois moins d'ouvriers



Un taux de construction* de logements 2 fois moins élevé qu'en France

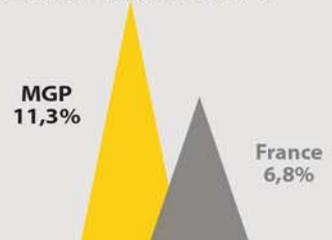
MGP 6,1 pour 1000 logements

France 11,9 pour 1000 logements

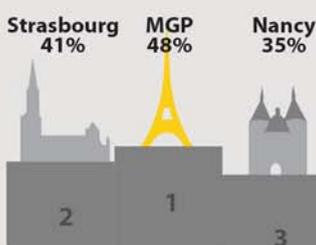


*Taux de construction 2006-2012

Plus de 10% de la population en Zone Urbaine Sensible



La première métropole française à utiliser les modes actifs (marche à pied, vélo)

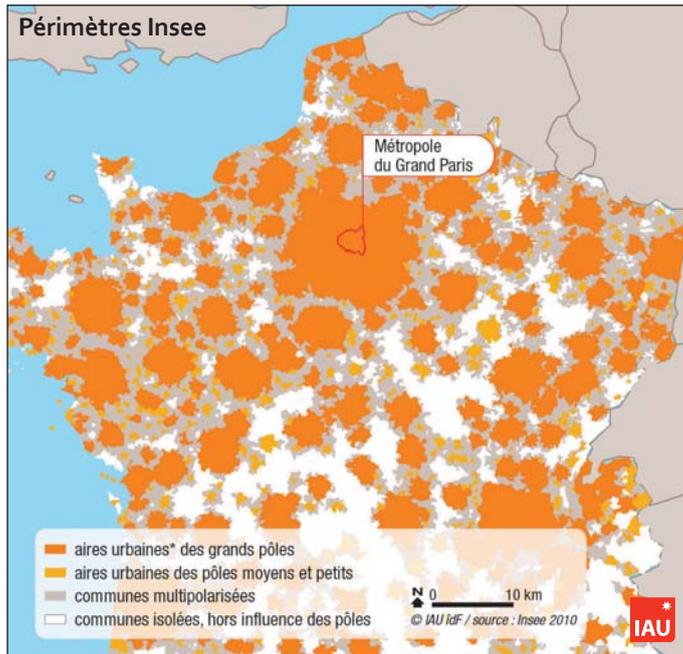


Première métropole française à utiliser les modes de transport hors voiture



Sources : INSEE, RP 2006 et 2011, INSEE-DGFip, Revenus fiscaux localisés des ménages, DRIEA, Sitadel 2006-2012, Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, Atlas régional, Certu, Enquêtes Ménages Déplacements standard Certu et Enquêtes Déplacements Grands territoires standard Certu.

Le Bassin parisien



Se déployant sur un périmètre relativement restreint (2 % du territoire national), la région Île-de-France demeure néanmoins un puissant moteur démographique et économique (19 % de la population nationale, environ 30 % des emplois et 31 % du PIB). Cette configuration (une surface relativement restreinte combinée à une importante croissance démographique et économique) a pour conséquence une extension de la région urbaine fonctionnelle et une augmentation des interactions/interdépendances avec l'ensemble des territoires limitrophes. Cette dynamique est renforcée par la spécialisation de certains territoires franciliens (La Défense, Cergy, Roissy, Marne-la-Vallée....) qui rayonnent au-delà des limites régionales.

À des échelles plus larges, les interactions sont de nature différentes mais tout aussi nombreuses. La préservation et la valorisation des conti-

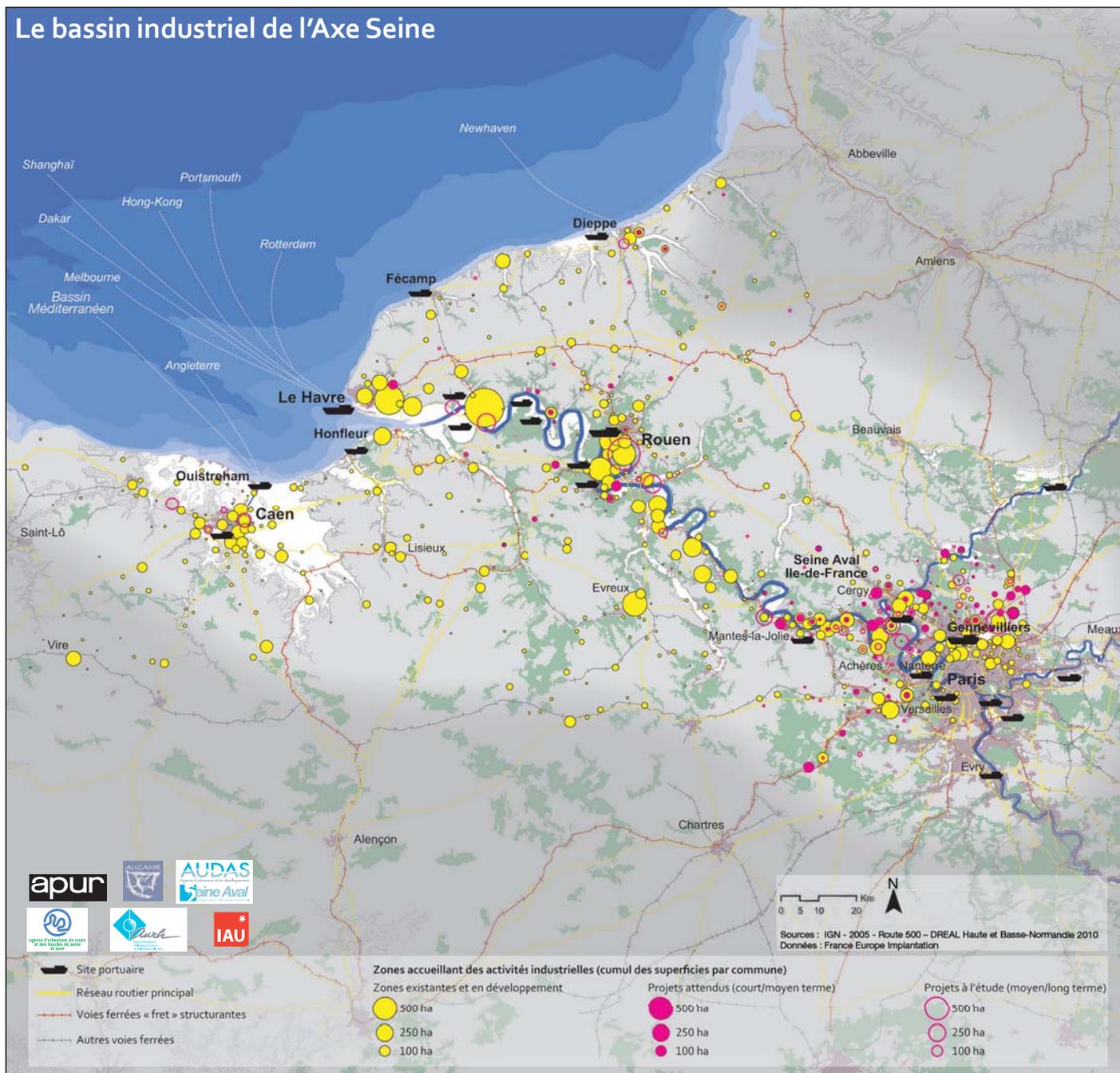
nuités écologiques nécessitent d'élargir la focale pour appréhender les grands ensembles géomorphologiques.

Des filières économiques se structurent à travers une complémentarité des fonctions et une mise en réseaux d'acteurs qui nécessitent de considérer toute la profondeur d'un grand territoire économique (ou méga-région) pour les appréhender et les accompagner.

Les interactions sont nombreuses entre les territoires limitrophes et les problématiques spécifiquement franciliennes, ce qui impose une coordination des actions dépassant les strictes limites régionales.

* Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

L'Axe Seine



Tous les grands centres économiques du monde disposent d'un port maritime. La Vallée de la Seine constitue donc l'une des échelles du Grand Paris lui permettant de s'ouvrir sur le monde. Lien fédérateur entre l'Île-de-France et la Normandie, rassemblant 15 millions d'habitants et 4,5 millions d'emplois, cet espace stratégique bénéficie d'un fort potentiel de développement lié à son ouverture maritime, aux forces de recherche et d'innovation présentes sur son territoire, au dynamisme et à la diversité de son économie, ainsi qu'à la richesse de son patrimoine naturel et historique. L'un de ses grands atouts est d'être un bassin industriel de premier plan, offrant des opportunités pour expérimenter une écologie industrielle et une économie circulaire. La structuration des activités portuaires et logistiques y est donc un enjeu majeur, tout comme la préservation et la mise en valeur d'un riche patrimoine culturel et historique forgeant l'identité de ce vaste territoire disposant d'une grande attractivité touristique.

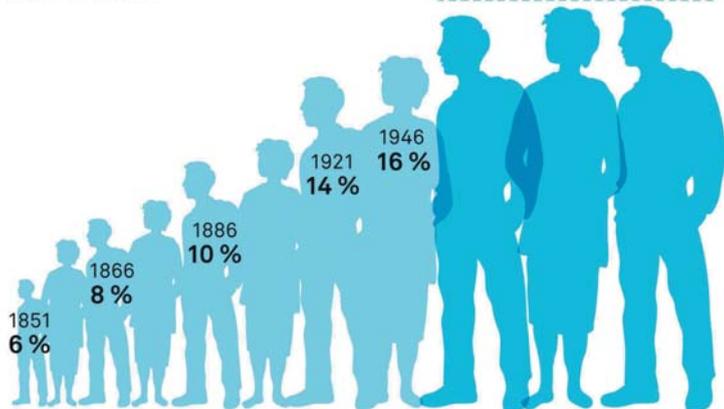
L'enjeu est d'apporter une cohérence d'ensemble conciliant développement des fonctionnalités économiques, urbaines et industrielles avec préservation et mise en valeur culturelle, environnementale et paysagère de la Vallée de la Seine. À la suite d'une mobilisation de l'ensemble des acteurs de ce territoire à l'initiative des villes du Havre, de Rouen, de Caen et de Paris, une nouvelle impulsion a été récemment donnée par l'État et par les Régions concernées à travers l'élaboration d'un schéma stratégique de développement dont la mise en œuvre s'inscrira dans un contrat de projet interrégional État-Régions qui devrait entrer en vigueur en 2015. Les six agences d'urbanisme du territoire accompagnent depuis l'origine cette dynamique et ont formalisé leur partenariat par différentes publications et par la signature d'une charte de coopération fin 2014.

La métropole en Île-de-France

Données chiffrées

Un Français sur cinq vit en Île-de-France

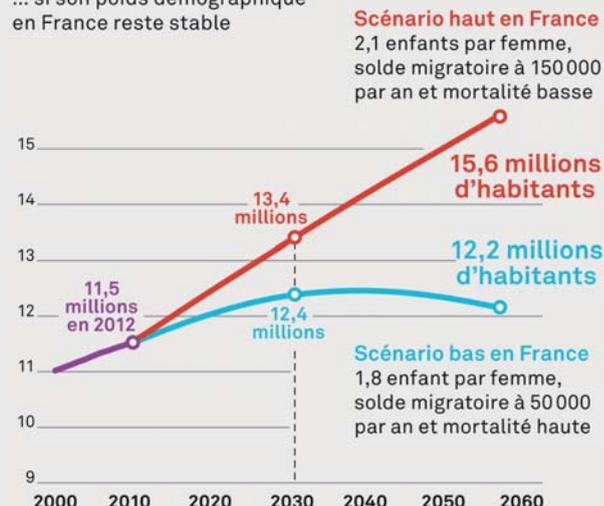
Part de la population française vivant en Île-de-France



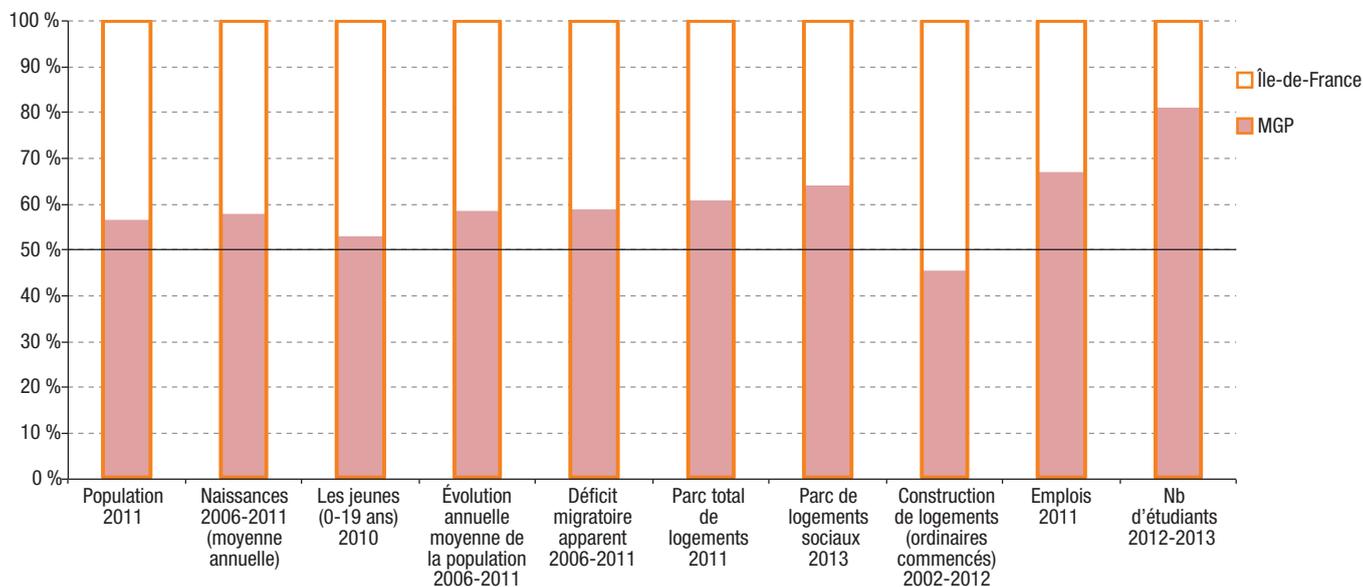
Source : Sdrif 2013.

Évolution de sa population d'ici à 2060...

... si son poids démographique en France reste stable



Part de la métropole en Île-de-France

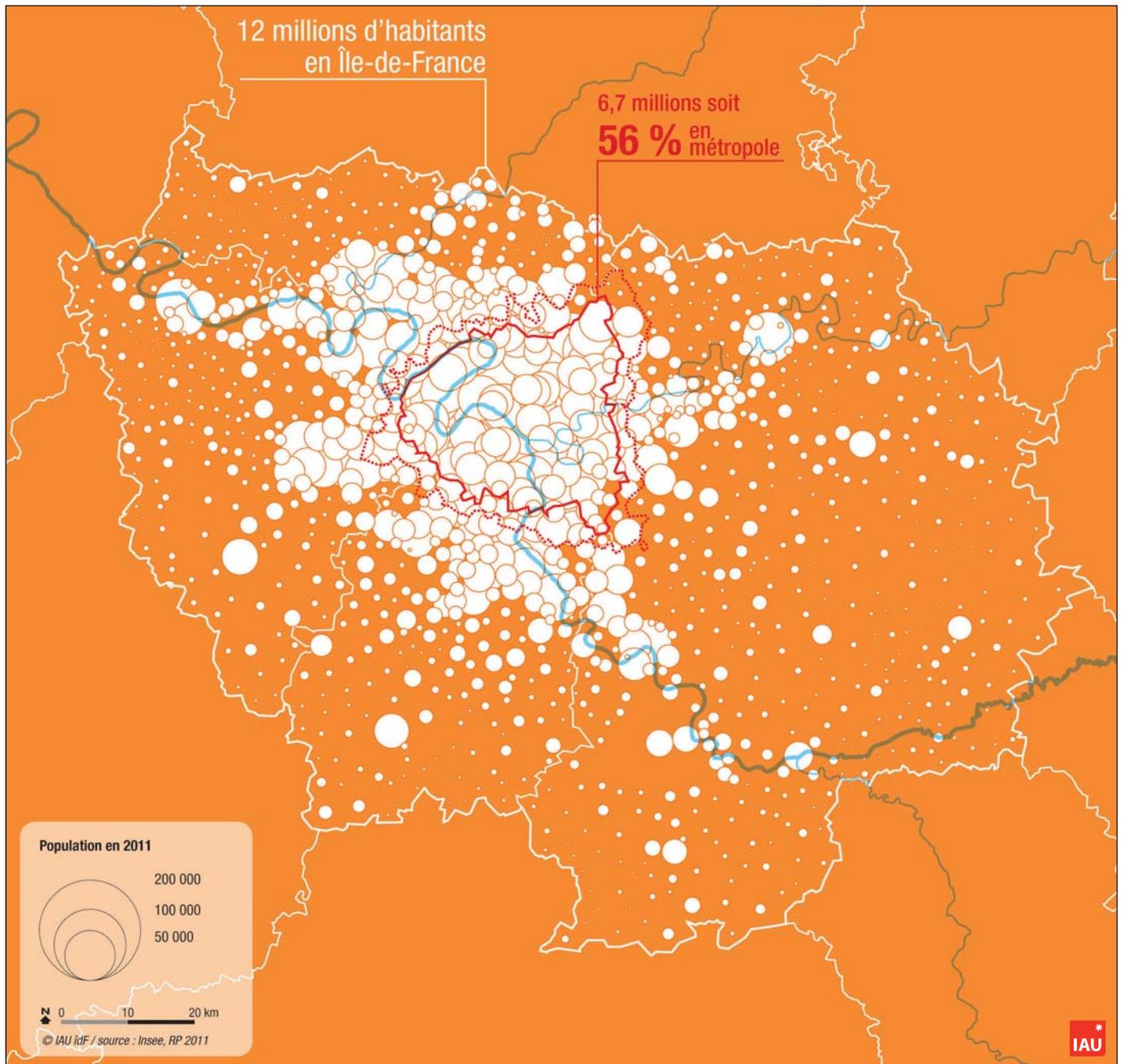


Les chiffres clés de la métropole en Île-de-France

	Population 2011	Naissances 2006-2011 (moyenne annuelle)	Les jeunes (0-19 ans) 2010	Évolution annuelle moyenne de la population 2006-2011	Déficit migratoire apparent 2006-2011	Parc total de logements 2011	Parc de logements sociaux 2013	Construction de logements (ordinaires commencés) 2002-2012	Emplois 2011	Nombre d'étudiants 2012-2013
MGP	6 695 200	105 300	1 614 100	37 500	-28 000	3 338 600	767 400	182 800	3 800 200	514 000
Part dans l'ensemble régional	56 %	58 %	53 %	58 %	59 %	61 %	64 %	45 %	67 %	81 %
Île-de-France	11 852 900	181 800	3 040 100	64 100	-48 000	5 486 400	1 191 500	402 300	5 659 700	635 000

Source	RP 2011	RP 2006 à 2011	RP 2010	RP 2006 et 2011	RP 2006 et 2011	RP 2011	RPLS 2013	Sitadel 2002 à 2012	RP 2011	Atlas régional : les effectifs d'étudiants, 2014

La population



En 2011, 6,7 millions d'habitants résident dans la métropole du Grand Paris. Sur les 11,9 millions de Franciliens, la métropole concentre 56 % des habitants et les 46 communes susceptibles d'adhérer à la métropole en regroupent 8 %.

Près de 5 millions de Franciliens résident dans l'une des 40 communes de plus de 50 000 habitants que compte la région, dont 32 se situent dans la métropole du Grand Paris. Parmi les 124 communes de la métropole, beaucoup sont des villes grandes ou moyennes : 109 comptent plus de 10 000 habitants.

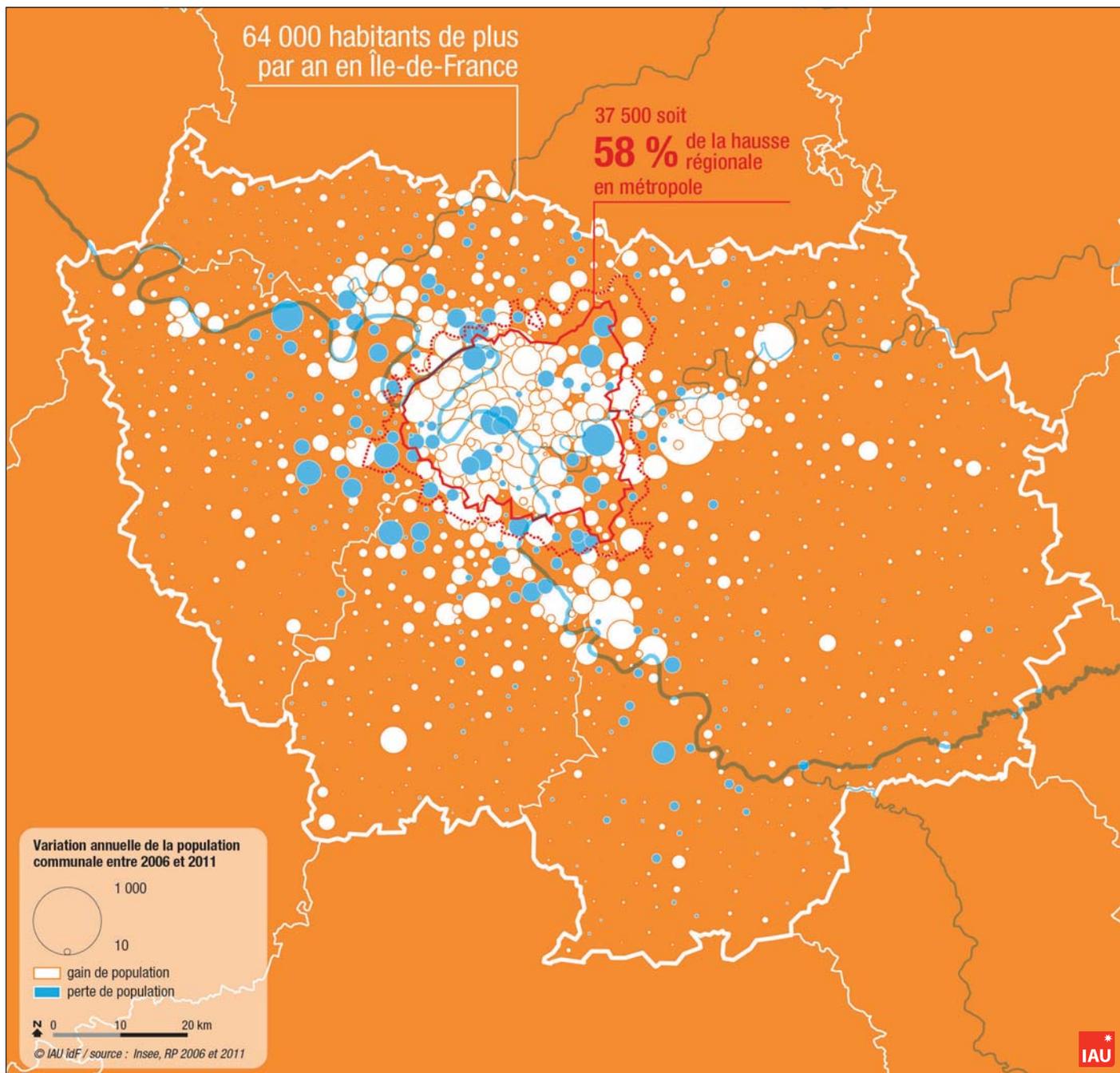
La métropole concentre également 58 % des naissances. Ce chiffre est à comparer à deux autres :

- au poids de la population métropolitaine en Île-de-France, 56 %, auquel il est supérieur ;
- à la part des jeunes de moins de vingt ans de la métropole en Île-de-France, 53 %, auquel il est cette fois inférieur.

Cette position intermédiaire s'explique par un effet « nurserie » de la métropole qui, concentrant les jeunes actifs, fait naître beaucoup d'enfants en proportion de son poids de population. Mais la totalité de ces nouveaux ménages ne reste pas dans la métropole. La grande couronne accueille ensuite une partie de ces familles, dont le déménagement est principalement motivé par l'amélioration de leurs conditions de logements et l'accès à la propriété.

En dépit de cet effet, au niveau spatial, l'Île-de-France connaît un véritable retournement de tendance avec un recentrage de la croissance démographique. Alors que les villes nouvelles ont accueilli jusqu'à la moitié de la croissance démographique francilienne pendant une quinzaine d'années de 1975 à 1990, ce sont désormais les communes situées dans un rayon de 20 km autour de Notre-Dame qui ont accueilli la moitié du million de Franciliens supplémentaires que compte la région en 2011 par rapport à 1990.

L'accroissement annuel de la population



Chaque année entre 2006 et 2011, la métropole du Grand Paris a gagné 37 500 habitants, pour un accroissement au niveau régional de 64 000 habitants. La métropole du Grand Paris représente donc 58 % de l'excédent régional.

L'accroissement démographique de la métropole est le reflet de l'accroissement de la plupart des communes qui la composent (118 sur 143⁽¹⁾). Il est cependant massivement porté par une quinzaine de communes : la moitié de l'excédent de la métropole est assuré par six arrondissements parisiens (dans l'ordre les 18^e, 17^e, 14^e et 15^e) ainsi que les communes de Saint-Denis, Boulogne-Billancourt, Villejuif, Choisy-le-Roi, Saint-Ouen et le Plessis-Robinson.

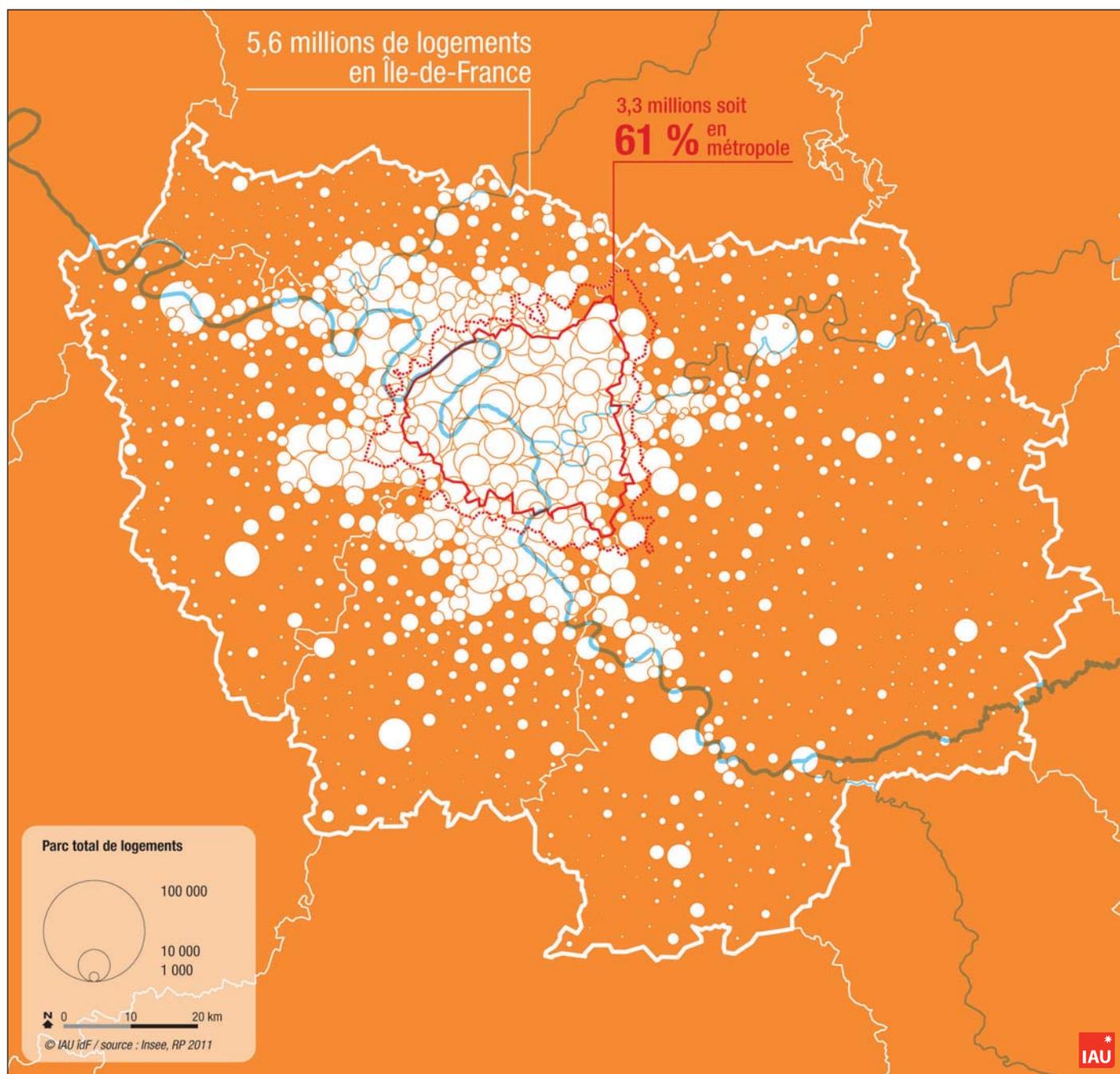
La grande couronne représente plus de 40 % de l'accroissement démographique francilien. Les communes qui croissent le plus sont situées à une quinzaine de kilomètres de la limite de la métropole, en Seine-et-Marne et Essonne. Il s'agit en particulier de Marne-la-Vallée, Chelles,

Melun-Sénart, Corbeil, Vigneux, Massy, Saint-Cyr-l'École. Au-delà de ce rayon, Meaux, Étampes et le Mantois captent une part importante de l'accroissement démographique.

	Solde annuel 2006-2011	Nbre d'habitants en plus dans les communes ayant gagné des habitants	Nbre d'habitants en moins dans les communes ayant perdu des habitants
Métropole du Grand Paris	+ 37 500	+ 40 500	- 3 100
Grande couronne	+ 26 600	+ 33 500	- 6 900
Île-de-France	+ 64 000	+ 74 000	- 10 000
Part de la métropole dans l'ensemble régional	58 %	55 %	30 %

(1) 124 communes ou 143 communes et arrondissements.

Le parc de logements



Au 1^{er} janvier 2011, le parc total de logements⁽¹⁾ de la métropole du Grand Paris représente près de 3,339 millions de logements, pour un total régional de 5,587 millions de logements. La métropole du Grand Paris rassemble donc 61 % du parc régional.

Ce parc de logements est de plus en plus inaccessible : le coût des logements, à l'achat comme à la location, croît plus vite que les revenus⁽²⁾. Les arbitrages résidentiels deviennent très contraints : dans le centre, le niveau élevé des prix, conjugué à la faiblesse de l'offre en grands logements, pousse les candidats à l'accèsion, notamment les familles, à s'installer hors du cœur de l'agglomération.

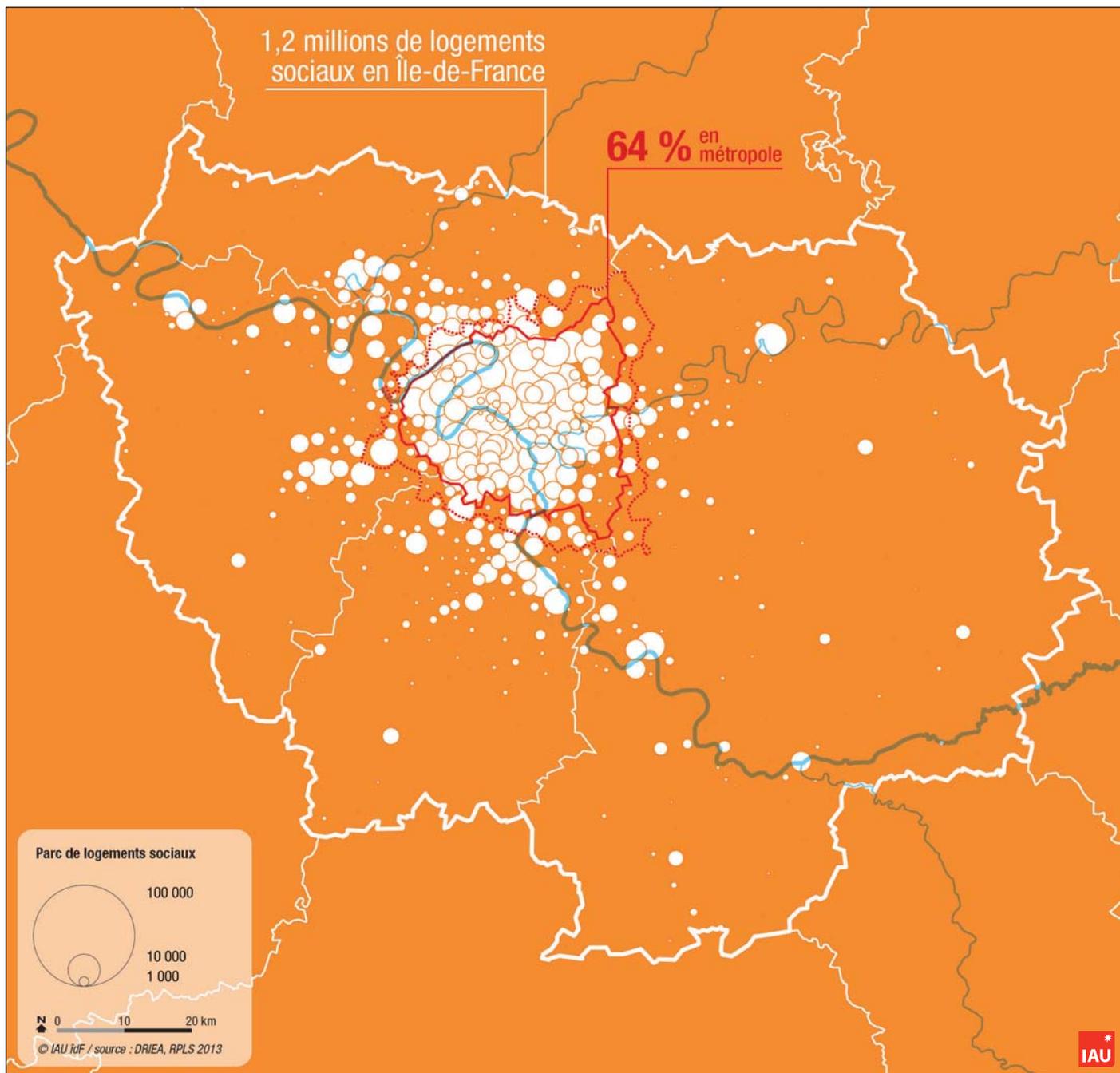
Dans la métropole du Grand Paris, les prix médians à l'achat des appartements anciens ont augmenté de 160 % entre 2001 et 2011 (171 % à Paris, 145 % en petite couronne), de 146 % dans l'ensemble régional (98 % en grande couronne)⁽³⁾.

(1) Le parc total comprend les logements occupés (résidences principales) et inoccupés (résidences secondaires, logements occasionnels et logements vacants).

(2) Cf. travaux de Jacques Friggit : « Le prix des logements sur le long terme » et « Loyers et revenus depuis les années 1970 », CGEDD 2010 et 2013.

(3) Augmentations calculées à partir des statistiques de la Chambre des Notaires d'Île-de-France.

Le parc de logements sociaux



Au 1^{er} janvier 2013, le parc de logements sociaux de la métropole du Grand Paris représente 64 % du parc régional qui compte près de 1,192 millions de logements⁽¹⁾.

Ce parc répond aux besoins des ménages à revenus modestes ou moyens pour disposer de logements adaptés à la taille de leur famille et à leurs ressources. À l'échelle régionale comme dans la MGP, les loyers y sont deux fois et demi à trois fois plus faibles que dans le parc locatif libre⁽²⁾.

Rapporté au parc des résidences principales, le taux de logements social dans la MGP atteint 25,5 % ou 23 % sans les logements intermédiaires non conventionnés⁽³⁾. À l'échelle régionale ces taux sont respectivement de 24 % et 22 %.

Le parc social est inégalement réparti : 50 communes (dont 33 communes et 9 arrondissements dans la métropole), concentrent 50 % des logements sociaux.

Malgré la forte progression de ce parc au cours des dernières décennies, les besoins sont toujours importants : près de 390 000 demandes dans la MGP et près de 560 000 dans l'ensemble régional⁽⁴⁾.

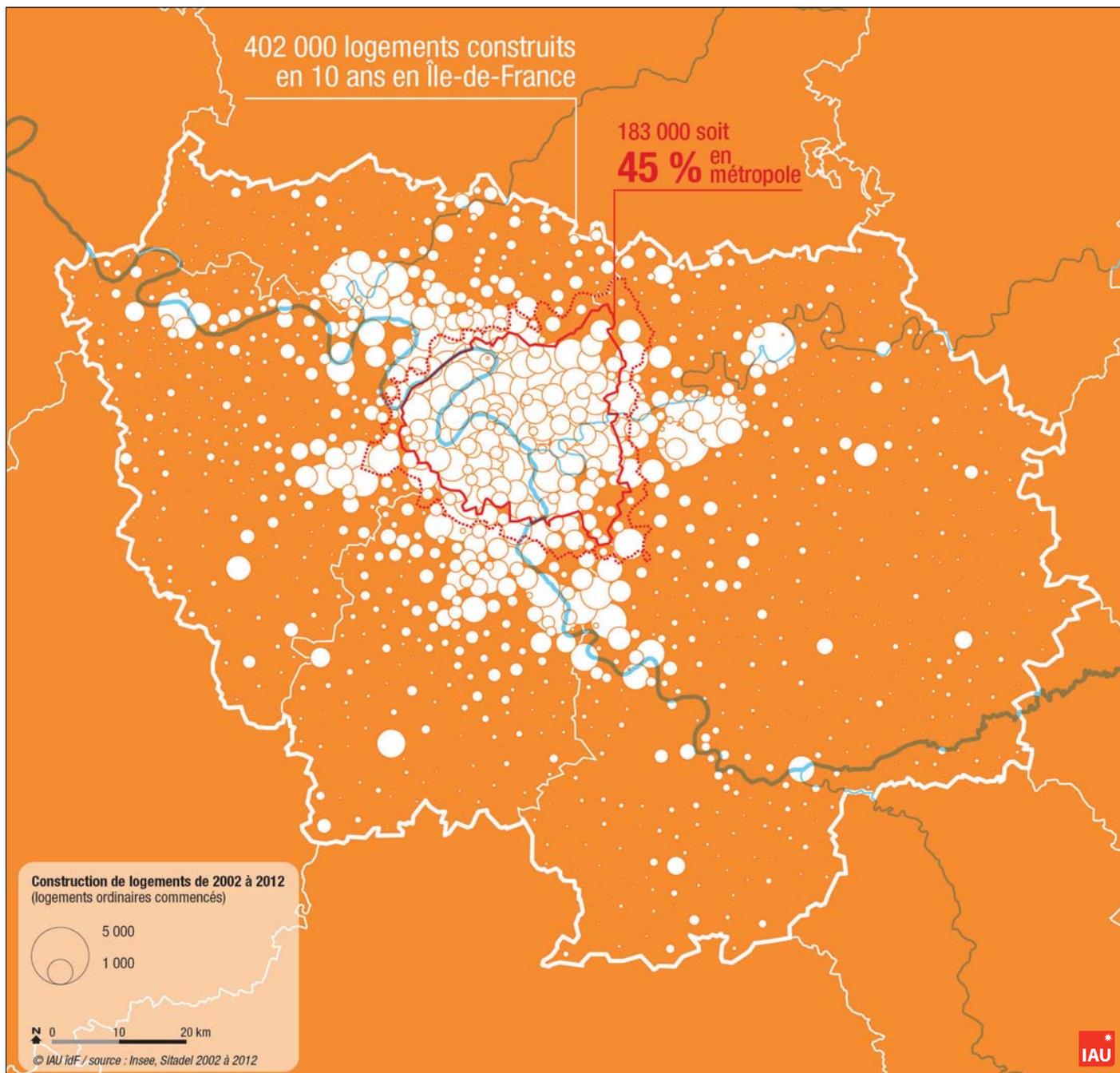
(1) Source : Driea, RPLS 2013. Il s'agit des logements familiaux qui sont classés en quatre grandes catégories selon la circulaire Cus (Convention d'Utilité Sociale) du 12 avril 2010 : PLAI et PLUS pour les logements sociaux ordinaires (ces logements font l'objet d'une convention Etat-bailleur, notamment pour l'encadrement des loyers) et PLS et PLI pour les logements sociaux intermédiaires (dont la plus grande partie ne fait pas l'objet d'une convention).

(2) Sources : Driea, RPLS 2013 pour le parc social (ensemble des logements), OLAP pour le parc locatif libre (loyer moyen d'un logement de 3 pièces au 1^{er} janvier 2013).

(3) Ces logements peu nombreux ne sont pas toujours intégrés aux effectifs du parc social ordinaire conventionné.

(4) Source : fichier du Numéro unique au 31 décembre 2013, extraction au 23/05/2014.

La construction de logements



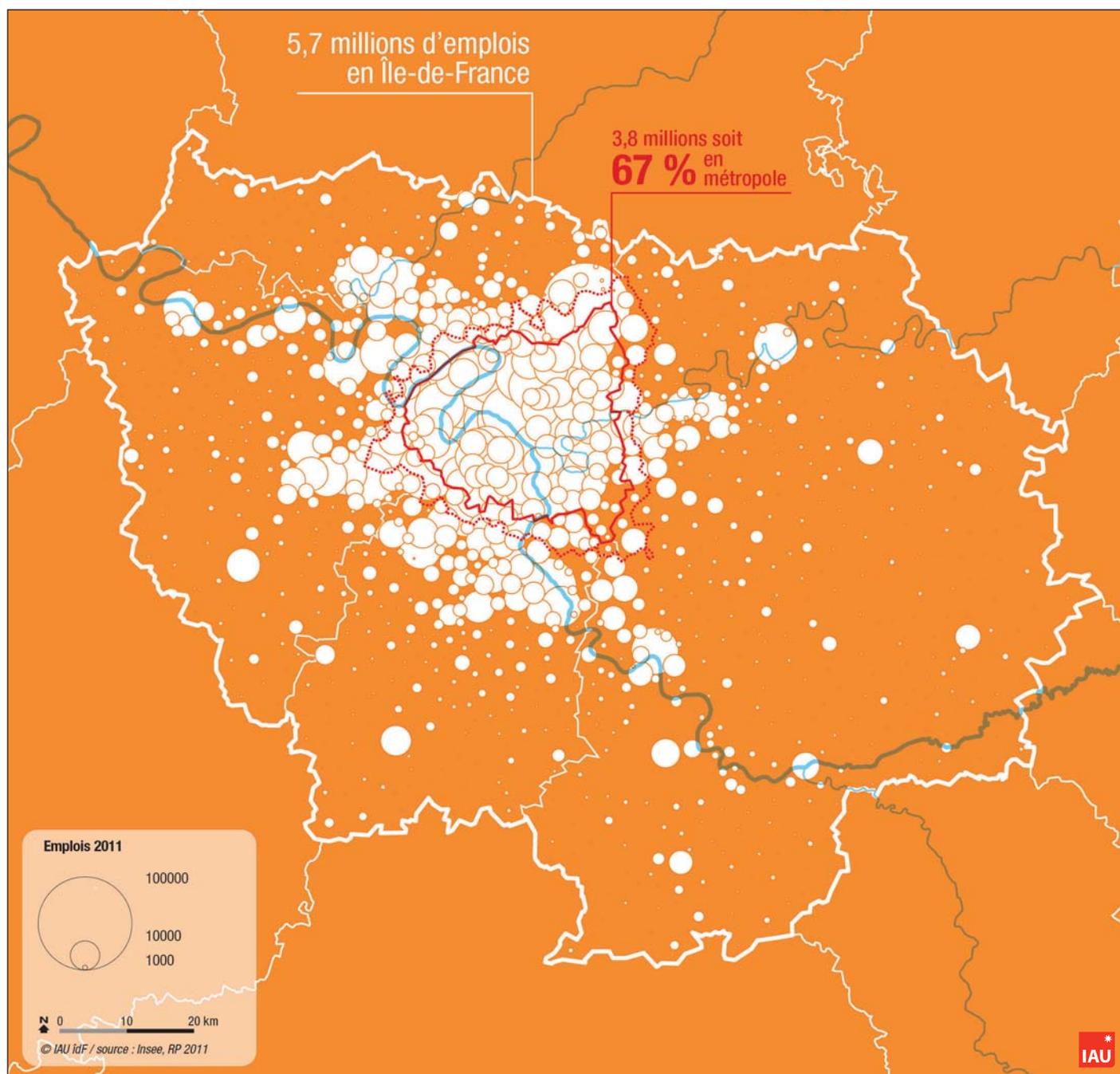
Entre 2002 et 2012, 183 000 logements ont été commencés dans la métropole du Grand Paris contre 402 000 en Île-de-France. La métropole représente 45 % des logements commencés. Par rapport au poids relatif de population entre métropole et grande couronne, la construction de logements présente un rapport inversé.

Les 46 communes de grande couronne susceptibles d'adhérer à la métropole ont représenté 10 % de la construction régionale. Les trois communes qui ont le plus construit sont Massy, Argenteuil et Chelles.

Sur le reste de la grande couronne, même si quelques villes assurent une part importante de la construction, comme Cergy, Marne-la-Vallée, Meaux ou Corbeil, la construction se répartit de façon homogène. Ainsi, les communes de moins de 6 000 habitants (23 % de la population) ont assuré 25 % de la construction des logements de la grande couronne.

Trois départements ressortent comme particulièrement « bâtisseurs » : deux dans la métropole du Grand Paris (Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine) et ce, malgré une densité de logements déjà élevée, et un en grande couronne (Seine-et-Marne).

L'emploi



En 2011, la métropole du Grand Paris compte 3,8 millions d'emplois, pour un total de 5,7 millions d'emplois à l'échelle régionale. La métropole concentre donc 67 % des emplois régionaux ; les 46 communes limitrophes qui pourraient en faire partie en regroupent 8 %.

Si, plus encore que les actifs, l'emploi est concentré dans la métropole, des pôles assurant des fonctions économiques essentielles sont situés en grande couronne. Ces pôles, structurés autour de deux ou plusieurs communes ont une densité et un volume d'emplois élevés et ils comptent plus d'emplois que d'actifs (taux d'emplois supérieur à 1). Il s'agit notamment des pôles de Roissy-Tremblay (101 800 emplois en 2011), de Marne-La-Vallée Ouest (87 000), de Versailles-Vélizy (86 000 emplois), de Saint-Quentin-en-Yvelines (78 000), de Créteil (61 000), d'Évry (52 000), de Saint-Germain-Poissy (43 000), d'Orsay-les Ulis (42 000).





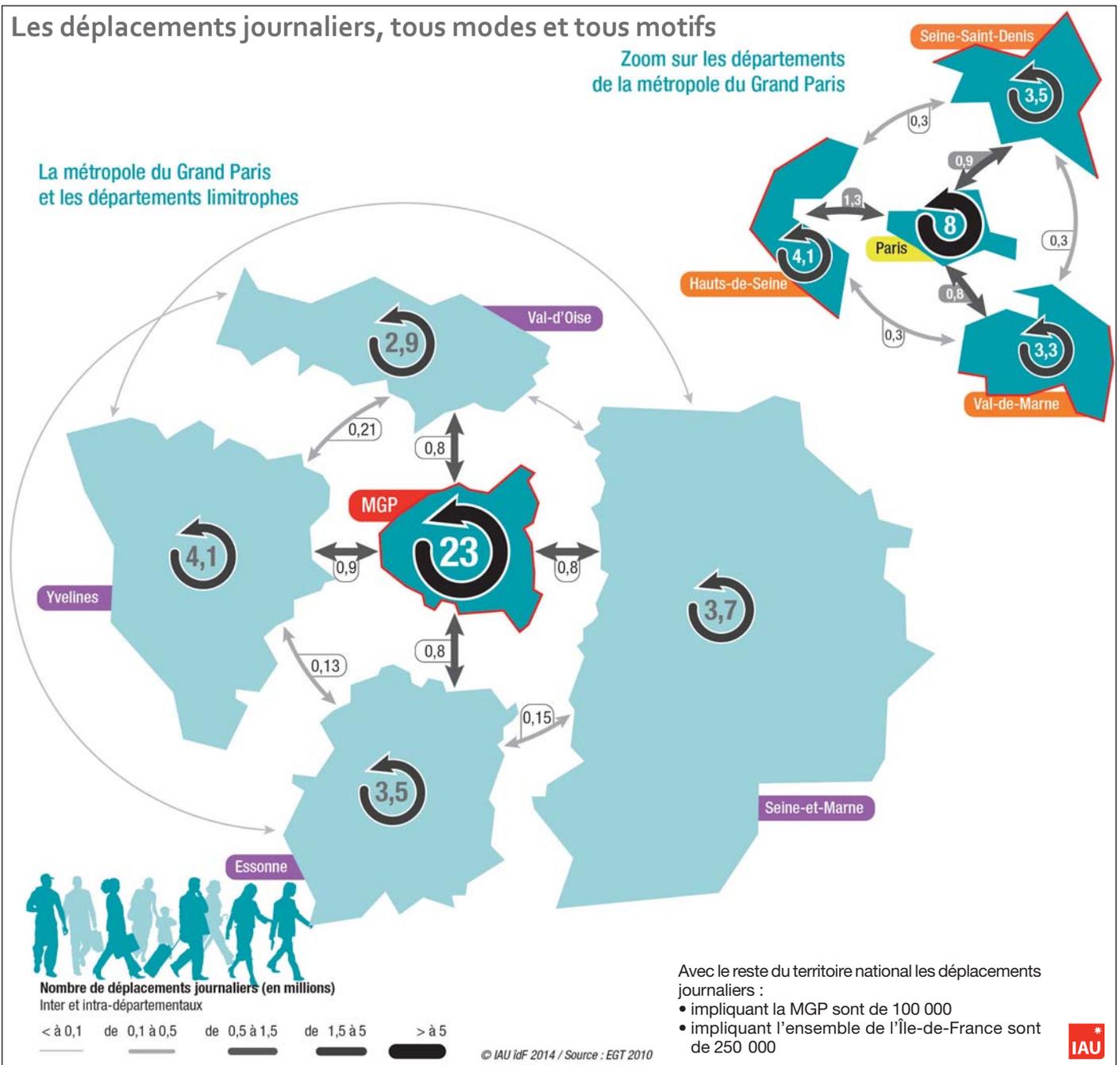
1 - Une dynamique régionale et métropolitaine qui s'appuie sur des flux

Comme toutes les grandes métropoles du monde, l'Île-de-France est une région-capitale dont les composantes interagissent entre elles de façon systémique. Ce système métropolitain génère des flux qui assurent son fonctionnement et son dynamisme : flux de personnes ou de biens ayant pour origine ou destination la métropole, ou qui la traversent, mais aussi parcours résidentiels des ménages, relocalisation des entreprises... autant de mouvements internes, entre centre et périphérie ou au-delà, qu'il est indispensable de connaître pour comprendre comment fonctionne le métabolisme d'une des plus grandes métropoles du monde.

Ces flux assurent la pleine intégration de la métropole dans l'ensemble régional et dans le Bassin parisien et servent la région-capitale en lui permettant de tenir son rôle de centre névralgique du système économique et institutionnel national.

La mobilité des personnes

Comment se déplacent les Franciliens ?



→ 26 millions de déplacements quotidiens

Chaque jour ce sont près de 23 millions de déplacements qui sont réalisés au sein de la métropole du Grand Paris, principalement par les habitants de cette dernière, mais également par de nombreux autres Franciliens qui y viennent pour travailler ou pour d'autres activités. En y ajoutant les un peu plus de 3 millions de déplacements entre la métropole et les départements de grande couronne on arrive à un total de plus de 26 millions de déplacements impliquant la métropole du Grand Paris ce qui représente près des deux tiers (64 %) des 41 millions de déplacements que réalisent les Franciliens quotidiennement. La plus grande part de ces déplacements sont locaux : 80 % d'entre eux se font au sein des départements et la moitié se font même à l'intérieur d'une même commune.

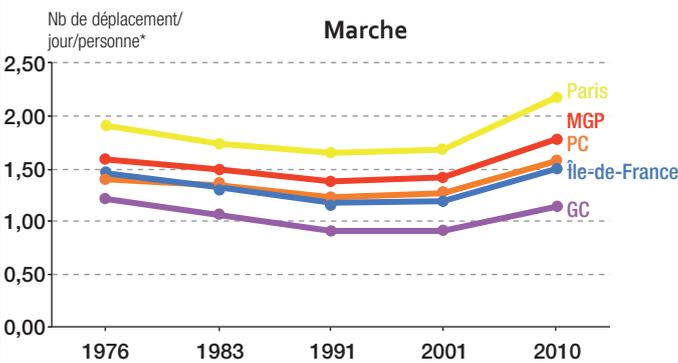
→ Plus de marche et de transports en commun, moins de voitures dans la métropole

La marche est le mode le plus utilisé pour se déplacer en Île-de-France : à l'échelle de la région 39 % des déplacements se font à pieds contre 38 % en voiture et 20 % en transports en commun. Le vélo et les deux-roues motorisés quoiqu'en forte progression restent des modes très minoritaires avec moins de 2 % des déplacements réalisés avec chacun de ces modes. Les résidents de la métropole se distinguent par un usage encore plus important de la marche qui est le mode qu'ils privilégient pour près d'un déplacement sur deux (46 %). Inversement la voiture y est nettement moins utilisée avec une part modale qui est même légèrement inférieure à celle des transports en commun : 25 % contre 26 %. L'usage des deux-roues y est un peu plus fort que dans le reste de la région mais reste en deçà des 2 % tant pour le vélo que pour les deux-roues motorisés.

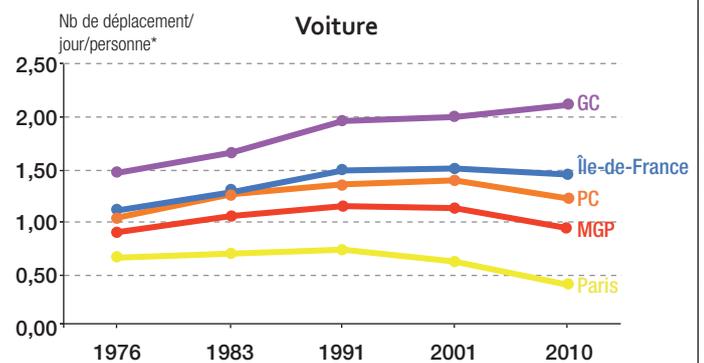
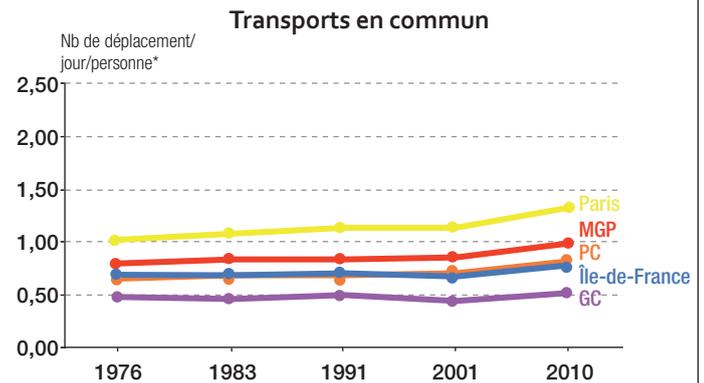
Dans la métropole, près de la moitié des déplacements se font à pieds, 1/4 en transport en commun, 1/4 en voiture

Parts des différents modes de transports dans les déplacements quotidiens des Franciliens

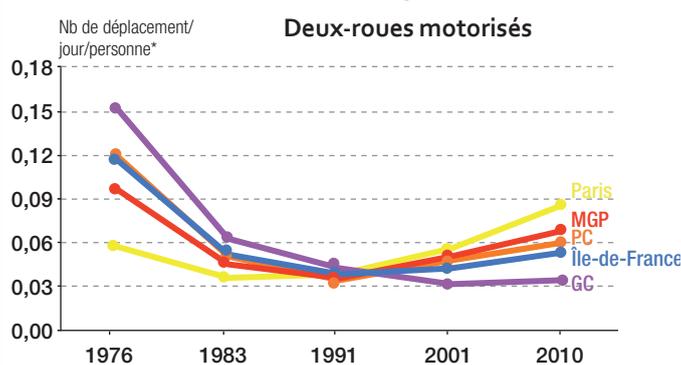
	Île-de-France		Métropole du Grand Paris	
	Nombre	%	Nombre	%
Marche	15 902 000	38,7 %	10 661 000	45,8 %
Transports en commun	8 287 000	20,2 %	5 926 000	25,5 %
Véhicule particulier	15 534 000	37,8 %	5 701 000	24,5 %
Deux-roues motorisés	569 000	1,4 %	406 000	1,7 %
Vélo	652 000	1,6 %	454 000	1,9 %
Autre	170 000	0,4 %	124 000	0,5 %
Ensemble	41 114 000	100,0 %	23 272 000	100,0 %



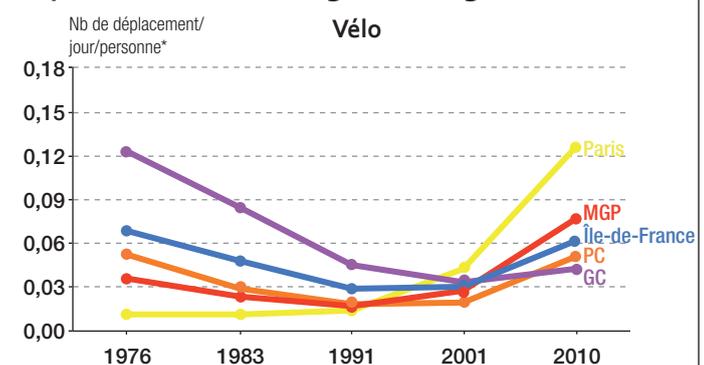
* Nombre de déplacements réalisés un jour de semaine moyen par les Franciliens âgés de 5 ans et plus, hors vacances scolaires, week-end et jours fériés.



Les deux roues, des modes minoritaires qui connaissent un regain d'usage



* Nombre de déplacements réalisés un jour de semaine moyen par les Franciliens âgés de 5 ans et plus, hors vacances scolaires, week-end et jours fériés.



→ Baisse de l'usage de la voiture et croissance des modes alternatifs

Après des décennies de hausse, portée notamment par la motorisation croissante des seniors et la progression du taux d'activité des femmes, la mobilité automobile est aujourd'hui en baisse. Cette baisse avait commencée dès les années 90 pour les Parisiens. En petite couronne elle est plus récente mais de forte intensité. En grande couronne en revanche, la mobilité en voiture continue de croître. À l'inverse, l'usage des transports collectifs est en nette augmentation partout et particulièrement à Paris. Après un lent déclin la marche a fortement cru sur la dernière décennie redevenant le mode principal des Franciliens, place qu'elle avait cédée à la voiture dans les années 1990 et 2000. Cette croissance est plus sensible dans les territoires denses du centre de l'agglomération où les distances à parcourir sont plus faibles et les aménagements plus propices aux modes actifs. Après une très longue période de baisse

l'usage des deux roues a très fortement augmenté entre 2001 et 2010, particulièrement pour le vélo. Cette croissance a été bien plus marquée dans le centre de l'agglomération qu'en périphérie ce qui fait qu'on utilise aujourd'hui beaucoup plus ces modes dans la métropole et particulièrement à Paris qu'en grande couronne alors que la situation était inversée il y a plus de 20 ans.

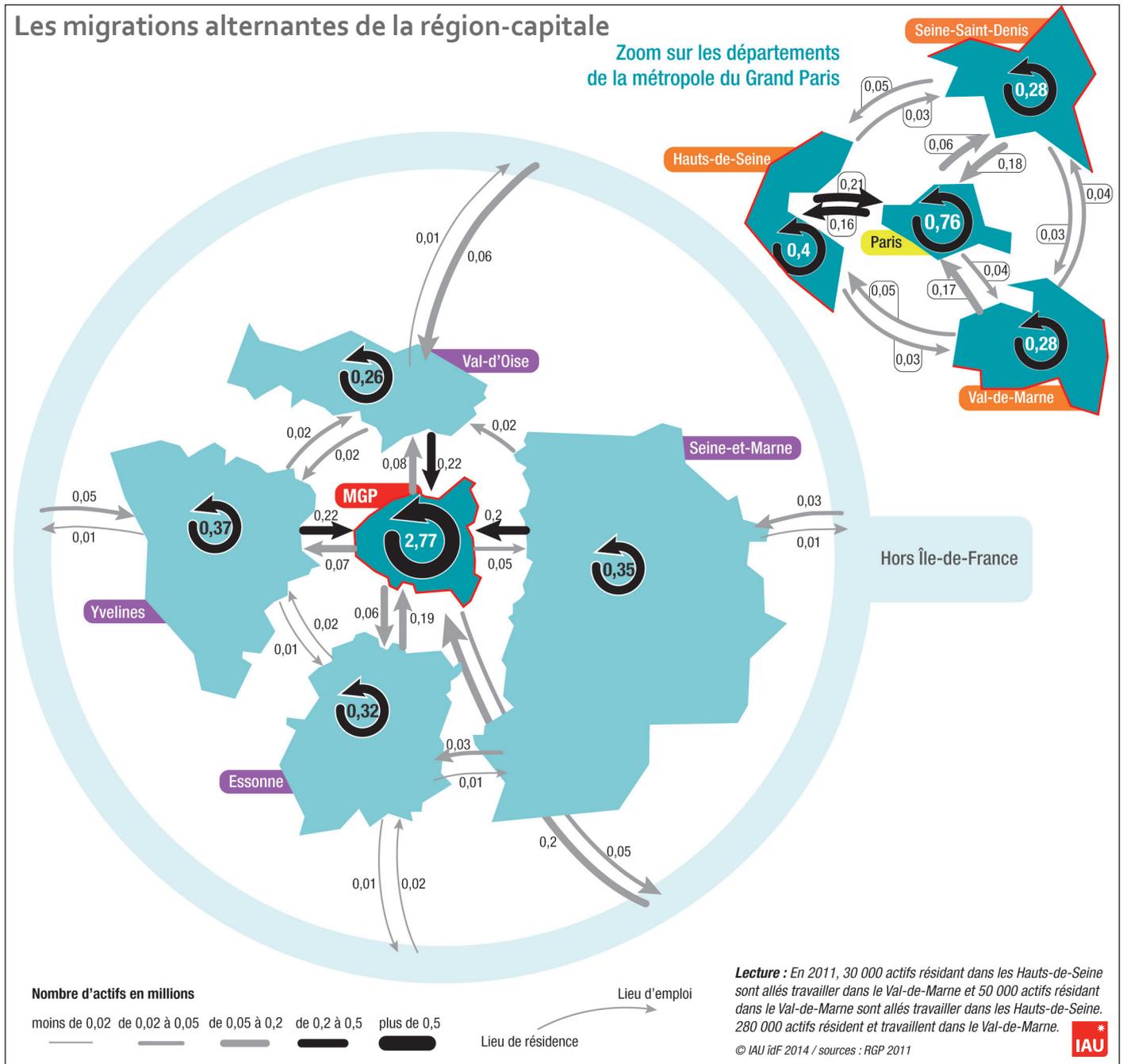
Définition d'un déplacement : Un déplacement est un mouvement d'une personne entre deux lieux (une origine et une destination), chacun étant caractérisé par une activité (motif), il peut être effectué avec un ou plusieurs moyens de transport. Si plusieurs personnes utilisent un même véhicule, on comptabilise plusieurs déplacements.

Source : EGT, La mobilité en Île-de-France

Les déplacements domicile-travail

Les migrations alternantes de la région-capitale

Zoom sur les départements de la métropole du Grand Paris



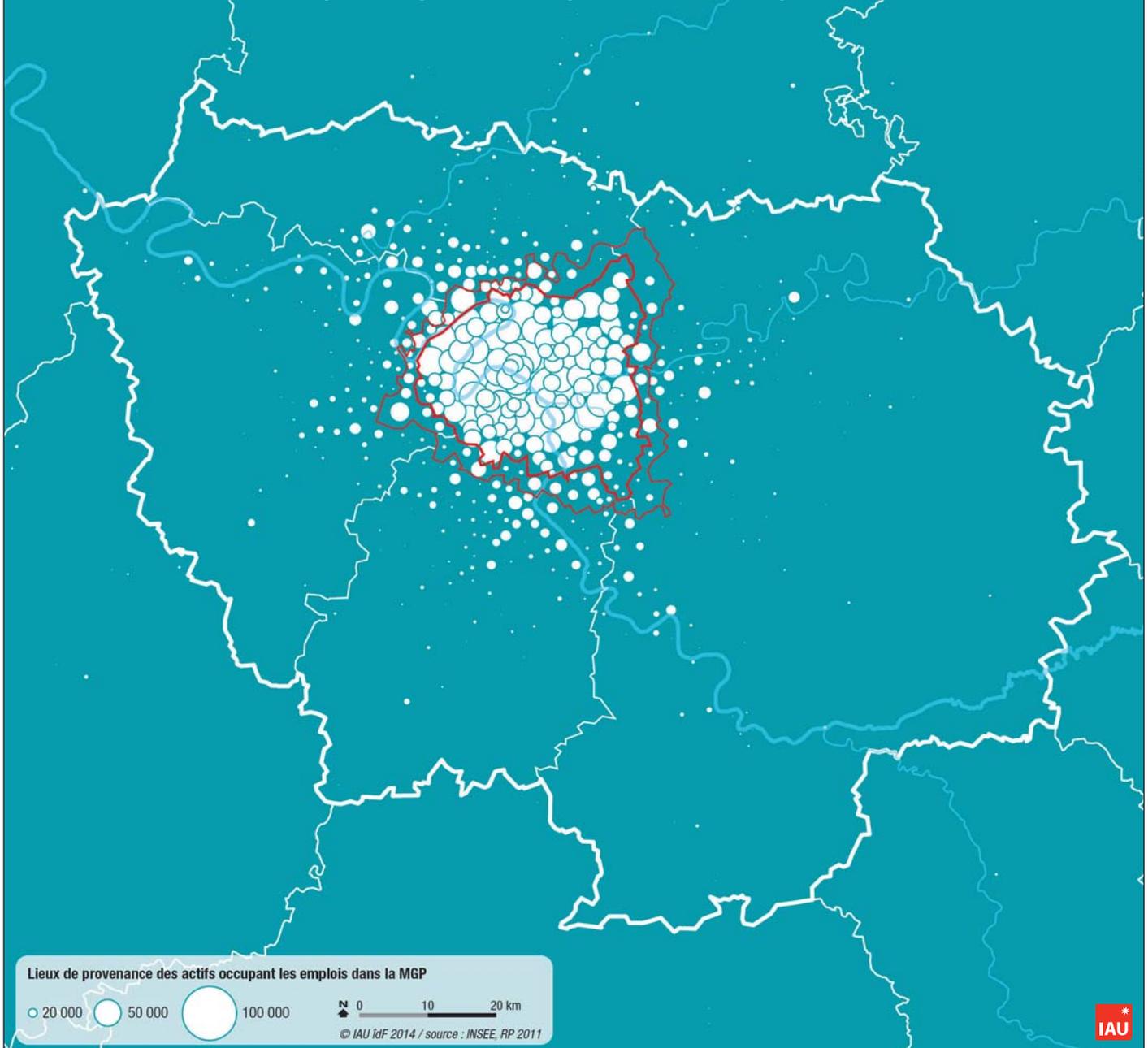
→ 90 % des actifs résidant dans la MGP y travaillent

La métropole représente 3,1 millions d'actifs et 3,8 millions d'emplois : cela engendre des déplacements domicile-travail internes à la MGP et entre la MGP et d'autres territoires. Les 3,1 millions d'actifs résidant dans la métropole du Grand Paris représentent environ 57 % de l'ensemble des actifs franciliens, une part similaire à celle observée pour l'ensemble de la population. En revanche, avec 3,8 millions d'emplois la métropole du Grand Paris accueille les deux tiers (67 %) des emplois franciliens. Disposant d'un bassin d'emplois extrêmement important, l'immense majorité des actifs résidant dans la métropole y travaillent également : 2,8 des 3,1 millions d'actifs de celle-ci, soit 90 %, sont dans cette situation. Ce taux très élevé a deux causes principales. D'une part l'emploi est souvent exercé localement : près d'un quart des actifs franciliens travaillent dans leur commune de résidence et un quart de plus dans un périmètre de

deux communes autour de celle-ci. D'autre part les échanges entre les départements de la métropole et notamment entre Paris et la petite couronne sont très intenses. La capitale offre près d'1,8 millions d'emplois (pour 1,1 millions d'actifs résidents) dont une large part est occupée par des actifs de petite couronne.

Sur les 10 % restant la plupart (8,4 %) travaillent dans les autres départements franciliens, notamment dans le Val-d'Oise qui accueille 76 000 actifs venant de la métropole dont près de 33 000 pour la seule commune de Roissy, ainsi que dans les Yvelines qui en accueillent 73 000, en particulier sur Vélizy et Saint-Quentin-en-Yvelines. Globalement les emplois hors métropole occupés par des actifs résidents de celle-ci sont assez concentrés : les 10 premières communes accueillent à elles-seules un tiers d'entre eux. Enfin, on compte environ 50 000 actifs résidant dans la métropole et travaillant hors de la région francilienne. Ils sont 5 000 à travailler dans l'Oise. La région Rhône-Alpes en capte à elle seule un

D'où viennent les actifs qui occupent les emplois de la métropole ?



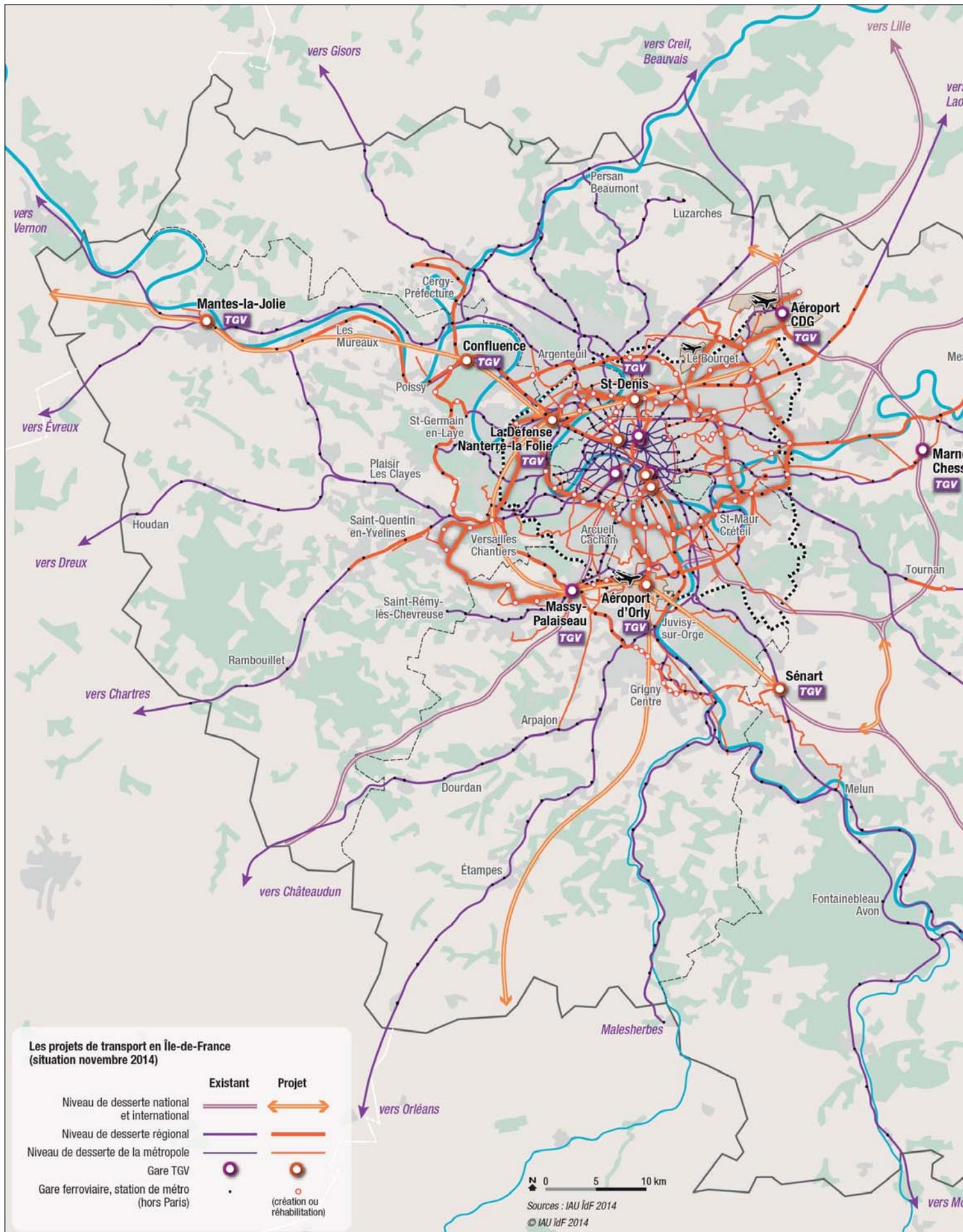
grand nombre : 9 000 actifs de la métropole y ont leur lieu de travail dont plus de 1 500 pour la seule ville de Lyon.

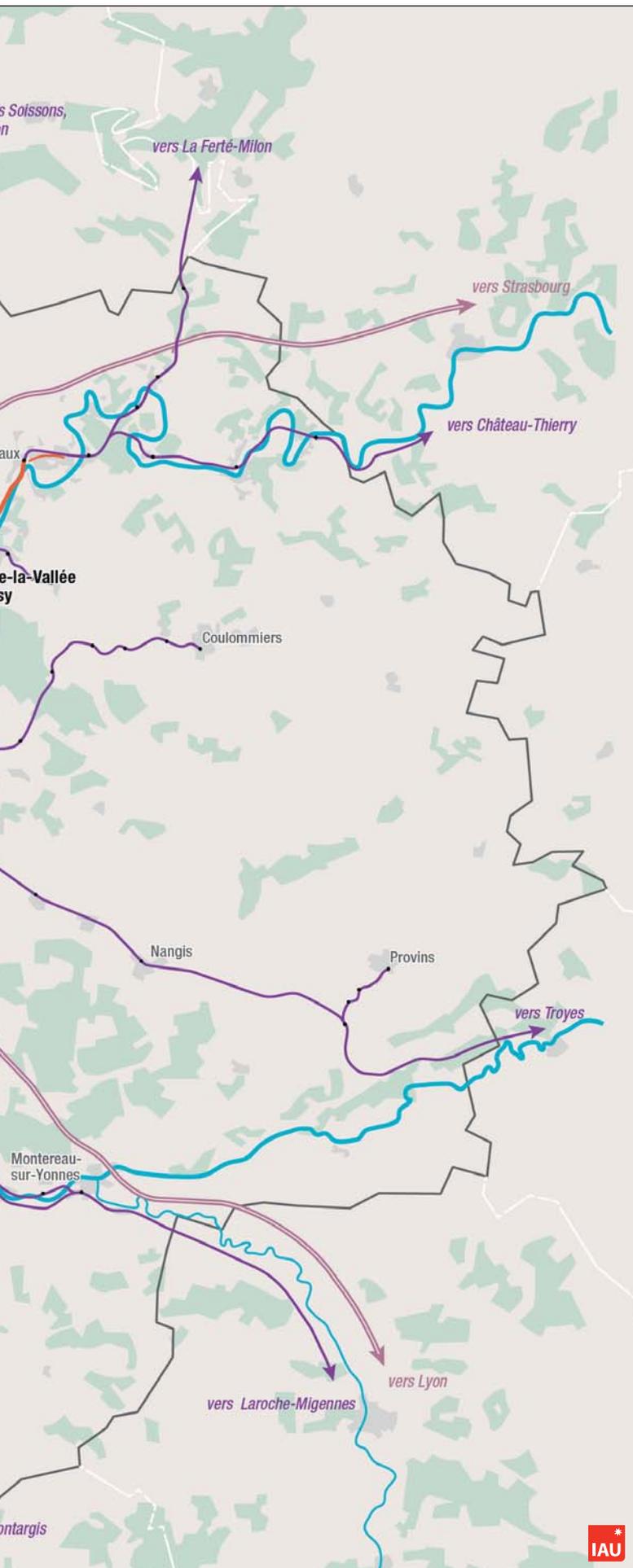
→ Un million d'actifs viennent travailler chaque jour dans la MGP

Les 2,8 millions d'actifs résidant et travaillant dans la métropole du Grand Paris permettent de couvrir près des trois quarts (73 %) des 3,8 millions d'emplois de cette dernière. Il reste donc encore un peu plus d'un million d'emplois qui sont occupés par des actifs venant de l'extérieur de celle-ci. Les quatre cinquièmes d'entre eux viennent d'Île-de-France avec une

répartition homogène entre les quatre départements de grande couronne : environ 190 000 viennent de l'Essonne, 200 000 de la Seine-et-Marne et un peu moins de 220 000 des Yvelines et du Val-d'Oise. Quelques grandes communes souvent limitrophes de la métropole du Grand Paris et/ou bien situées sur les axes de transports radiaux se distinguent par le nombre importants de leurs actifs qui viennent travailler dans la métropole comme Argenteuil, Versailles, Chelles, Sartrouville ou encore Sarcelles. Il reste enfin un dernier cinquième soit 200 000 personnes qui résident hors de la région francilienne et travaillent dans la métropole du Grand Paris. Près de la moitié d'entre eux viennent des départements limitrophes de la région et principalement de l'Oise.

Les transports en commun en Île-de-France





→ Le réseau de transport en commun, socle de la mobilité dans la métropole

Le dynamisme régional et métropolitain s'appuie en bonne partie sur la mobilité des personnes et des biens, mobilité qui facilite les échanges et les mises en réseau aux différentes échelles : cœur d'agglomération, régionale, internationale. Cette mobilité est favorisée par le développement des infrastructures de transport, les transports en commun assurant à eux seuls plus de 8 millions de déplacements quotidiens en Île-de-France, soit 20 % de la totalité des déplacements (40 % des déplacements se faisant à pied, 40 % en voiture). Dans l'emprise de la future métropole, cette proportion atteint 25 % (45 % des déplacements s'y faisant à pied et 25 % en voiture, le reste en 2 roues motorisés ou non).

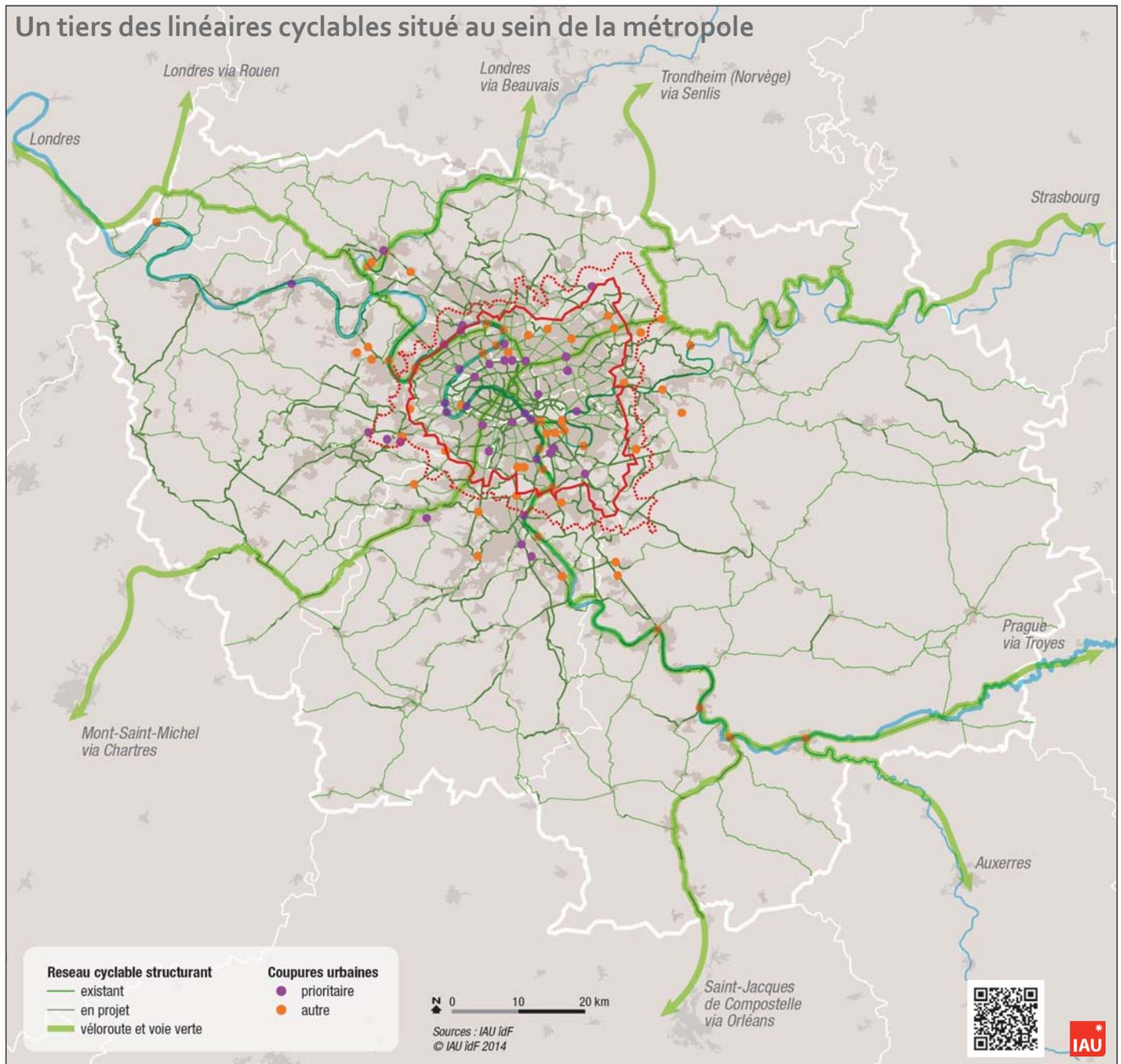
De nombreux défis pèsent ainsi sur le système de transport en commun d'Île-de-France, tant en matière d'attractivité que d'efficacité économique et d'environnement. Le réseau doit aussi faire face à une demande croissante des usagers et au nécessaire renforcement des liens territoriaux, que ce soit à l'échelle régionale, au sein de la métropole ou au niveau des nombreux bassins de vie.

→ Le nouveau Grand Paris des transports

Le projet du nouveau Grand Paris des transports vise à rendre les conditions d'exploitation du réseau de transports collectifs plus fiables, plus confortables, et à améliorer la qualité de service aux usagers. Il doit répondre aux enjeux de solidarité par le désenclavement des territoires les plus défavorisés de l'Île-de-France, notamment par l'amélioration de leur accès aux pôles d'emploi. C'est pourquoi le projet du nouveau Grand Paris des Transports comporte deux volets :

- Un volet modernisation et extension des réseaux existants selon le « Plan de mobilisation des transports en Île-de-France » qui comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, de liaisons tangentielles en tram-train, la modernisation des RER et l'amélioration des lignes du Transilien.
- Un volet création des nouvelles lignes de métro automatique du « Grand Paris Express » qui se traduira par la mise en service de 200 km de métro et 72 nouvelles gares à l'horizon 2030.

Le réseau cyclable



La métropole du Grand Paris rassemble 1 282 km linéaires cyclables sur 3 532 km recensés en Île-de-France. Accompagnées des communes de l'agglomération parisienne (définition Insee), ces collectivités locales concentrent la majeure partie du réseau cyclable (80 % des aménagements régionaux).

Le linéaire francilien continue à s'étoffer. Il croît de 56 % sur la métropole et de 61 % sur l'ensemble de la Région entre 2007 et 2012, évolution comparable à celle observée en France sur la même période : autour de 67 %⁽¹⁾.

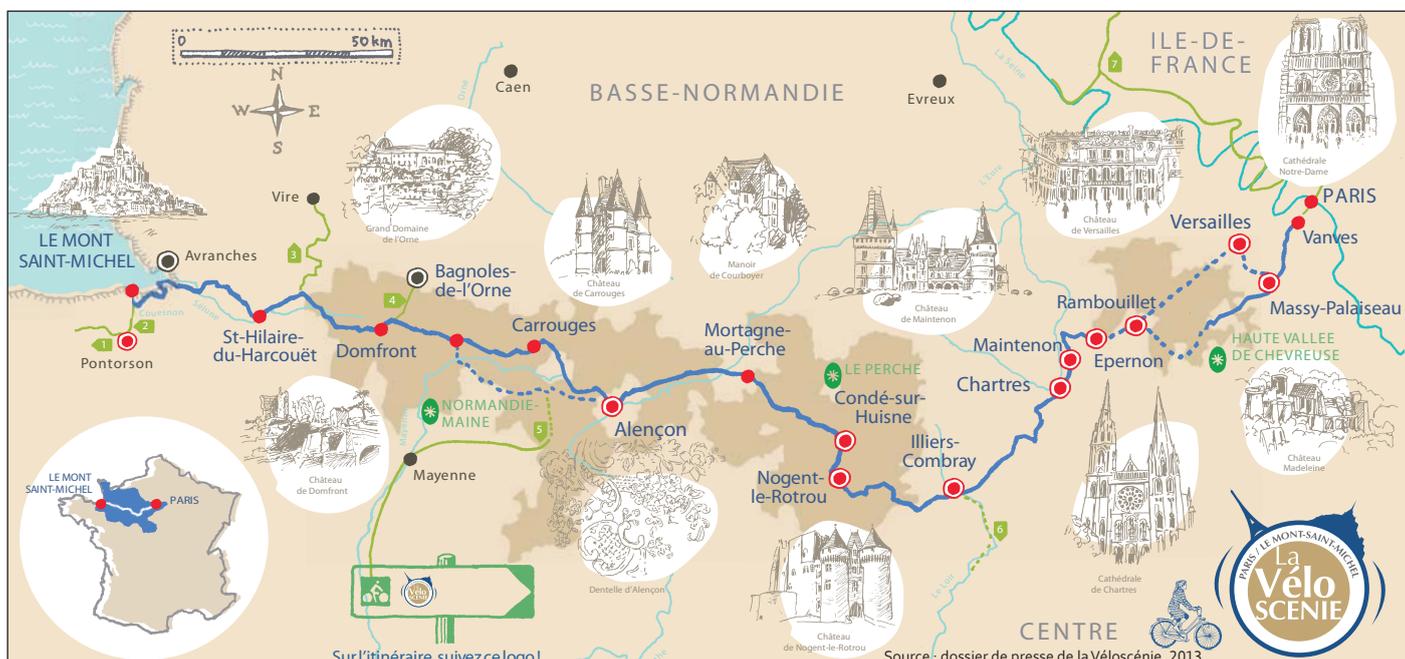
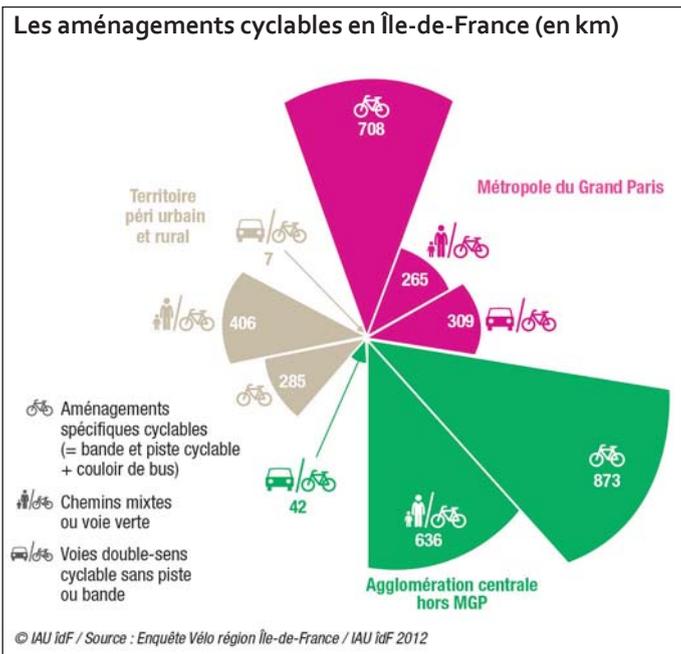
Au vu de la forte densité de population en Île-de-France (992 hab/km² en 2012), l'offre de linéaires cyclables reste encore faible : environ 300 mètres pour 1 000 habitants.

Si les aménagements spécifiques restent encore majoritaires (53 %), les pistes et bandes cyclables cèdent leur place aux chemins mixtes, voies vertes et rues apaisées avec double-sens cyclable pour les cyclistes. Cette évolution est d'autant plus marquée dans les départements de grande couronne avec des réalisations qui ont plus que doublé entre 2007 et 2012.

→ Le réseau cyclable structurant régional (RCS), outil d'intégration des politiques cyclables nationale et départementales

Le réseau cyclable structurant régional (RCS) apporte une cohérence régionale et métropolitaine dans la mise en œuvre des aménagements

(1) Observatoire des mobilités activités, Enquête nationale 2013. Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises, Club des villes et territoires cyclables.



cyclables en prenant en compte les projets des départements (SDIC). Il a été construit dans l'objectif de favoriser les accès à vélo aux gares, aux principaux équipements d'intérêt régional et aux pôles urbains.

Il est formé d'un ensemble d'itinéraires continus et maillés, se resserrant sur la métropole. Si 1 500 km sont réalisés, l'objectif inscrit au plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est d'atteindre 4 400 km en 2020.

Une des principales conditions pour encourager la pratique du vélo est d'offrir du stationnement sécurisé, notamment en gare pour encourager le vélo comme mode de rabattement. Le dispositif Véligo, fruit d'un partenariat entre acteurs régionaux de la mobilité (Stif et SNCF), a pour objectif de généraliser une offre de stationnements sécurisés sur l'ensemble des pôles gare en Île-de-France d'ici 2020.

Le réseau cyclable structurant régional permet aussi de fixer les itinéraires de Véloroutes et Voies Vertes d'intérêts national et européen (l'Eurovélo n° 3) dont 560 km de linéaires convergent vers la métropole. Ces itinéraires continus, jalonnés et sécurisés, au service du développement touristique du territoire, peuvent aussi être utilisés pour des déplacements domicile-travail.

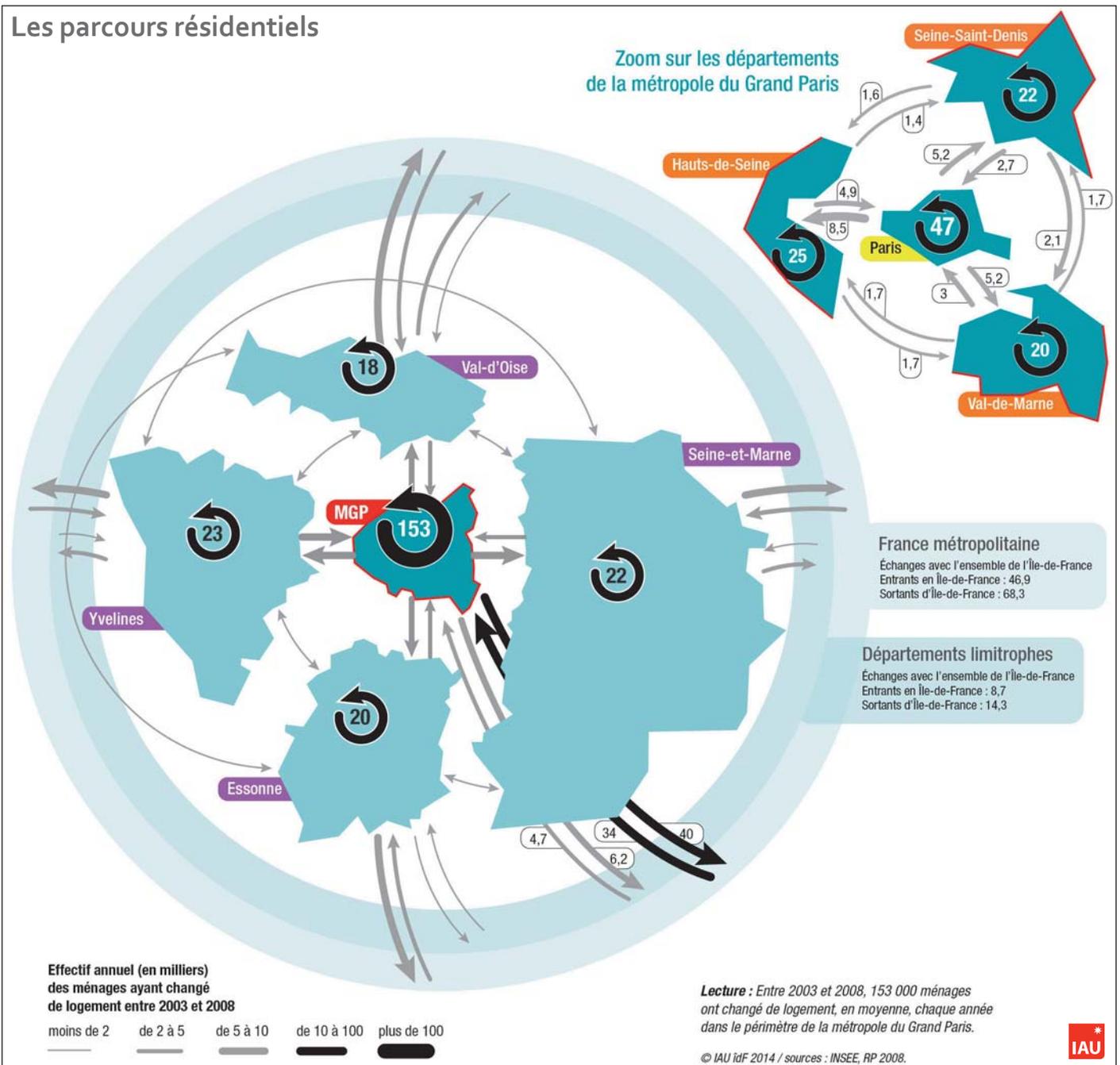
Ces grands itinéraires permettent d'intégrer la métropole et la Région au sein du Bassin parisien, de la France, voire de l'Europe. L'Île-de-France est accessible en vélo depuis Londres (par L'Avenue Verte London-Paris inaugurée en 2012) et depuis la baie du Mont-St-Michel via Chartres et la Normandie (par la Véloscénie dont quelques tronçons non réalisés). Des véloroutes encore en projet permettront aux Franciliens dans un futur proche de se rendre en vélo à Strasbourg, à Prague (République tchèque), à Saint-Jacques de Compostelle (Espagne) ou à Trondheim (Norvège) par l'Eurovélo n° 3.



Le Mont-Mesly - Vue vers le nord, Créteil - 94 - A droite la RN 19 - Au fond à gauche le centre commercial Créteil-Soleil et la mairie de Créteil - © Philippe GUIGNARD



Les migrations résidentielles



→ Les migrations résidentielles participent du dynamisme de la métropole

Entre 2003 et 2008, chaque année, près de 58 000 ménages se sont installés dans la métropole du Grand Paris en provenance d'un autre département de l'Hexagone tandis que 71 000 ménages parcouraient le chemin inverse. Ce déficit migratoire de 13 400 ménages avec les autres départements de l'Hexagone masque un déficit migratoire en nombre de personnes plus élevé puisque les ménages qui arrivent sont majoritairement des personnes vivant seules (54 % contre 40 % pour les non-migrants), ou des couples sans enfant (21 %), tandis que les sortants sont plutôt des familles avec enfant(s) (35 %).

Toutefois, ces échanges contribuent au dynamisme économique de la métropole : les échanges sont positifs pour les personnes les plus diplômées et les cadres, contribuant ainsi à élever le niveau de qualification général. Chaque année, 27 400 cadres viennent s'installer dans la métropole tandis que 26 500 la quittent. Et 40 000 personnes détentrices d'un diplôme universitaire du deuxième ou du troisième cycle s'installent dans la métropole tandis que 37 000 la quittent.

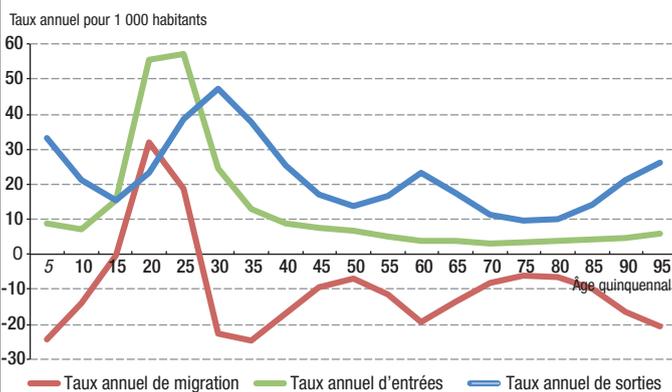
Ces échanges contribuent également au dynamisme démographique de la métropole et ralentissent son vieillissement. La métropole attire une population jeune, en âge de fonder une famille : le solde migratoire de la métropole est positif pour les jeunes de 20 à 29 ans quel que soit le territoire d'origine. Il est également excédentaire avec la province pour

Effectif annuel des ménages ayant changé de logement entre 2003 et 2008

		Département de résidence antérieur			
		MGP	Grande couronne	Huit départements limitrophes	Reste de la province
Département de résidence actuel	MGP	152 814	18 840	4 752	34 036
	Grande couronne	24 893	90 629	3 912	12 815
	Huit départements limitrophes	6 210	8 126	86 676	16 354
	Reste de la province	39 956	28 342	25 910	1 285 849

Source : Insee, RP 2008.

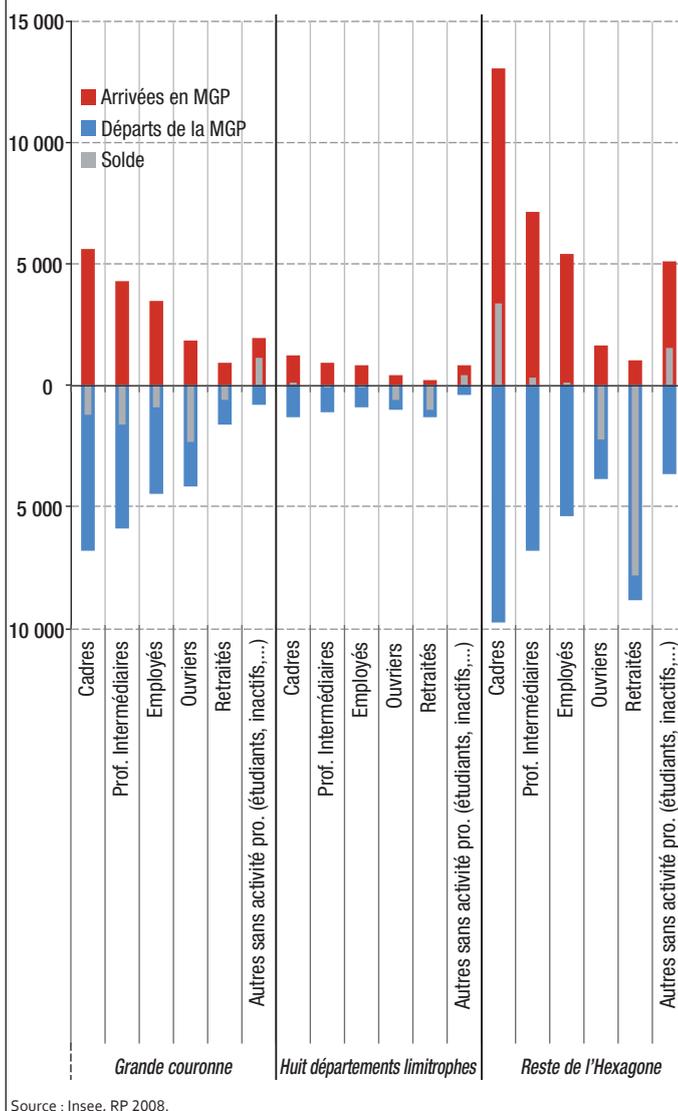
La métropole du Grand Paris attire surtout les jeunes



Note de lecture : Entre 2003 et 2008, la métropole du Grand Paris a un taux annuel de migration nette de 32 pour 1 000 jeunes âgés de 20 à 24 ans, ce qui signifie que la MGP a gagné chaque année 32 jeunes âgés de 20 à 24 ans pour 1 000 présents de cette classe d'âge. *A contrario*, dans le même temps, la métropole du Grand Paris a perdu 19 seniors âgés de 60 à 64 ans pour 1 000 présents de cette classe d'âge.

Source : Insee, RP 2008.

Des arrivées d'étudiants et de cadres dans la MGP



Source : Insee, RP 2008.

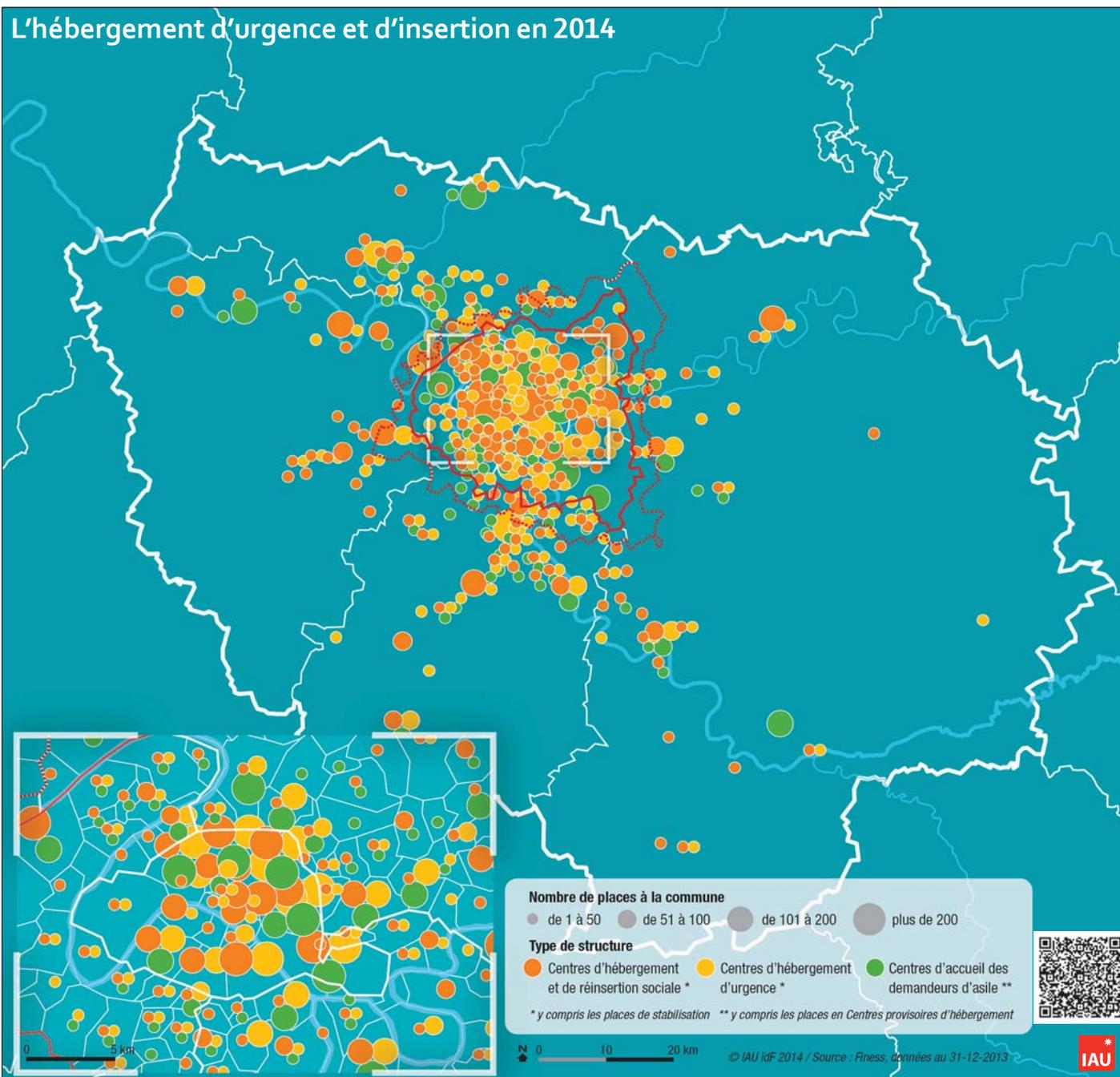
les jeunes de 15 à 19 ans. *A contrario*, le solde migratoire de la métropole est déficitaire pour les retraités. Ces derniers représentent une part importante des sorties (16 %), mais une part très faible des entrées (4 %). La grande couronne gagne des habitants de la métropole pour toutes les classes d'âges (en dehors des 20-24 ans) et pour toutes les catégories socio-professionnelles, y compris les cadres et les retraités.

A contrario, la province perd des cadres et dans une moindre mesure des employés et des personnes exerçant une profession intermédiaire au bénéfice de la métropole.

La métropole et plus largement l'Île-de-France constituent ainsi une étape dans la vie de beaucoup de métropolitains, durant laquelle ils commencent leur carrière et fondent une famille. Après quelques années, de nombreux Franciliens originaires de province ont tendance à quitter la région-capitale accompagnés de leur famille.

Si la métropole et plus largement l'Île-de-France ont un déficit migratoire avec le reste de la France métropolitaine, elles sont excédentaires dans leurs échanges internationaux, mais aussi avec les départements d'outre-mer.

L'hébergement et le logement temporaire



→ Une offre d'hébergement concentrée et accessible aux ménages en difficulté

En raison de moyens financiers trop faibles, d'un manque d'autonomie, d'un cumul de difficultés ou d'accidents de la vie, de nombreuses personnes ne peuvent pas s'installer dans un logement ordinaire.

Trois grandes catégories de situations peuvent être distinguées :

- **Le secours immédiat**, assuré par les nuitées d'hôtel (22 100 places en Île-de-France)⁽¹⁾ et les centres d'hébergement d'urgence (CHU, 7 935 places⁽²⁾);
- **L'aide aux personnes en graves difficultés sociales**, assurée par les centres d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS, 9 765 places⁽³⁾), les centres d'accueil pour demandeurs d'asile (CADA, 3 774 places) et les centres provisoires d'hébergement (CPH, 493 places).

- **Le soutien aux personnes manquant d'autonomie**, notamment financière, et pour lesquelles il n'existe pas d'offre adéquate, est dévolu aux foyers de travailleurs migrants (FTM et RS-FTM, 51 190 places), aux foyers de jeunes travailleurs (FJT et RS-FJT, 12 715 places), aux résidences sociales Ex-Nihilo (RS Ex-Nihilo, 12 750 places), auxquels s'ajoutent les maisons relais (2 054 places).

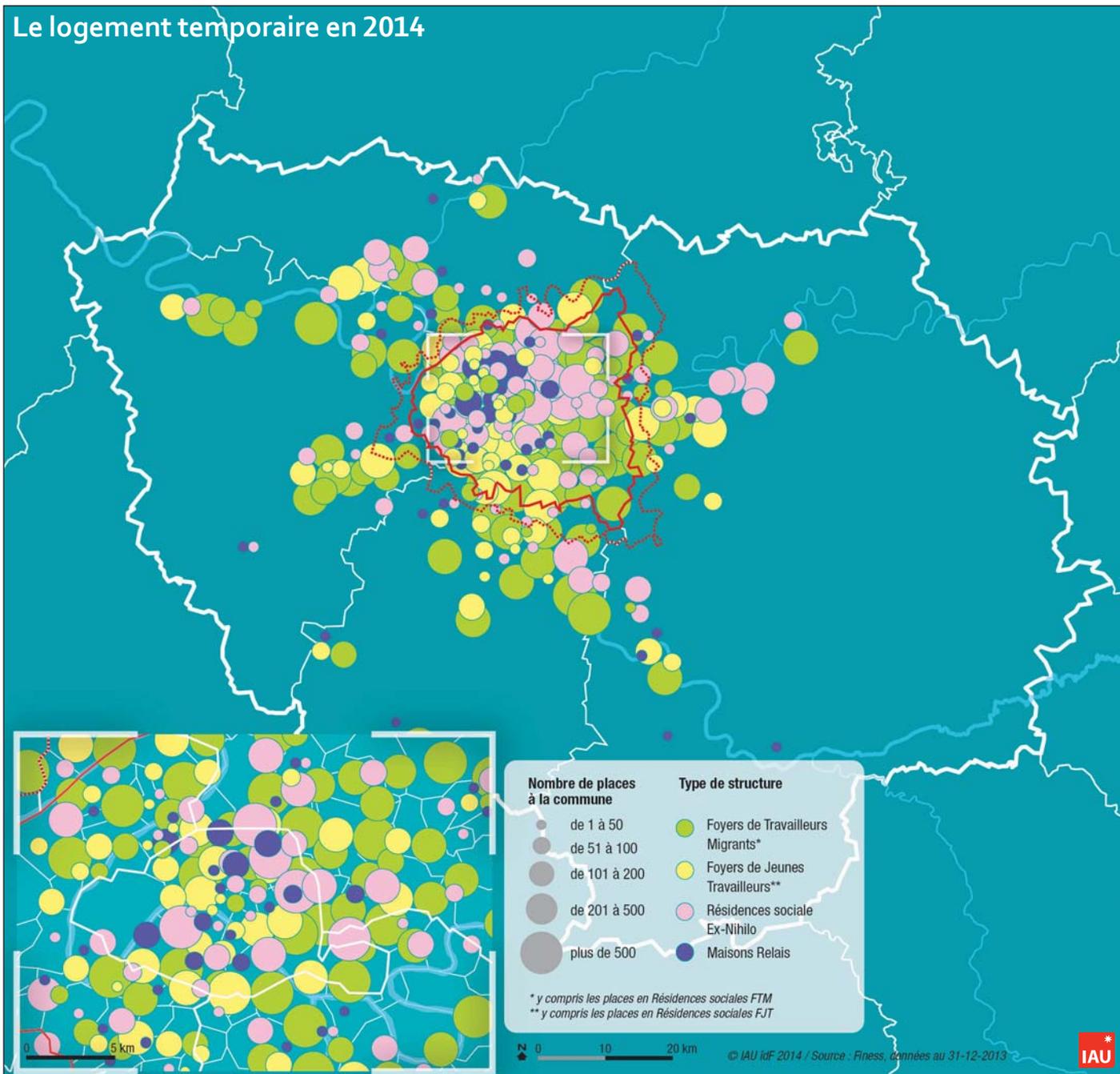
Hors dispositif hôtelier, la métropole du Grand Paris rassemble 68,5 % des places, et les départements de la grande couronne 31,5 %. Cette offre est relativement concentrée : 19 communes et 10 arrondissements regroupent la moitié des places.

(1) Source : Bilan 2013 du Comité Régional de l'hébergement et du logement, janvier 2014. L'ensemble des statistiques de ces trois paragraphes concernent l'Île-de-France.

(2) Dans cette statistique figurent aussi des places de Stabilisation, qui permettent aux personnes très désocialisées de se « poser » pour leur laisser le temps de faire émerger un projet.

(3) Figurent également dans cette statistique des places de Stabilisation.

Le logement temporaire en 2014



Rapporté au poids de population dans la MGP, c'est le département de la Seine-Saint-Denis qui arrive en tête avec 12,8 places pour 1 000 habitants (hors nuitées d'hôtel), devant Paris (11,9), le Val-de-Marne (9,5) et les Hauts-de-Seine (6,4).

En grande couronne, le Val-d'Oise arrive en premier avec 7,5 places pour 1 000 habitants, devant l'Essonne (6,9), les Yvelines (5,9) et la Seine-et-Marne (4,6).

Cette offre sociale présente en outre l'avantage d'avoir des prix bien inférieurs à ceux du marché locatif privé. Dans la très grande majorité

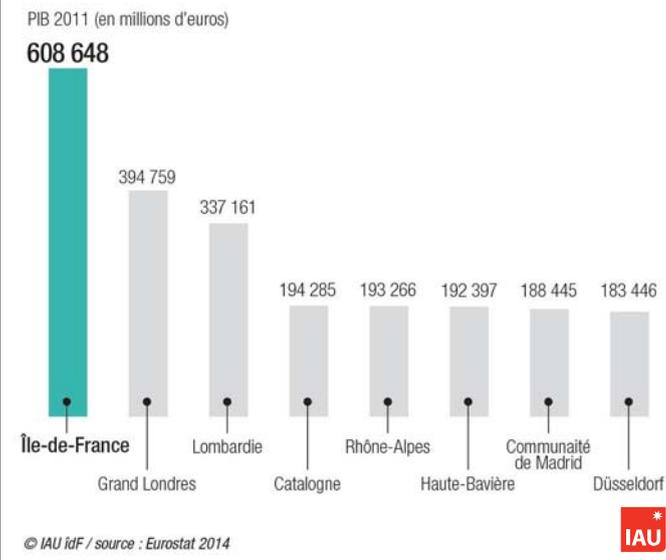
des cas, elle constitue seulement une étape dans le parcours résidentiel des personnes modestes en difficulté, qui retrouvent ensuite le parc de logements ordinaires.

Plutôt centrale et regroupée dans les villes les plus importantes de la métropole et de la région, cette offre est bien desservie par les transports en communs lourds. Ceci est d'autant plus important dans la région-capitale que le coût du logement y est particulièrement élevé à l'échelle du territoire national, ce qui affecte singulièrement les ménages les plus fragiles qui se retrouvent malgré eux en concurrence avec le reste de la population.

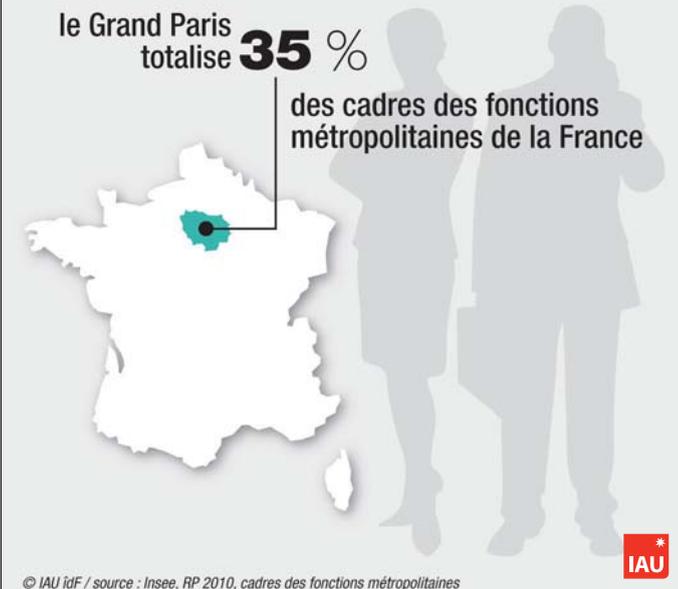
Les activités économiques

La mobilité des établissements

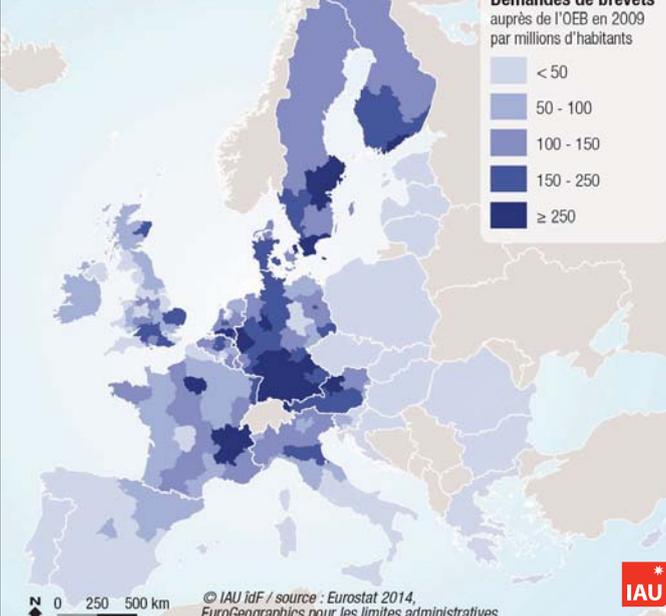
L'Île-de-France : une part essentielle du PIB national et le plus haut PIB des métropoles européennes



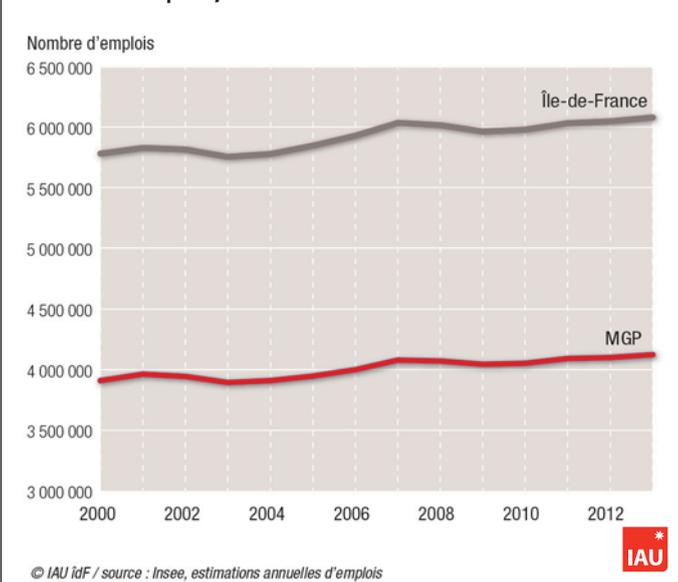
Une métropole très qualifiée



Des brevets en masse



Une évolution de l'emploi qui se stabilise dans la métropole, comme en Île-de-France



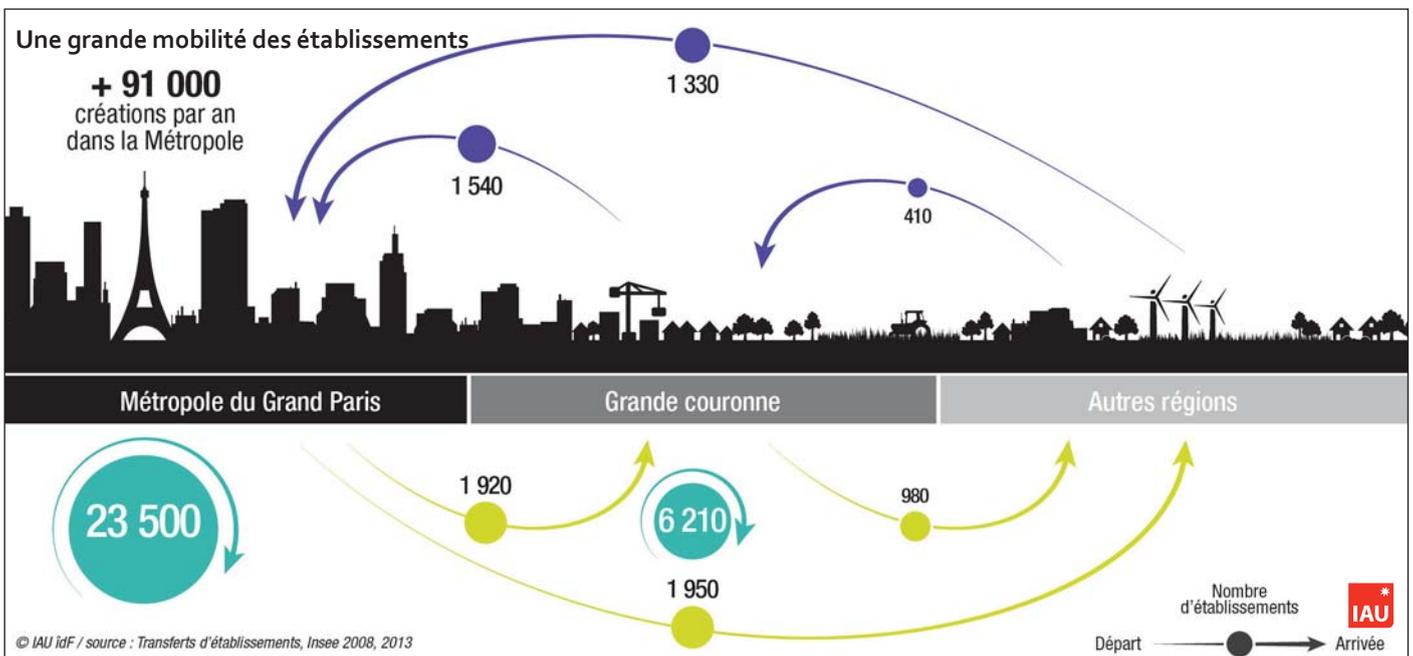
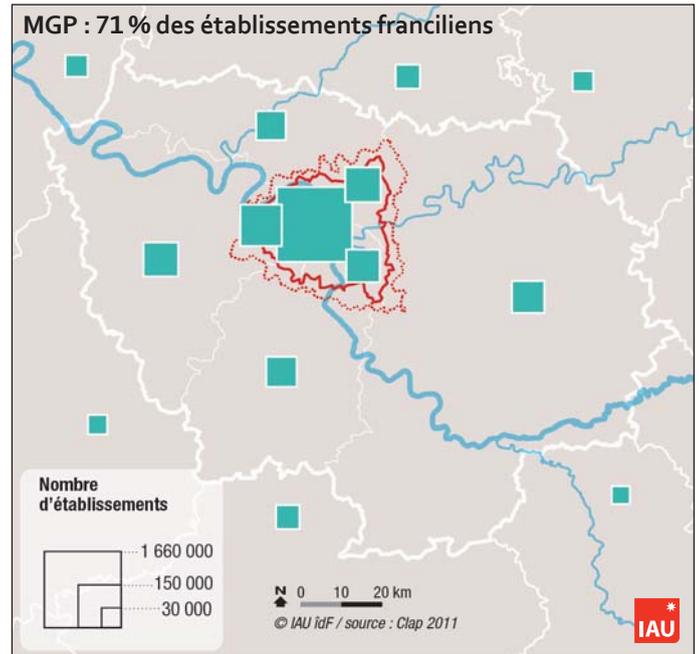
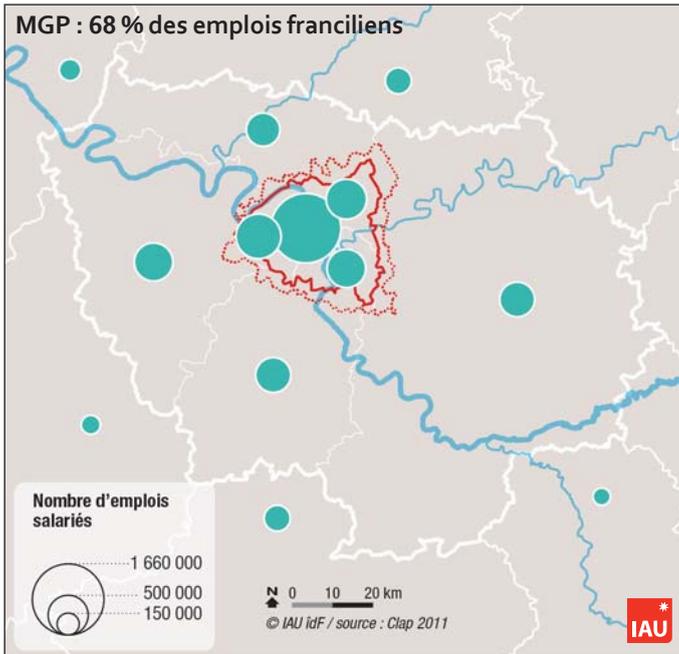
→ Une métropole très performante

La métropole du Grand Paris, métropole majeure à l'échelle européenne avec Londres, se démarque notamment par son poids économique. Elle détient le plus haut PIB des métropoles européennes, concentre plus du 1/3 des cadres français occupant des fonctions métropolitaines, ainsi qu'un nombre très important de brevets déposés et maintient son nombre d'emplois malgré la crise. La métropole est le lieu de naissance de nombreuses entreprises innovantes, ce qui entretient une dynamique économique profitable au-delà de la métropole à la région Île-de-France dans son ensemble, et au Bassin parisien.

→ Une dynamique de création d'entreprises

La métropole du Grand Paris accueille chaque année 70 % des créations d'entreprise de l'Île-de-France (soit plus de 91 000 entreprises en 2013 et 17 % des créations au niveau national).

Ces créations s'accompagnent d'une mobilité des établissements au sein de la métropole ou entre la métropole et son environnement proche (la grande couronne) ou plus lointain. Ces mouvements montrent un léger déficit dans le flux d'établissements entre la métropole et son environnement sans qu'il n'y ait pour autant une paupérisation du tissu économique de la métropole qui se caractériserait par une perte d'emplois ou de PIB.



→ Un rôle d'accueil et de redistribution

La moitié des mouvements d'établissements en France sont le fait d'établissements franciliens. La mobilité est élevée en Île-de-France : en moyenne, 2,6 % des établissements déménagent chaque année.

La métropole – et plus largement l'Île-de-France – joue ainsi un rôle d'accueil et de redistribution géographique des établissements, l'essentiel des flux restant interne à la métropole.

Les transferts se font dans un périmètre assez restreint, moins de 50 km, dans une logique de proximité économique et de desserrement urbain. La métropole tend à s'élargir : à partir de 2004 la part de la grande couronne dans l'emploi régional dépasse celle de la capitale. La grande

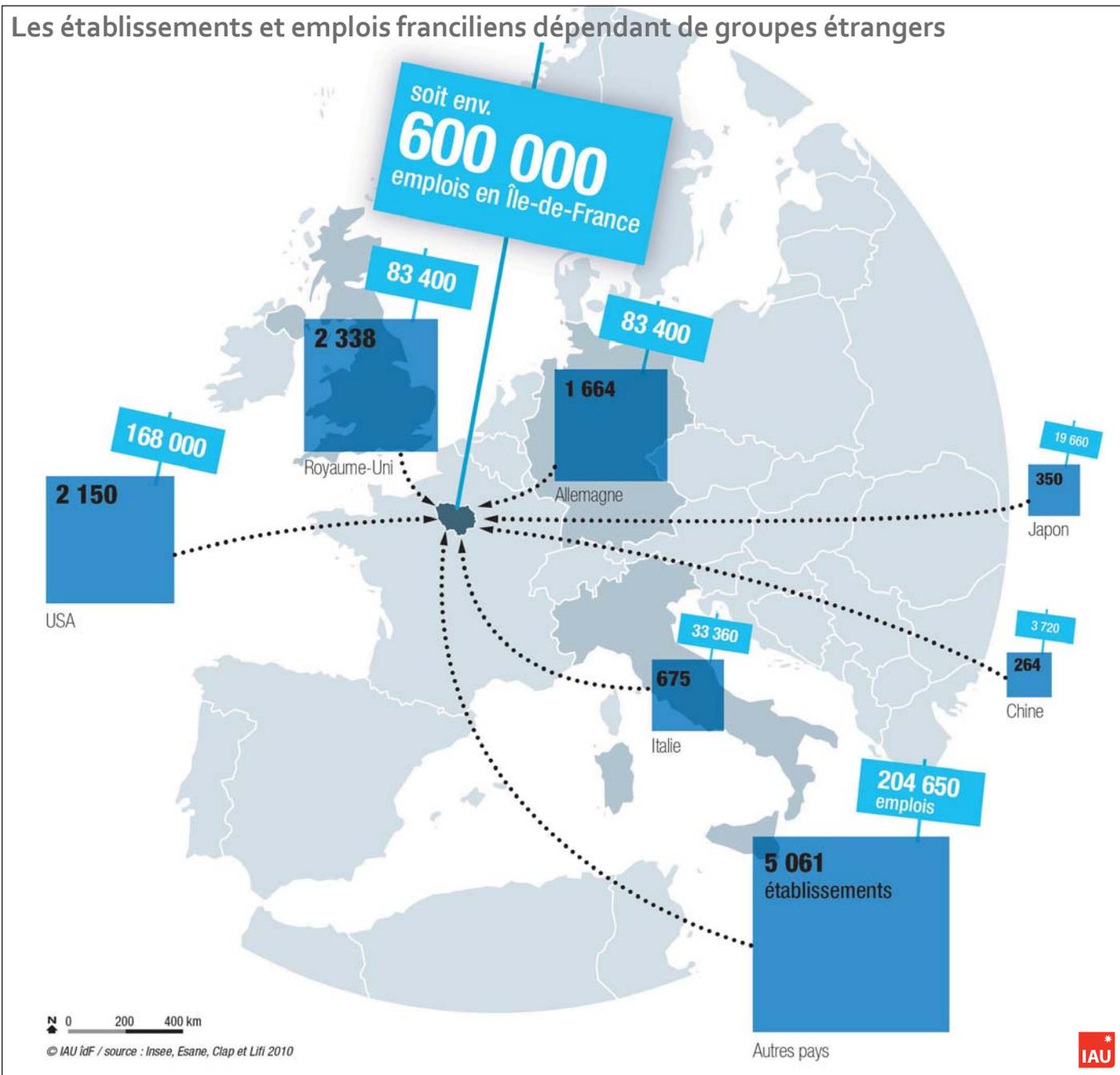
couronne est excédentaire dans les échanges d'établissements avec la métropole (2008⁽¹⁾).

Un établissement sur 3 qui change de région vient de l'Île-de-France (1996-2001⁽²⁾). Le Bassin parisien bénéficie de ces déplacements (Picardie, Bourgogne plus que Haute-Normandie ou Champagne Ardennes). La nature du tissu productif influence les échanges : ceux-ci sont plus intenses avec Paca (tissu tertiaire) qu'avec Nord-Pas-de-Calais et Lorraine (industriel) pourtant plus proches. En 2008, parmi les établissements qui ont quitté la région francilienne pour la province, deux sur trois venaient de la métropole, un sur trois de la grande couronne.

(1) Les transferts d'établissements franciliens se font essentiellement au sein de la région, Insee *Île-de-France à la page* n° 334 - Mai 2010.

(2) Les transferts interrégionaux d'établissements, forte progression entre 1996 et 2001, Insee *Première* n° 949 - Février 2004.

Les investissements étrangers



→ 2^e métropole européenne en termes d'investissement international en 2013

Selon le classement FDI (Financial Times), l'Île-de-France est juste derrière Londres. Son attractivité est notamment marquée dans le secteur des équipements électriques et électroniques, l'industrie des médicaments et biotechnologies appliquées. Plus globalement, près des deux tiers des investissements dans les secteurs à forte intensité de savoir se localisent dans la région. Les fonctions de centres de décisions, le secteur des services aux entreprises, ainsi que les fonctions de points de vente sont également attractifs.

Les groupes étrangers représentent 12 500 établissements et environ 600 000 emplois en Île-de-France. Ils sont particulièrement concentrés dans la métropole, à l'ouest et dans le secteur de Roissy. Paris et les Hauts-de-Seine accueillent environ la moitié de ces établissements. Plus de la moitié de ces effectifs appartient à des groupes américains, allemands ou britanniques.

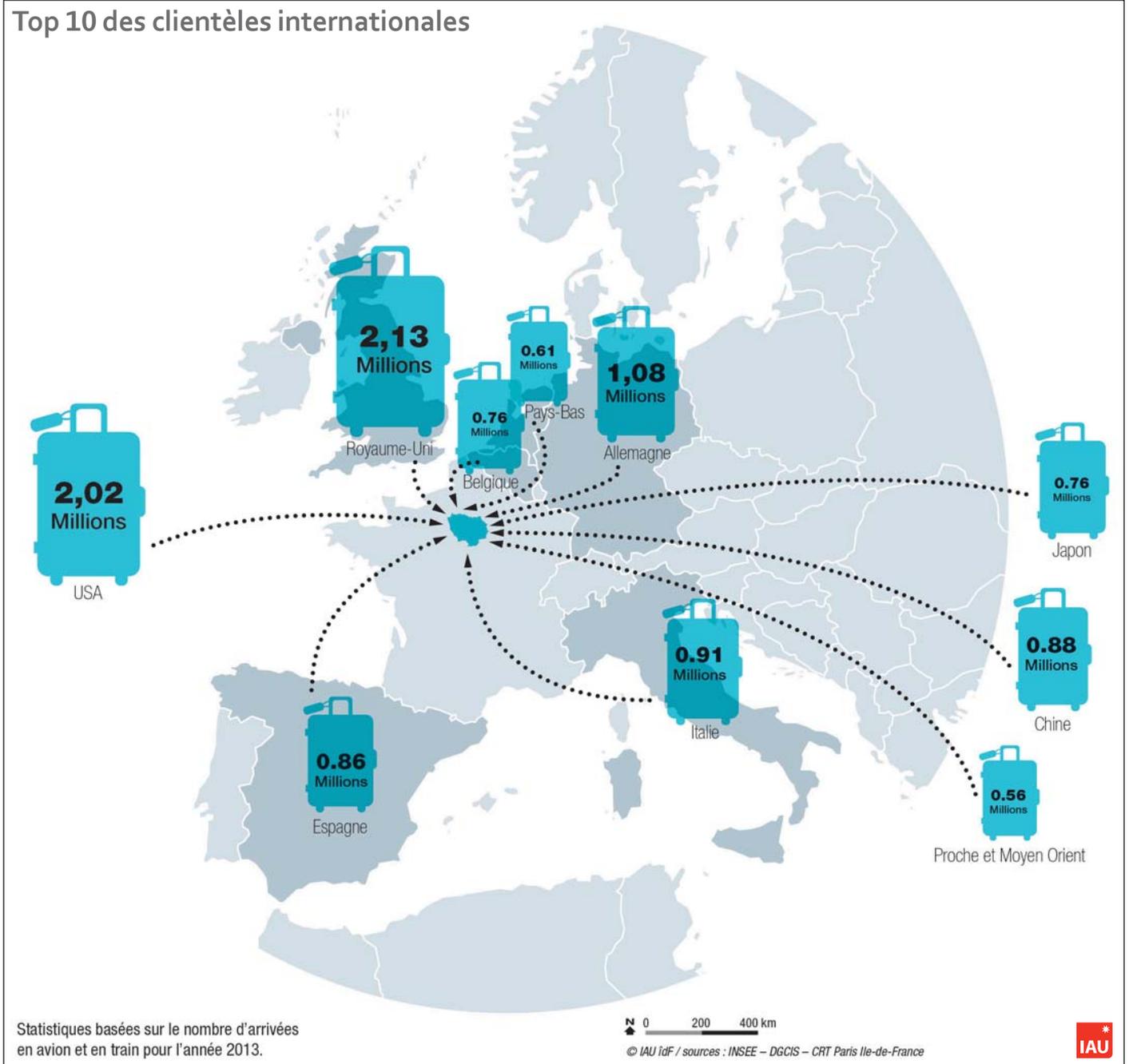
279 établissements étrangers se sont implantés en Île-de-France en 2013 (soit 40 % des implantations en France), permettant de créer ou de maintenir plus de 6 400 emplois. Ces implantations concernent très majoritairement des créations d'activité (69 %).

→ Les transports et le numérique, facteurs d'attractivité

Plusieurs facteurs spatiaux participent à l'attractivité de la métropole parisienne : la présence d'infrastructures de transport, routier, ferré et aérien, et les liaisons très haut débit. Ils permettent en effet une bonne mise en réseau des entreprises. De plus, les réseaux que constituent les pôles de compétitivité participent également à l'attractivité francilienne, notamment grâce à leur visibilité renforcée à l'international.

Les flux de touristes internationaux

Top 10 des clientèles internationales



Malgré une économie mondiale ralentie depuis 2010, l'activité touristique joue un rôle clé dans l'économie française. Avec 85 millions de touristes internationaux, l'activité génère 56 milliards d'euros de recettes. La France maintient sa position de première destination touristique mondiale.

La métropole parisienne a comptabilisé 11,6 millions d'arrivées et 15,5 millions pour l'ensemble de la région en 2013.

La clientèle européenne contribue pour plus de la moitié (55 %) des arrivées internationales mais les évolutions sont contrastées selon les pays :

- Les Britanniques qui bénéficient d'une croissance économique de +1,7 % en 2013, en augmentation par rapport à 2012, restent les premiers touristes internationaux à venir à Paris-Île-de-France. Leur fréquentation progresse, avec +6 % de nuitées hôtelières par rapport à 2012.
- Les Allemands ont également vu leur nombre d'arrivées augmenter, conjointement à une durée séjour allongée, passant de 3,9 nuits en moyenne en 2012 à 4,3 en 2013.
- L'Espagne et l'Italie connaissent une baisse de leur fréquentation (res-

pectivement -8,3 % et -5 % de nuitées hôtelières) qui s'explique par les difficultés économiques de ces pays dont le PIB est en recul en 2013.

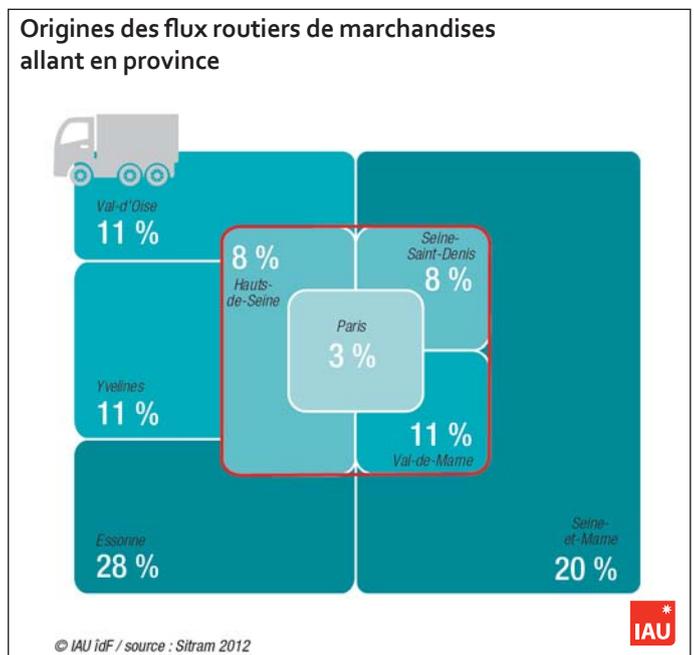
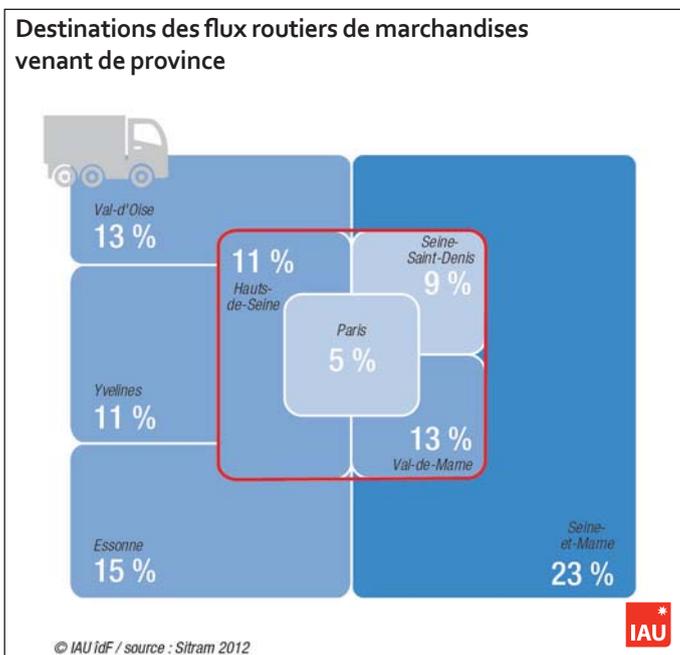
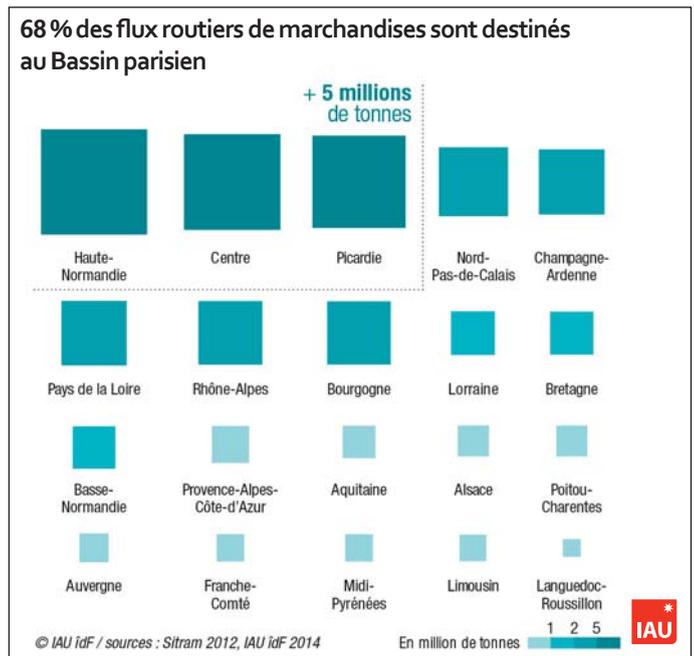
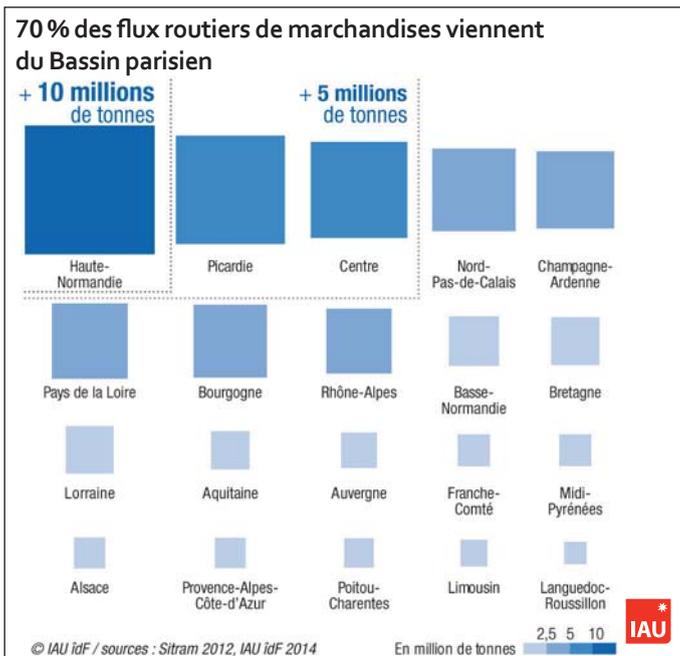
Les BRIC, compte tenu de leur développement, forment un marché émetteur particulièrement stratégique. La clientèle chinoise poursuit sa progression avec près de 150 000 séjours supplémentaires entre 2012 et 2013. Il en est de même pour les Russes et les Brésiliens avec plus de 60 000 séjours chacun.

La fréquentation hôtelière internationale est portée par la hausse des clientèles lointaines (+12,6 %). Les Américains gagnent 15 % entre 2012 et 2013, probablement en lien avec une croissance économique qui reste positive (+1,9 %). Le Proche et le Moyen-Orient ont une progression de 17 %. Les Chinois occupent désormais la 5^e place des 10 principales clientèles internationales en 2013 (9^e place en 2012).

Les Français (17 millions d'arrivées en 2013) demeurent la principale clientèle des hôtels franciliens malgré une forte diminution (-1,3 millions), le contexte économique incertain expliquant probablement cette régression.

Les flux de marchandises

Produire et consommer génère des flux



→ La route assure 90 % du trafic de marchandises

12 millions d'habitants, 6 millions d'emplois : autant de personnes qui consomment, qui produisent, qui génèrent donc des flux de marchandises. Ainsi, 176 millions de tonnes circulent par la route, 15,7 millions de tonnes par voie d'eau, et environ 10 millions de tonnes par voie ferrée. Ces chiffres montrent la prédominance de la route et la dépendance de l'Île de France vis-à-vis de ce mode (90%), ce sans tenir compte flux des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.

→ Une interdépendance entre le Bassin parisien et la grande couronne

L'Île-de-France est liée au Bassin parisien :

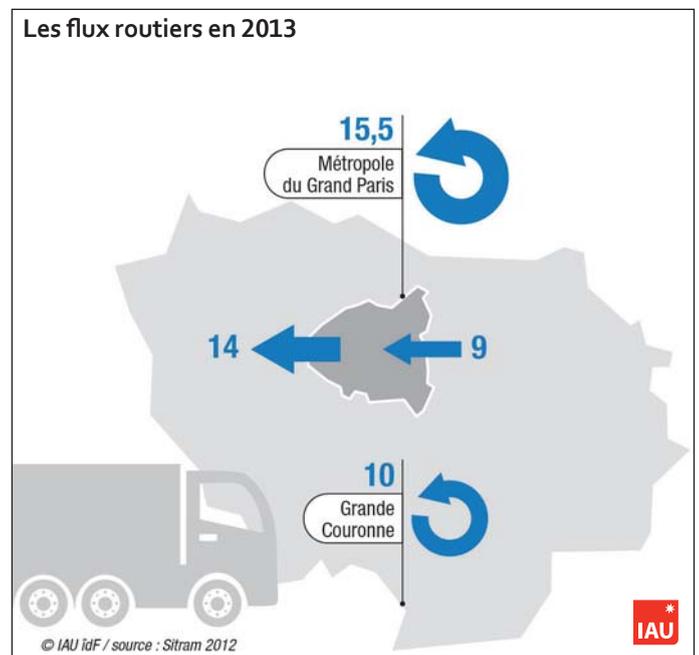
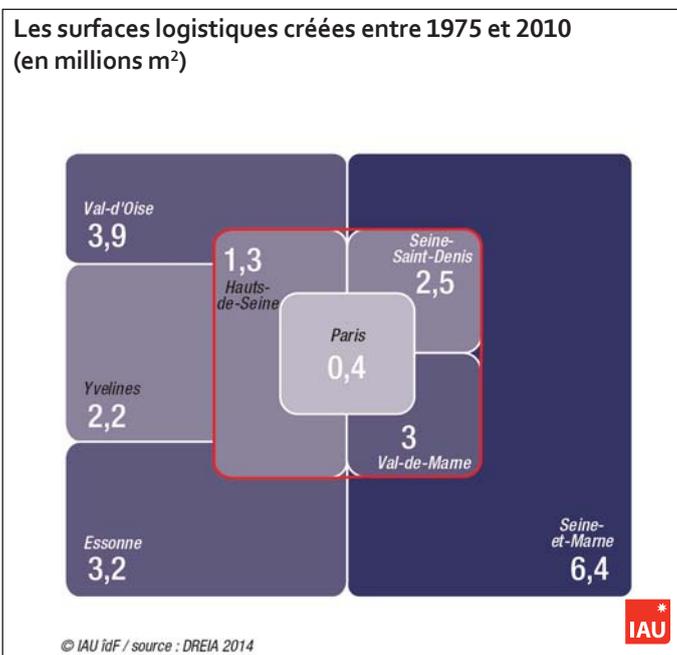
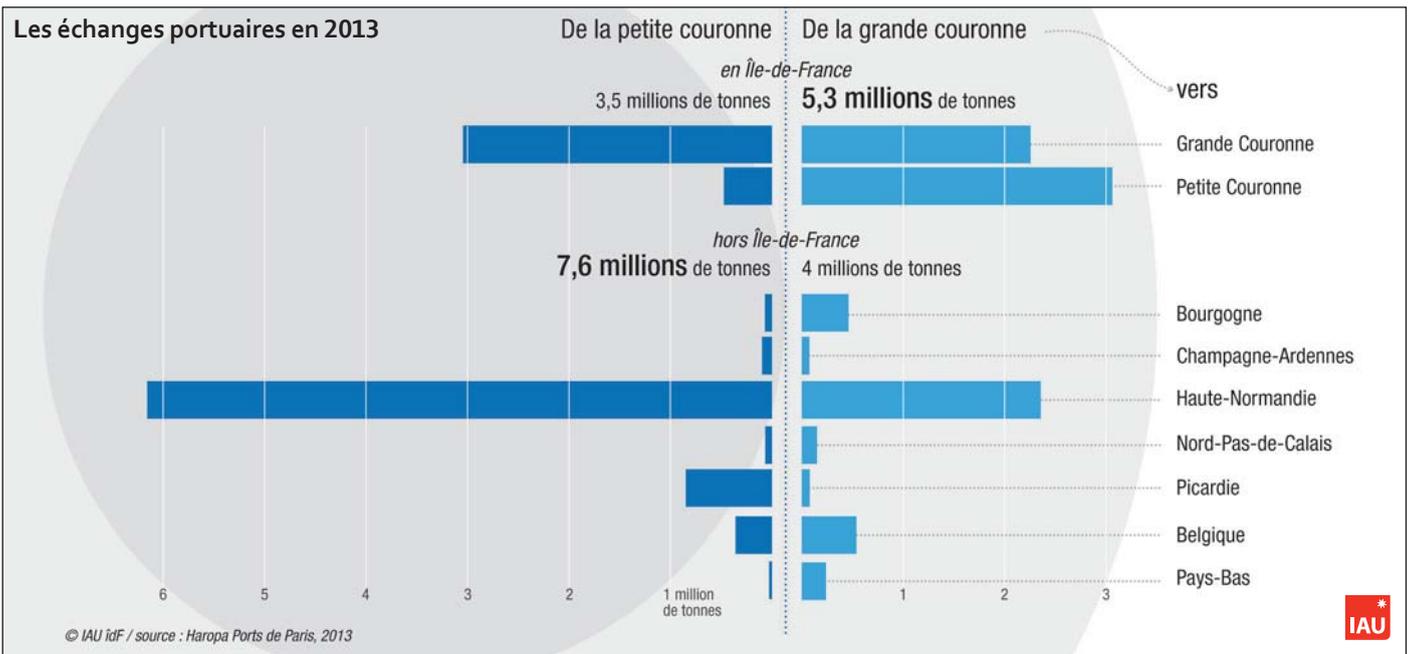
- 70% des flux routiers entrant en Île-de-France viennent du Bassin parisien.

62% des flux routiers entrant en Île-de-France arrivent en grande couronne, la moitié en Seine-et-Marne et en Essonne. Même constat pour les flux sortants.

- Les ports franciliens ont manutentionné 21 millions de tonnes en 2013. 57% du trafic s'effectue avec le Bassin parisien. La Haute-Normandie est la première région partenaire. Elle l'est plus particulièrement pour la métropole grâce au réseau portuaire. Les ports urbains occupent peu d'espace mais représentent 80% du trafic. Largement tournés vers le BTP, la ville en a besoin pour se renouveler, se construire.

→ La grande couronne et la métropole, deux territoires connectés

Sur 49 millions de tonnes qui circulent par la route entre les départements franciliens, 23 s'échangent entre la grande couronne et la métropole. Cela vaut également pour le trafic portuaire.



Les flux de marchandises, en particulier les produits de grande consommation dépendent de la localisation des outils logistiques. La prédominance de la grande couronne pour les flux d'échanges avec le Bassin parisien s'explique donc.

→ La logistique, question d'échelle

L'Île-de-France, première région logistique de France, compte 17,5 millions de m² d'entrepôt, soit quasiment le parc du Bassin parisien (19 millions de m² hors Île-de-France). La grande couronne en couvre 72 % (12,6 m de m²), la moitié en Seine-et-Marne et en Essonne.

La répartition entre la grande couronne et la métropole a évolué. Nouvelles infrastructures, externalisation de la logistique, changement

des techniques, création d'un marché investisseur... ont modifié la répartition du parc entre la métropole et la grande couronne. Jusqu'en 1985, la métropole couvre 60 % des surfaces. Dans le milieu des années 90, la situation s'inverse.

En zone dense, les nouveaux modes de consommation, nouvelles offres commerciales, métiers de services et d'artisanat impliquent des besoins logistique et transport, des besoins d'espaces. Les tentatives de rapprochement sont difficiles dans le contexte de pression urbaine et de concurrence spatiale entre les usages.

Parallèlement, le parc logistique s'éloigne, même au-delà de l'Île-de-France. Le consommateur reste majoritairement dans la métropole. Le dernier maillon s'allonge, nécessite plus de véhicules. L'optimisation de leur rotation devient plus complexe. S'achemine-t-on vers une nouvelle interface logistique dans la métropole ?

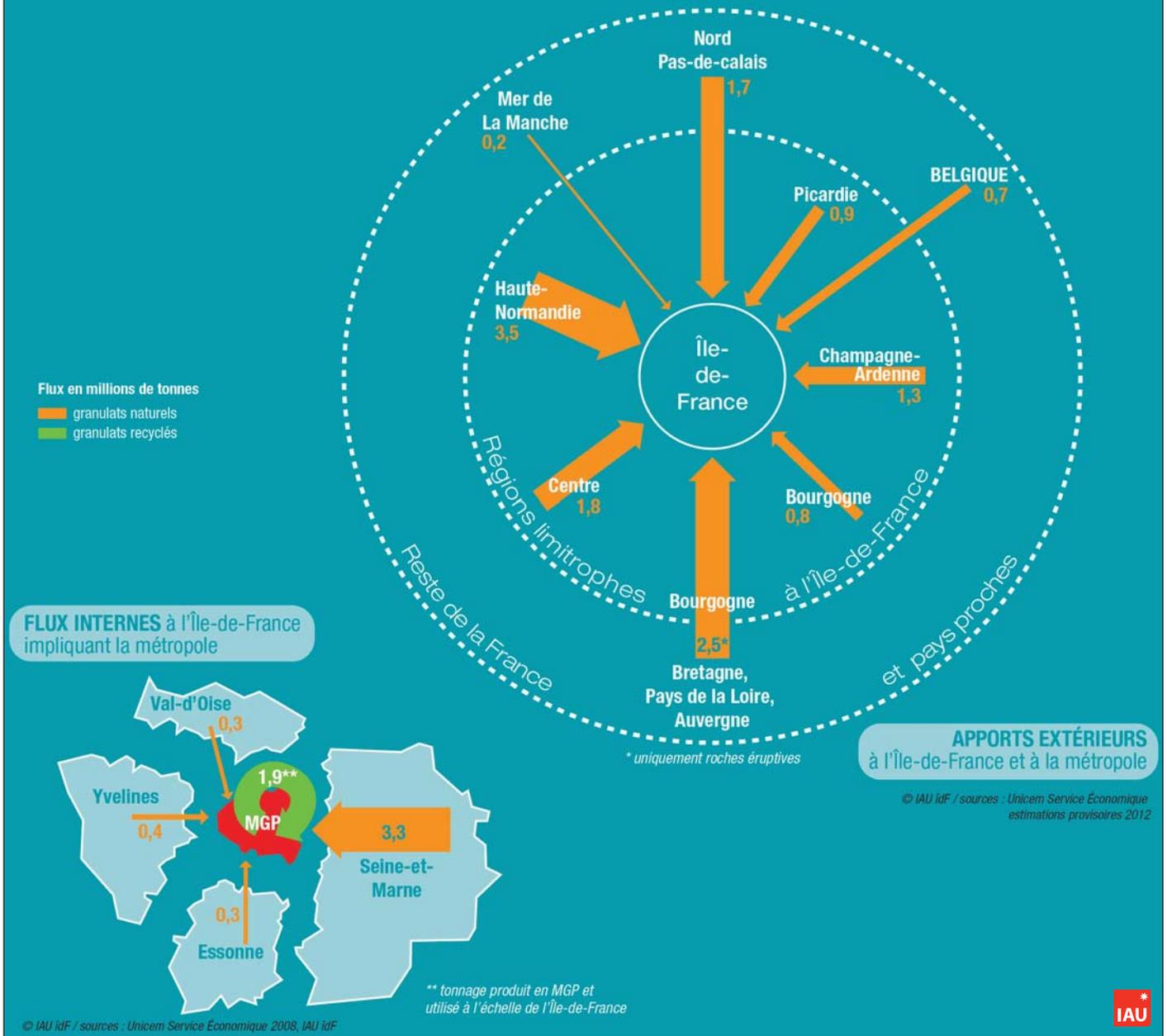


Port autonome de Gennevilliers, 92 | Vue vers l'est - Le Viaduc de l'A15 sur la Seine au 2^e plan à gauche - Epinay-sur-Seine et Villeneuve-la-Garenne au fond - © Philippe Guignard



Flux de matériaux

L'approvisionnement en granulats



→ Des besoins en matériaux considérables

Renouvellement urbain, nouveaux logements, travaux publics... : la métropole constitue un vaste chantier permanent, mobilisant des flux considérables de matériaux de construction. Ces besoins pourraient fortement augmenter, au vu des objectifs et programmes de développement (37 000 nouveaux logements /an à l'horizon 2030 selon la Territorialisation des objectifs de logements (TOL), 5 millions de m² de bureaux à l'horizon 2020, 93 nouvelles gares d'ici 2030...).

Aujourd'hui la construction se fait essentiellement à partir des ressources du sous-sol et des granulats en particulier (sables et graviers alluvionnaires essentiellement, matières premières de la fabrication des bétons hydrauliques, mais aussi calcaires, sablons et chailles).

La consommation en granulats de la métropole oscille entre 11 et 13 millions de tonnes depuis 2000, soit environ 40 % de la demande franci-

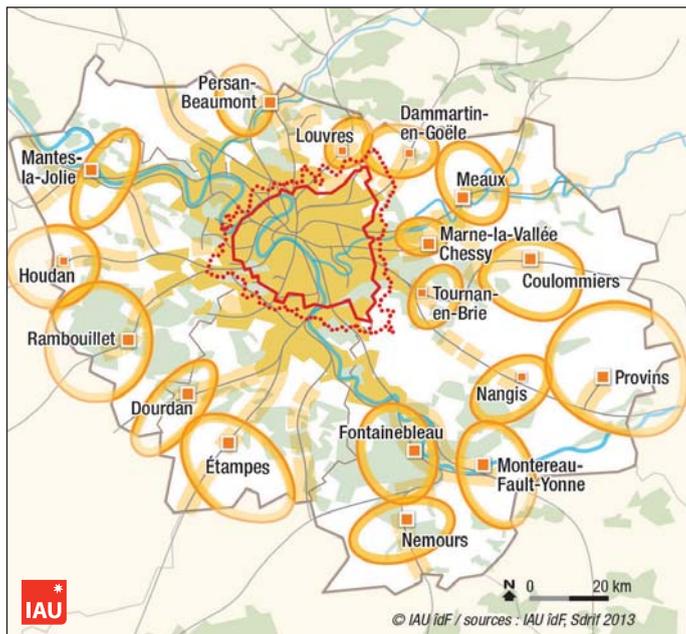
enne, dont 6 à 8 millions de tonnes pour la seule fabrication des bétons hydrauliques (prépondérance du secteur du bâtiment par rapport aux travaux publics).

→ Des flux d'approvisionnement extérieurs et intérieurs à l'Île-de-France

L'approvisionnement de la métropole en granulats génère donc des flux très importants, à l'échelle du grand Bassin parisien. Ainsi, sur les 10 à 12 millions de tonnes importées vers la métropole :

- 40 % viennent de la grande couronne, et notamment de la Seine-et-Marne (environ 30 %). D'importants gisements de matériaux se situent aux portes de la métropole et alimentent le marché régional de la construction (granulats et matériaux dits industriels), ainsi que le marché national, voire européen (matériaux industriels).

La relance de la construction du logement mobilisera tous les territoires et amplifiera les flux de matériaux à toutes les échelles



Départements	« Objectifs de construction annuels Horizon 2030 »
Paris	4 500
Hauts-de-Seine	11 600
Seine-Saint-Denis	11 641
Val-de-Marne	9 144
Métropole du Grand Paris	36 900 (53 % de l'objectif régional)
Seine-et-Marne	8 701
Yvelines	9 024
Essonne	9 329
Val-d'Oise	6 066
Île-de-France	70 000

Source : TOL, ministère de l'Écologie du développement durable, des transports et du logement, 2012.

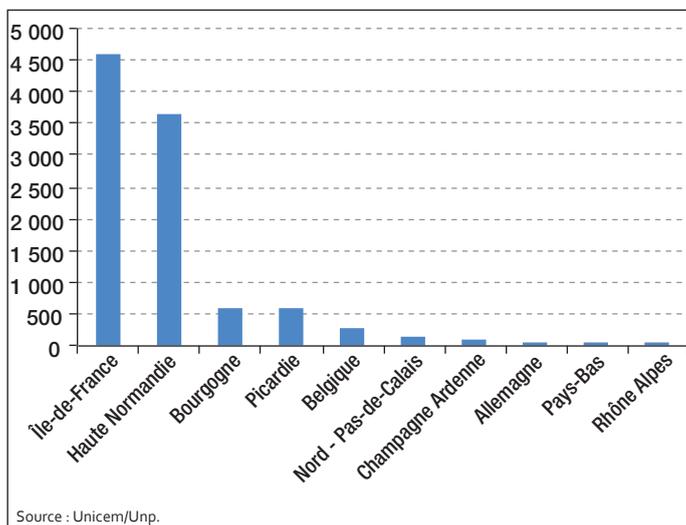
Construire en priorité dans l'urbain

- En densifiant l'agglomération centrale
- En privilégiant les sites mieux desservis par les transports collectifs

Mobiliser tous les territoires

- En renforçant les polarités de vie et d'emploi
- En contribuant à l'effort de construction régional

Flux de granulats par le mode fluvial, en 2012, en kilotonnes

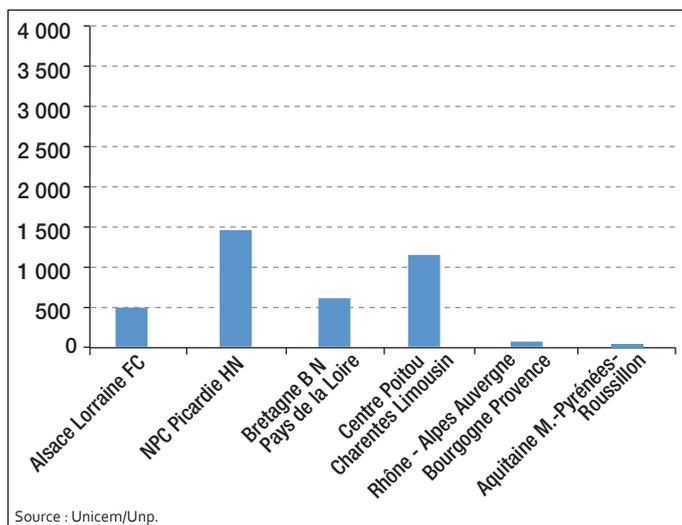


- 60 % sont des apports extérieurs à l'Île-de-France, en grande partie de la Haute-Normandie (alluvionnaires), du Nord-Pas de Calais et de la Belgique (calcaires).

On observe un éloignement progressif des sources d'approvisionnement de granulats, ce qui pose question en termes de logistique et de durabilité. Vu les volumes nécessaires, la question de l'accessibilité multimodale des sites de production et de consommation est primordiale. Ainsi, sur les 3,7 millions de tonnes acheminées en Île-de-France par voie ferrée, le Bassin Nord-Ouest est la première source de granulats arrivant par le fer. Sur 10 millions de tonnes transportées par voie d'eau, 37 % sont issus de Haute-Normandie.

La connexion de la métropole à la grande couronne et au Bassin parisien transparaît dans le trafic portuaire. La moitié des matériaux déchargés dans la métropole vient de ports de grande couronne, l'autre moitié vient du Bassin parisien.

Flux de granulats par le mode ferroviaire, en 2012, en kilotonnes



→ Déchets du BTP et matériaux alternatifs, des filières en devenir

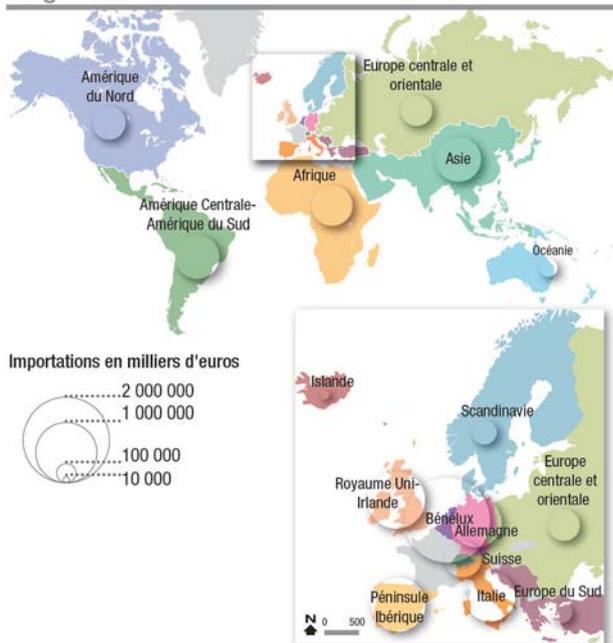
Déconstruire la métropole génère également un gisement considérable de déchets de chantiers, dont une partie peut constituer des ressources utilisables pour la reconstruire. Néanmoins l'usage de produits recyclés reste aujourd'hui limité au secteur des travaux publics. Ainsi la métropole produit entre 1,5 et 2 millions de tonnes par an depuis 2000 de granulats recyclés (issus de la déconstruction des bâtiments, recyclés d'enrobés), ce qui représente 10 % de la production régionale de granulats. Le système constructif est aujourd'hui basé essentiellement sur l'utilisation du béton. Mais la demande des particuliers et des maîtres d'ouvrage est croissante pour l'utilisation de matériaux alternatifs (bois, systèmes mixtes...), toutefois largement importés aujourd'hui, le plus souvent sur longue distance.

Flux de nourriture

Les produits alimentaires approvisionnant l'Île-de-France...

... à l'échelle du monde

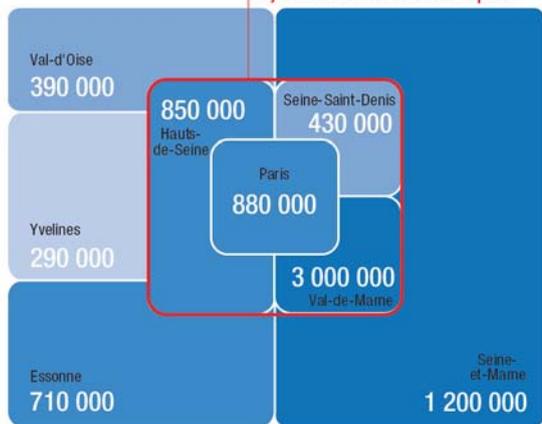
Origine



Destination

unité 1 000 euros

7,8 mds euros en Île-de-France
5,2 mds euros en métropole

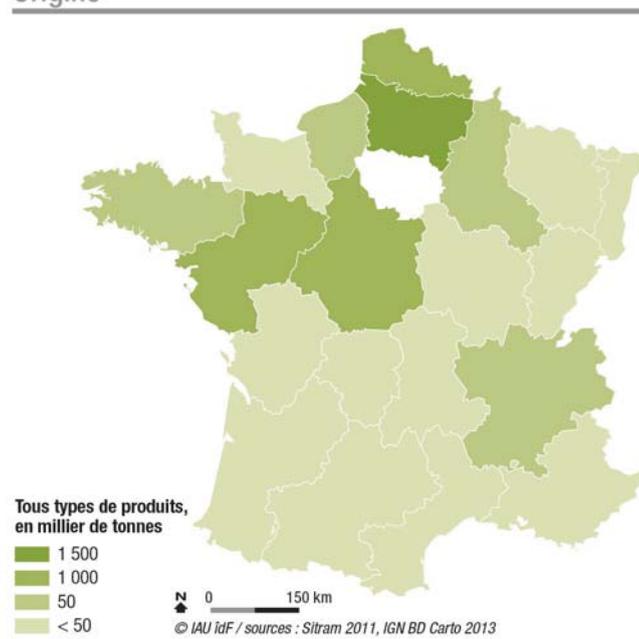


© IAU îdF / sources : Douanes 2011, IAU îdF 2013



... à l'échelle de la France

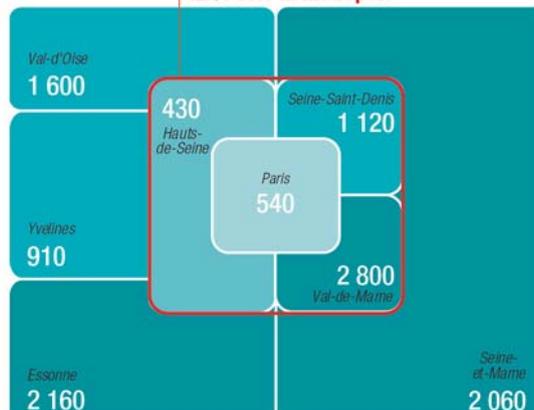
Origine



Destination

en milliers de tonnes

11,6 millions de tonnes à destination
de l'Île-de-France dont
42 % vers la métropole



© IAU îdF / source : Sitram 2011



→ Nourrir la région-capitale : du local au mondial

L'approvisionnement alimentaire de la métropole repose sur la région (blé, salade...), la France (légumes du Val-de-Loire, viande de l'Ouest,...), le monde. Il s'agit d'assurer chaque jour quantité, qualité et diversité des produits à prix accessibles.

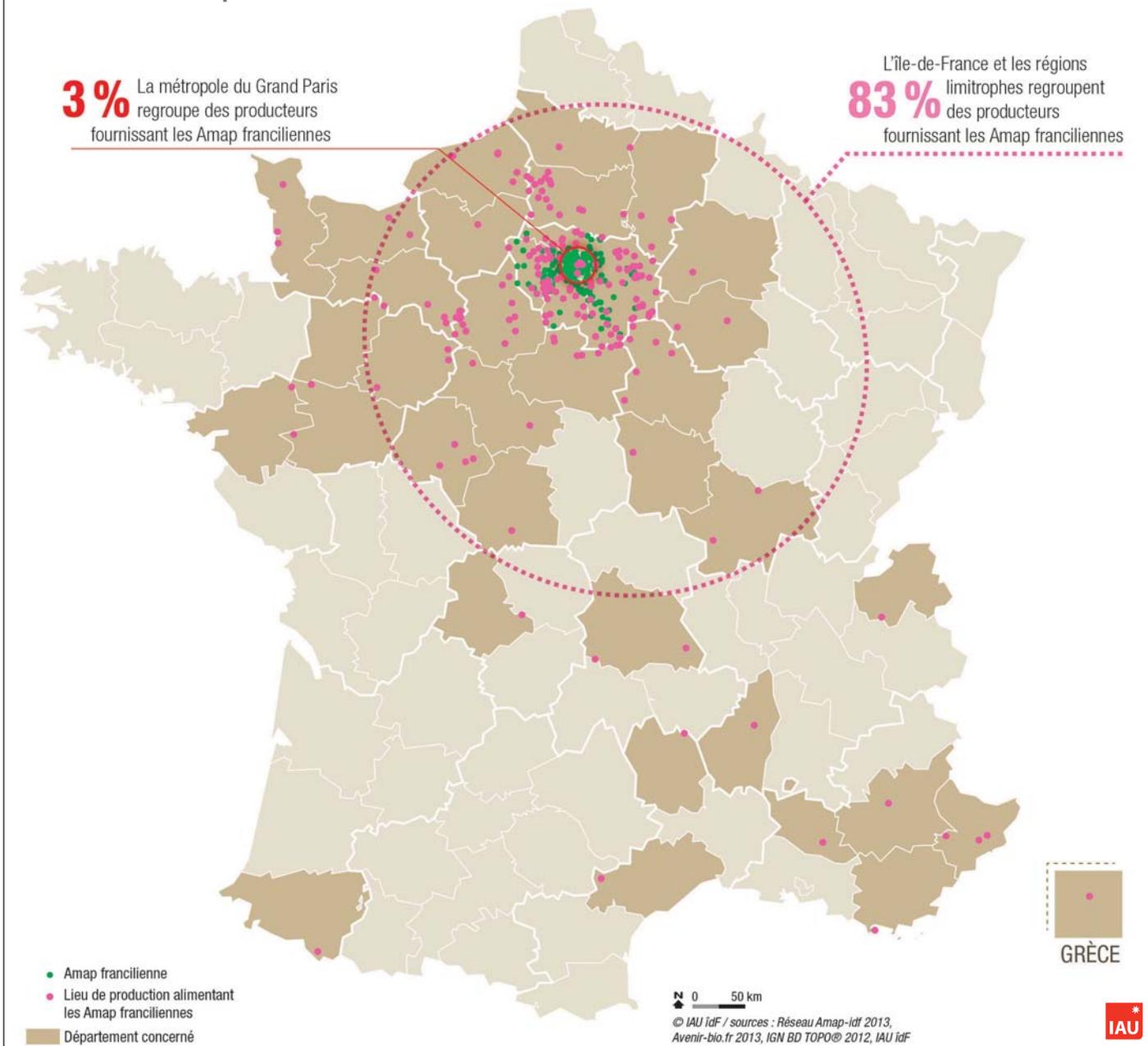
Cet approvisionnement repose sur un système d'acteurs complexe qui doivent produire, transformer, transporter, commercialiser pour que les produits arrivent dans nos assiettes.

En Île-de-France, et davantage encore dans la métropole, ce système alimentaire est déséquilibré avec, en amont, peu d'agriculteurs et d'unités de transformation et en aval beaucoup de lieux de vente et de consommation.

→ À l'origine, la production, les flux de transport

La métropole compte moins de 100 exploitations agricoles (2% des exploitations franciliennes) pour 6,7 millions d'habitants (53% de la population régionale) soit une exploitation pour 74 000 habitants (une pour 2 360 habitants en Île-de-France, une pour 128 en France). Au XVII^e siècle déjà les produits venaient du monde entier mais les échanges se sont intensifiés. La globalisation a diversifié et allongé les chaînes de transport. À l'intérieur de la région, 9,7 Mt de produits alimentaires sont échangés annuellement. Le marché d'intérêt national (Min) de Rungis prend une part importante dans ces flux. Les 2/3 des denrées, d'origine locale ou internationale, distribuées par le Min sont vendus en Île-de-France. À l'échelle de la France, 11,6 Mt viennent alimenter la région depuis la province (70% du Bassin parisien). La métropole n'absorbe que 42% de ces flux en lien avec Rungis.

Le réseau «Amap Île-de-France» en 2013



En 2011, la dépendance à l'échelle mondiale est de 7,8 milliards d'€ pour les importations de produits alimentaires en Île-de-France. 1/4 arrive du Benelux. 2/3 approvisionnent la métropole.

→ À destination, la commercialisation via les interfaces logistiques

Ces flux reposent sur le système logistique d'Île-de-France, 1^{re} région française en surface d'entrepôt. Elle englobe 60 % des surfaces d'entrepôts du Bassin parisien traitant de produits alimentaires. 77 % se situent en grande couronne essentiellement autour de la Francilienne et de l'A86 sur un croissant est.

La grande distribution est le mode de commercialisation dominant. Dans la métropole, le parc de grandes surfaces alimentaires représente 1,4 millions de m² pour 1 336 unités de vente en 2013 (soient 46 et 59 %

des surfaces et unités régionales). La surface alimentaire par habitant est bien moindre dans la métropole qu'en province en raison du prix du foncier, de la densité des espaces bâtis, du maintien d'un tissu commercial traditionnel.

En marge, des modes traditionnels ou alternatifs perdurent ou se développent. 800 exploitations franciliennes (16 % des exploitations) pratiquent ainsi des circuits courts. La vente à la ferme (50 % des exploitations) et les marchés (25 % des exploitations) dominent. Le maillage des marchés est très dense dans la métropole (350 marchés, 2/3 des marchés franciliens). Les associations pour le maintien de l'agriculture paysanne (Amap) et plus récemment « La Ruche qui dit oui » sont des modèles émergents. Là encore, l'offre francilienne est insuffisante : un producteur sur deux alimentant les Amap n'est pas francilien. Or la demande en produits locaux est croissante notamment en restauration collective ou dans la grande distribution.





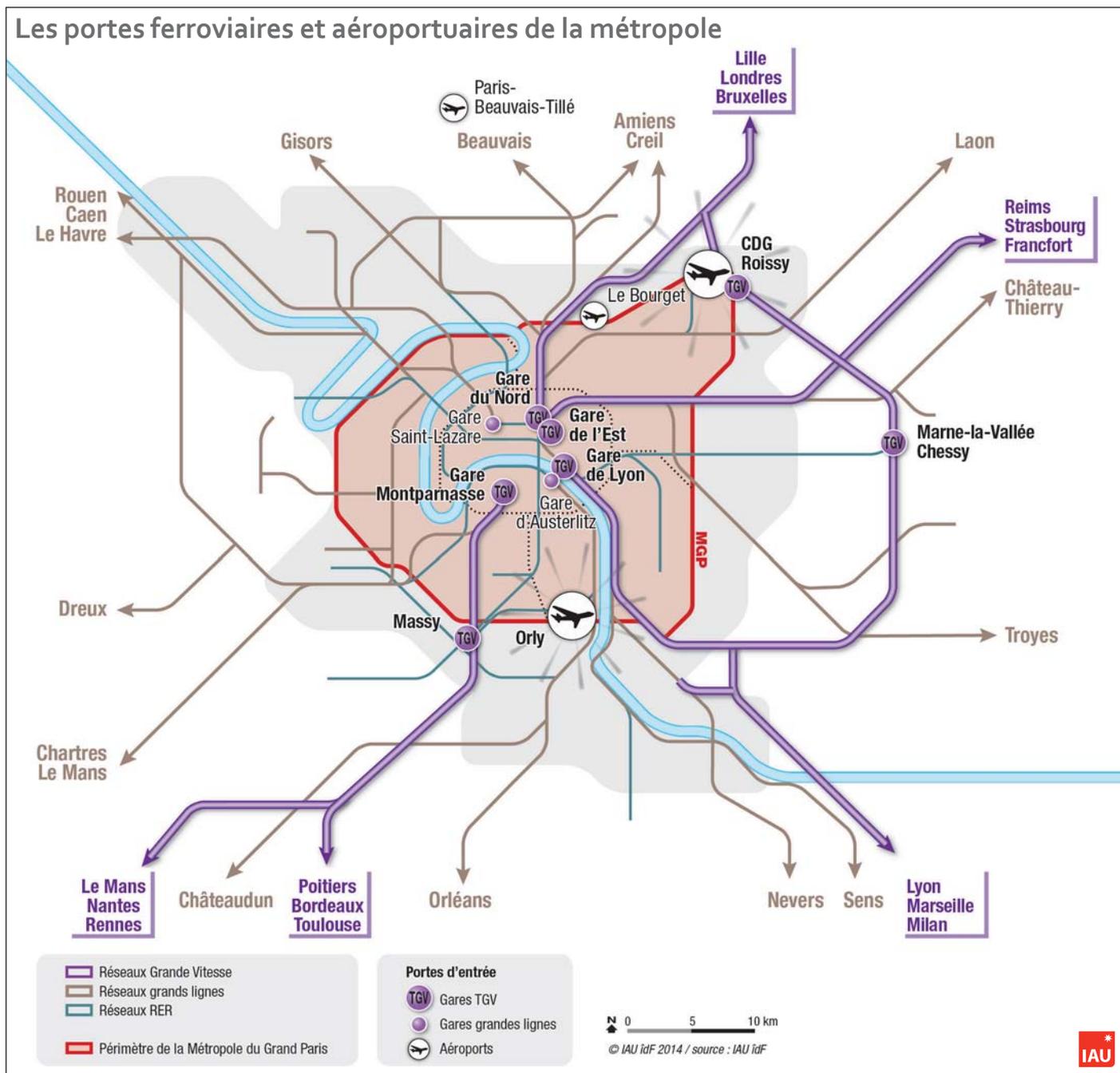
2 - De grandes fonctions assurant le dynamisme régional et métropolitain

Au-delà des flux qui irriguent la métropole et la région, permettant les mises en réseaux, les migrations, leur desserte et leur alimentation, un certain nombre de grandes fonctions participent du dynamisme régional et métropolitain, contribuant à maintenir l'Île-de-France au premier plan des métropoles de rang mondial.

Il en va ainsi de l'enseignement supérieur, de la recherche, de la culture et du tourisme, des grands services urbains et des réseaux qui connectent les acteurs professionnels et institutionnels entre eux et avec une population de plus en plus participative et créative.

Ce sont également les loisirs qui sont une composante importante de la qualité de vie et, par là-même, de l'attractivité métropolitaine.

La métropole, porte d'entrée de l'Europe et de la France



→ Une forte polarisation parisienne

Paris est le point d'origine du système de transport français et ce statut est toujours perceptible dans l'organisation des infrastructures ferroviaires ou routières. Ainsi, pour les voyageurs ferroviaires de longue distance, entrer en métropole signifie surtout arriver à Paris où se concentrent les gares d'ampleur nationale.

Si l'Île-de-France est la première région touristique mondiale, Paris focalise la majorité de ses visiteurs (55 % des nuitées en 2013). Par ailleurs, les voyageurs ferroviaires ont majoritairement la ville de Paris pour destination finale (70 % des passagers des principales gares SNCF « Grandes lignes »).

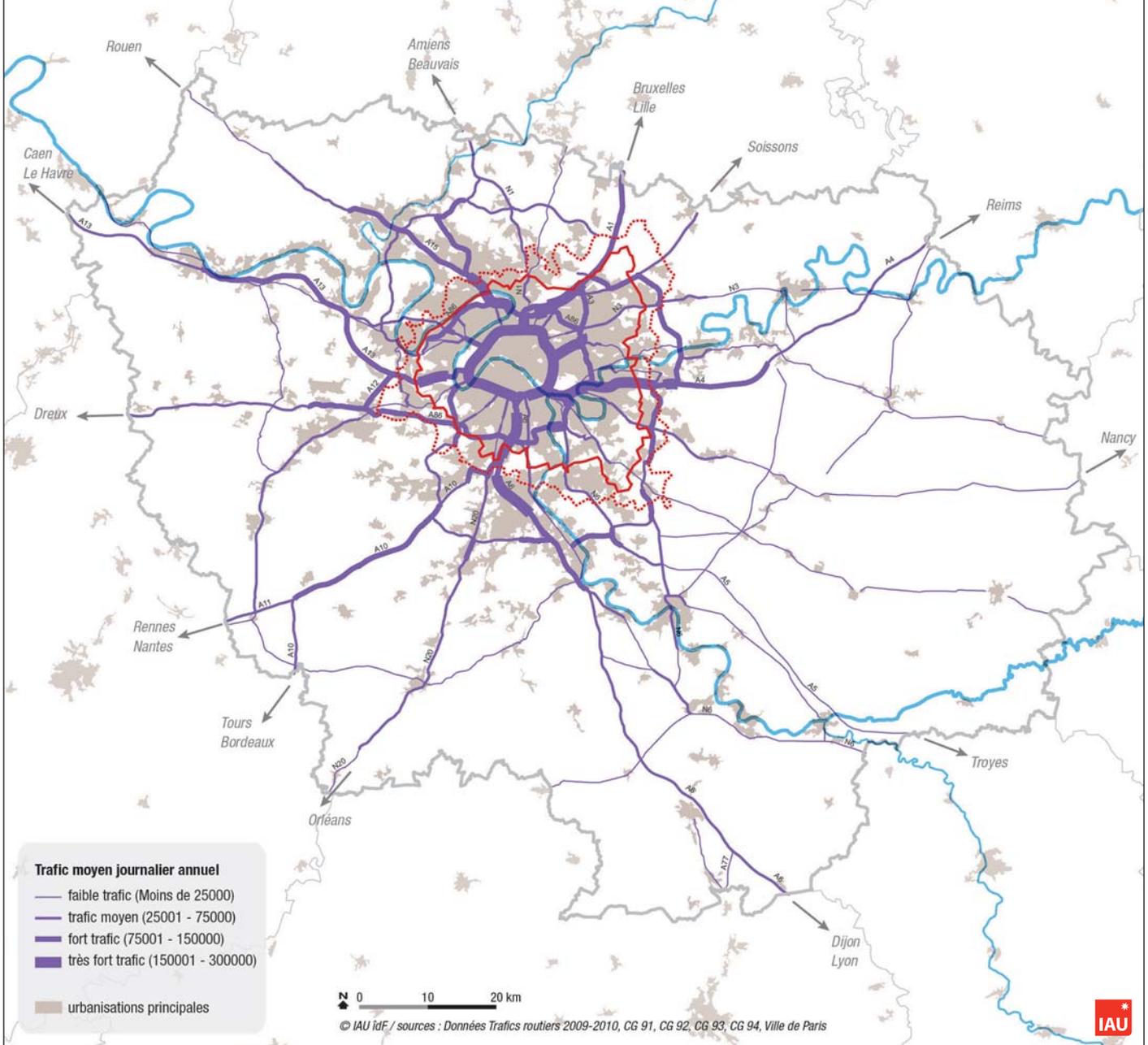
→ D'autres portes structurantes se trouvent en lisière ou hors de la métropole

Avec 62 millions de passagers en 2013, Paris-CDG est le premier aéroport d'Europe continentale pour les voyageurs mais également pour le fret. L'influence de ce pôle économique et touristique majeur s'étend du centre de Paris à l'Oise, et même au-delà en ce qu'il apporte une connexion nationale et internationale majeure.

L'aéroport d'Orly est la deuxième porte aérienne française avec 28 millions de passagers en 2013, dont la moitié sur des vols domestiques. L'influence territoriale d'Orly concerne non seulement la métropole mais aussi tout le sud francilien.

Trois gares TGV se situent en dehors du périmètre métropolitain : « aéroport Charles-de-Gaulle » et « Marne-la-Vallée-Chessy » particulièrement pour des déplacements liés aux loisirs, ainsi que « Massy » principalement pour des motifs professionnels.

La route, voie d'accès majeure pour des flux de voyageurs et de marchandises



Près d'un million de véhicules empruntent chaque jour les six autoroutes pénétrant dans la métropole. Si l'entrée sur le territoire métropolitain est peu perceptible pour leurs usagers, elle est en revanche plus notable aux barrières de péage localisées jusqu'à 40 km avant l'entrée en métropole (péages de Buchelay sur l'A13 et de Fleury-en-Bière sur l'A6 par exemple).

→ De l'international au local : des points d'entrée différents

Les portes internationales de la métropole sont principalement les aéroports Charles-de-Gaulle, Orly et Le Bourget (1^{er} aéroport d'affaires européen). Par ailleurs, près du quart des voyageurs entrant en gare de surface à Paris Nord proviennent du Royaume-Uni, de Belgique, des Pays-Bas et d'Allemagne.

Les voyageurs nationaux entrent majoritairement en métropole via l'aéroport d'Orly ou les gares parisiennes, particulièrement les gares de Lyon et Montparnasse pour les grandes lignes. En parallèle, les gares du Nord et Saint-Lazare sont les portes principales pour les voyageurs ferroviaires franciliens.

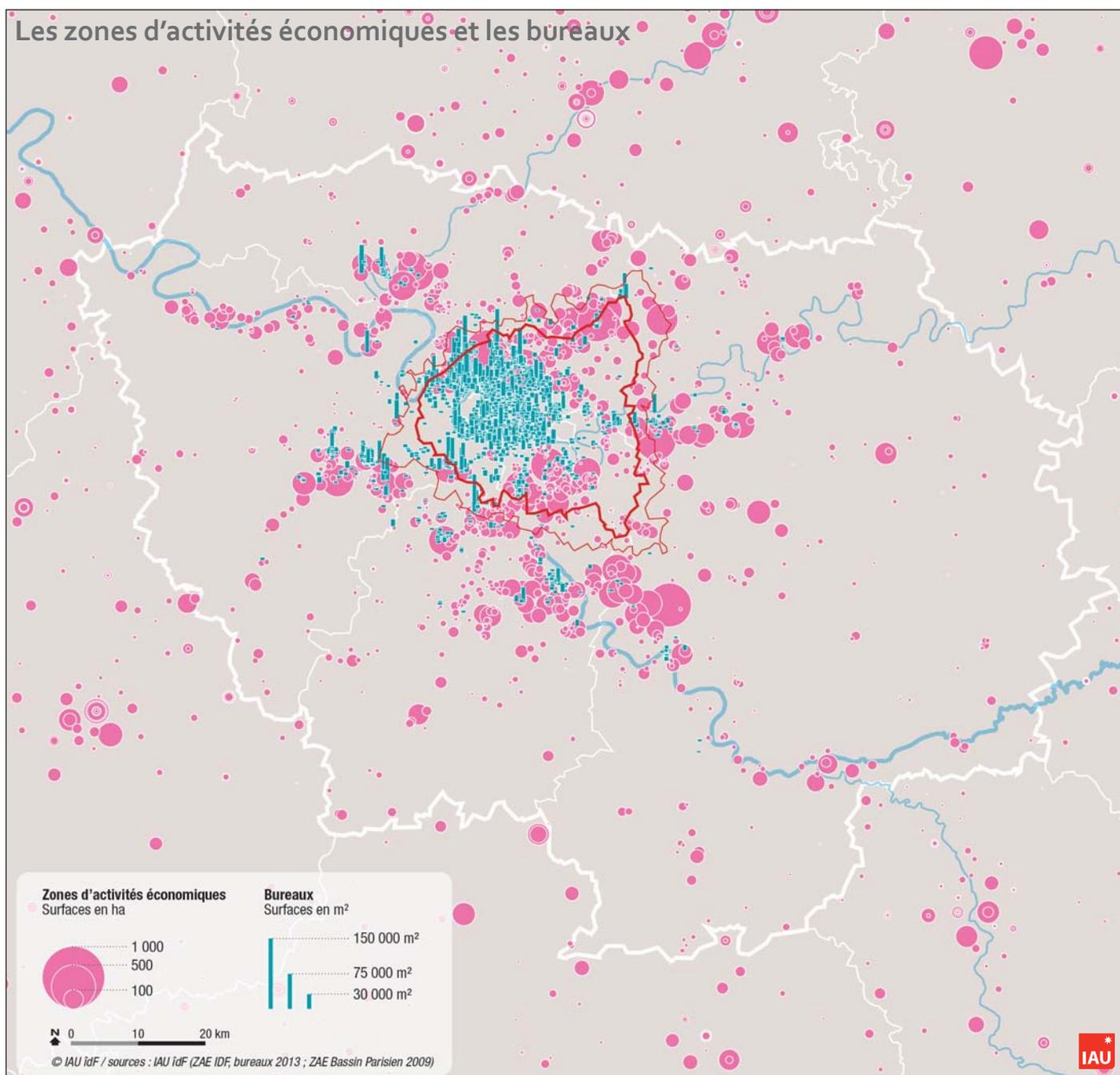
Sans avoir la valeur symbolique des gares ou des aéroports, la route constitue également une porte d'entrée majeure pour les flux de voyageurs et de marchandises dans la métropole, quelle que soit leur origine. Ainsi l'autoroute du nord A1 est la plus fréquentée, notamment par les poids lourds (17 % du flux total au péage de Chamant). Les autoroutes A6 (Soleil) et A15 (Cergy) sont également très chargées avec des flux voisins de 200 000 véhicules par jour aux frontières de la métropole.





Une économie en réseau

Le système productif régional et métropolitain



→ Des emplois plus concentrés que la population

La représentation de l'économie francilienne à travers les zones d'activités économiques et le parc de bureaux synthétise plusieurs phénomènes observés en matière de développement économique :

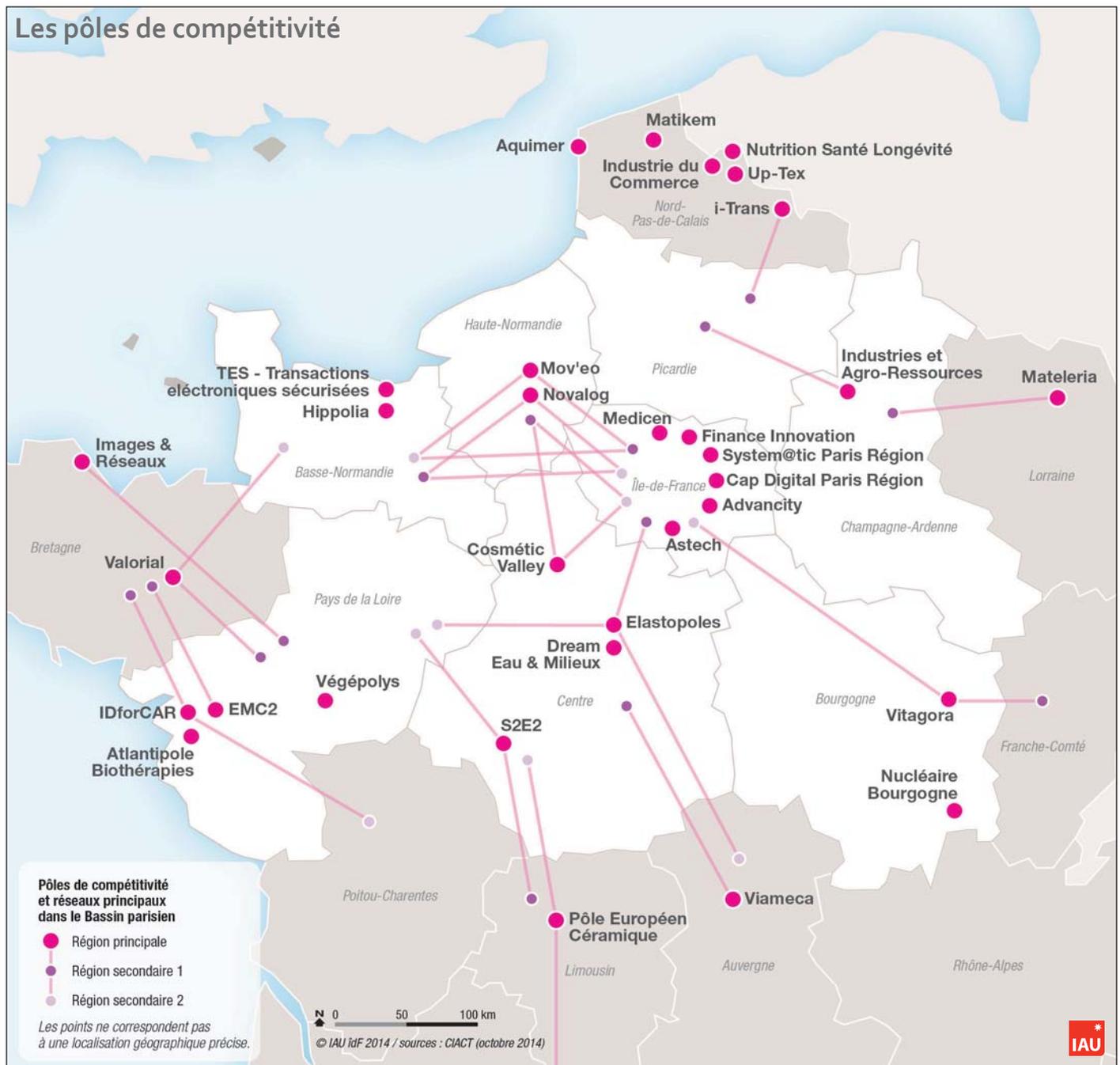
- Les emplois ont une localisation plus concentrée que la population. C'est encore plus vrai pour les fonctions à haute valeur ajoutée qui restent focalisées sur le cœur de la métropole malgré le léger élargissement géographique de ces dernières années ;
- L'intensité de l'activité économique en zone centrale est nettement visible à travers le parc de bureaux qui matérialise les grandes fonctions de services, et notamment celles aux entreprises ;
- La multicentralité économique de la région-capitale est désormais réelle avec la constitution de pôles de grande couronne dotés de plusieurs dominantes et atouts ;
- La complémentarité fonctionnelle entre les secteurs spécialisés sur les fonctions supérieures et des tissus plus mixtes ou orientés vers des fonctions d'échanges ou de fabrication, des activités opérationnelles

est réelle. Néanmoins, pour certains secteurs comme l'automobile, les TIC ou les sciences du vivant, cette complémentarité est fragmentée et discontinue entre des pôles situés dans la métropole, le reste de l'espace régional voire même le Bassin parisien ;

- Le contraste existe entre une croissance modérée voire négative des pôles de grande couronne ces dernières années alors que l'emploi se localise sur des sites au sein de la métropole ou en dehors de la région-capitale. Cette tendance pourrait encore s'accroître pour la Grande couronne du fait des disponibilités immobilières et foncières proposées aux entreprises hors de l'Île-de-France. À Paris, l'emploi s'est stabilisé ces dernières années.

La géographie du système productif francilien est devenue nettement plus complexe. Une approche radioconcentrique est désormais caduque pour rendre compte des interdépendances entre les différents pôles d'emplois de la région-capitale. Plusieurs filières d'excellence sont situées dans et à l'extérieur de la métropole. Les pôles de développement de la grande couronne sont dépendants de la métropole et inversement.

La recherche-innovation

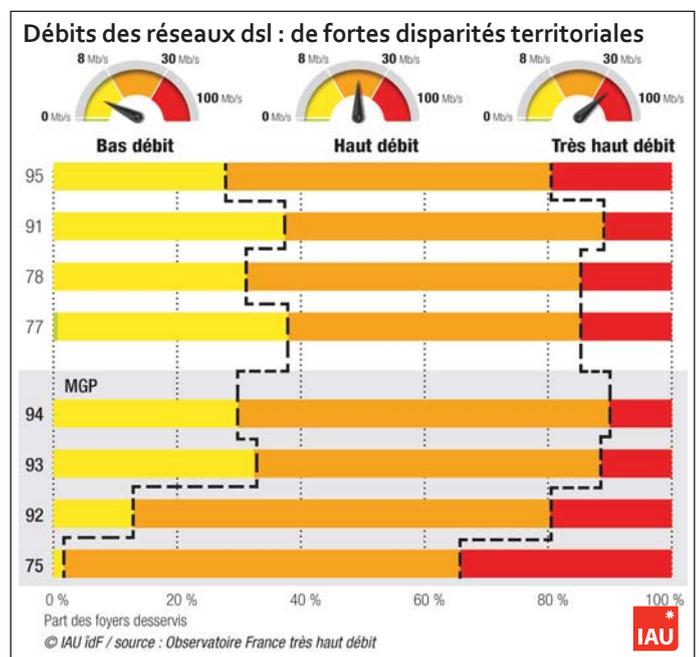
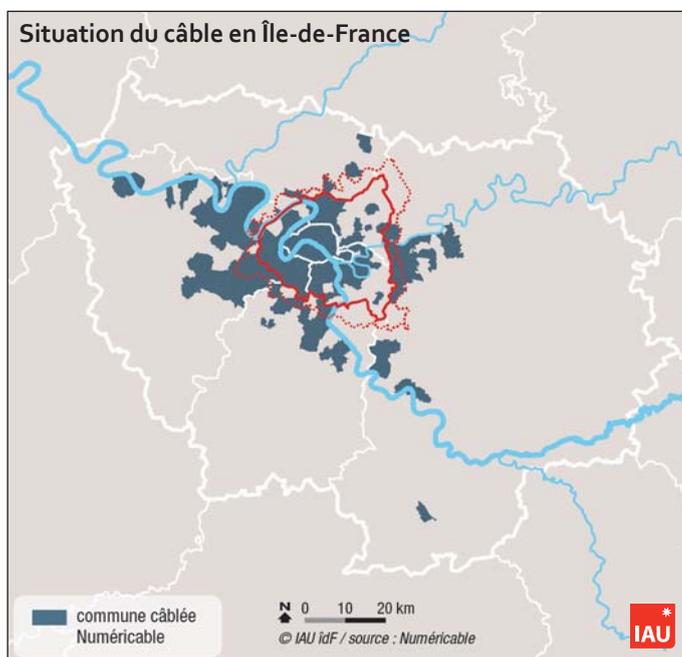
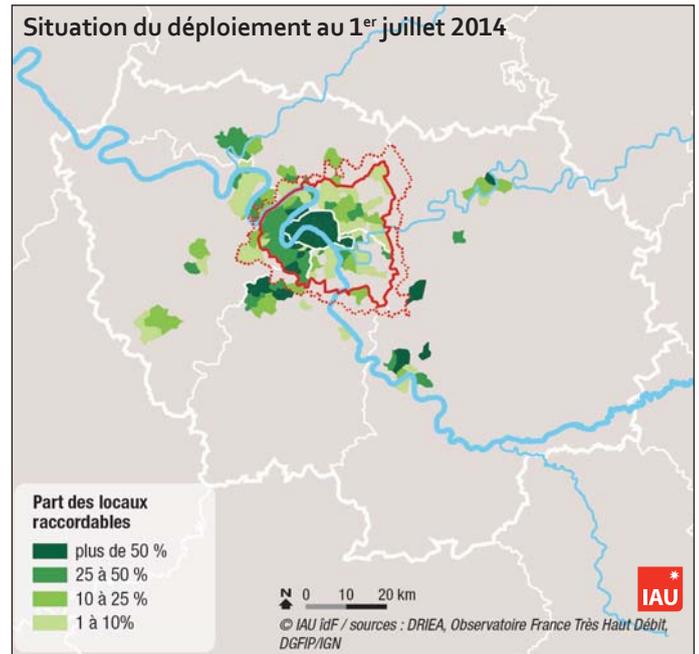
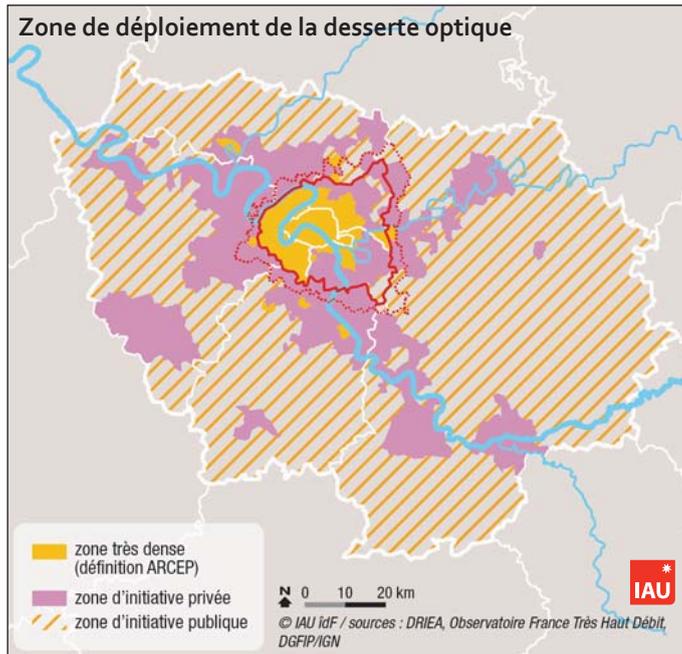


→ Une mise en réseau articulée avec le monde de l'entreprise

L'un des ressorts essentiels de l'économie de l'innovation réside dans la mise en relation d'acteurs différents et complémentaires. L'innovation naît, pour beaucoup, d'échanges et de transferts entre chercheurs et acteurs économiques dont il faut favoriser la mise en réseau. Selon Gary P. Pisano, il ne doit pas y avoir de séparation entre R&D et production : « le processus d'innovation nécessite un aller et retour dans les deux sens entre la R&D et la production : la production créant un savoir qui touche aux procédés de fabrication et aux dessins de produits ». Il est ainsi nécessaire de changer d'échelle pour maximiser pleinement les synergies qu'offrent les territoires franciliens avec le Bassin parisien dans une stratégie gagnant-gagnant.

Dans la compétition mondiale qui se développe, la puissance de la recherche francilienne et le territoire de l'Île-de-France ne seront pas suffisants pour porter le développement économique futur. Il faudra toute la profondeur d'un grand territoire pour ouvrir pleinement des champs d'application à l'innovation qui aboutiront au développement de nouvelles activités, notamment des activités de type industrielles. Un des atouts du Bassin parisien est d'abriter à la fois de nombreuses filières (automobile, aéronautique, chimie, pharmacie, IAA...) ainsi que différentes fonctions : centre de commandement, sites tertiaires, production, recherche et développement. Le Bassin parisien est un territoire favorable à une plus grande mobilisation et articulation des acteurs et des fonctions.

Le numérique : un enjeu d'aménagement et de transformation de l'économie



Les réseaux numériques forment un entrelacs complexe associant réseaux hertziens et filaires en permanente évolution.

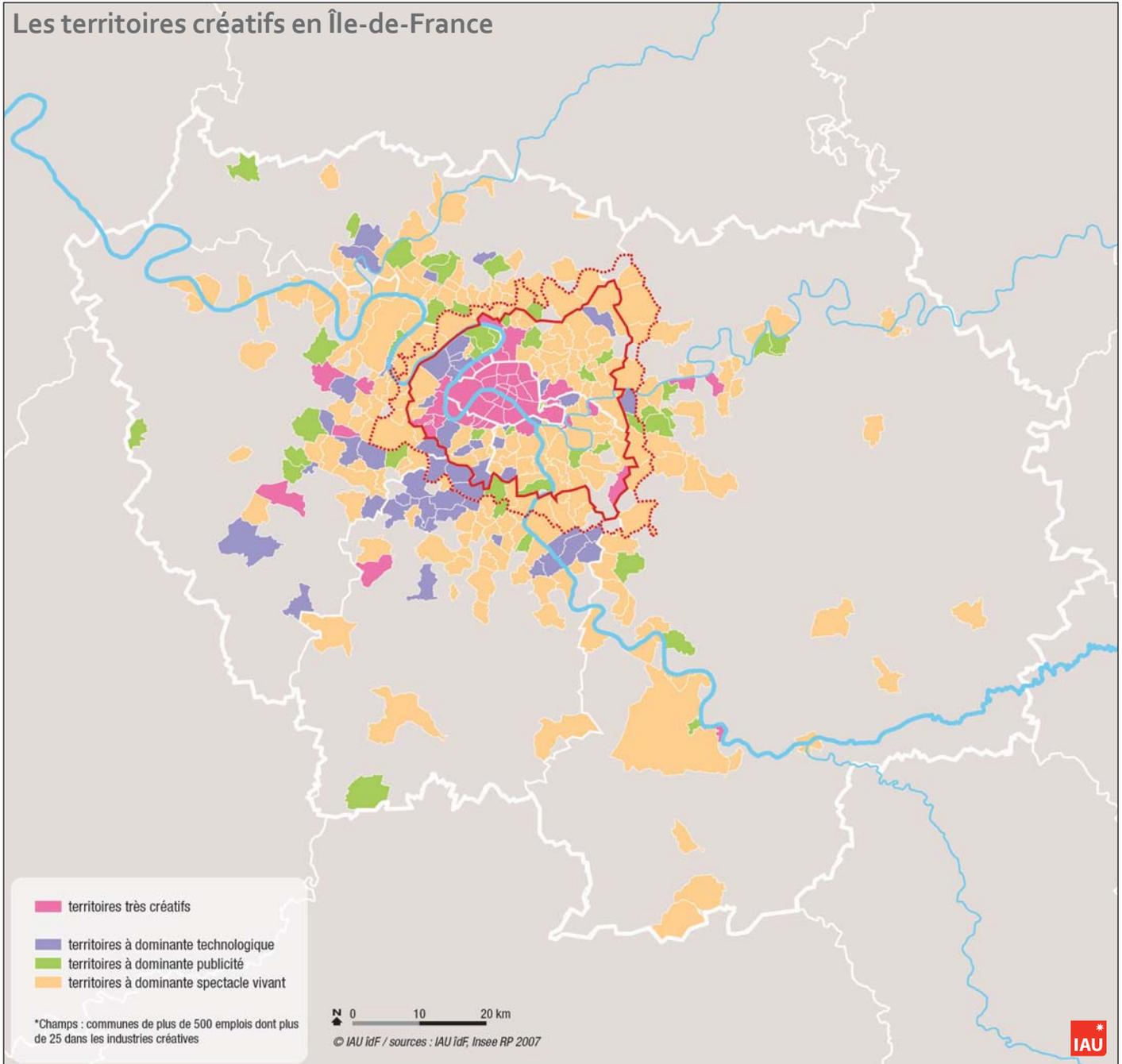
Les réseaux hertziens pris sous leur composante de téléphonie mobile assurent une couverture générale pour les réseaux dits « 3G », la nouvelle génération « 4G » se diffuse progressivement de la métropole vers la grande couronne.

Les réseaux filaires, à haut et très haut débit, reposent sur trois modes de diffusion, les réseaux « DSL » empruntant le réseau cuivre du téléphone fixe, les réseaux câblés et la fibre optique jusqu'à l'abonné. Malgré la progression des réseaux câblés et de la fibre optique jusqu'à l'abonné, les réseaux DSL demeurent le mode d'accès majoritaire à Internet, ils desservent très largement métropole et grande couronne. Toutefois, les débits proposés varient considérablement en fonction de la longueur de la ligne de l'abonné.

Les réseaux câblés sont largement présents sur l'espace métropolitain, plus localement sur la grande couronne. Issus de différentes générations technologiques, offrant des performances encore hétérogènes, ils font l'objet d'un important programme de modernisation.

La fibre optique jusqu'à l'abonné marque une rupture technologique. Largement utilisée pour les grands comptes depuis de nombreuses années, la mise en œuvre de la desserte résidentielle est un vaste chantier. En dehors des territoires situés en zone très dense, l'État, les collectivités et les opérateurs ont engagé un programme concerté de déploiement généralisé de la fibre optique visant à faire de l'Île-de-France la première région fibrée d'Europe à l'horizon 2020/2025. Les déploiements restent toutefois à un stade embryonnaire à l'exception de Paris et quelques communes de proche couronne.

Les territoires créatifs en Île-de-France



Le numérique impacte toutes les filières de l'économie et particulièrement les industries créatives. L'hybridation entre le secteur des TIC et les contenus numériques et créatifs est croissante.

→ TIC et industries créatives au cœur de l'économie numérique

Les industries créatives ont connu une forte croissance d'emplois depuis 20 ans, portée par le dynamisme de l'édition de jeu vidéo et logiciels, du cinéma et dans une moindre mesure du spectacle vivant et de la publicité. Les technologies numériques ont tiré la croissance et bouleversé les métiers, les usages et les produits.

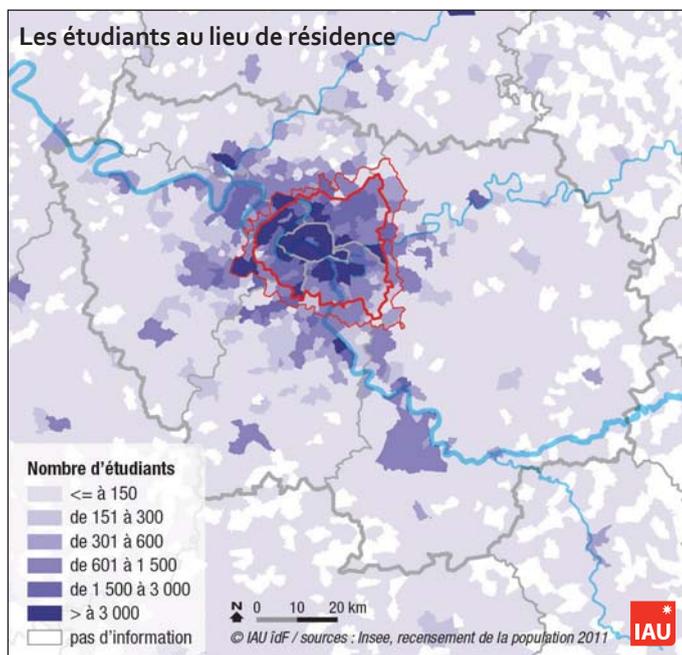
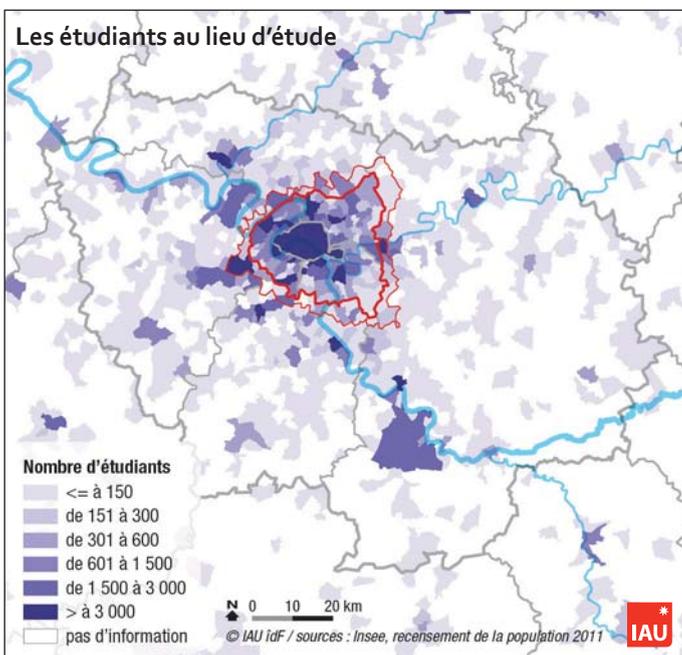
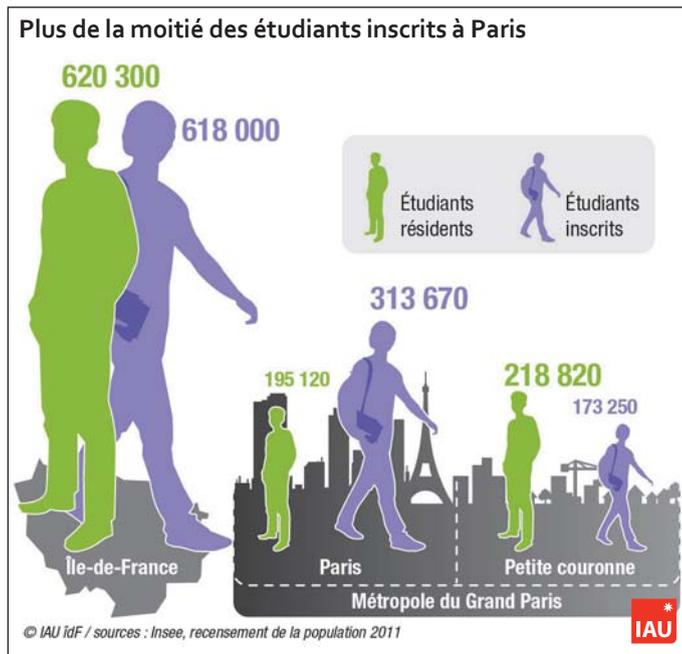
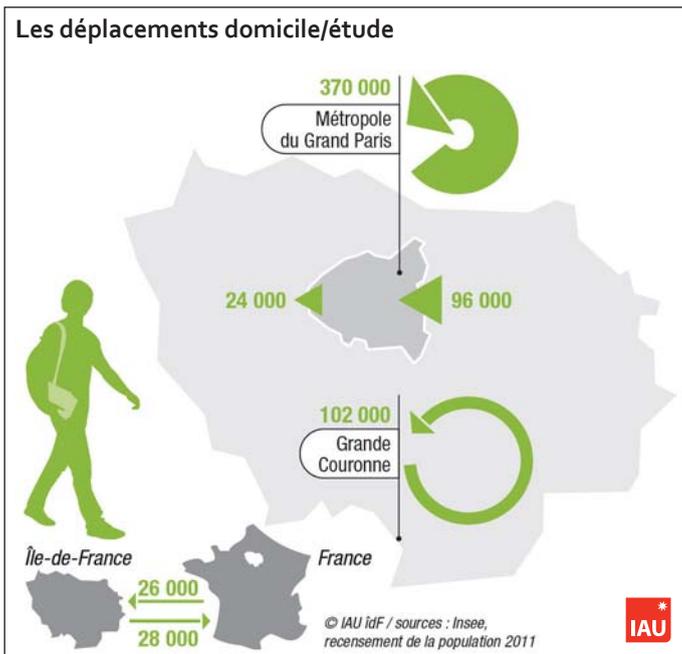
→ La métropole, une ressource pour les créatifs

Elle offre la centralité, la proximité, les aménités et les réseaux dont ils ont besoin pour exercer leurs métiers. Le secteur fonctionne en logique de projet et nécessite une organisation du marché du travail flexible : une équipe se forme le temps d'une pièce de théâtre, de la réalisation d'un film ou d'un jeu vidéo, et se défait ensuite pour se reformer ailleurs.

Les territoires créatifs sont caractérisés par leur héritage historique : le livre dans le 6^e arrondissement, la production cinématographique à Boulogne, les industries techniques du cinéma à Bry-sur-Marne, et des implantations récentes en proximité de Paris : les médias à Issy, la publicité à Levallois, les studios d'enregistrements à la Plaine-Saint-Denis.

L'enseignement supérieur

Un enseignement supérieur attractif

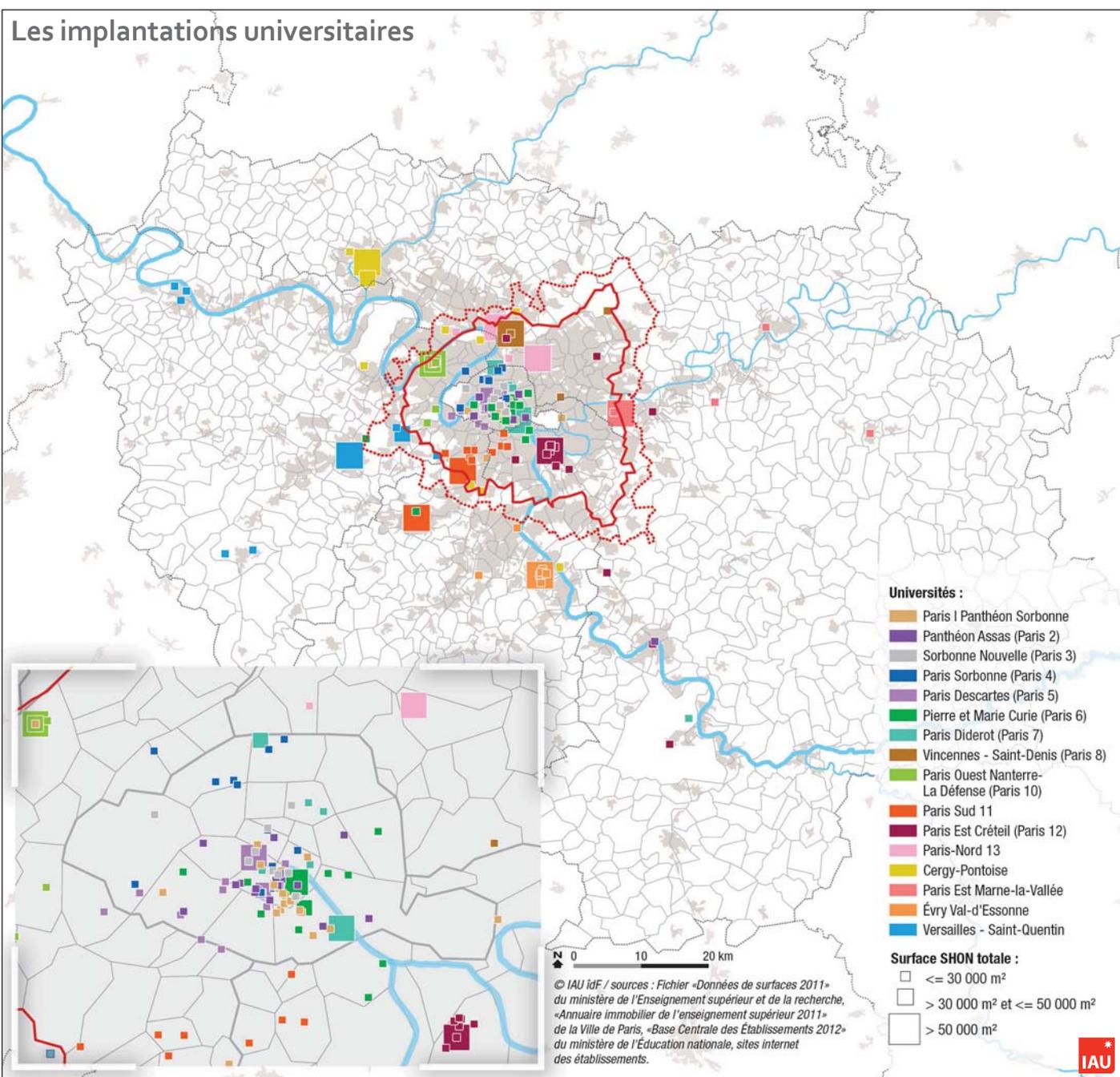


Les établissements d'enseignement supérieur de la métropole accueillent plus de 514 000 jeunes étudiants. La progression des effectifs au cours des dix dernières années y a été de 9 %, un peu moins forte que dans les départements limitrophes, qui rassemblent en 2012 20 % des effectifs régionaux.

Les taux de poursuite d'études des nouveaux bacheliers franciliens sont très supérieurs à la moyenne nationale (69 %), en particulier dans les académies de Paris (85 %) et de Versailles (76 %). L'Île-de-France figure, en outre, au premier rang des régions françaises les plus attractives au regard de la mobilité interrégionale des étudiants. Elle concentre aussi une part très importante des étudiants étrangers : 31 % de ceux inscrits dans les universités publiques en 2013-2014 le sont en Île-de-France, où ils représentent près d'un étudiant d'université sur cinq.

→ Une offre d'équipements très dense en cœur de métropole

Plus de 900 établissements d'enseignement scolarisent les étudiants dans la région. Parmi eux, les 16 universités franciliennes, qui pèsent pour 57 % dans les effectifs totaux, structurent le territoire. À proximité de la capitale, Nanterre, Saint-Denis, Bobigny, Noisy-Champs et Créteil contribuent à équilibrer les flux d'étudiants au sein de la métropole, tandis que les pôles plus excentrés d'Évry, Orsay, Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise irriguent les espaces plus périphériques. Toutes les universités se répartissent sur plusieurs sites, parfois très éloignés les uns des autres. Les universités parisiennes notamment comptent de nombreuses implantations à l'extérieur de la capitale. Les pôles structurants de la couronne parisienne sont complétés, notam-

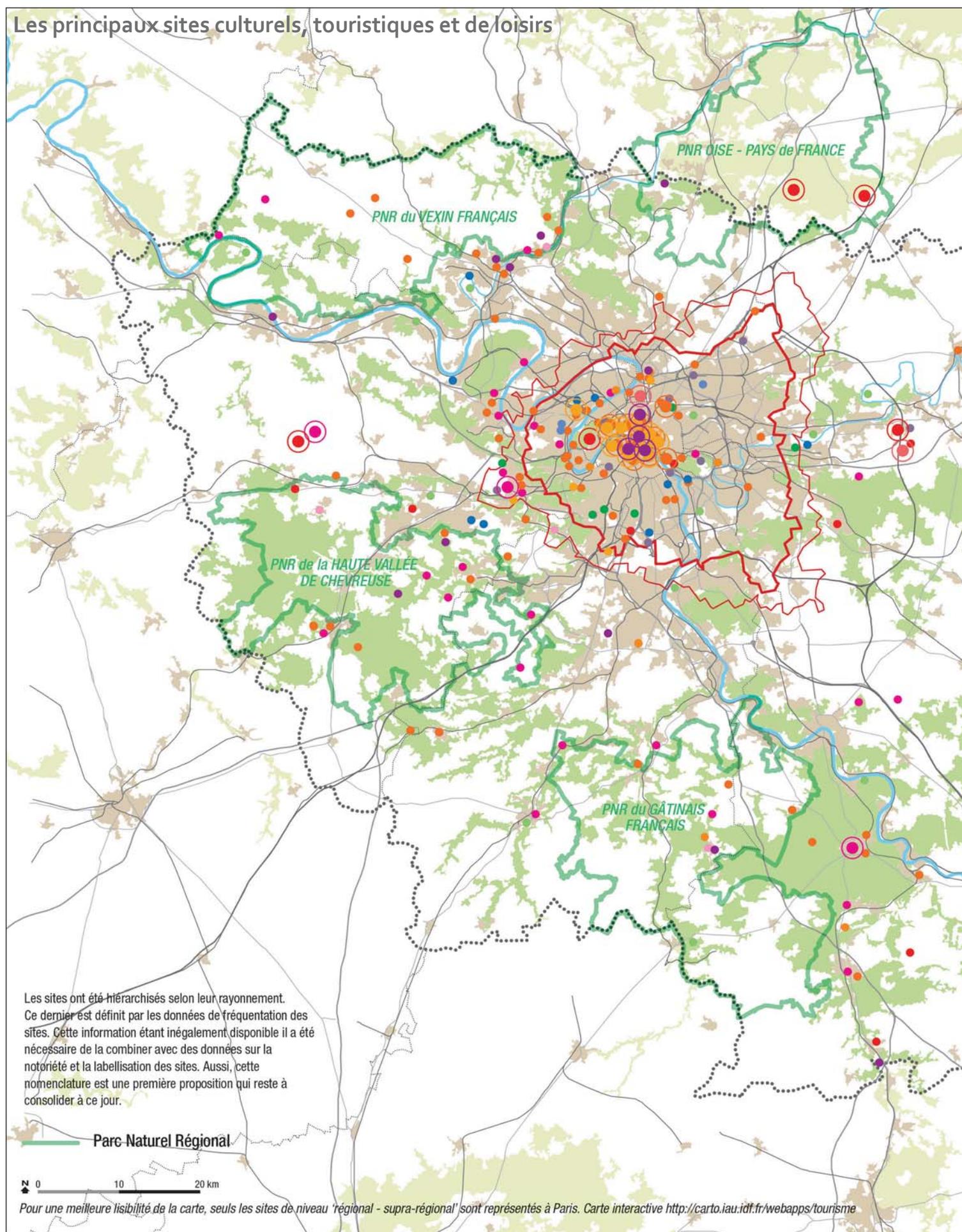


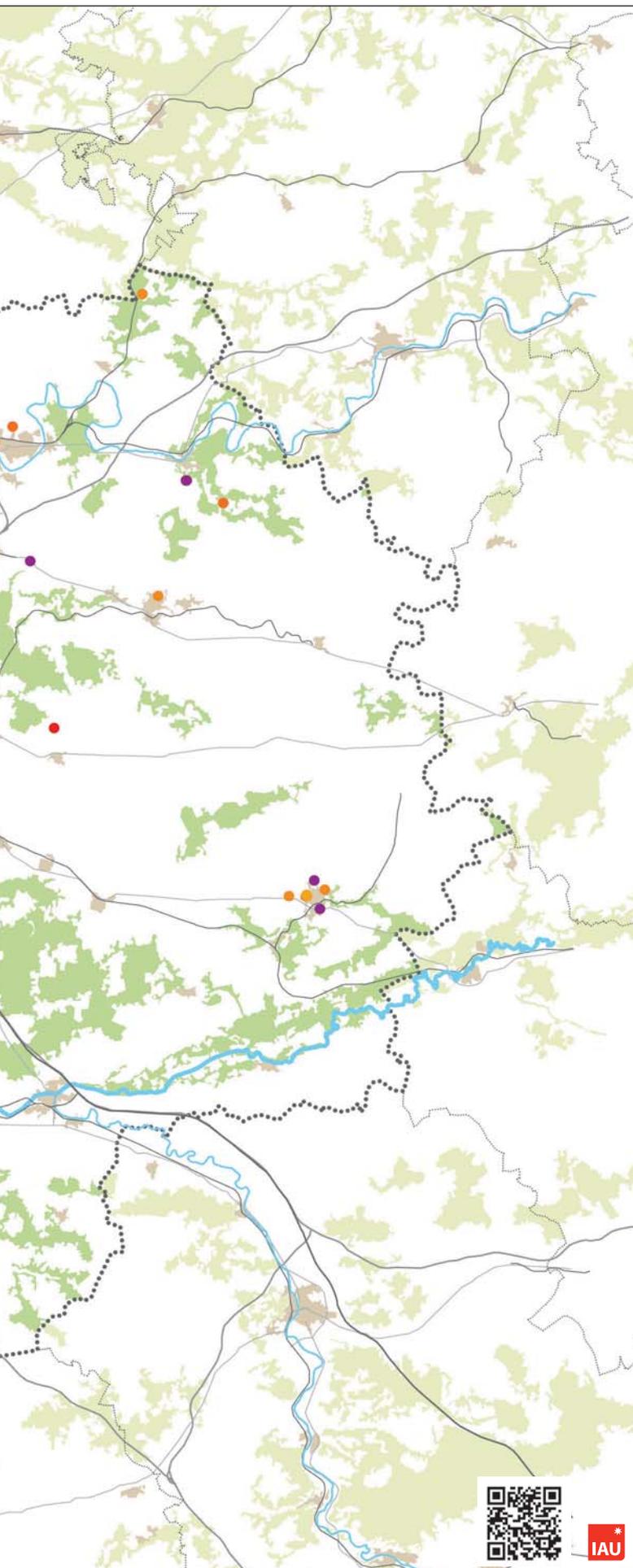
ment en grande couronne, par de petits établissements de proximité, Instituts universitaires de technologie, antennes universitaires et sections de techniciens supérieurs dans les lycées.

Paris demeure néanmoins le principal pôle d'enseignement supérieur en concentrant plus de la moitié du nombre total d'étudiants dans la région. La capitale scolarise davantage d'étudiants qu'elle n'en héberge, contrairement aux autres territoires métropolitains. Au total, 60 % de l'ensemble des flux domicile-lieu d'études sont intérieurs à la métropole, 17 % sont intérieurs à la grande couronne et 19 % résultent d'échanges entre les deux territoires.

Des dynamiques fédératives sont à l'œuvre sur le territoire régional, destinées à simplifier le paysage institutionnel, encourager la mutualisation des offres de services et améliorer le rang des établissements dans les classements internationaux : Réseaux thématiques de recherche avancée et Instituts Carnot, Pôles de recherche et d'enseignement supérieur devenus Communautés d'universités et établissements (ComUE) en 2013. Huit ComUE sont en cours de constitution dans la région, dont quatre à Paris, l'une d'entre elles intégrant également l'université de Villetaneuse-Paris 13. Les autres s'édifient autour des universités de Marne-la-Vallée et de Créteil (Université Paris-Est), Orsay et Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines (Université Paris Saclay), Nanterre et Saint-Denis (Université Paris Lumières) et Cergy (Université Paris-Seine). Deux universités, Évry et Panthéon-Assas (Paris 2) sont encore à l'écart de ces regroupements.

Culture, loisirs et tourisme





La métropole du Grand Paris compte 22,6 millions d'arrivées hôtelières soit près de 70 % des arrivées nationales et internationales franciliennes. Elle dispose de près de 74 % du parc hôtelier régional.

Au regard du taux d'occupation hôtelier annuel moyen (74 % en 2013), un plan d'hébergement hôtelier a été mis en œuvre en métropole et en région (dans le cadre de la Stratégie Régionale du Développement Touristique et de Loisirs). Il prévoit à l'horizon 2020 la réalisation de 7 000 chambres à Paris et 20 000 chambres supplémentaires en région.

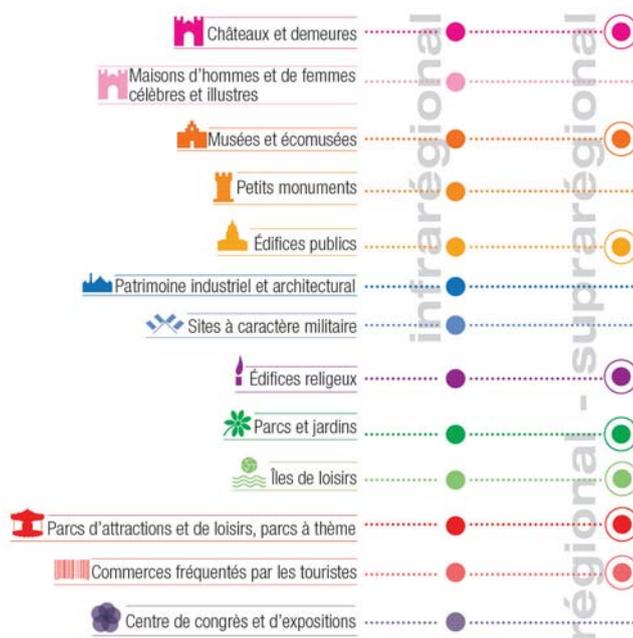
L'offre touristique est majoritairement concentrée sur Paris, Disneyland Paris (14,9 millions de visiteurs en 2013) et le domaine de Versailles (7,5 millions de visiteurs).

Au-delà des limites de la métropole, la région bénéficie de sites culturels et touristiques importants : le château de Vaux le Vicomte (306 000 visiteurs en 2013), La cité médiévale de Provins, le château et le musée de Fontainebleau (454 000 visiteurs)...

Aujourd'hui, nombre de ces sites sont essentiellement accessibles en voiture, l'offre globale de transport collectif étant souvent peu adaptée à la desserte des sites de périphérie. Le projet du Grand Paris Express facilitera l'accès à plusieurs sites métropolitains existants (Le Mac Val, le Bourget...) ou en projet (la cité de la Gastronomie, Europacity...).

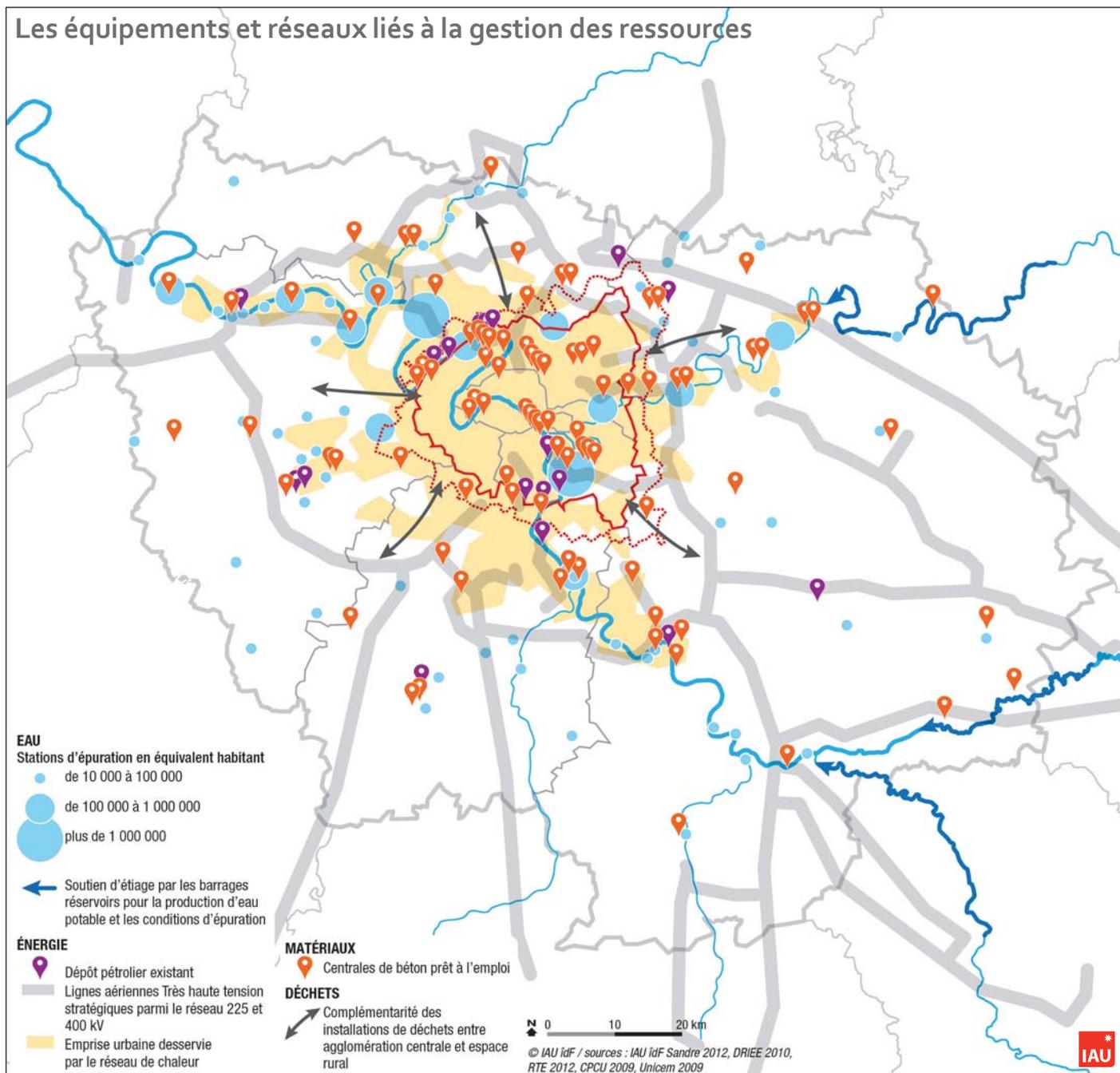
Aux franges de l'Île-de-France, les Parcs Naturels Régionaux proposent une approche durable du tourisme et des loisirs centrée sur des pratiques respectueuses de l'environnement. Cette offre profite majoritairement aux habitants des départements franciliens et des régions limitrophes.

Le « hub » aérien et ferroviaire de la région-capitale permet une accessibilité au-delà du territoire francilien : il offre aux visiteurs nationaux et internationaux un accès à des sites emblématiques du Bassin parisien comme le Val de Loire, le Mont-Saint-Michel (3 250 000 visiteurs en 2007), la cathédrale de Chartres (1 500 000 visiteurs), la cathédrale de Reims (1 500 000), le château de Chenonceau (735 000 visiteurs), le Domaine de Chantilly.



Les grands services urbains

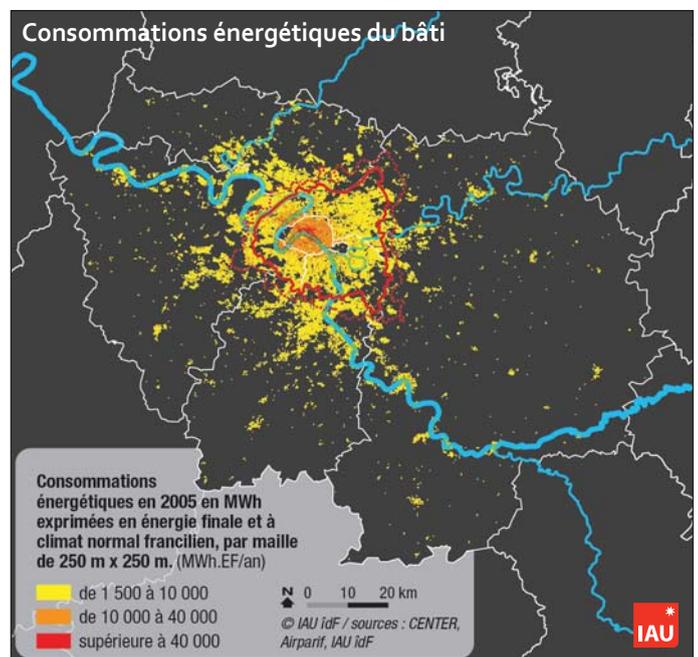
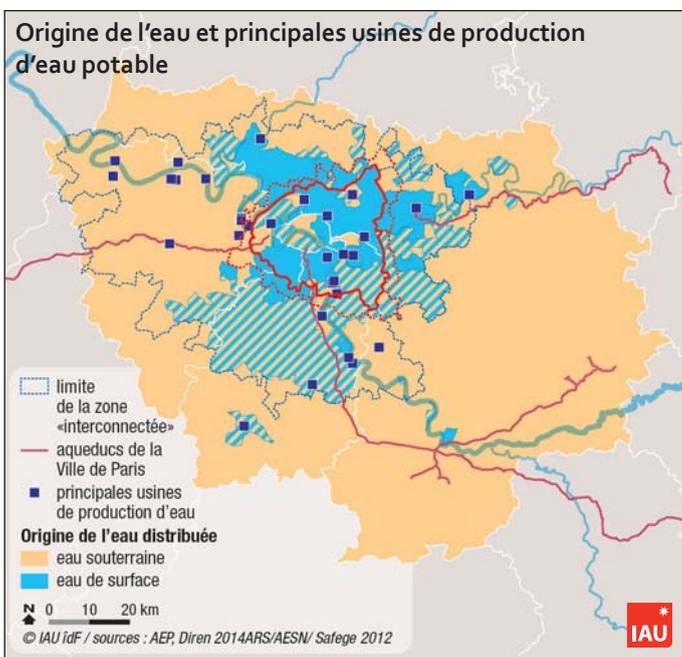
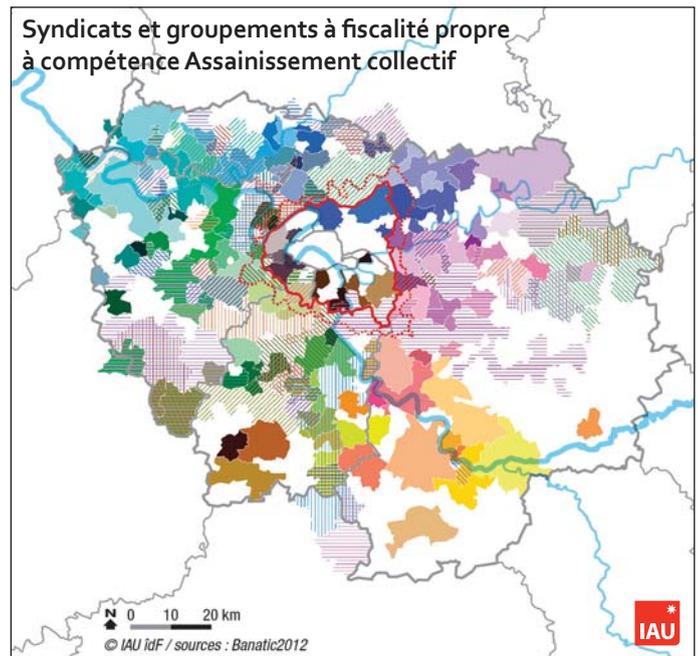
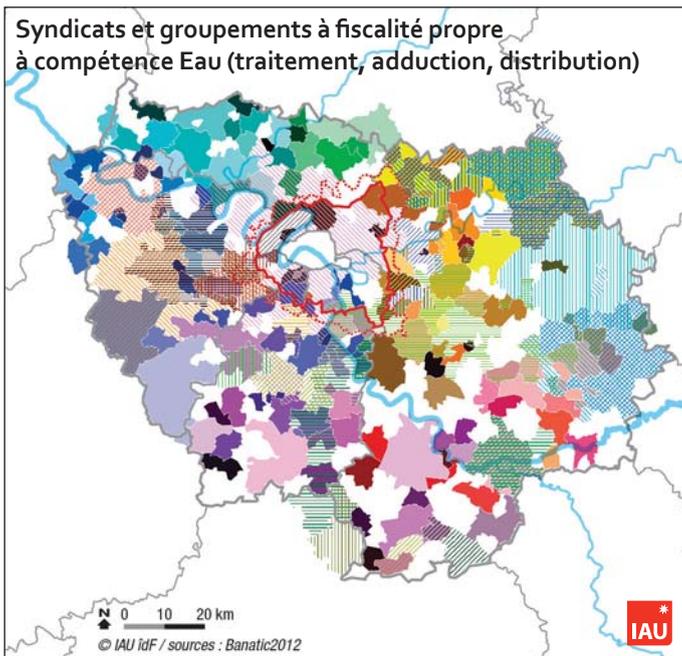
Des équipements nombreux et nécessaires au fonctionnement régional et métropolitain



Les usines d'eau potable, dépôts d'hydrocarbures, centres de stockage des déchets, entrepôts logistiques, ... constituent les « organes » de la métropole. Ils sont utiles aux diverses étapes des cycles de ressources : extraction d'une ressource, acheminement, transformation ou consommation, collecte-tri des résidus de son utilisation, puis épuration et dispersion dans le milieu et éventuellement reconstitution de la ressource... Le rôle de ces infrastructures « techniques » peut aussi être assuré par des infrastructures « naturelles » (espaces agricoles, boisés ou naturels). La concurrence pour l'utilisation du foncier conduit souvent à un desserrement progressif de ces équipements, considérés comme des nuisances, vers des secteurs géographiques de plus en plus éloignés de la métropole.

→ Eau : des ressources variées, un système d'épuration concentré

La production d'eau potable de la métropole – 1 048 millions m³ en 2012 – s'appuie sur des ressources diversifiées et un réseau d'usines implantées principalement le long de la Seine, de la Marne et de l'Oise, infrastructures qui répondent actuellement correctement à ses besoins. Les capacités de production sont réparties entre ressources superficielles (pompages dans la Seine, la Marne et l'Oise) et ressources souterraines – complétées par des sources captées dans un périmètre de 75 à 100 km de Paris acheminées par des aqueducs. Les pompages de la Seine et de la Marne bénéficient du soutien d'étiage de l'EPTB Seine Grands Lacs, en revanche il existe des tensions locales sur certaines ressources souterraines. Deux dispositifs contribuent à la sécurisation des approvisionnements de la métropole du Grand Paris : l'interconnexion du réseau d'adduction d'eau potable et le stockage en réservoirs.



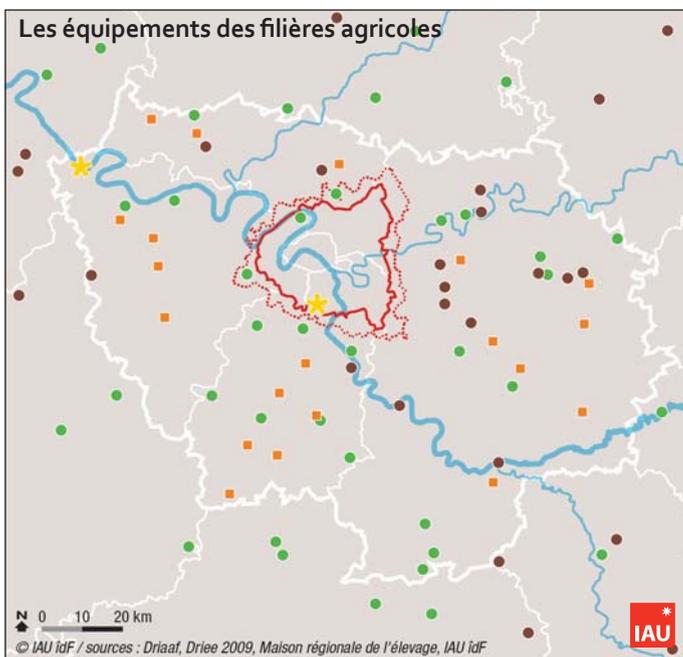
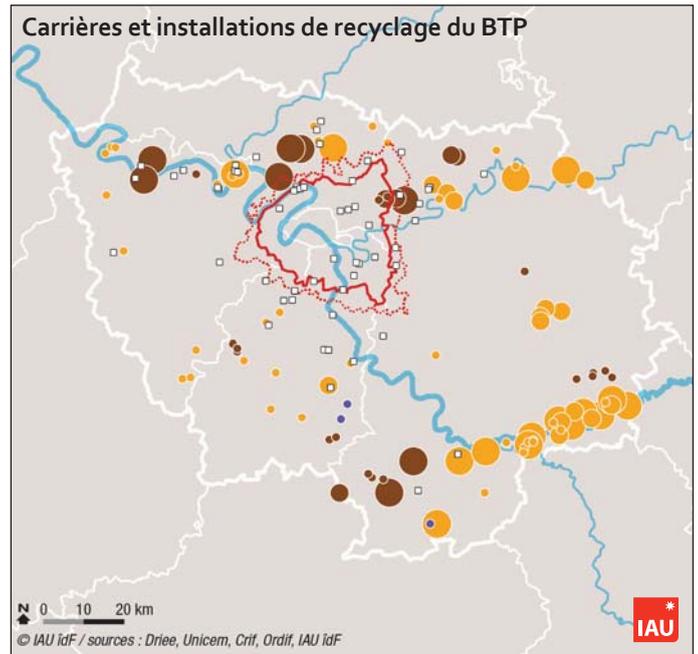
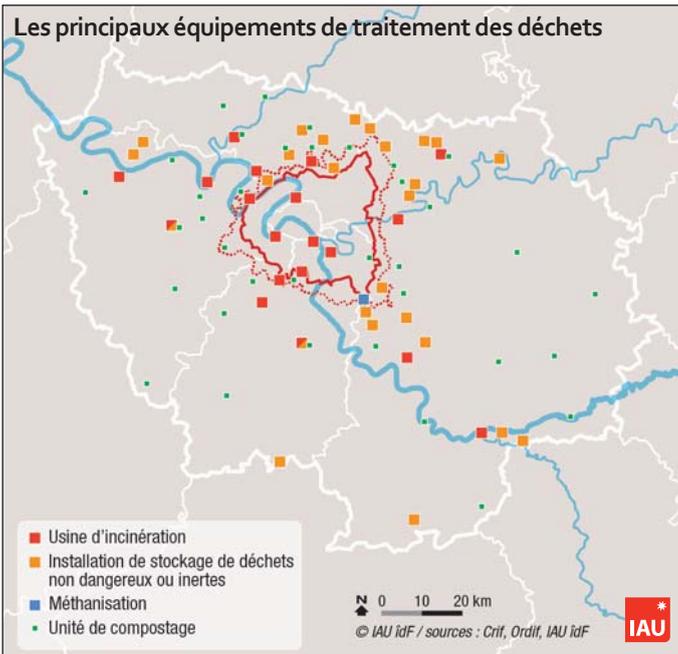
Le système d'épuration des eaux usées est particulièrement concentré. La métropole du Grand Paris se trouve intégralement à l'intérieur du périmètre de gestion du Syndicat interdépartemental d'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), qui a 6 stations d'épuration à sa charge : Seine aval, Colombes, Valenton, Noisy-le-Grand, Triel-sur-Seine et La Morée. Le SIAAP traite au total 2,5 millions de m³ d'eaux usées par temps sec, auxquels viennent s'ajouter brutalement des eaux de ruissellement en cas de fortes pluies. La métropole se trouve également pour une bonne part dans le périmètre de gestion du Syndicat des eaux d'Île-de-France (SEDIF) qui assure la production et la distribution d'eau potable.

→ Énergie : des infrastructures d'envergure pour importer électricité et hydrocarbures

Le fort niveau de consommation énergétique de la métropole – énergie issue majoritairement des énergies fossiles et de l'électricité, importée à

89 % – nécessite une sécurisation des approvisionnements, reposant sur des équipements de transport, stockage et distribution, situés aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la métropole. Le réseau de transport électrique – majoritairement enterré dans la métropole – combine un système périphérique de lignes THT à 400 000 V à un système radial de pénétrantes à 225 000 V avec des moyens de production sur des sites historiques. La métropole se situe dans le périmètre du SIPPAREC pour la distribution d'électricité et l'aménagement numérique.

Pétrole et gaz sont acheminés en grande partie par des canalisations souterraines et stockés au niveau de plusieurs sites (Gennevilliers, Nanterre, Villeneuve-le-Roi, Vitry-sur-Seine). Si la métropole reste dépendante de l'extérieur pour son approvisionnement en énergie, elle a fortement développé les réseaux de chaleur et de froid, systèmes de production et distribution locale valorisant des énergies renouvelables et de récupération.



Catégorie de matériaux de carrières

- Granulats
- Matériaux industriels
- Pierres dimensionnelles

Surface autorisée à l'exploitation (ha) (au 31/12/2012)

- inférieure à 50 ha
- de 50 à 100 ha
- supérieure à 100 ha

Déchets du BTP

- Installation de recyclage

Les grands équipements des filières agricoles

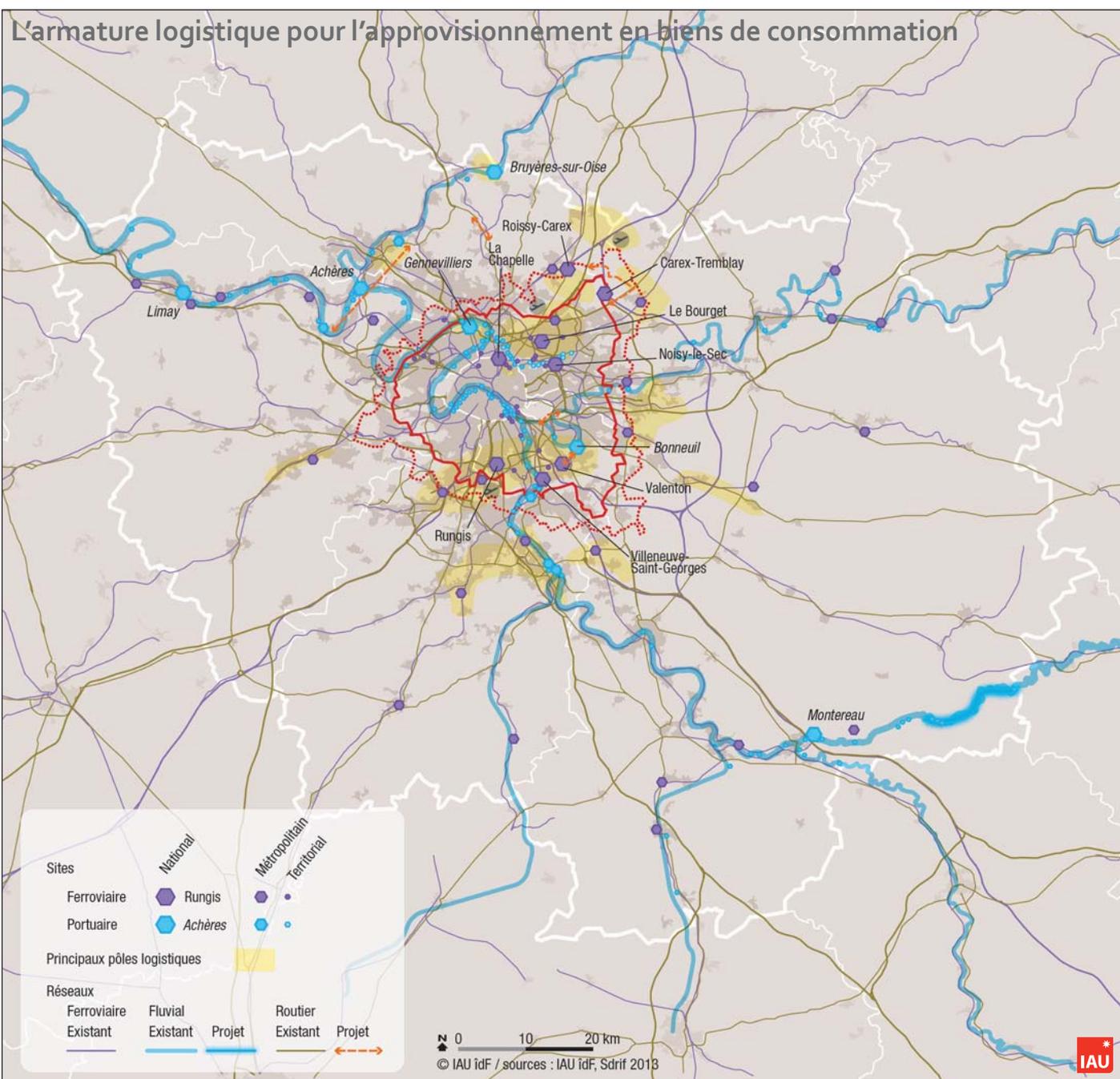
- ★ Équipement d'échanges internationaux (MIN, plateforme portuaire)
- Stockage
- Transformation des productions végétales (moulin, sucrerie, malterie, légumerie, conserverie, agromatériaux)
- Transformation des productions animales (abattoirs, laiterie, fromagerie)

→ Matériaux : des carrières encore nombreuses en grande couronne

Si la métropole importe une large part de ses matériaux de construction, d'importants gisements de matériaux se trouvent à ses portes, alimentant le marché régional, national et même européen. 70 carrières de granulats et 37 carrières de matériaux industriels sont ainsi autorisées fin 2010, totalisant 7382 hectares. L'activité extractive s'exerce en grande couronne à l'exception de carrières de gypse en Seine-Saint-Denis. Les centrales de béton prêt à l'emploi, dernier maillon entre les carrières et les chantiers, sont encore nombreuses au sein de la métropole (34 installations), notamment le long de la Seine, permettant d'assurer une large part du transport de granulats par voie fluviale (28 % à l'échelle francilienne). La métropole compte également 15 installations de recyclage de déchets du BTP (26 % des installations franciliennes), maillage restant néanmoins insuffisant au regard des besoins de déconstruction.

→ Déchets : une répartition inégale pour certaines installations

La production de déchets de la métropole est particulièrement importante, induisant des besoins de traitement et stockage considérables (2,96 millions de tonnes de déchets ménagers et assimilés ou DMA en 2012, une part importante des 27 à 30 millions de tonnes de déchets de chantiers estimés pour l'Île-de-France en 2010...). Concernant les DMA, la métropole manque de déchetteries, ce qui explique un ratio de collecte sélective assez faible. L'incinération reste aujourd'hui le principal mode de traitement des DMA : 14 incinérateurs sont localisés en grande couronne, mais la petite couronne en compte 5, dont les 3 plus importants du territoire national. Concernant les déchets inertes, si les installations de collecte/tri et recyclage sont bien réparties sur l'ensemble du territoire régional, les installations de stockage sont exclusivement situées en grande couronne. De même, le stockage des déchets non dangereux s'opère uniquement en grande couronne.



→ Produits agricoles et alimentaires : une diminution du nombre d'établissements

Les activités de production et transformation des produits alimentaires ou non alimentaires (fleurs et pépinières, agro-matériaux...) sont davantage présentes en grande couronne. La métropole compte moins de 100 exploitations agricoles (2 % des exploitations franciliennes). Les établissements de transformation, encore bien représentés en Île-de-France (550 établissements, essentiellement de 2^e et 3^e transformation) subissent un contexte de désindustrialisation et de délocalisation en province. En particulier, les équipements de 1^{re} transformation (moulins, abattoirs, laiteries, légumeries) se raréfient et se déconnectent des productions franciliennes. Toutefois, la métropole compte un équipement stratégique pour les filières agricoles et alimentaires : le marché d'intérêt national (Min) de Rungis, premier marché de produits frais au monde.

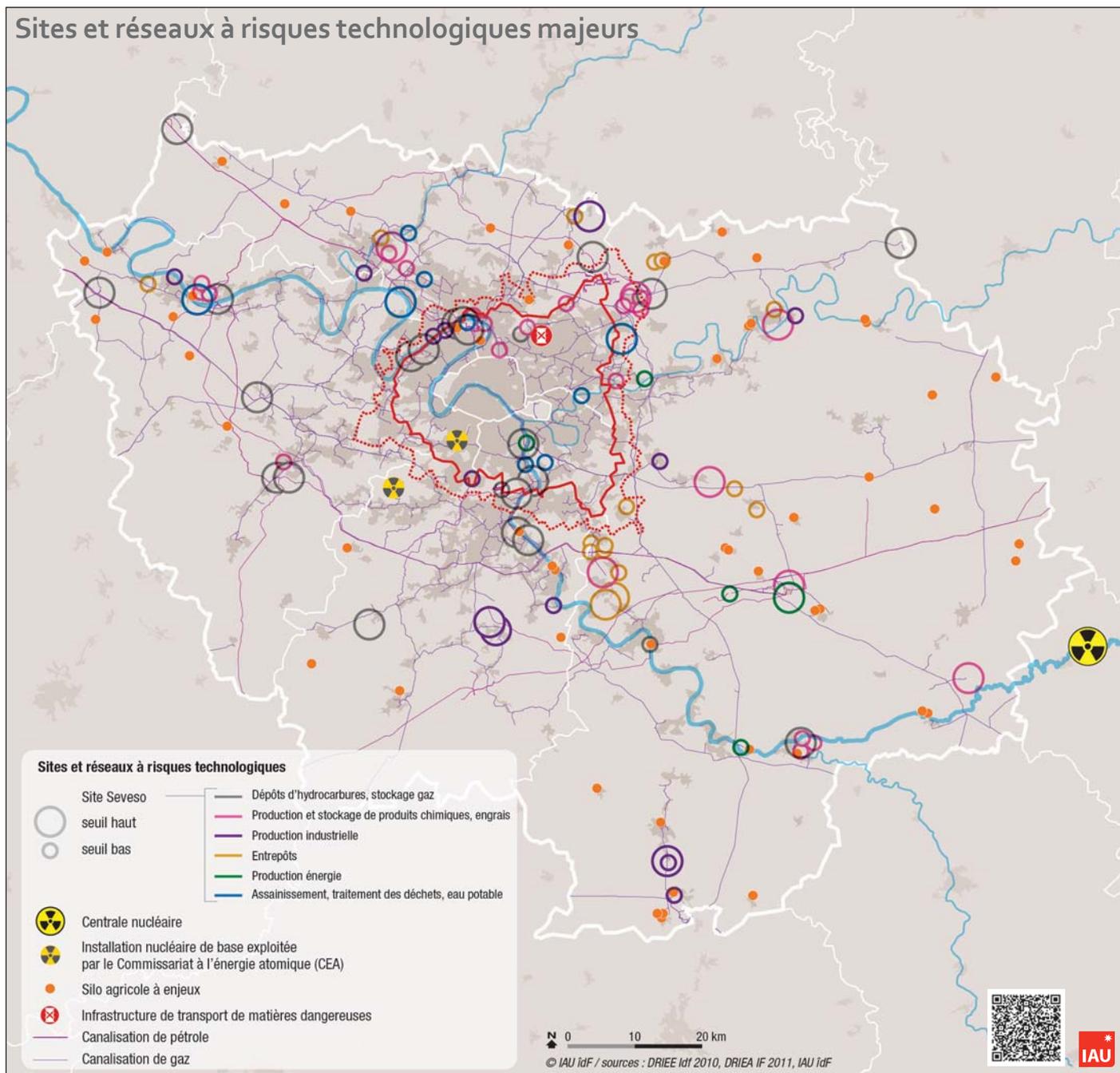
→ Biens de consommation : un éloignement des fonctions logistiques

Le maillage logistique, couvrant plusieurs fonctions, connecte les territoires. Les ports urbains occupent peu d'espace mais génèrent 80 % du trafic portuaire.

L'Île-de-France, première région logistique de France, compte 17,5 millions de m² d'entrepôts, dont 72 % situés en grande couronne. Depuis plusieurs années on observe une délocalisation des sites vers la grande couronne, voire même vers les départements limitrophes (axes de la Loire et Vallée de la Seine).

70 entrepôts en Île de France et dans les départements voisins traitent de produits alimentaires : 900 000 m² se situent en grande couronne (77 % du parc francilien), dont 640 000 en Seine-et-Marne et en Essonne. Le Val-de-Marne représente 75 % de ce parc présent dans la métropole.

Des risques et nuisances liés aux sites et réseaux



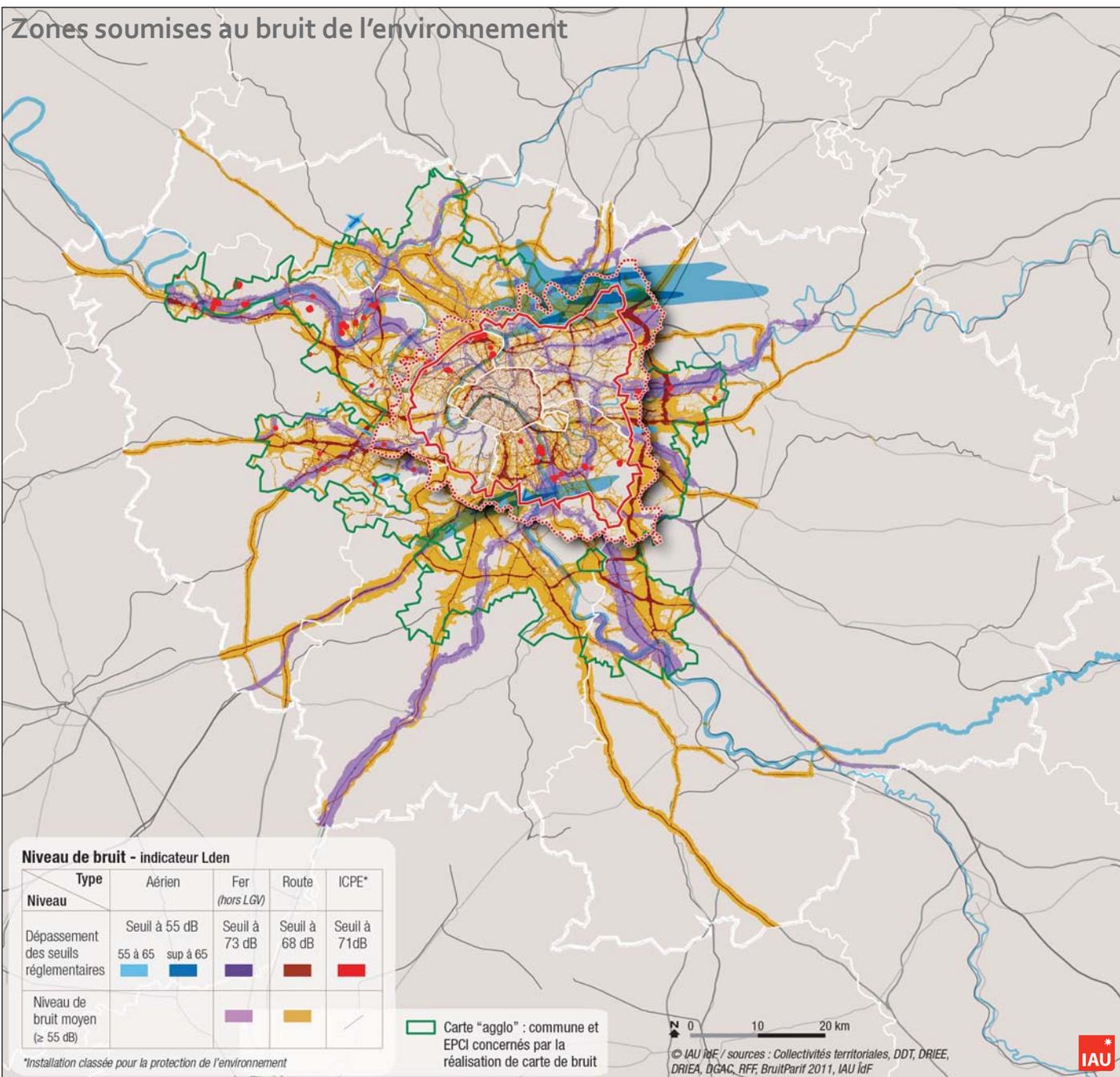
→ Risques industriels et technologiques : une grande diversité d'activités concernées

La présence de grands sites industriels, mais aussi les flux élevés de matières dangereuses exposent potentiellement la métropole et l'Île-de-France à des risques technologiques majeurs. De nombreux sites industriels mettent en œuvre des produits dangereux ou présentent des risques notables d'explosion, d'incendie ou de dissémination de substances toxiques et relèvent à ce titre de la directive Seveso II. En 2013, 96 établissements (dont 39 répondants au seuil haut de la directive) sont recensés sur le territoire régional. Si en grande couronne, les activités des établissements concernés sont relativement diversifiées (raffinerie, dépôts pétroliers ou d'explosifs, fabrication d'engrais, industrie chimique, entrepôts logistiques, stockages de gaz souterrains...) en petite couronne, tous les établissements seuil haut recensés (7) sont des dépôts pétroliers.

Dans une moindre mesure que les sites Seveso, de nombreux établissements industriels ou de stockage, répertoriés au titre des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement), peuvent être sources de risques ou de nuisances : silos agricoles, dépôts d'engrais...

Le territoire francilien accueille également quelques installations nucléaires liées à la recherche, sans oublier la centrale de Nogent, située au-delà des limites régionales et dont le plan particulier d'intervention concerne quelques communes franciliennes.

Si environ 12,5 millions de tonnes de matières dangereuses (hydrocarbures) transitent chaque année en Île-de-France, essentiellement par voie routière, une part importante des flux est assurée par des canalisations de fluides sous pression, réputées comme un moyen sûr pour des transports à longue distance.



→ Bruit des infrastructures de transport : des impacts au-delà du territoire métropolitain

La métropole dispose d'infrastructures de transport très concentrées, nécessaires à son activité et au développement économique régional et national : plate-formes aéroportuaires internationales (Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly), réseaux routier et ferroviaire denses. Ces infrastructures métropolitaines impactent l'environnement sonore bien au-delà de leur seul voisinage.

L'impact du bruit aérien est particulièrement emblématique : en tenant compte des zones survolées (seuils de 1 000 ou 2 000 mètres), le nombre de Franciliens potentiellement touchés par les nuisances du trafic aérien est estimé à plus de 1,7 million d'habitants (étude Survol, janvier 2011 – Bruitparif). Selon les résultats de la consolidation des cartes stratégiques

de bruit, environ 350 000 personnes, en particulier dans le Val-d'Oise et le Val-de-Marne, seraient exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB (A).

La principale source de pollution sonore reste néanmoins liée à la circulation routière. 15% des habitants d'Île-de-France subiraient des nuisances liées à la route – niveau sonore supérieur à 68 dB (A), ce qui correspond à plus 1,6 million de personnes. L'exposition des populations au bruit ferroviaire est beaucoup plus faible que pour le trafic routier, mais reste importante. En effet, 4% des Franciliens subiraient des nuisances liées au trafic ferroviaire supérieures à 65 dB (A), et environ 1% des niveaux supérieurs à la valeur seuil de 73 dB (A), ce qui correspond à environ 111 000 personnes (résultats issus de la consolidation des cartes stratégiques de bruit).





3 - Liens, solidarités et continuités territoriales aux différentes échelles

La métropole du Grand Paris, tout comme la région Île-de-France, ne sont pas des îles. Elles fonctionnent en système entre elles et avec leur environnement.

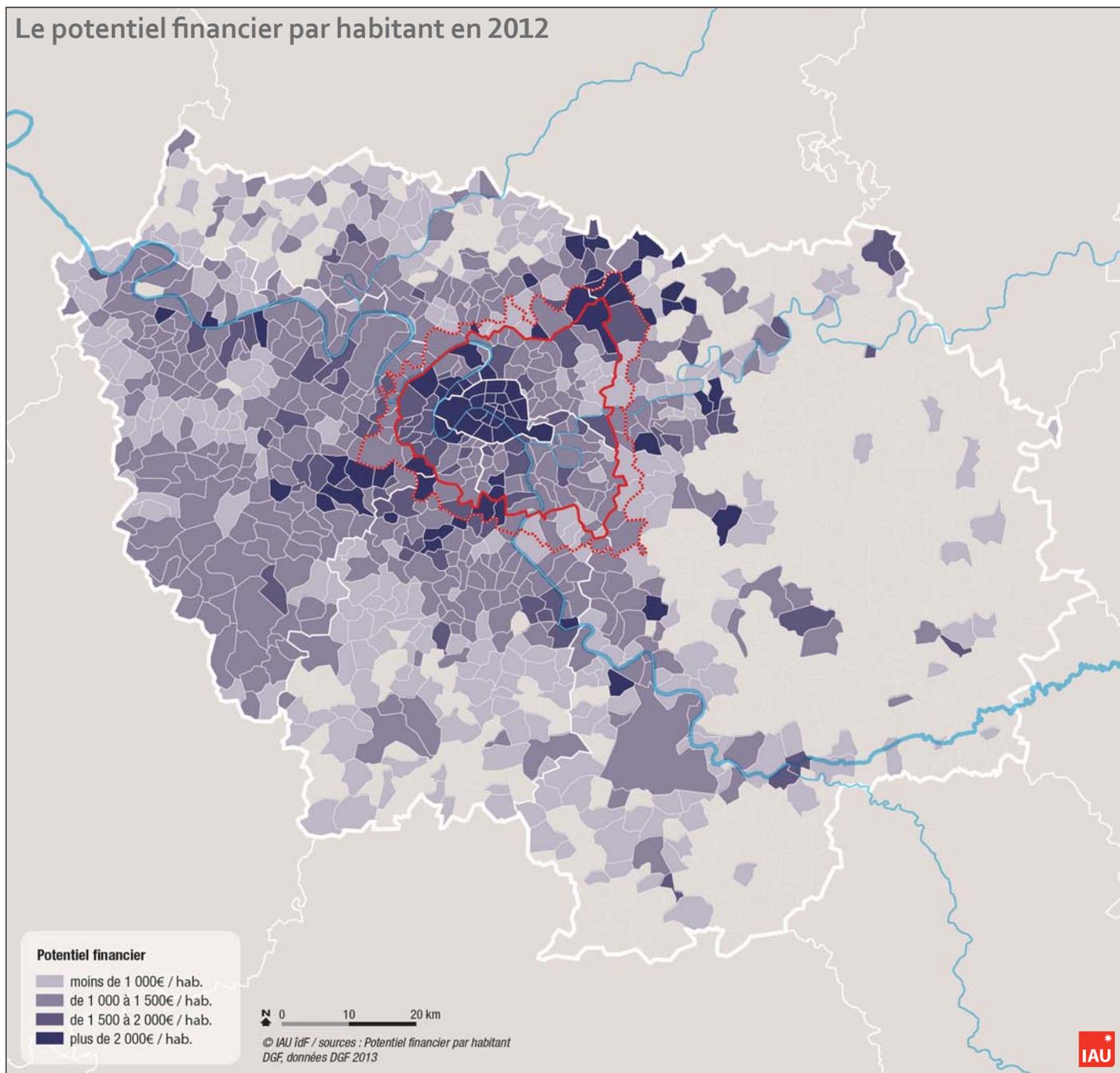
Les flux et les mises en réseaux contribuent à fluidifier ce fonctionnement.

Il en est de même de certaines continuités : paysages, bassins de vie, présence du fleuve et des trames verte et bleue, géographie de la politique de la ville, mais aussi interaction entre territoires quant aux émissions de polluant ou de gaz à effet de serre.

Certaines de ces continuités constituent de véritables articulations entre les différentes échelles de territoires rendant indispensable leur gestion en amont comme en aval.

Des inégalités sociales et environnementales

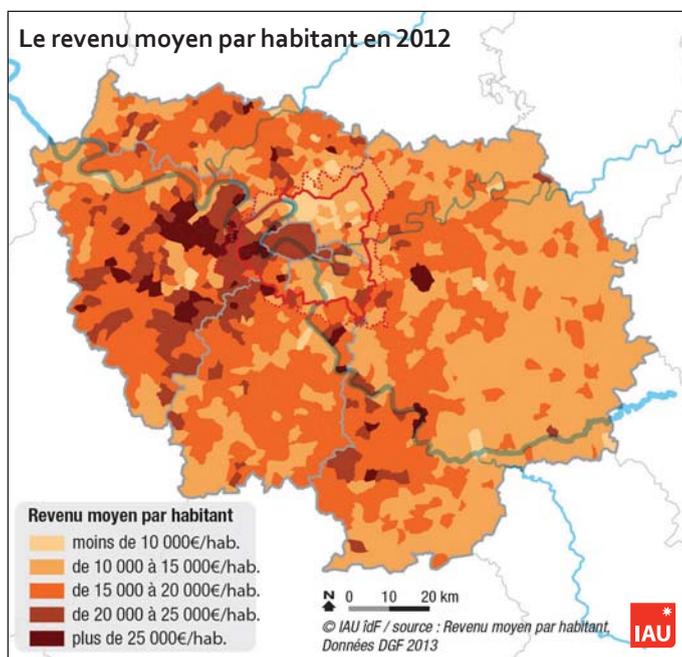
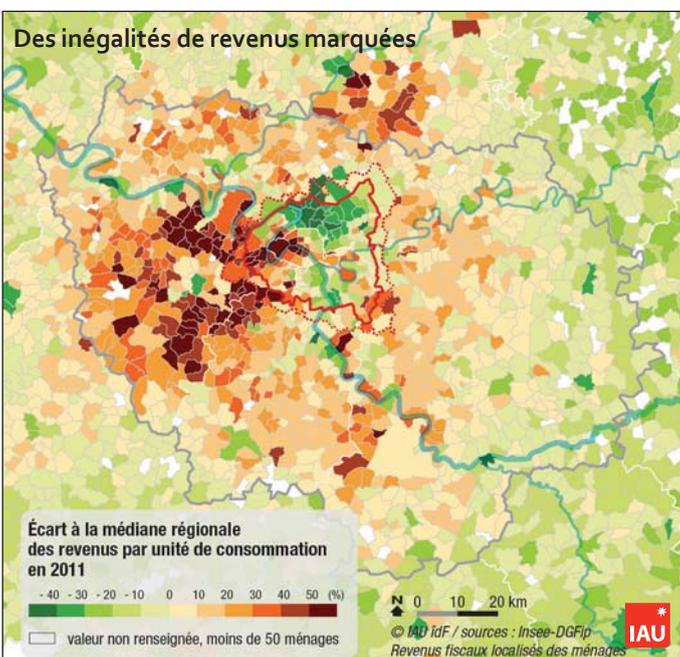
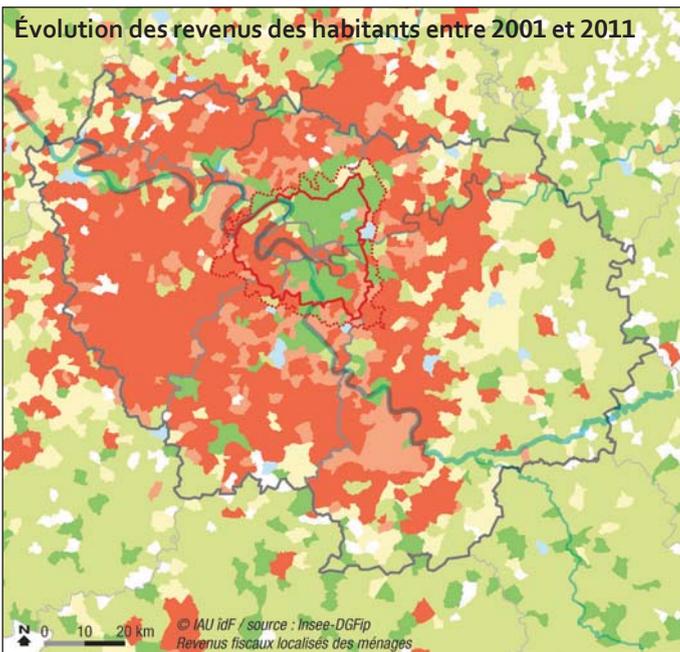
Une richesse communale liée à l'activité économique et aux habitants



→ Une richesse communale historiquement liée au développement économique des territoires

Le potentiel financier par habitant, qui traduit la richesse d'une commune indépendamment de sa politique fiscale, fait apparaître des disparités sur le territoire francilien. Ainsi, des territoires bénéficiant d'une activité économique majeure tels que les zones aéroportuaires ou les zones d'activités commerciale ou de service (La Défense, Rungis, Vélizy-Villacoublay, etc.) présentent une situation favorisée. 25 communes bénéficient ainsi d'un potentiel financier supérieur à 2 500 €/hab. À l'inverse, des communes affichent un potentiel financier moindre, lié à leur caractère résidentiel. Dès lors, la richesse des habitants, mesurée notamment au travers du revenu, constitue un indicateur complémentaire nécessaire pour mesurer les capacités financières de la commune.

La réforme de la taxe professionnelle, en remplaçant des ressources fiscales dynamiques par une large part de dotations ou assimilés (DCRTP, TASCOT, IFR, etc.) ou de cotisation au taux fixé au niveau national (CVAE) a dessaisi le bloc communal d'une certaine autonomie fiscale. En réduisant les leviers d'action fiscaux économiques du bloc communal, cette réforme a affaibli le lien entre développement économique et progression de la richesse communale. En d'autres termes, une politique engagée en matière de développement économique a désormais un effet moindre sur le niveau de ressource. Dès lors, la richesse des habitants mesurée notamment au travers du revenu est un indicateur complémentaire des capacités financières de la commune.



→ Les niveaux de vie s'améliorent dans la couronne périurbaine

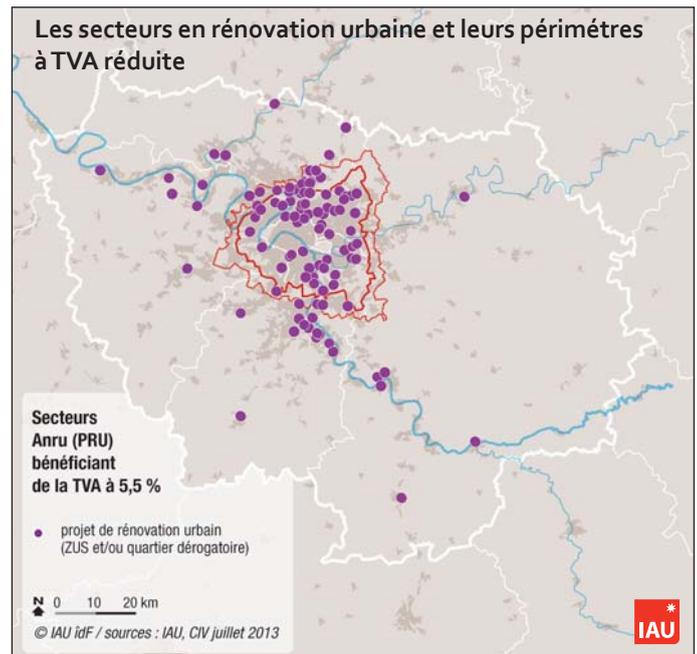
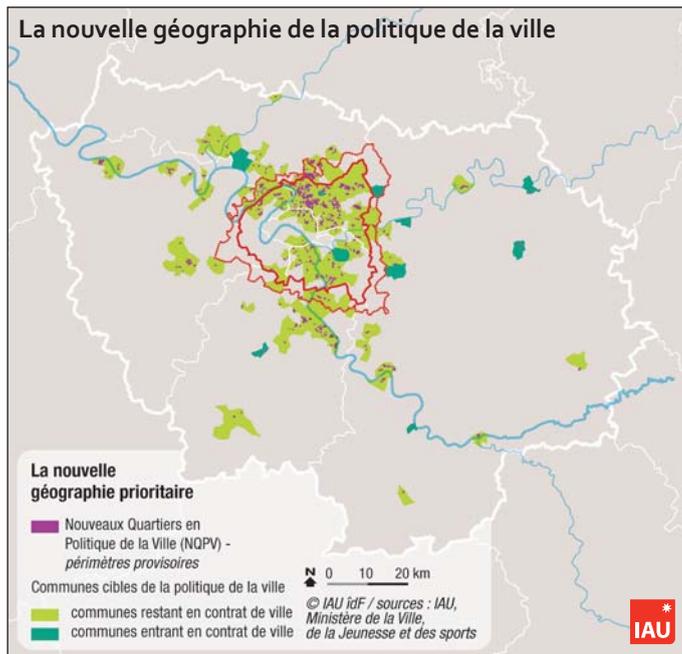
La couronne périurbaine francilienne se spécialise de plus en plus dans l'accueil des ménages à revenus intermédiaires. Les populations les plus précaires y sont de moins en moins présentes, notamment en Seine-et-Marne. En 2011, le 1^{er} décile de niveau de vie de la couronne périurbaine de Paris est supérieur de 22% à celui du pôle urbain de Paris. L'écart est de 20% pour le 2^e décile. Si la progression des cadres touche l'ensemble du périurbain, elle est d'autant plus faible qu'on s'éloigne du cœur de l'agglomération, et se fait surtout vers l'ouest et jusqu'aux alentours de Senlis dans l'Oise. Les ressources des ménages périurbains restent plus faibles sur la partie est de la Seine-et-Marne et aux abords de la région, mais s'améliorent nettement depuis dix ans. On note par ailleurs une concentration de richesse dans les territoires résidentiels du sud-ouest de la Région sur des communes à caractère résidentiel au potentiel financier faible. Plus de la moitié des actifs y sont cadres ou chef d'entreprise de plus de 10 salariés.

→ Les inégalités se renforcent

Revenus élevés et pauvreté se conjuguent pour faire de l'Île-de-France la région où les inégalités sont les plus fortes et notamment au cœur de l'agglomération où se situent les deux départements aux populations les plus aisées de France, Paris et les Hauts-de-Seine, et le plus pauvre, la Seine-Saint-Denis. Ainsi, le revenu moyen constaté en 2012 s'échelonne de 6 384 €/hab à 53 418 €/hab. Sous les effets conjugués de l'amélioration des conditions de vie des retraités et du développement de l'accession à la propriété dans le périurbain, la pauvreté est devenue plus urbaine et touche désormais davantage les jeunes. Les territoires les plus fragiles sont de plus en plus concentrés en banlieue nord et sud-est. Y figurent aussi quelques communes de grande couronne dotées d'un parc social important.



La politique de la ville



→ 147 communes concernées par la nouvelle géographie de la politique de la ville

Une nouvelle géographie, basée sur le critère unique de bas revenus des habitants, remplace les nombreux zonages et dispositifs existants (ZUS, ZFU, CUCS).

Les périmètres définitifs des Nouveaux quartiers en politique de la ville (NQPV) ont été publiés fin 2014, après négociations entre l'État et les élus locaux. Sur 147 communes :

- 12 « entrent » dans la politique de la ville et 39 en « sortent ». Parmi les sortantes, certaines bénéficieront d'un dispositif spécifique de « veille active ».
- 83 sont situés dans les 4 départements de grande couronne et 64 sont dans les 4 départements de la métropole.

Les contrats de ville 2015/2020, qui seront signés d'ici juin 2015, doivent s'appuyer sur un large partenariat (État, collectivités, régions, départements, bailleurs...). Cette mobilisation s'explique par les objectifs très ambitieux assignés à la politique de la ville : « assurer l'égalité entre territoires, réduire les écarts de développement entre les quartiers difficiles et leurs unités urbaines et améliorer les conditions de vie des habitants » (Loi ville et cohésion urbaine du 21/02/2014).

Les nouveaux contrats de ville seront portés par les agglomérations ou les métropoles, car c'est à cette échelle que se joue une part importante de la vie quotidienne des Franciliens. Mais les communes resteront impliquées pour garantir la proximité avec les quartiers et habitants.

→ 20 % des programmes de logements neufs en accession sont situés dans les secteurs « TVA Anru »

La rénovation urbaine et les dispositifs d'exonération fiscale qui lui sont attachés (TVA à 5,5 % pour les primo-accédants sous conditions de ressources dans les « secteurs Anru » et les 300 mètres autour) ont un impact important sur la production de logements.

Entre 2009 et 2012, 20 % des programmes de logements neufs en accession sont en secteurs « TVA Anru » (extension + PRU).

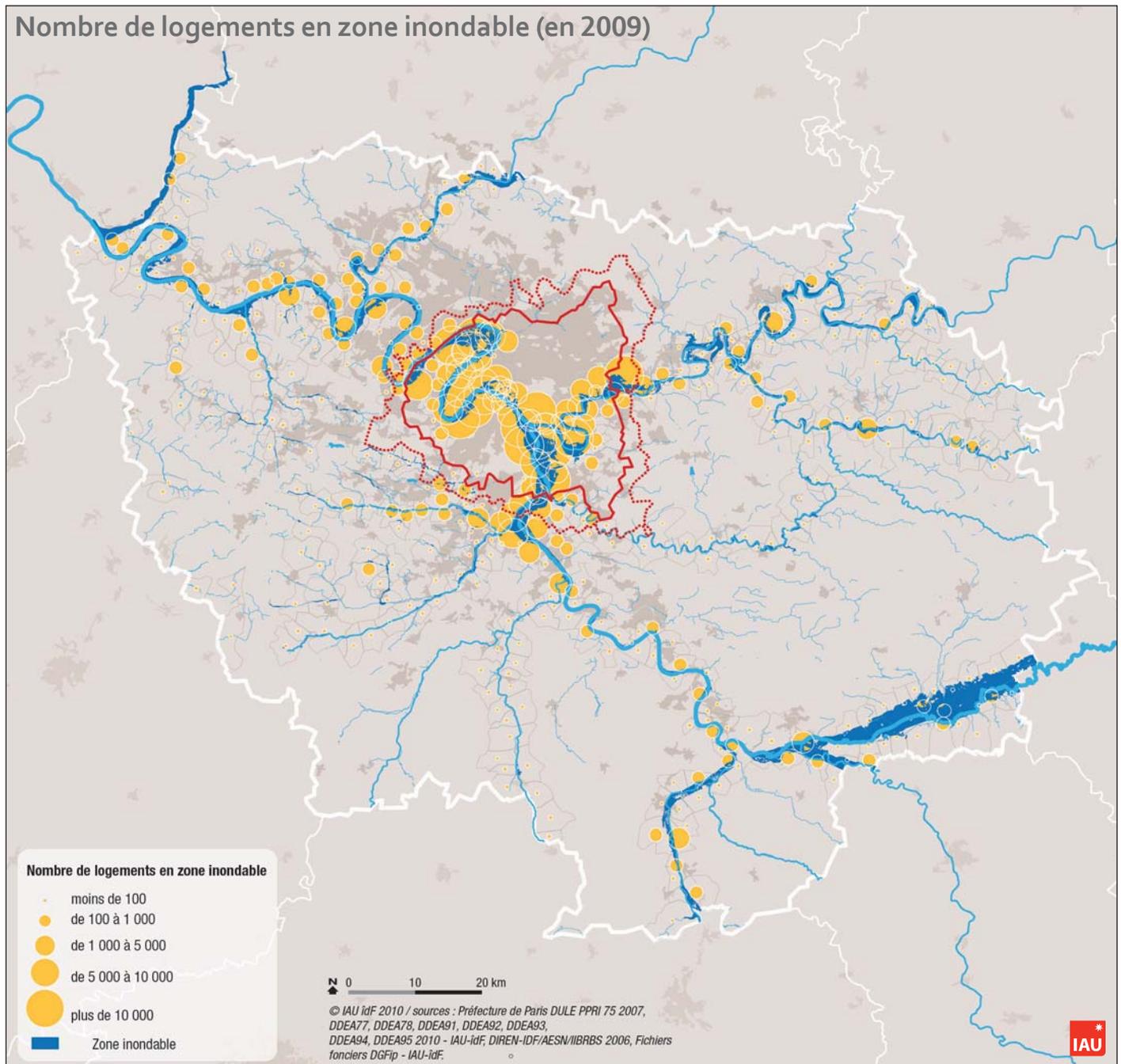
Cette production contribue à fluidifier les trajectoires des résidents, notamment dans le logement social dont une partie des primo-accédants est issue.

Ce dispositif de TVA à 5,5 % est prolongé dans tous les territoires en rénovation urbaine jusqu'à fin 2015.

La liste des quartiers concernés par le Nouveau programme de renouvellement urbain a été publiée en décembre 2014. Ces quartiers (200 en France dont 58 en Île-de-France) ont été choisis parmi les NQPV.

Jusqu'à fin 2015, la géographie actuelle du PRU reste en vigueur : en Île-de-France, il y a 135 quartiers éligibles à l'Anru et 106 conventions signées dans 186 communes.

Une gestion concertée des risques naturels



→ Une forte exposition, des impacts dépassant les zones inondées

Le risque inondation est le principal risque naturel majeur auquel est exposé le territoire francilien. L'importance et la concentration des enjeux humains et socio-économiques potentiellement exposés à une crue majeure d'occurrence centennale de la Seine et de la Marne, de l'ampleur de la crue historique de 1910, mais surtout la vulnérabilité des grands réseaux structurants (électricité, transport, télécommunication, assainissement...) et les impacts durables qui en découlent sur le fonctionnement du territoire, dépassant très largement la seule zone inondée, fondent la question métropolitaine sur ce sujet.

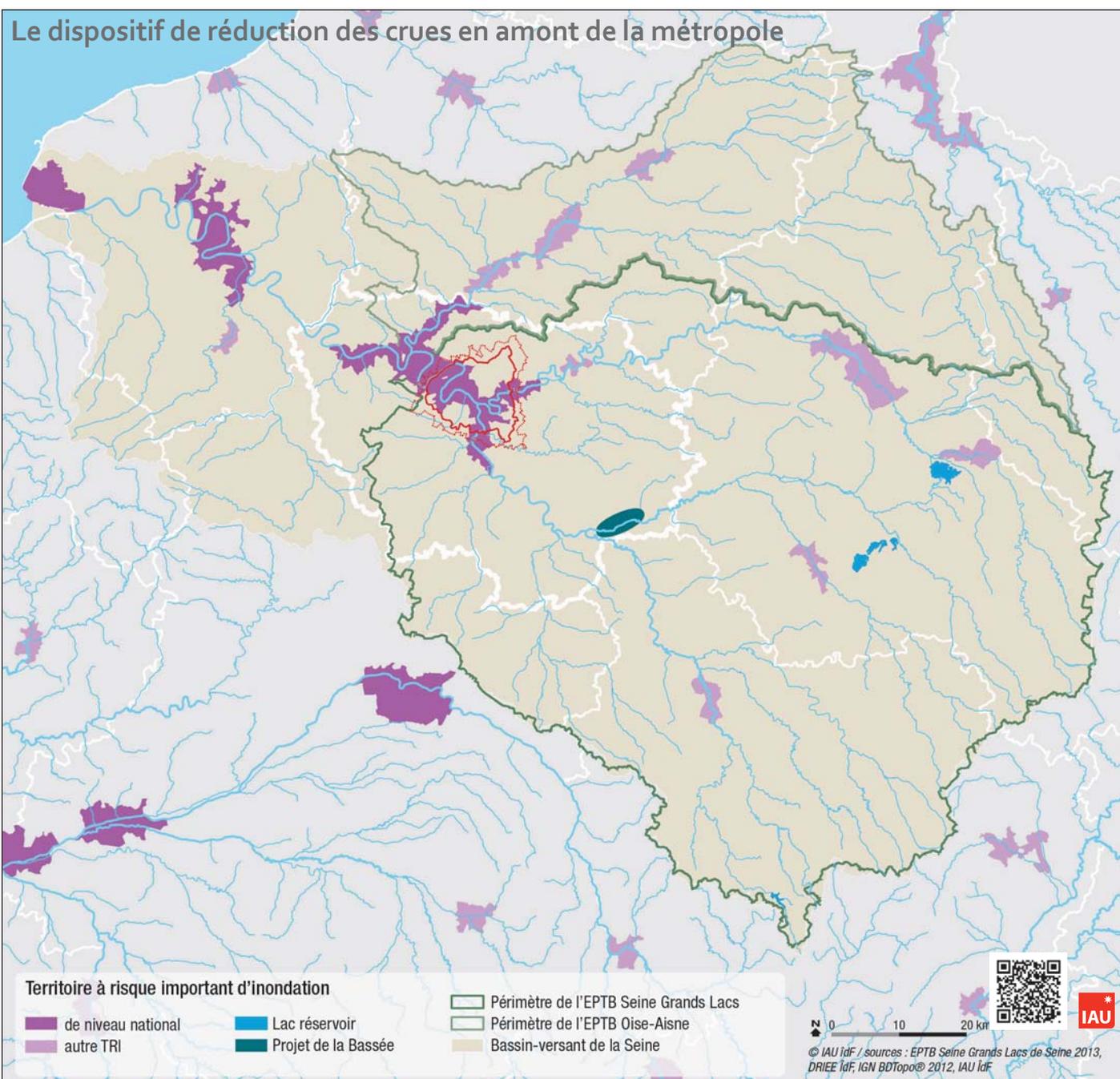
Avec près de 435 000 logements, 850 000 personnes résidentes en zones inondables, 60 000 entreprises et 630 000 emplois potentielle-

ment exposées et plusieurs millions de personnes impactées dans leur vie quotidienne pendant plusieurs semaines, un coût des dommages directs pouvant atteindre 30 milliards d'euros selon un récent rapport de l'OCDE⁽¹⁾, la prévention des inondations constitue un enjeu de robustesse pour l'agglomération parisienne et la région Île-de-France.

→ Une réflexion amont-aval engagée dans la gestion des inondations

Pour limiter les conséquences d'une crue majeure en Île-de-France, les quatre barrages réservoirs (lacs réservoirs Marne, Aube, Seine et lac de Pannecière) localisés en amont de l'agglomération, en régions Champagne-Ardenne et Bourgogne, qui assurent des fonctions de soutien

(1) OCDE (2014), Étude de l'OCDE sur la gestion des risques d'inondation : la Seine en Île-de-France 2014.



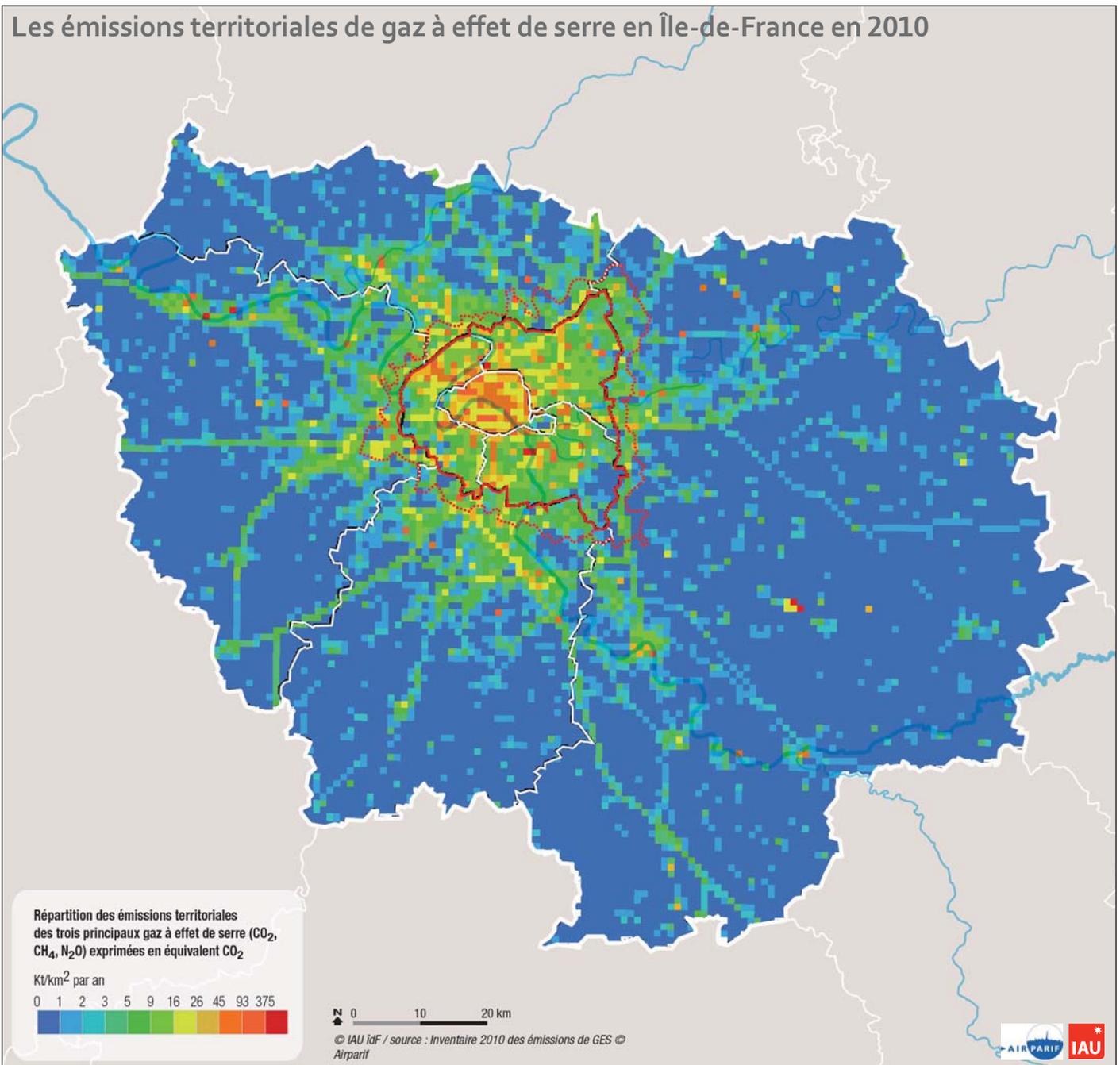
d'étiage et d'écrêtement des crues, contribuent à réduire le niveau de l'aléa au cœur de la métropole. Ce système, exploité par l'EPTB Seine Grands Lacs (établissement public interdépartemental qui regroupe Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne), est capable de stocker plus de 850 millions de m³.

Le projet d'aménagement hydraulique francilien pour le ralentissement des crues dans la vallée de la Bassée aval, entre Montereau-Fault-Yonne et Bray-sur-Seine, est envisagé pour compléter ce dispositif de protection. Par ailleurs, certains grands espaces ouverts (vallée de la Bassée par exemple en amont de Bray-sur-Seine ou vallée de la Marne, en amont de Meaux) constituent des zones d'expansion des crues stratégiques, bien que naturelles, situées en amont des zones urbaines denses.

En matière de prévention et de gestion du risque inondation, le principe d'une solidarité amont/aval doit être rappelé à l'échelle du territoire régional entre les zones densément urbanisées de l'agglomération centrale et les zones rurales de la grande couronne, mais aussi au niveau interrégional par des réflexions et des actions communes à l'échelle globale des bassins versants.

Face à l'importance de ces enjeux, la politique de prévention du territoire métropolitain au risque inondation suppose de s'appuyer sur une complémentarité d'actions, structurelles (protection contre l'aléa), mais aussi non-structurelles relevant de l'aménagement et de l'urbanisme, du partage d'une culture du risque, de la préparation à la gestion de crise et la post crise.

Masses d'air, changements climatiques, pollution atmosphérique



→ Un territoire fortement urbanisé, émetteur de GES

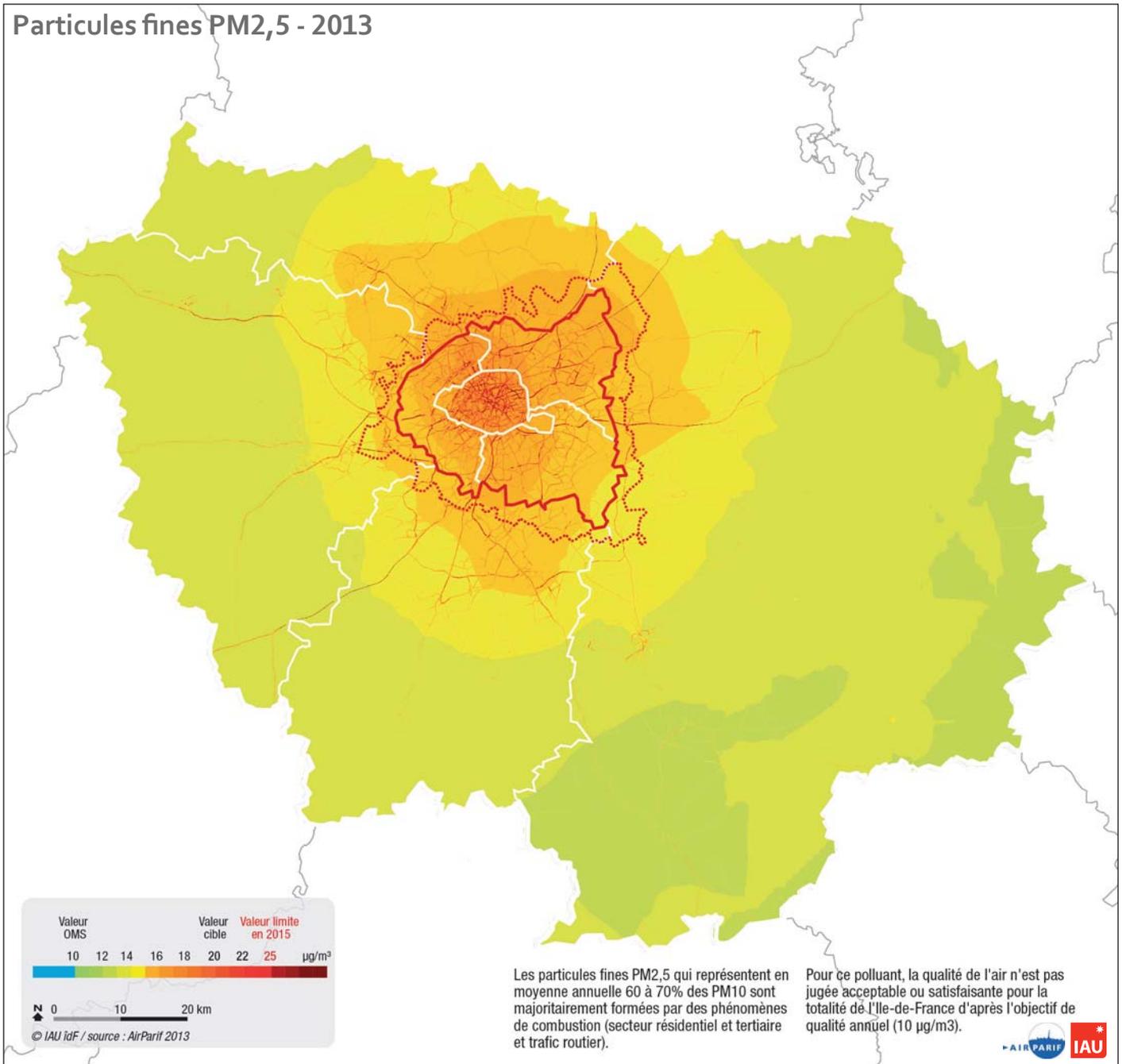
Avec l'ensemble des activités humaines qu'elle concentre, la métropole du Grand Paris contribue aux émissions de gaz à effet (GES) d'origine humaine, considérées comme étant la principale cause du changement climatique mondial constaté et à venir : entre 1906 et 2005, +0,74°C, selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

La métropole génère environ 75 % des émissions de GES franciliennes cadastrales (celles-ci se situant entre 50 et 125 millions de teqCO₂, selon les périmètres), même si rapportées au nombre d'habitants, ces émissions sont relativement faibles comparées à celles d'autres territoires moins densément peuplés...

Selon la méthodologie et le périmètre de calcul des GES du schéma régional Climat-Air-Énergie, le principal secteur émetteur de GES de la métropole est celui des bâtiments résidentiels et tertiaires (représentant plus de la moitié des émissions), devant le secteur du transport, de l'industrie ou les déchets. Le principal GES impliqué dans ces émissions est le dioxyde de carbone, lié à la combustion des énergies fossiles (chauffage des bâtiments...).

Le tourisme en Île-de-France représente 17,5 millions de teqCO₂, soit le tiers des émissions totales de GES selon le périmètre territorial du schéma régional Climat-Air-Energie. La majeure partie de ces émissions sont portées par les touristes étrangers (10 millions de teqCO₂), principalement du fait du transport aérien. La hauteur des émissions des GES du tourisme reflète la forte attractivité de la Région qui rassemble des lieux emblématiques de renommée internationale.

Particules fines PM2,5 - 2013



→ Émissions de polluants dans l'air : des territoires exposés variables suivant les polluants

La métropole concentre des émissions de polluants atmosphériques liées aux activités anthropiques dans un secteur de forte densité humaine. En conséquence la population potentiellement exposée à des niveaux d'émissions de polluants est importante. En outre, certains polluants comme les particules peuvent voyager sur de grandes distances et la métropole peut impacter fortement et être elle-même impactée par les émissions venant d'autres régions et d'autres pays.

Du fait de la morphologie des îlots urbains, la circulation des masses d'air est contrariée lors des périodes de vents faibles, empêchant la bonne dispersion des polluants (phénomène de rues canyons).

Le niveau d'exposition varie selon les polluants :

- pour le dioxyde d'azote (NO₂), le dépassement de la valeur limite

annuelle (40 µg/m³) en Île-de-France pour 2010 concerne environ 3,6 millions d'habitants résidant exclusivement dans la métropole (superficie d'environ 280 km²);

- pour les particules PM10, le dépassement de la valeur limite journalière (50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an) touche environ 7 % de la population francilienne, soit près de 1 million d'habitants, (superficie d'environ 190 km² pour 2010);
- pour l'ozone, polluant d'origine secondaire (c'est-à-dire, polluant formé après de nombreuses réactions chimiques), les niveaux moyens ont quasiment doublé depuis 15 ans. L'espace rural est plus particulièrement exposé.

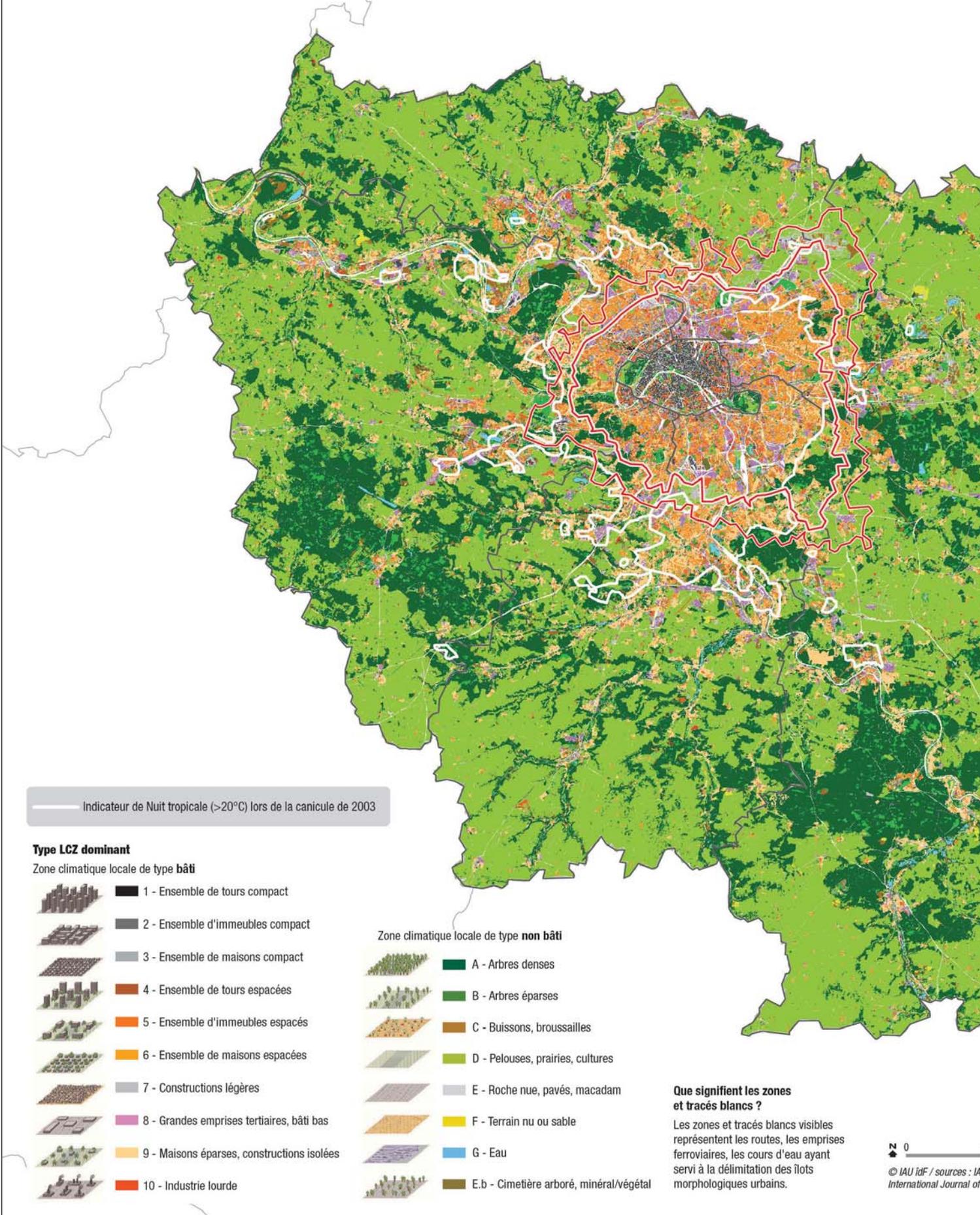
Le secteur des transports routiers est le premier responsable des émissions de polluants pour la métropole. Les principaux polluants issus de ce secteur sont les oxydes d'azote (NO_x), les particules en suspension, le monoxyde de carbone (CO), les composés organiques volatils (COV) et indirectement, l'ozone.





Le rafraîchissement de la région-capitale

L'impact des îlots urbains sur le climat local





→ La métropole, territoire sensible au phénomène d'îlot de chaleur urbain

L'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU) est la manifestation climatique la plus concrète de la présence de la métropole, avec un excédent moyen supérieur à 3°C pour les valeurs nocturnes entre le cœur de l'agglomération parisienne et l'espace rural. Or, les villes conjuguent ce phénomène d'ICU avec un réchauffement climatique au niveau mondial – réaffirmé par le récent cinquième rapport 2013/14 du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) – et une densité humaine importante.

La métropole concentre l'ensemble des caractéristiques typomorphologiques qui interviennent dans l'effet d'îlot de chaleur urbain :

- démultiplication des surfaces réceptrices du rayonnement solaire et infrarouge ;
- verticalité et compacité des blocs urbains, obstacles à la ventilation naturelle et ralentissant le refroidissement de la ville la nuit (effet de piégeage des rayonnements infrarouges) ;
- manque d'espaces de pleine terre, d'eau et de végétation (baisse de l'évaporation et de l'évapotranspiration aux vertus rafraîchissantes) ;
- albedo plus faible de certains espaces de la ville (les couleurs sombres des chaussées urbaines absorbent par exemple davantage les rayonnements) et chaleur anthropique (liée au trafic et aux climatisations des immeubles de bureaux).

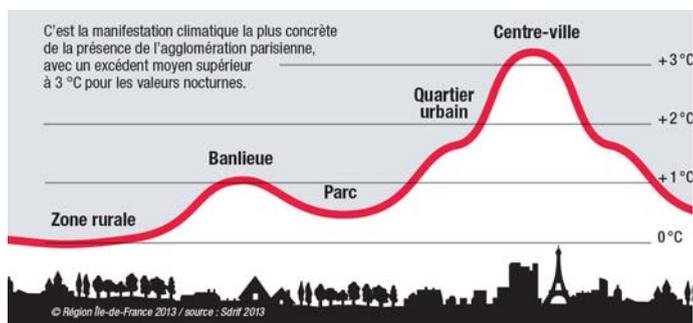
Conjuguée à une dégradation de la qualité de l'air, cet effet d'îlot de chaleur est particulièrement dommageable lors des épisodes de canicules, compte-tenu des risques sanitaires associés, en particulier la nuit (période de récupération des organismes vivants).

L'indicateur de nuit tropicale de la canicule de 2003 permet de visualiser la zone la plus sensible à l'effet d'îlot de chaleur urbain.

→ Les espaces ouverts régionaux, aménités pour la métropole

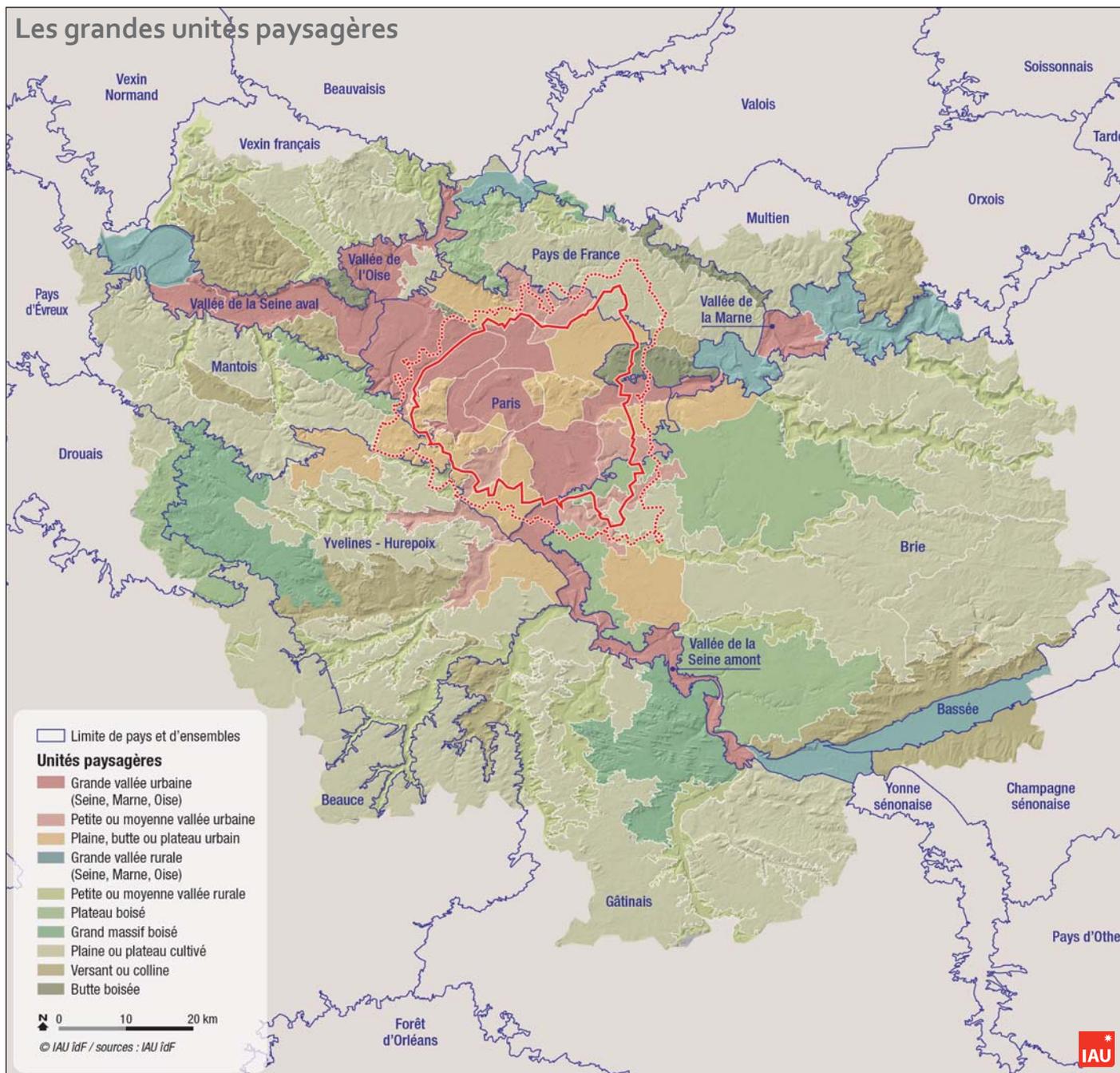
La présence d'espaces non imperméabilisés et végétalisés au sein même de la métropole mais aussi en Ceinture verte ou dans l'espace rural est source d'aménités pour les habitants. Ces espaces de verdure, même éloignés, interviennent dans le rafraîchissement de la métropole, du fait de la circulation des masses d'air. En outre, ces espaces sont source de calme, d'air pur, de beauté des paysages, ressourcement d'autant plus appréciable si ces lieux sont accessibles par les transports en commun... La répartition des massifs forestiers ouverts au public, en Ceinture verte et dans l'espace rural, offre une bonne accessibilité, sauf dans le quart nord-est de la région. La présence de grands massifs tels que Fontainebleau (28 000 ha), Rambouillet, Saint-Germain-en-Laye ou Sénart, contribue à la qualité de vie en Île-de-France.

L'effet « îlot de chaleur urbain »



Des richesses territoriales

Le paysage en lien



Fruit de l'interaction entre éléments naturels et activités humaines, le paysage présente les relations durables entre toutes les composantes du territoire (ville, campagne, forêt, fleuve, routes, etc.), transcendant les limites administratives.

→ De grands paysages mettant en valeur la métropole

La métropole partage avec la grande couronne un même socle géomorphologique, caractérisé par :

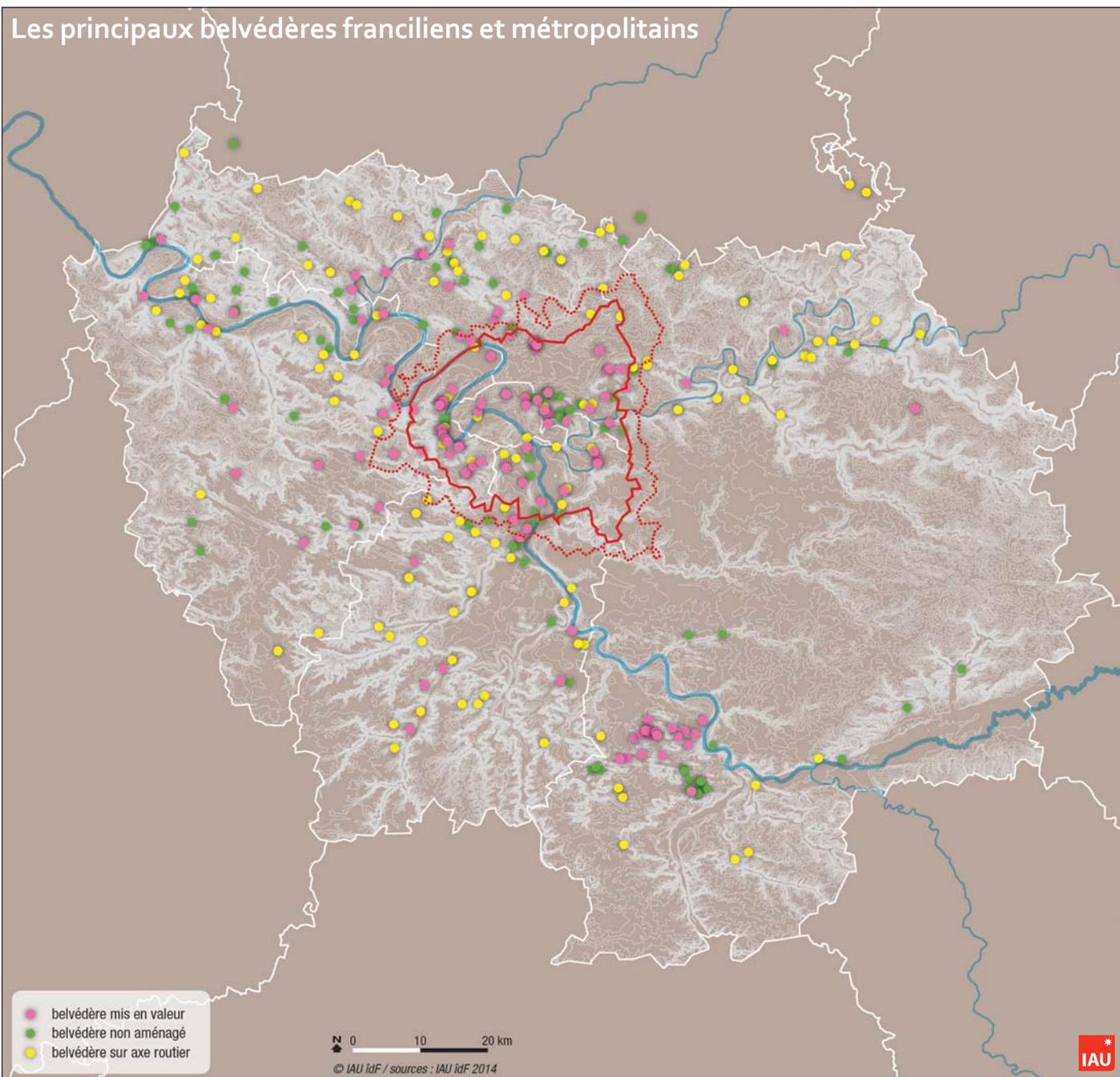
- un relief de plateaux superposés (de Champigny, de Vitry, de Meudon) et de vallées (Seine-et-Marne principalement) qui les entaillent, séparés par des coteaux bien délimités (de Saint-Cloud, de Valenton),
- une structure principale radio concentrique, où s'est installé Paris,
- une direction sud-est / nord-ouest (dite « sud-armoricaine »), qui oriente la vallée de la Seine à l'aval de Paris et de nombreuses vallées, crêtes,

rides et buttes (plateau de Marly, butte du Paris).

La combinaison de ce socle et des composantes du territoire définit des unités paysagères, pièces élémentaires de l'identité francilienne, dont certaines s'étendent de part et d'autre des limites de la métropole (plateau d'Orly, vallée de la Bièvre).

→ Un relief marquant les horizons

Région de plateaux découpés par des vallées, l'Île-de-France comporte de nombreux coteaux et crêtes, offrant à la fois points de vue et repères visibles de loin. Si au sud de la métropole, le relief est fortement marqué par les plateaux, au nord, la plaine de France ouvre de plus larges horizons émaillés par plusieurs buttes témoins. Parfois exploités à des fins utilitaires ou mis en valeur pour l'agrément, les belvédères permettent de lire le territoire de la métropole et les relations qu'elle garde avec la région et le Bassin parisien au travers de ses horizons.



→ Des franges urbaines irrégulières

Les limites de la métropole du Grand Paris se confondent sur certains côtés avec celles de l'agglomération parisienne. La forme de cette dernière a d'abord épousé le fond de la vallée et suivi les axes de communication, puis s'est étendue sur les plateaux dans la seconde moitié du XX^e siècle. Il en résulte que la métropole, sur ses limites nord-est et sud-est, est en contact direct avec la plaine de France et le plateau de Brie. Cette interface apparaît aujourd'hui trop souvent brutale ou effilochée.

→ Les grands axes, de la métropole à la région

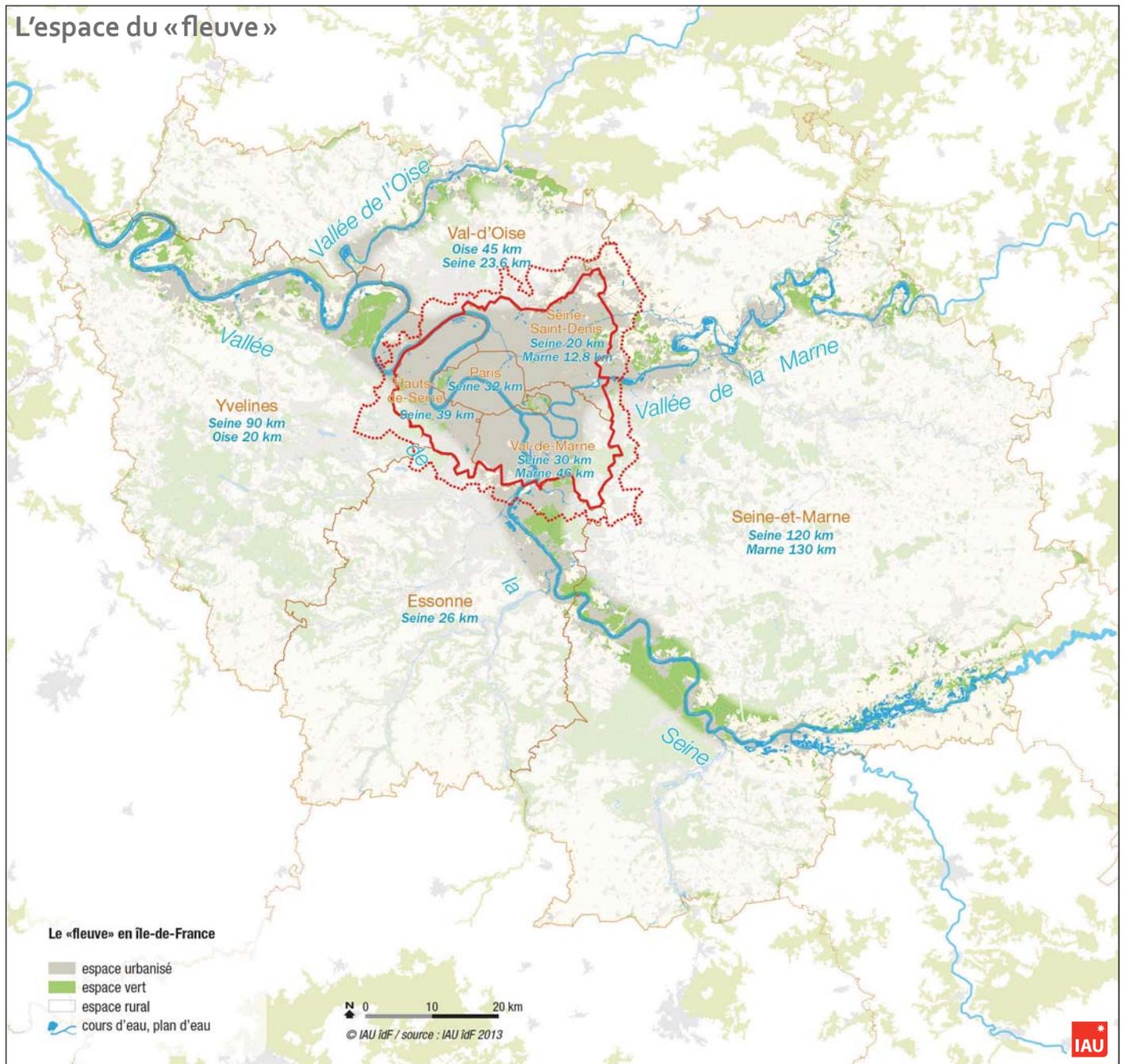
Du chemin rural à l'autoroute en passant par la route, la rue, l'allée forestière, la perspective ou la voie ferrée, les axes de circulation ou de vue organisent le territoire et sont les lieux d'où les usagers voient les paysages

de la région. Ils portent les entrées de la région et celles de l'agglomération, ils forment en ville l'espace public et la base de sa composition. À ce titre, les routes nationales radiales, qui traversent le territoire régional de part en part, offrent un transect de la ville dense vers la campagne.

→ Une composition urbaine d'une grande diversité

Le cœur de la métropole est marqué par des ensembles urbains caractéristiques, du Paris classique aux faubourgs et à la « ceinture rouge ». Il est révélé par des points de repère architecturaux et des axes de composition affirmés. Une deuxième couronne se distingue, avec les cités-jardins et le tissu pavillonnaire, jusqu'aux grands ensembles, aux tours et aux grands équipements. Tous ces ensembles, même s'ils ne sont pas toujours bien reliés entre eux, structurent le paysage de la métropole, de loin par leurs silhouettes urbaines et de près par leurs axes et leurs façades.

Le fleuve, la ceinture verte, espaces d'articulation



→ Espaces structurants et espaces de liens

L'espace du fleuve (appellation qui recouvre en fait les vallées de la Seine, de la Marne et de l'Oise) et celui de la ceinture verte (anneau de 10 à 30 km de Paris composé principalement d'espaces ouverts) constituent l'essentiel de la grande armature de la région Île-de-France, et structurent également la métropole en son centre.

Le fleuve, dont la qualité essentielle est le caractère naturel, a façonné la géomorphologie de la Région et constitue un élément incontournable de l'identité francilienne. Il a paradoxalement structuré l'urbanisation, les transports et les activités de la métropole. La ceinture verte a participé à cette structuration, dans tous les secteurs où les mesures de préservation et de valorisation des espaces ouverts ont effectivement permis de contenir l'étalement urbain...

Le fleuve offre un lien traversant privilégié entre espaces urbain et rural, reliant historiquement Paris aux contrées plus lointaines, autrefois surtout à l'amont, aujourd'hui à l'aval en direction de l'océan et des marchés mondiaux. La ceinture verte offre aussi un lien entre espaces urbain et rural, par-delà les limites administratives, en particulier celles de la future métropole du Grand Paris.

→ Espaces multifonctionnels, attractifs mais fragiles

Fleuve et ceinture verte sont ainsi des espaces multifonctionnels, vecteurs de fonctions tantôt naturelles et tantôt urbaines qui entrent parfois en concurrence. Ainsi, les continuités naturelles majeures et les grandes entités d'agriculture périurbaine qui devraient y trouver leur place sont soumises à la pression, parfois irréversible, des continuités

La Ceinture verte

30 % de l'espace régional
40 % des habitants
30 % des emplois



Les 2 principaux aéroports internationaux

Roissy-CDG

Orly

Les 2 sites touristiques emblématiques hors Paris



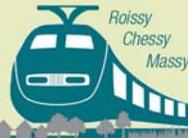
Château de Versailles



Disneyland Paris

1 actif sur 5 habite et travaille en ceinture verte

Les 3 gares d'interconnexion TGV

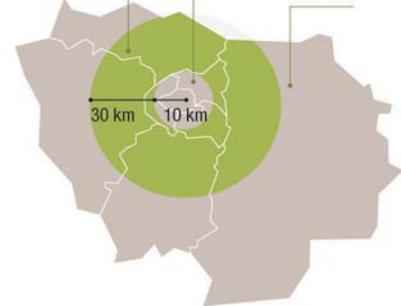


Roissy
Chessy
Massy

Pourquoi parle-t-on de Ceinture verte ?

Part des espaces agricoles, boisés et naturels dans chaque entité

Ceinture verte 64 %
Cœur d'agglomération 11 %
Espace rural 90 %



Métropole du Grand Paris

Grande couronne

50 %
des franciliens traversent la ceinture verte 1 fois /jour*

© IAU idF / source : IAU idF

* Plus d'1 actif sur 2 habite ou travaille en ceinture verte ou la traverse quotidiennement.



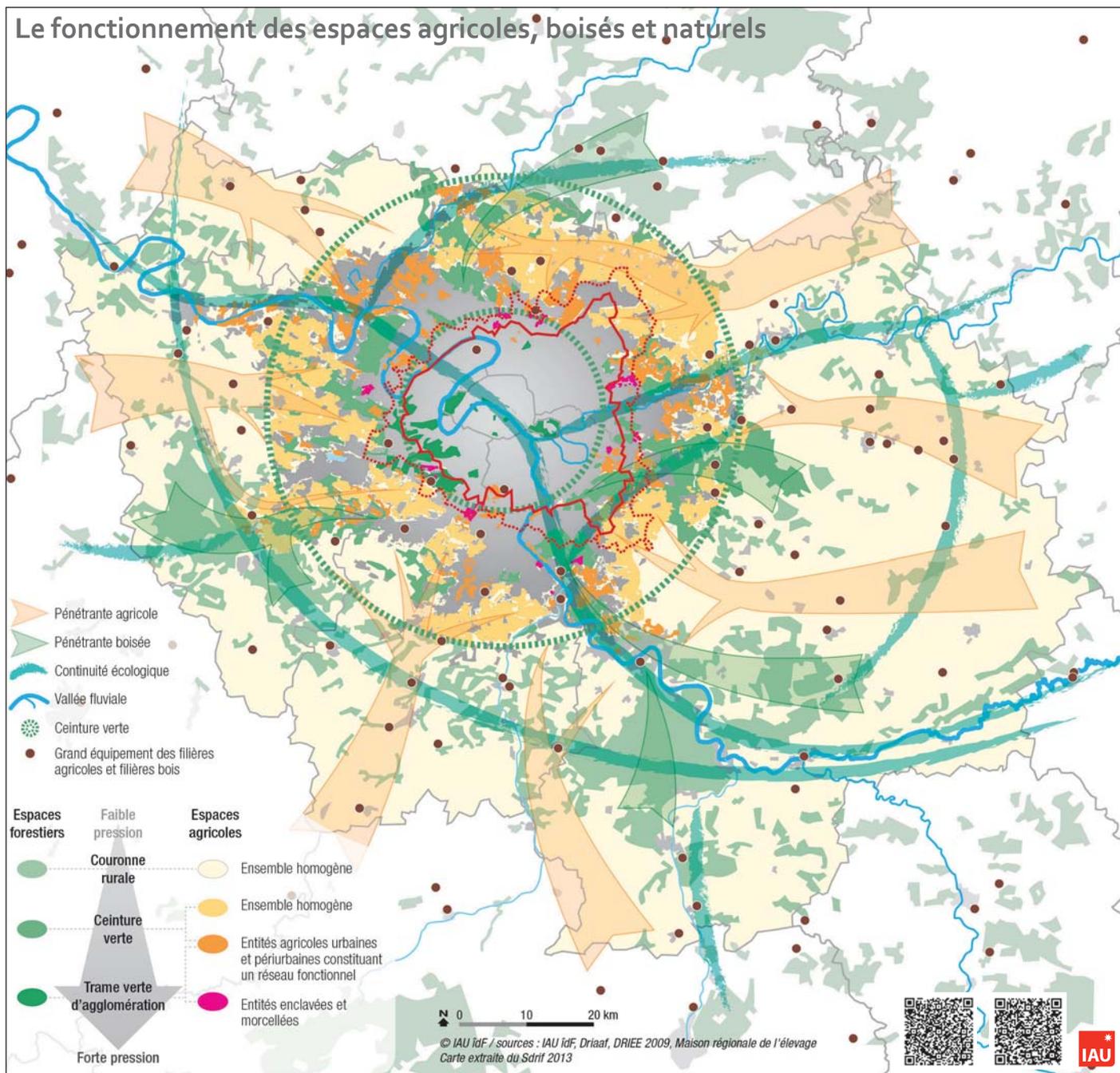
urbaines et de transport : logistique fluviale, mais aussi infrastructures terrestres opportunistes dans le linéaire de faible pente du fleuve (routes nationales, radiales ferrées, réseaux techniques), ou dans les espaces ouverts résiduels de la ceinture verte (grandes emprises aéroportuaires et logistiques, roades autoroutières, tangentiels ferrées).

Ces grandes fonctions s'articulent plus ou moins bien avec des fonctions d'échelle plus locale, tout aussi nécessaires au métabolisme régional. Ce sont les ports urbains bien sûr et les activités profitant de la voie d'eau comme les centrales à béton, mais aussi des usines d'eau potable, stations d'épuration, espaces logistiques, et enfin des espaces verts de proximité, naturels et/ou récréatifs.

Espaces concentrant des risques et des nuisances particuliers (risque naturel et technologique pour le fleuve, bruit aérien pour la ceinture verte, bruit routier et ferroviaire pour les deux) mais aussi espace attractif par le paysage de qualité, la proximité aux éléments de nature et la connexion aux réseaux de transports qu'ils offrent, fleuve et ceinture verte suscitent généralement un mélange d'attraction et de répulsion. Ces espaces, à la fois attractifs et très contraints, concentrent une grande partie des projets urbains actuels et à venir.

Enfin, ce sont des espaces à la gouvernance complexe, car représentatifs des frontières entre domaines public et privé, et de la parcellisation des espaces gérés par des collectivités et des métiers distincts.

Des espaces verts aux espaces ouverts



→ Des espaces ouverts aux fonctions essentielles

Première région urbaine de France, l'Île-de-France n'en demeure pas moins une région couverte à 80 % d'espaces agricoles, boisés et naturels. À ces espaces, on associe couramment les espaces verts urbains publics ou privés, pour parler plus globalement du rôle des espaces ouverts dans le « métabolisme » et la résilience de la métropole et de la région Île-de-France.

Les espaces ouverts sont connectés par des liaisons fournissant un accès aux engins agricoles et sylvicoles (liaisons agricoles et forestières), aux espèces animales (continuités écologiques) ou au public (liaisons vertes). Espaces et liaisons forment un réseau appelé système régional des espaces ouverts, qui assure :

- des fonctions économiques : production de ressources naturelles (eau potable, matériaux, énergies renouvelables...), production alimentaire, valorisation touristique...

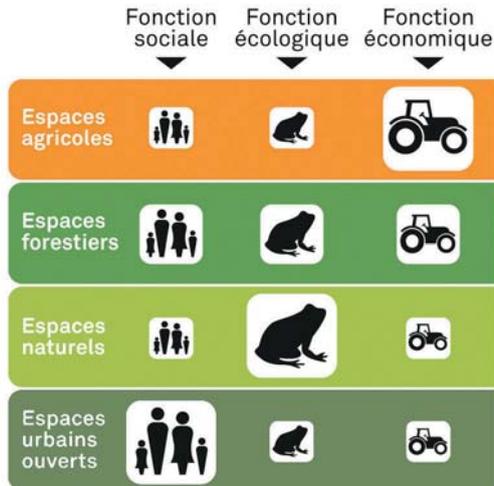
- des fonctions environnementales : support de biodiversité, prévention des risques naturels, rafraîchissement, épuration de l'eau...
- des fonctions sociales : qualité du paysage, facteur de calme, de ressourcement, de lien social, intérêt pédagogique ou artistique, attractivité touristique...

→ Une métropole insérée dans le système régional d'espaces ouverts

En Île-de-France, le réseau formé par les espaces ouverts et leurs liaisons s'appuie sur quatre grandes entités géographiques :

- le cœur de métropole, avec son réseau d'espaces verts publics de proximité et de liaisons vertes, appelé « trame verte d'agglomération » ;
- la Ceinture verte, anneau de 10 à 30 km de rayon autour de Paris, qui contient et structure les espaces urbains ;

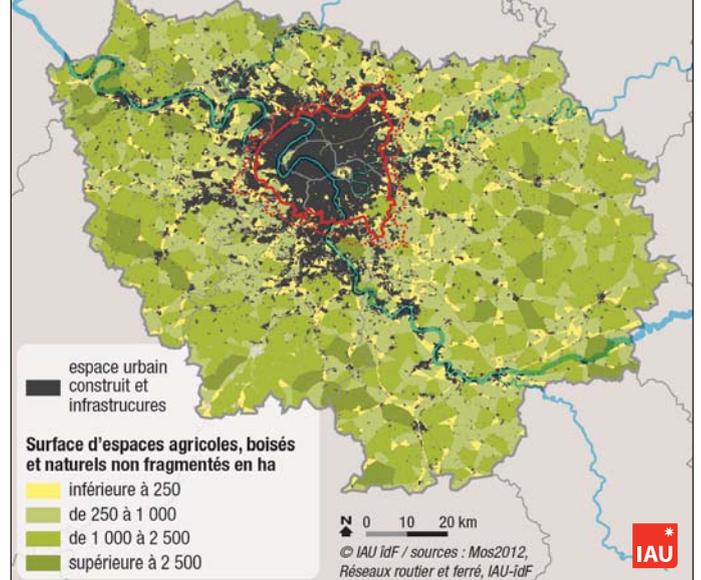
Les fonctions des espaces ouverts



© IAU idF / source : document extrait du Sdrif 2013



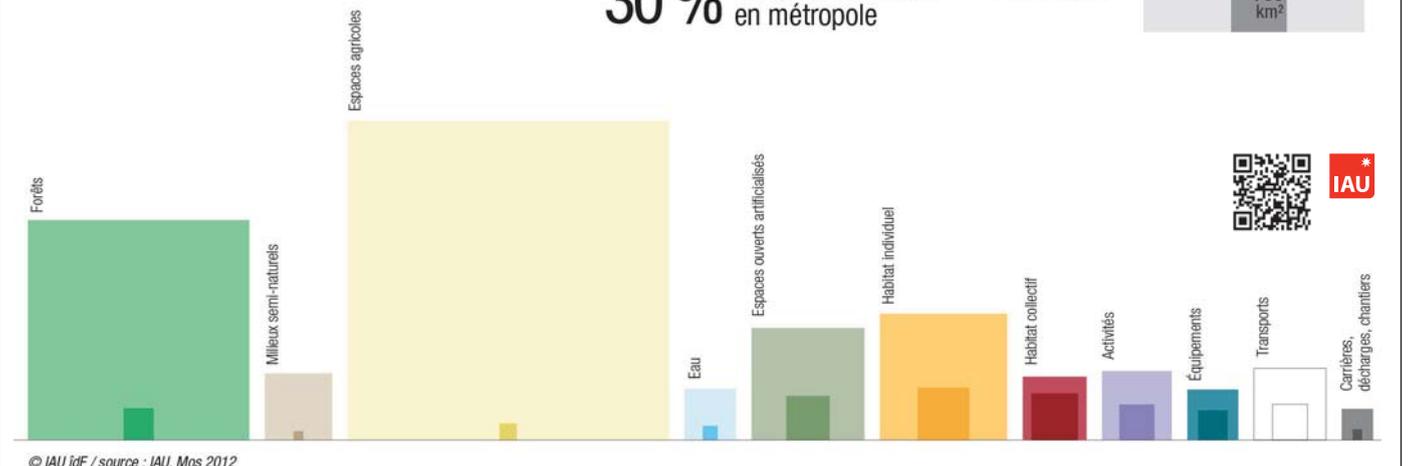
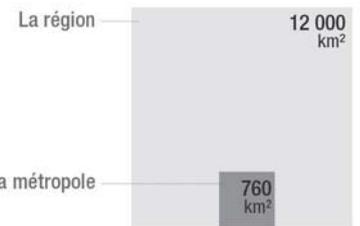
Fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels par l'urbanisation et les infrastructures de transport



L'occupation du sol en 2012

84 % d'espaces ouverts en Île-de-France

30 % d'espaces ouverts en métropole



- l'espace rural, où se situent les vastes ensembles agricoles, les grandes forêts publiques, les principaux gisements de matériaux et de ressources naturelles ;
- enfin, les vallées fluviales qui relient entre elles les trois premières composantes.

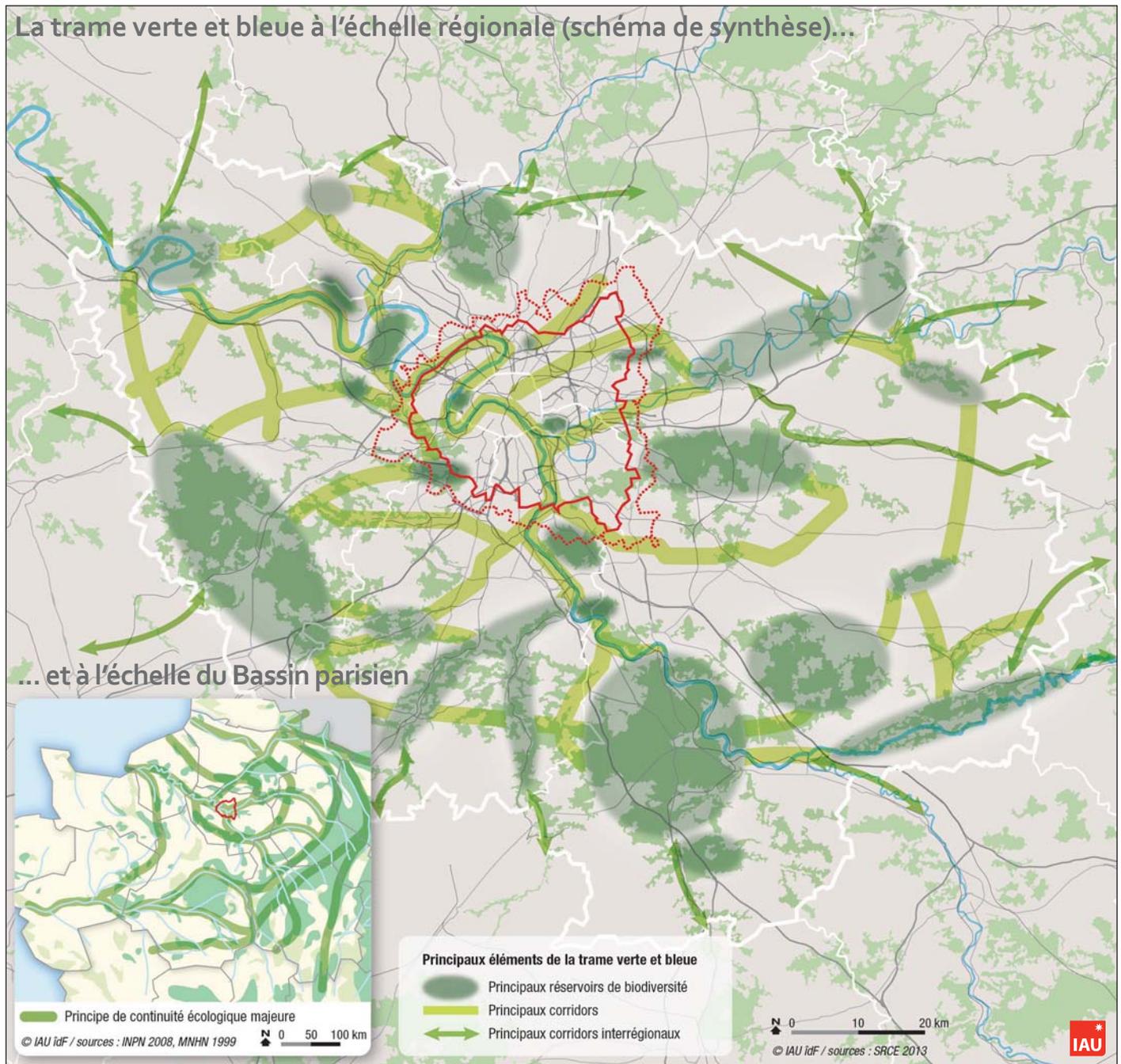
Le territoire de la métropole est directement concerné par trois de ces entités géographiques : traversé par la vallée de la Seine, il s'étend en effet sur le cœur de métropole et une partie de la Ceinture verte. Néanmoins, le « métabolisme » de la métropole dépend aussi de l'espace rural. Les espaces ouverts périurbains et ceux de la Ceinture verte en particulier jouent un rôle charnière entre les espaces ouverts relativement rares du cœur de métropole et les vastes ensembles agricoles et boisés de l'espace rural, mis en relation par le biais de continuum d'espaces ouverts qui pénètrent jusque dans la ville (parc George Valbon, triangle de Gonesse, forêt de Notre-Dame, plaine de Montjean, Île Saint-Germain ...).

Ces pénétrantes agricoles et boisées, supports de liaisons agricoles, de continuités écologiques et de liaisons vertes, permettent de maintenir des espaces de respiration entre les espaces bâtis, structurant le paysage régional.

Les espaces ouverts subissent cependant de multiples pressions : consommation, fragmentation, altération. La consommation touche principalement les espaces agricoles, dont l'artificialisation s'opère depuis 20 ans en Île-de-France à un rythme moyen de 1 680 hectares par an.

Plus spécifiquement, les zones d'interface – ville/campagne, lisières forestières, berges – jouent collectivement un rôle environnemental majeur à l'échelle de la région et de la métropole. Ce rôle est fragilisé par la progression de l'urbanisation : ainsi, entre 1982 et 2008, les lisières forestières ont été urbanisées sur environ 360 km.

La trame verte et bleue : un maillage fragile

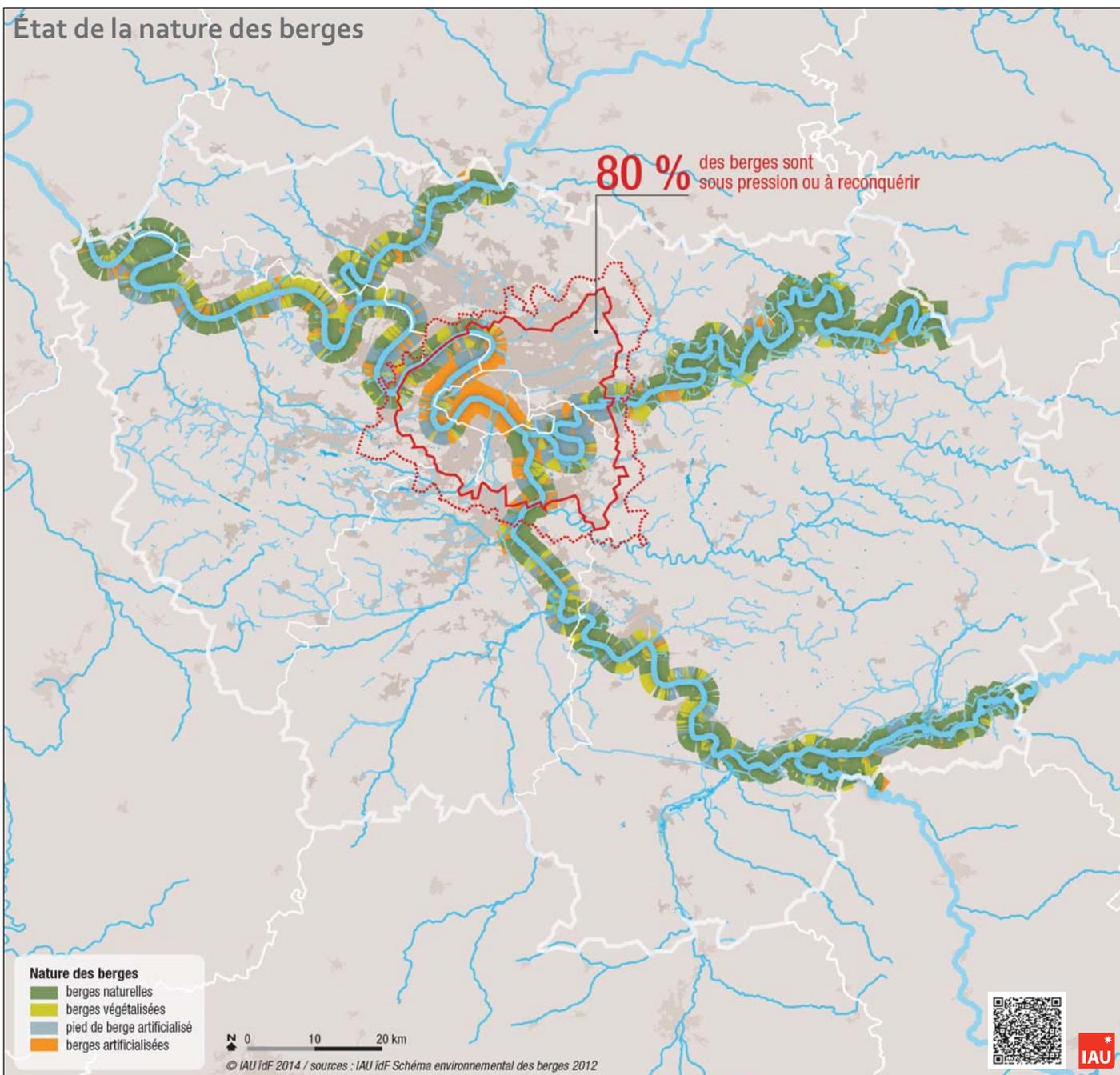


→ Une biodiversité menacée par l'urbanisation

La métropole s'inscrit au centre d'un carrefour biogéographique entre des influences continentales, océaniques et méridionales. Cette situation géographique stratégique est l'un des facteurs à l'origine d'une grande biodiversité. On retrouve en effet en Île-de-France 25 % de la flore, 30 % des amphibiens, 42 % des reptiles, 50 % des mammifères et 51 % des insectes présents en France.

Les écosystèmes franciliens sont cependant fortement contraints et menacés par l'urbanisation. La métropole est concernée au premier plan par ce phénomène car la perte des fonctionnalités écologiques est directement corrélée avec la densité des aménagements urbains. Ainsi les 9 % du territoire régional que représente la métropole recensent près de 30 % des sols fortement imperméabilisés d'Île-de-France.

La fragmentation et la destruction des habitats naturels sont parmi les premières causes d'érosion de la biodiversité. Avec l'urbanisation, des noyaux de populations d'espèces animales ou végétales peuvent se retrouver isolés de leurs voisins. Or pour prospérer les populations doivent pouvoir circuler d'un milieu à un autre. Cette mobilité, facteur clef du maintien de la biodiversité, n'est possible qu'en présence de supports favorables aux déplacements des espèces, autrement dit qu'à condition que les milieux de vie (ou réservoirs de biodiversité) soient préservés et connectés entre eux par des corridors écologiques. Les réservoirs de biodiversité et les voies de déplacements empruntées par la faune et la flore constituent un réseau de continuités écologiques, aussi appelé trame verte et bleue. Le territoire métropolitain et régional est maillé d'espaces verts, agricoles, boisés et naturels, mais aussi de berges, cours d'eau, plans d'eau et zones humides, constituant le support de la trame verte et bleue régionale.



→ La trame verte et bleue métropolitaine, point sensible d'un vaste réseau d'échelle suprarégionale

Il existe un gradient de richesse écologique et de naturalité qui va croissant à mesure que l'on s'éloigne de Paris. Les réservoirs de biodiversité de la métropole ont une étendue bien moindre et une richesse plus modeste que ceux situés en grande couronne, dont certains sont emblématiques de la biodiversité nationale (forêt de Fontainebleau). Ils sont également plus isolés les uns des autres en raison de l'hostilité de la matrice dans laquelle ils s'intègrent. Ces réservoirs ont cependant la capacité de servir de source pour la diffusion d'espèces. La métropole accueille aussi un nombre important d'espèces moins exigeantes en termes d'habitat et de ressources et qualifiée de biodiversité ordinaire.

Les vallées de la Seine, de l'Oise et de la Marne constituent des continuités écologiques majeures structurantes au niveau national, mais elles sont fragilisées par l'agglomération.

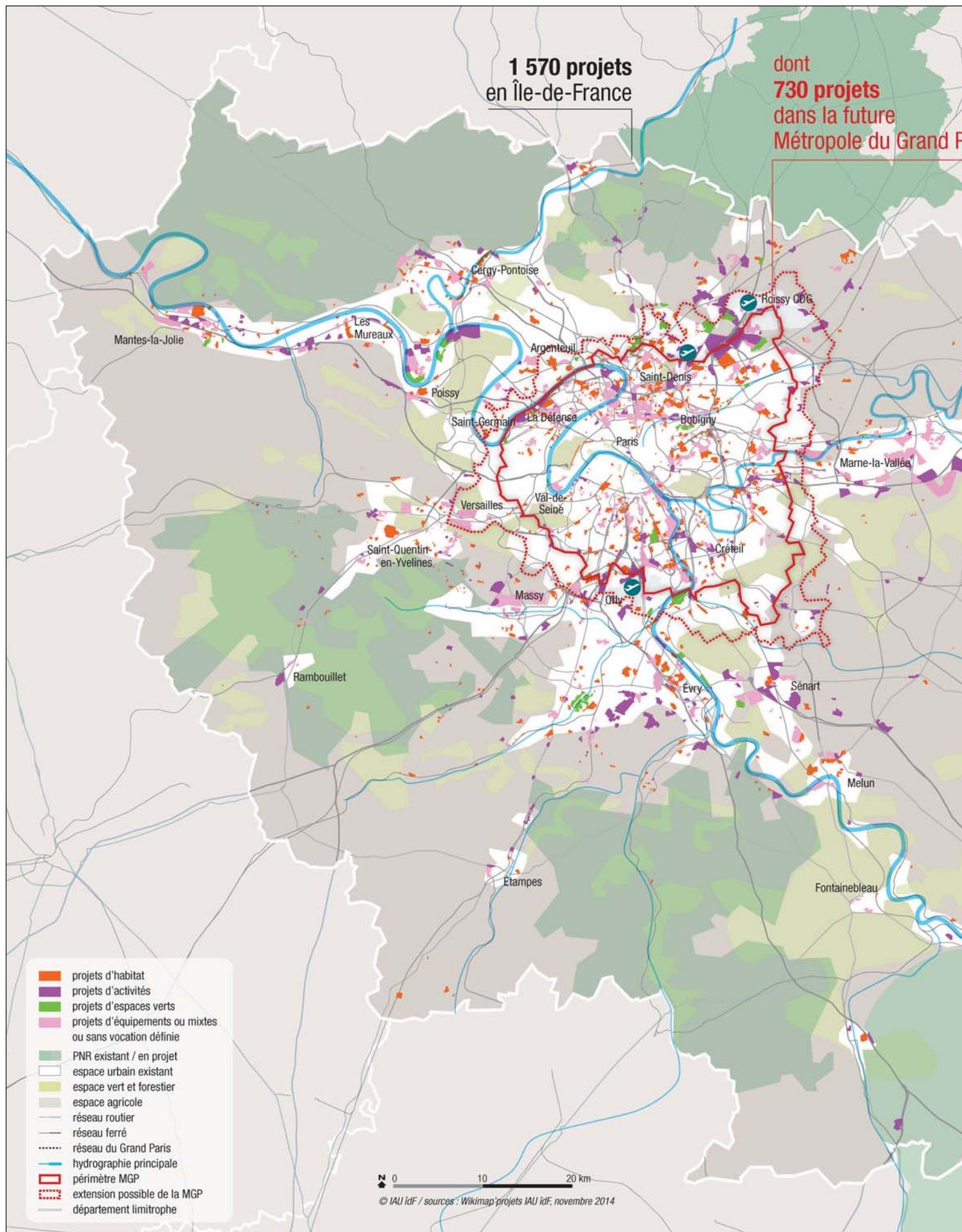
La métropole, qui ne totalise que 19 % des berges du réseau navigable francilien, présente une continuité sous pression ou à reconquérir sur plus de 80 % de son linéaire de berges, soit 40 % du linéaire francilien dans cette situation. Ainsi, l'essentiel de la biodiversité francilienne se rencontre sur un axe situé au sud de la métropole. Cet « arc de la biodiversité » relie la Bassée à la vallée de l'Epte en passant par les massifs forestiers de Fontainebleau et de Rambouillet et les vallées encore préservées de l'Essonne. L'ensemble de ces continuités s'inscrit dans un vaste réseau à l'échelle du Bassin Parisien, voire au-delà.





Une dynamique de projets

Les territoires de la transition économique et résidentielle





La métropole du Grand Paris et l'Île-de-France préparent aujourd'hui leur futur autour de projets qui doivent répondre aux défis multiples que sont la réduction des inégalités spatiales, sociales et environnementales, l'anticipation des mutations climatiques et énergétiques, l'appui au rayonnement économique et culturel métropolitain. Ces projets, autour desquels se mobilisent les acteurs qui contribuent à l'aménagement et au développement de son territoire, sont autant de facteurs qui dynamisent la transition résidentielle et économique de la métropole.

Territoires de reconquête de la ville sur la ville plutôt que territoires d'extension, ces projets doivent dès lors être mis en synergie pour prendre réellement sens au niveau métropolitain. Au-delà du rôle qu'ils jouent dans la recomposition urbaine, dans l'extension de la ville ou dans l'accueil de populations et d'activités nouvelles, les grands projets sont facteurs d'identité : leur conception, leur programme, leur rapport avec la ville historique, leur architecture, sont autant de composantes qui forgent l'image de modernité, de dynamisme et de qualité de vie d'une métropole. Ils sont une vitrine du dynamisme et de l'attractivité métropolitaine.

Au cœur de l'agglomération parisienne, la dynamique de la métropole s'appuie sur une multiplicité de projets portés par les acteurs de son aménagement et de son développement, au premier rang desquels les collectivités qui la composent. Le reste de l'agglomération, et notamment les villes nouvelles, mais aussi les territoires plus ruraux de la périphérie, sont également porteurs de projets : plus de 1 500 projets sont ainsi recensés pour l'Île-de-France, dont près de la moitié dans la métropole. Il faut y ajouter les parcs naturels régionaux qui couvrent une part importante des zones rurales qui occupent 75 % de l'espace régional.

Si, dans la période récente, ces projets constituent encore pour moitié des extensions urbaines dans les départements de grande couronne (900 ha/an contre 1 000 ha/an en « recyclage urbain » entre 2008 et 2012), ils concernent quasi-exclusivement la mutation de la ville sur la ville dans le périmètre de la métropole du Grand Paris. La partie B du présent Abécédaire s'attache ainsi à montrer ce dynamisme de la métropole au travers des projets portés par les collectivités qui la composent, qu'ils concernent l'emploi, le logement et les services aux habitants, les voies majeures, l'affirmation des centralités, l'énergie et le recyclage, ou encore le patrimoine et les paysages.



La Wikimap'projets développée par l'IAU Île-de-France est une carte collaborative recensant les projets d'aménagement en Île-de-France :

- principaux secteurs d'aménagement urbain (hors projets de transport),
- projets de logements ou d'activités, projets mixtes, et projets d'équipement de niveau métropolitain ou de grands espaces verts.

La deuxième partie de ce carnet présente de nombreuses actions engagées par les collectivités à toutes les échelles. Diverses, innovantes, ambitieuses, elles illustrent la richesse des territoires de la métropole aujourd'hui et sont une contribution essentielle à la construction de la métropole demain.

Ces projets relèvent d'interventions de nature différente. Ce sont des projets de bâtiments, de parcs, des nouveaux quartiers, des outils inventés pour répondre aux questions d'aujourd'hui, et des méthodes plus ouvertes à la construction collective.

Pour plus de clarté, dans la lecture du document, des fiches actions regroupées par thèmes décrivent les projets engagés, chaque thème étant lui-même précisé par des cartes spécifiques. L'ensemble dresse un portrait d'actualité de la métropole qui a vocation à s'enrichir au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

6 thèmes et 48 fiches actions sont ainsi présentés, 6 portraits du futur engagé.

Les 6 thèmes :

1. L'emploi et l'activité économique
2. Le logement et les services aux habitants
3. Les voies majeures
4. Les centralités
5. L'énergie et le recyclage
6. Le patrimoine et les paysages.



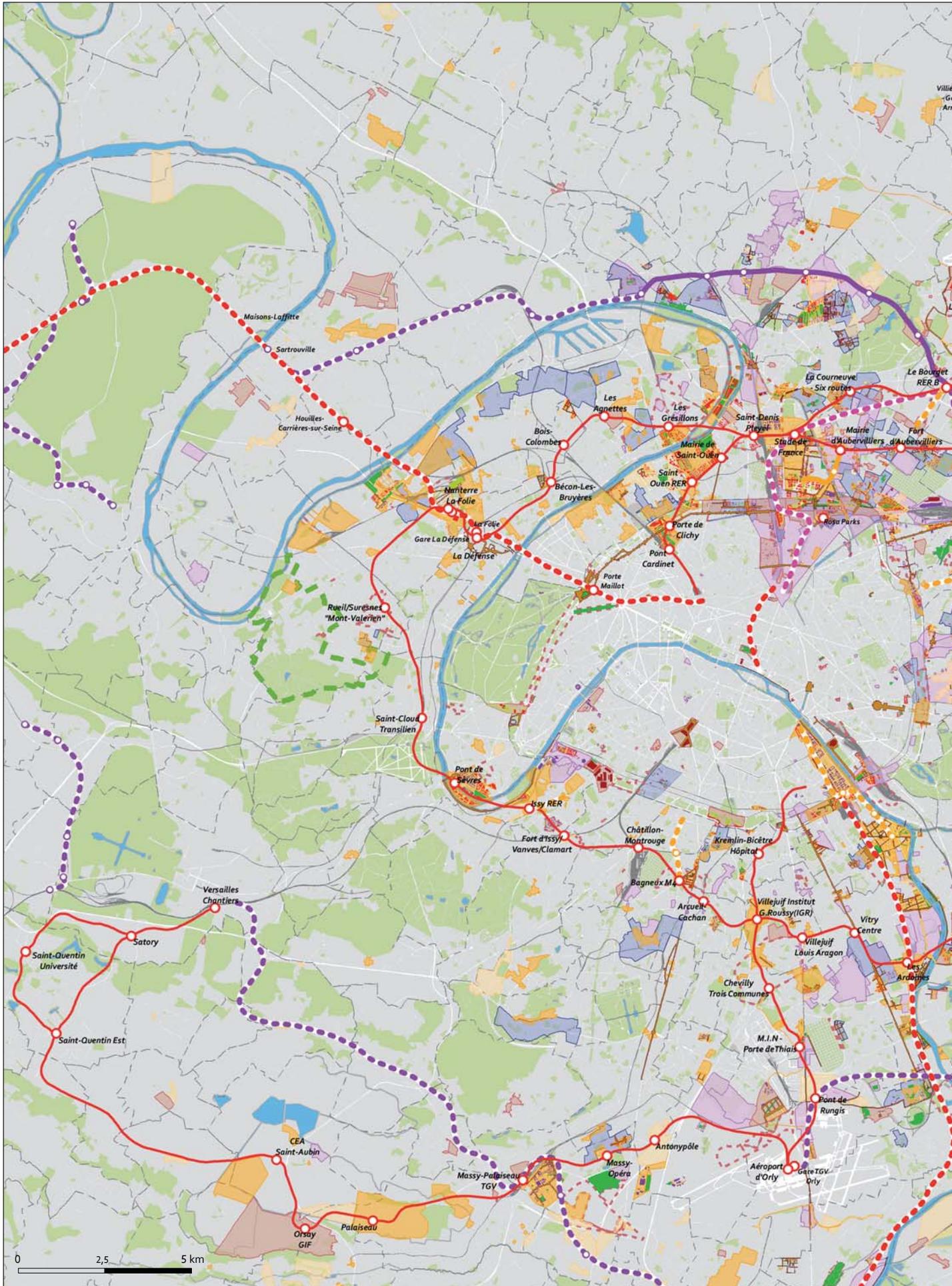
Partie B:
Les projets engagés dans les territoires

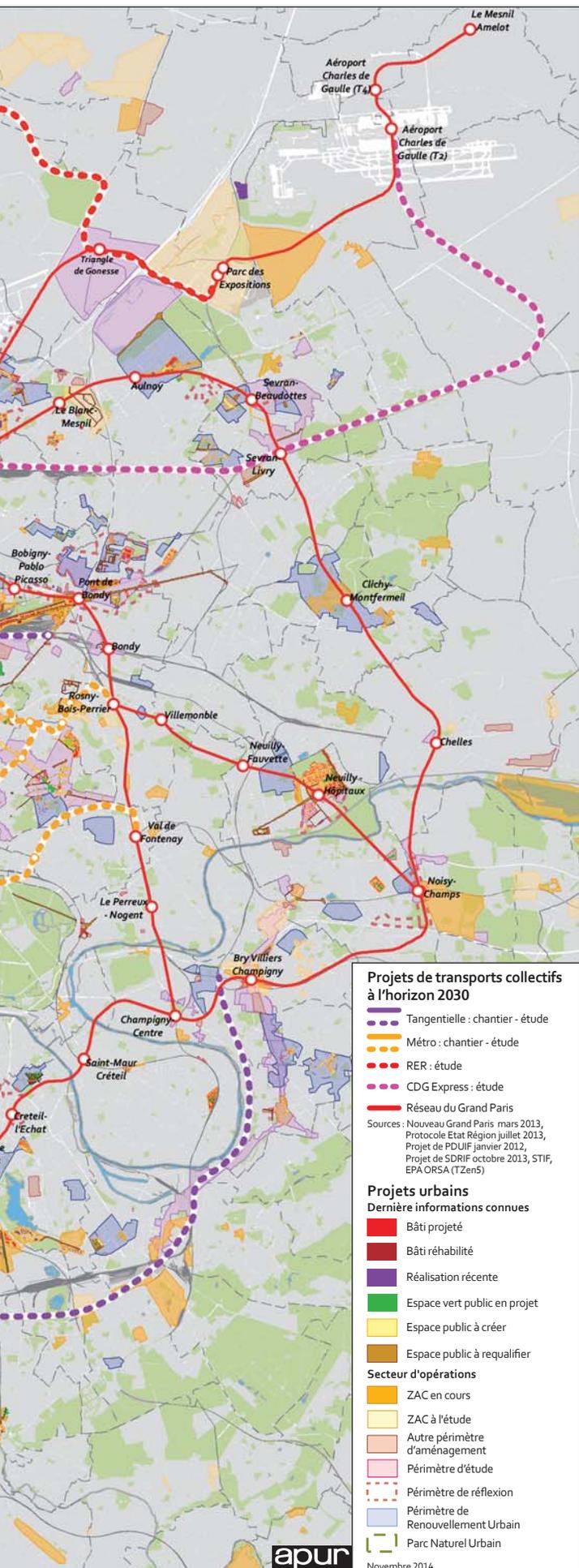




Repères

Les projets d'urbanisme et de transport





→ Des projets urbains inscrits dans la géographie du Nouveau Grand Paris des transports

Réunir dans le même document les projets urbains et les projets de transport illustre les possibilités offertes par la nouvelle accessibilité de chaque lieu; ce sont, par exemple, l'apparition de liens transversaux le long de la ligne 15 et l'inversion des limites pour les territoires de la ligne 16 et 18 qui se retrouvent au cœur d'une nouvelle couronne. La carte de la base de données des projets urbains et de transport présente à la même échelle :

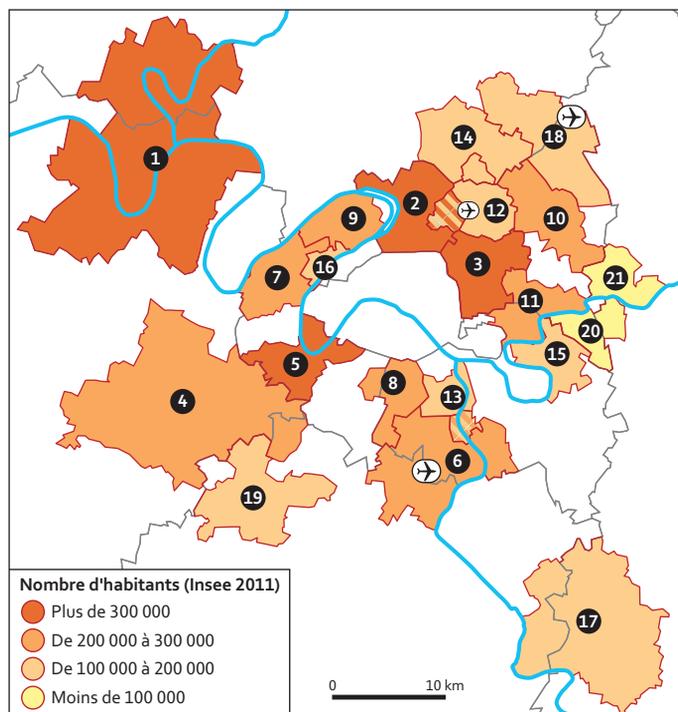
- les projets urbains en cours et à l'étude;
- les projets de transport inscrits au plan de mobilisation de l'État et de la Région Ile-de-France à horizon 2030;
- les périmètres des CDT.

Cette carte, non exhaustive, est un outil commun au service de tous les acteurs de la métropole. Elle est à ce stade renseignée par des informations disponibles sur la « toile » et des échanges avec les collectivités. Elle a vocation à intégrer une base de données métropolitaine collaborative.

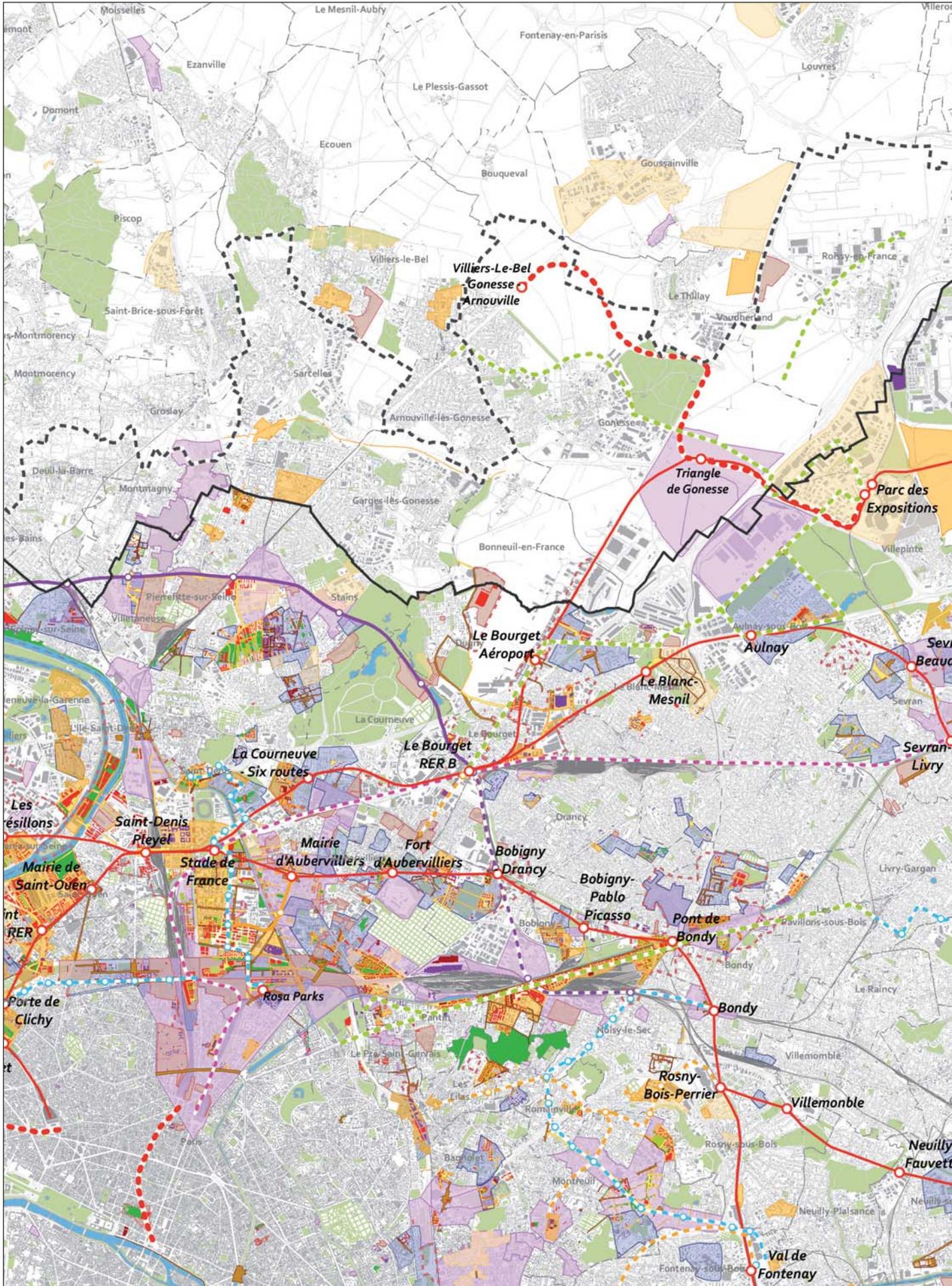
Aujourd'hui, la ligne 15 sud du Réseau du Grand Paris Express est en chantier; les gares se dessinent, les équipes de maîtrise d'œuvre sont choisies. 21 Contrats de Développement Territorial (CDT) sont en cours (16 CDT validés dont 9 signés) et plusieurs projets de territoires sont engagés.

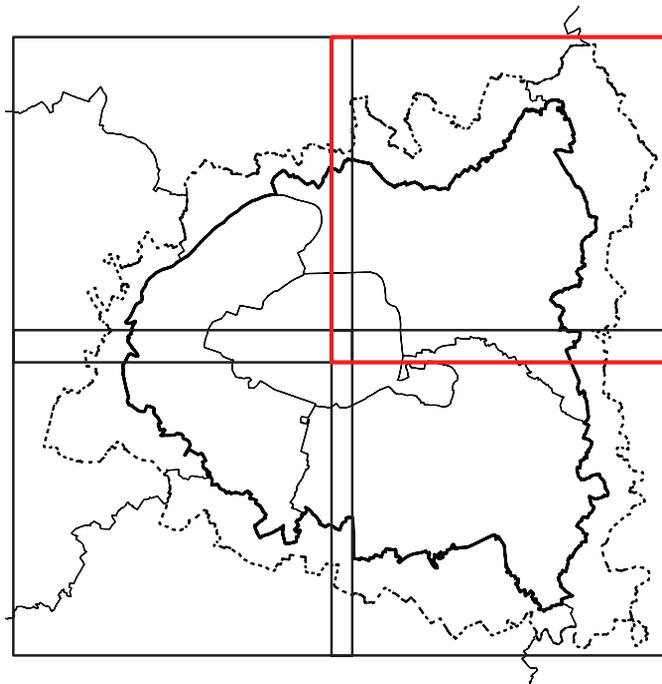
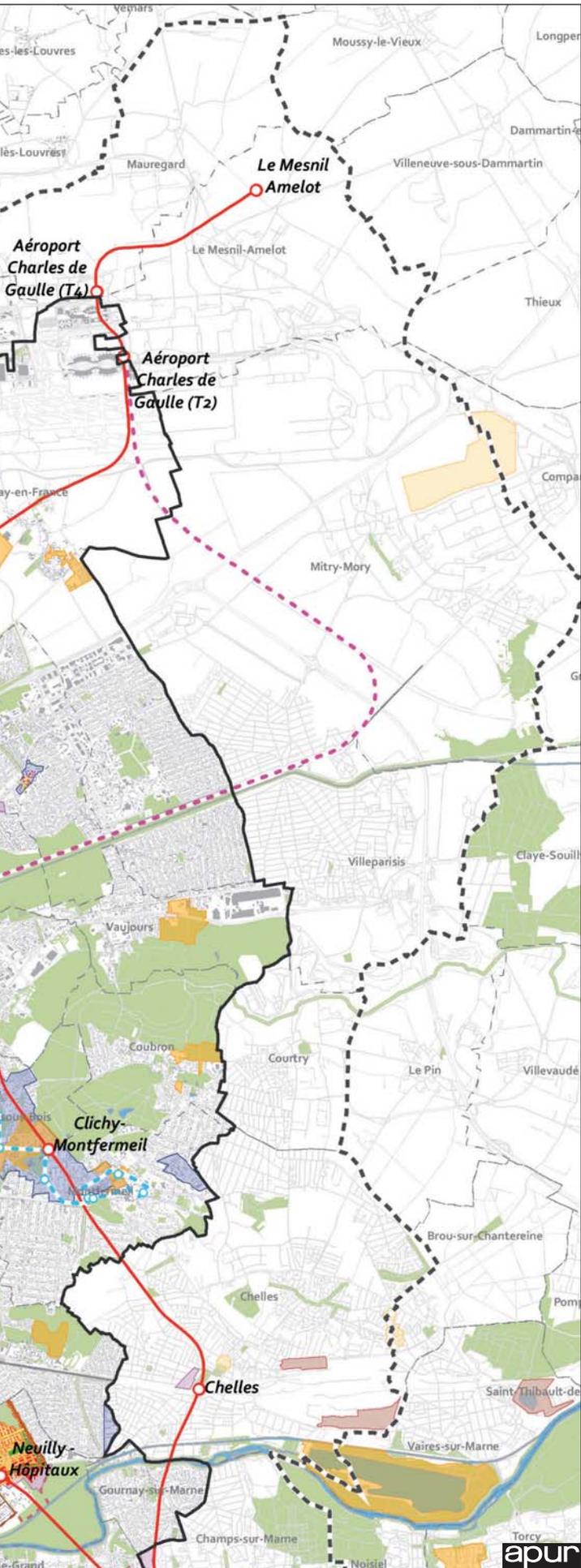
Les Contrats de Développement Territorial (CDT)

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1 Confluence Seine-Oise | 12 Le Bourget |
| 2 Territoire de la culture et de la création | 13 Grandes Ardoines |
| 3 Fabrique du Grand Paris | 14 Val-de-France Gonesse Bonneuil |
| 4 Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines | 15 Boucles de la Marne |
| 5 Grand Paris Seine Ouest | 16 Seine Défense |
| 6 Grand Orly | 17 Sénart |
| 7 Défense Ouest SIEP | 18 Cœur écon. Roissy Terres de France |
| 8 Campus Sciences et Santé | 19 Paris Saclay Territoire Sud |
| 9 Boucle Nord des Hauts-de-Seine | 20 Cœur Descartes |
| 10 Est Seine Saint-Denis | 21 Chelles Vaires-sur-Marne |
| 11 Paris Est entre Marne et Bois | |



Les dynamiques de projets à l'œuvre dans le Nord-Est





Projets de transports collectifs à l'horizon 2030

- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- TZen, TCSP : chantier - étude
- RER : étude
- CDG Express : étude
- Réseau du Grand Paris

Sources : Nouveau Grand Paris mars 2013, Protocole Etat Région juillet 2013, Projet de PDUIF janvier 2012, Projet de SDRIF octobre 2013, STIF, EPA ORSA (TZen5)

Projets urbains

Dernières informations connues

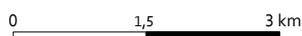
- Bâti projeté
- Bâti réhabilité
- Réalisation récente
- Espace vert public en projet
- Espace public à créer
- Espace public à requalifier

Secteur d'opérations

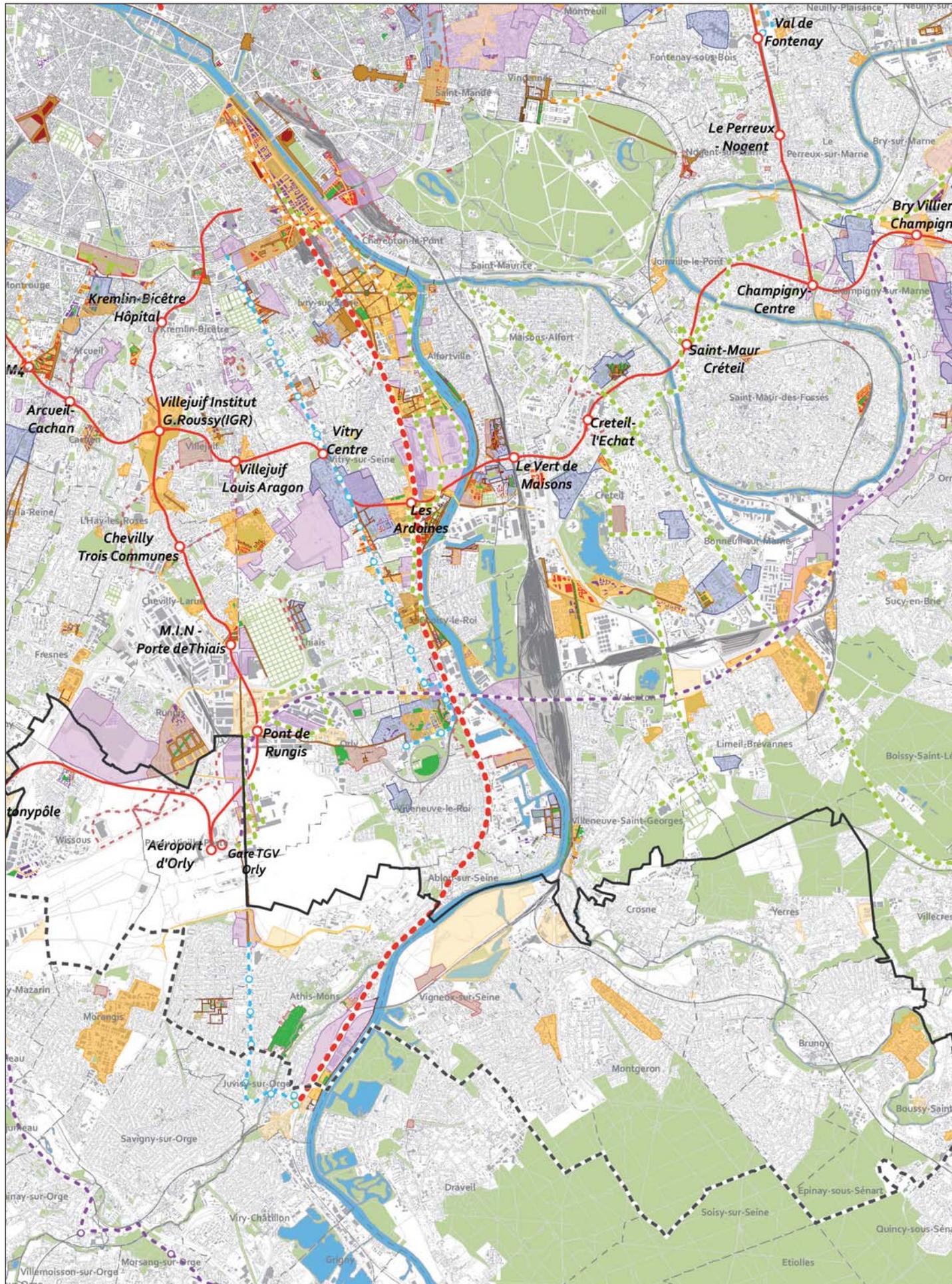
- ZAC en cours
- ZAC à l'étude
- Autre périmètre d'aménagement
- Périmètre d'étude
- Périmètre de réflexion
- Périmètre de Renouveau Urbain
- Parc Naturel Urbain

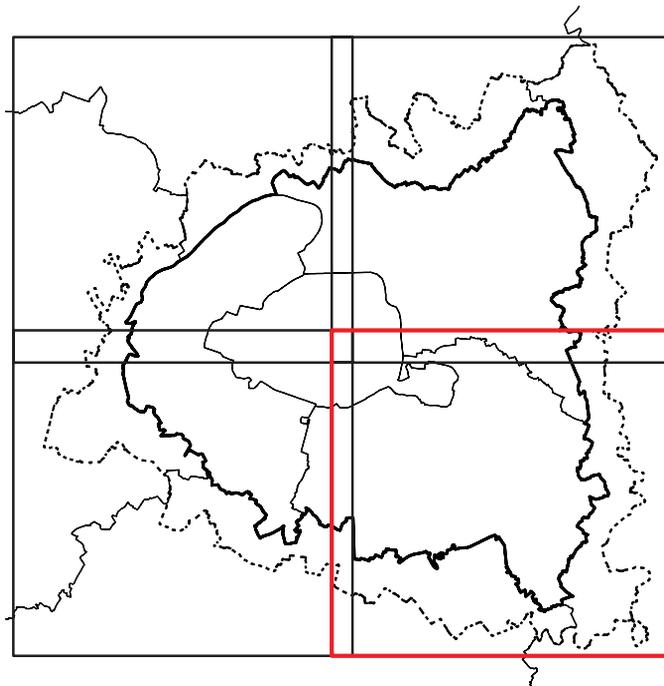
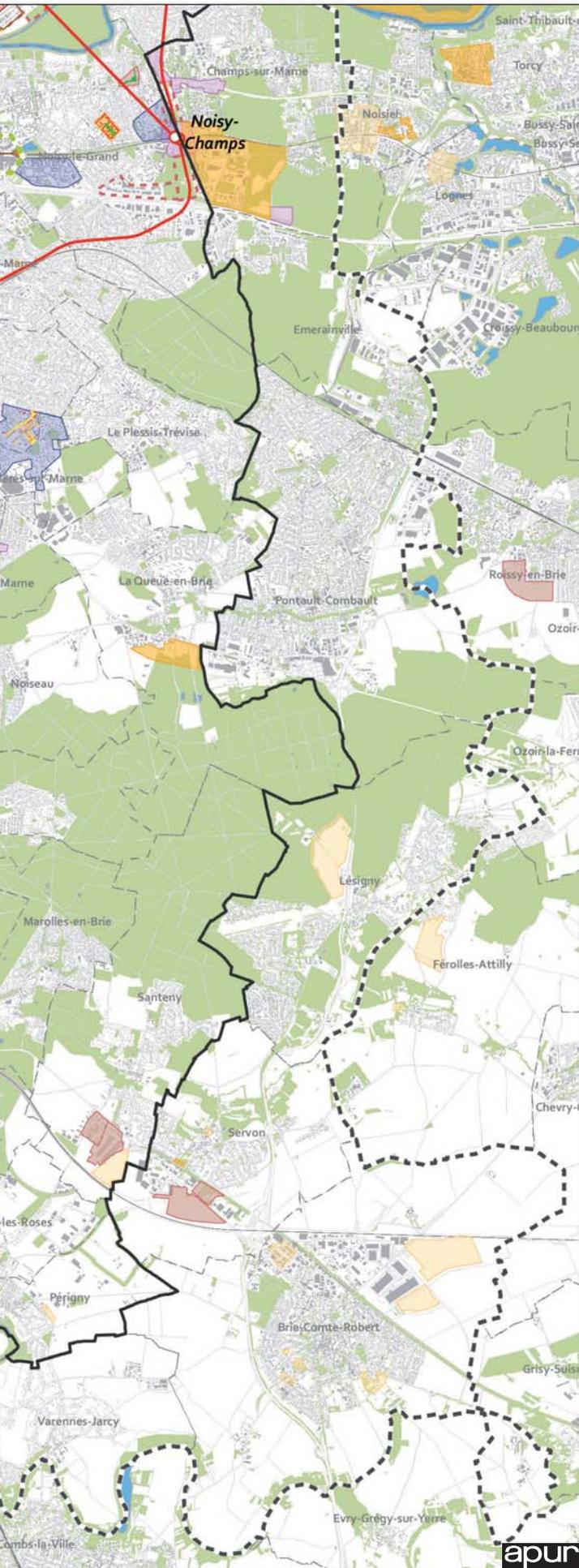
- Périmètre de la MGP
- Possibilité d'extension de la MGP

Novembre 2014



Les dynamiques de projets à l'œuvre dans le Sud-Est





Projets de transports collectifs à l'horizon 2030

- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- TZen, TCSP : chantier - étude
- RER : étude
- CDG Express : étude
- Réseau du Grand Paris

Sources : Nouveau Grand Paris mars 2013, Protocole Etat Région juillet 2013, Projet de PDUIF janvier 2012, Projet de SDRIF octobre 2013, STIF, EPA ORSA (TZens)

Projets urbains

Dernières informations connues

- Bâti projeté
- Bâti réhabilité
- Réalisation récente
- Espace vert public en projet
- Espace public à créer
- Espace public à requalifier

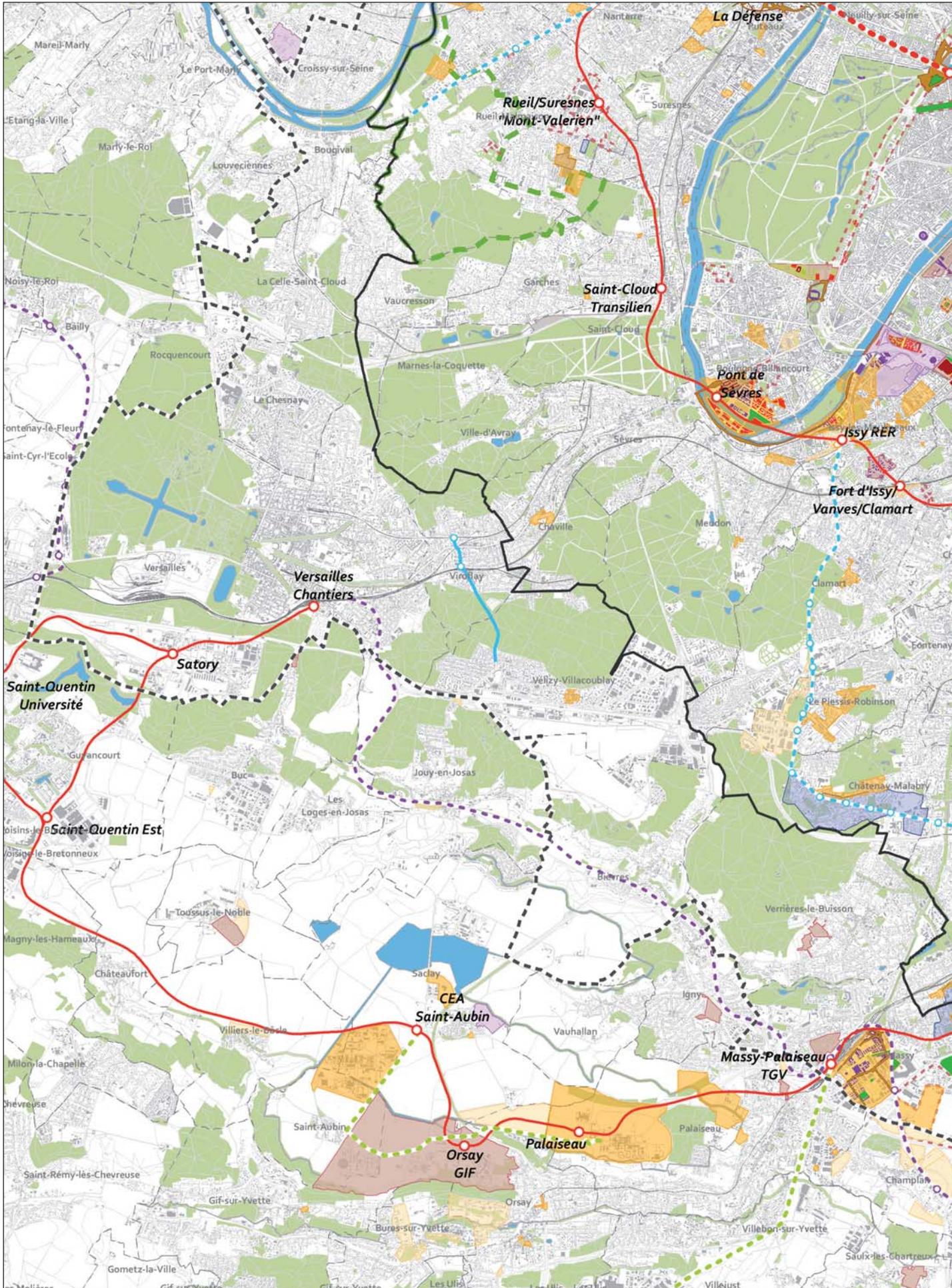
Secteur d'opérations

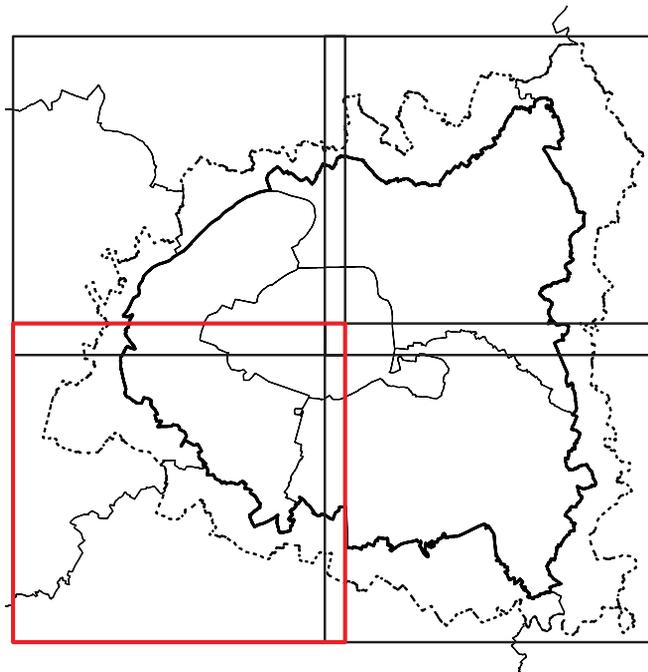
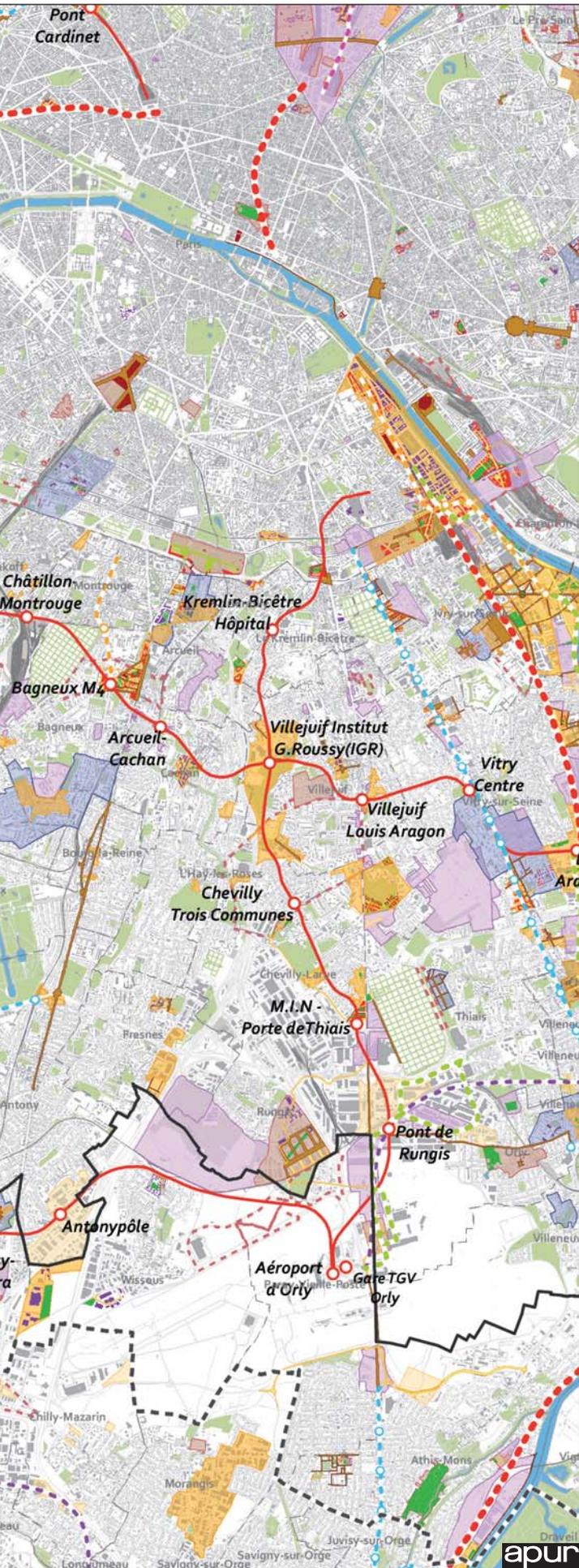
- ZAC en cours
- ZAC à l'étude
- Autre périmètre d'aménagement
- Périmètre d'étude
- Périmètre de réflexion
- Périmètre de Renouvellement Urbain
- Parc Naturel Urbain
- Périmètre de la MGP
- Possibilité d'extension de la MGP

Novembre 2014

0 1,5 3 km

Les dynamiques de projets à l'œuvre dans le Sud-Ouest





Projets de transports collectifs à l'horizon 2030

- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- TZen, TCSP : chantier - étude
- RER : étude
- CDG Express : étude
- Réseau du Grand Paris

Sources : Nouveau Grand Paris mars 2013, Protocole Etat Région juillet 2013, Projet de PDUIF janvier 2012, Projet de SDRIF octobre 2013, STIF, EPA ORSA (TZens)

Projets urbains

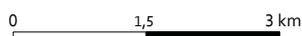
Dernières informations connues

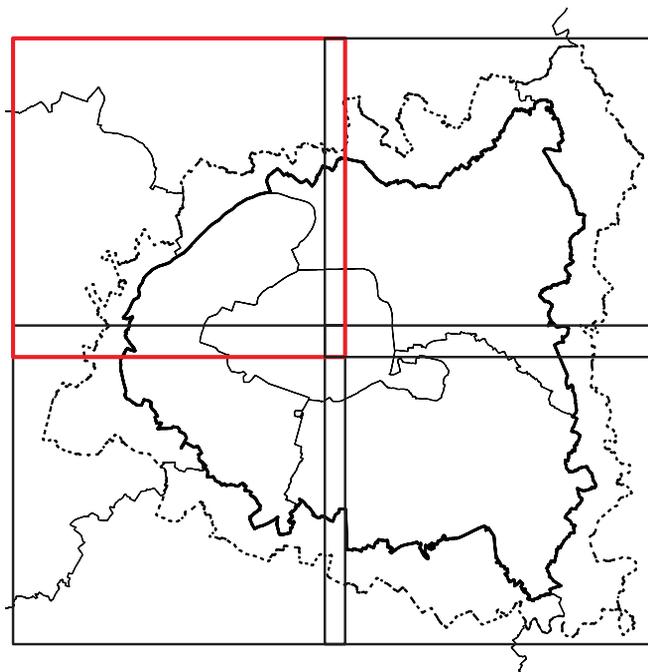
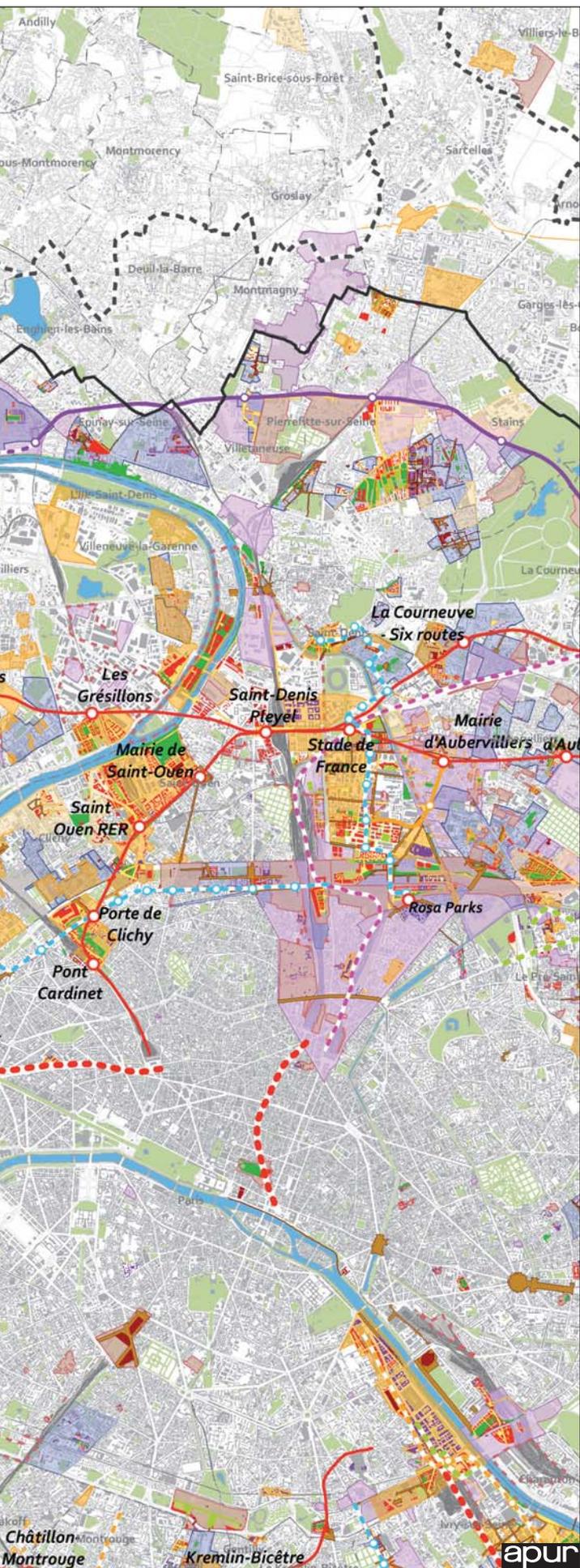
- Bâti projeté
- Bâti réhabilité
- Réalisation récente
- Espace vert public en projet
- Espace public à créer
- Espace public à requalifier

Secteur d'opérations

- ZAC en cours
- ZAC à l'étude
- Autre périmètre d'aménagement
- Périmètre d'étude
- Périmètre de réflexion
- Périmètre de Renouveau Urbain
- Parc Naturel Urbain
- Périmètre de la MGP
- Possibilité d'extension de la MGP

Novembre 2014





Projets de transports collectifs à l'horizon 2030

- Tangentielle : chantier - étude
- Métro : chantier - étude
- Tramway : chantier - étude
- TZen, TCSP : chantier - étude
- RER : étude
- CDG Express : étude
- Réseau du Grand Paris

Sources : Nouveau Grand Paris mars 2013, Protocole Etat Région juillet 2013, Projet de PDUIF janvier 2012, Projet de SDRIF octobre 2013, STIF, EPA ORSA (TZens)

Projets urbains

Dernières informations connues

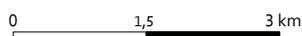
- Bâti projeté
- Bâti réhabilité
- Réalisation récente
- Espace vert public en projet
- Espace public à créer
- Espace public à requalifier

Secteur d'opérations

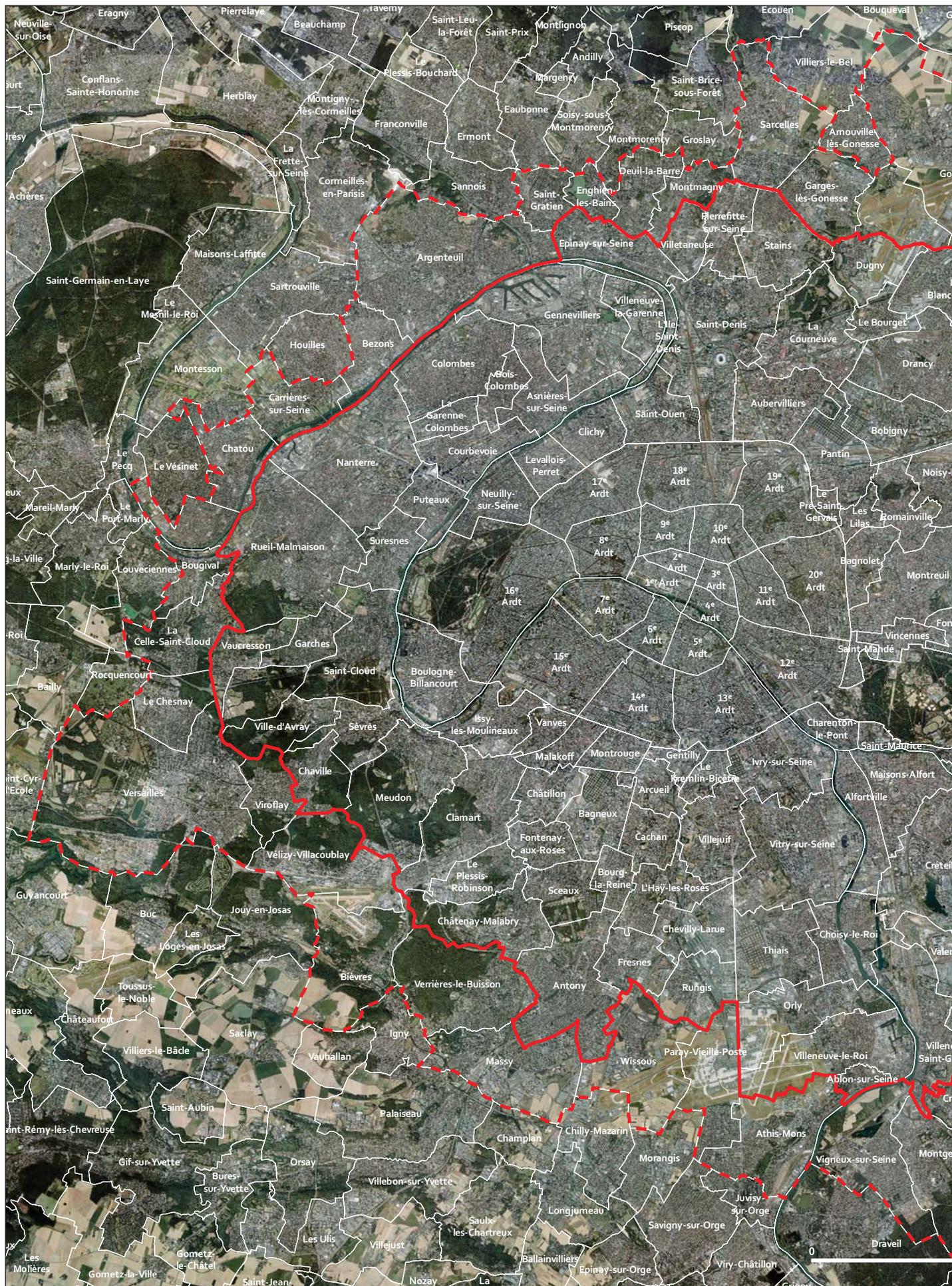
- ZAC en cours
- ZAC à l'étude
- Autre périmètre d'aménagement
- Périmètre d'étude
- Périmètre de réflexion
- Périmètre de Renouveau Urbain
- Parc Naturel Urbain

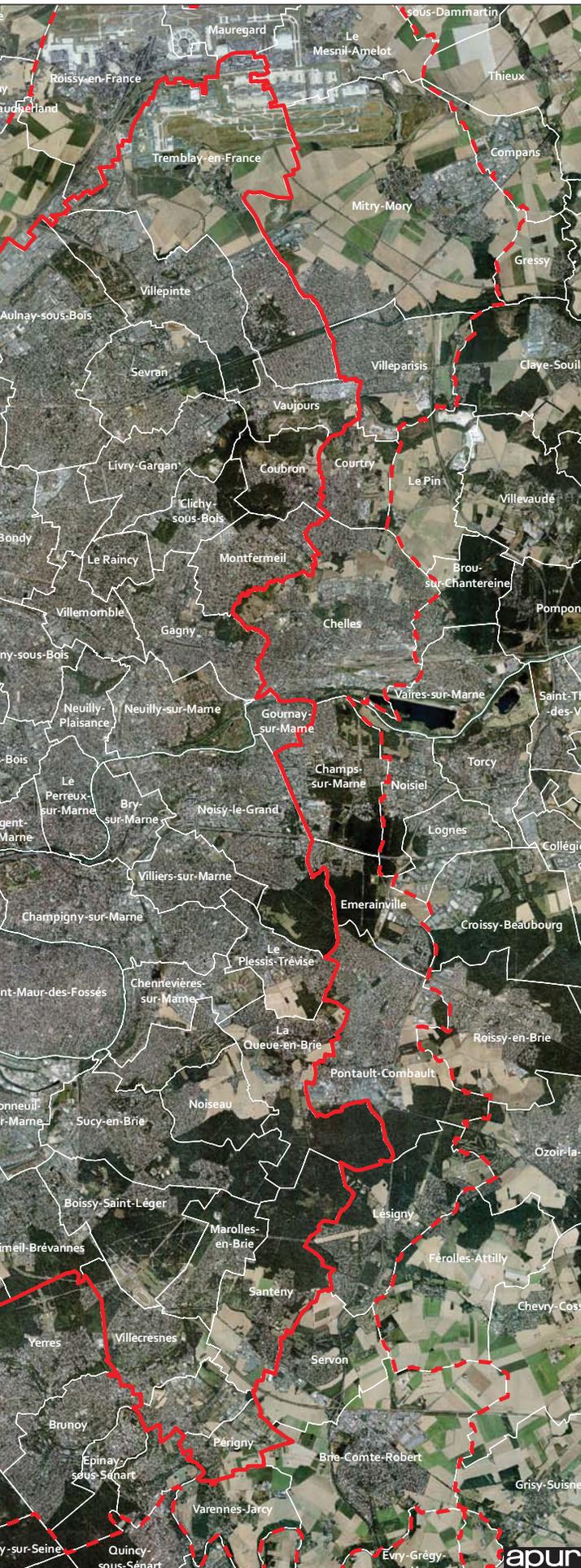
- Périmètre de la MGP
- Possibilité d'extension de la MGP

Novembre 2014



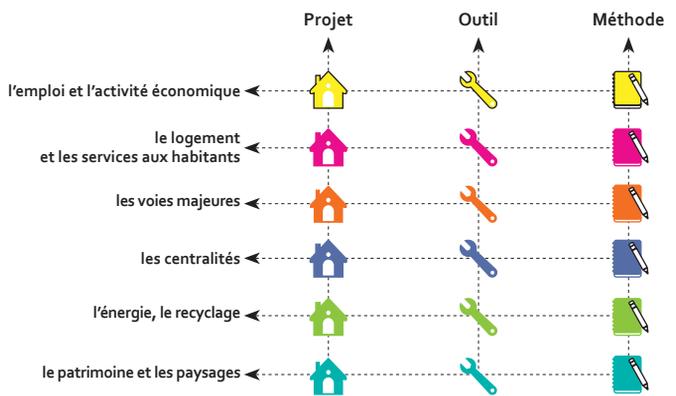
Présentation des fiches actions





→ Des fiches actions

Les fiches actions décrivent des actions engagées par les différents acteurs, au premier rang desquels les collectivités. Elles illustrent les ressources territoriales au service de la future métropole du Grand Paris. Leur sélection s'est faite à partir de recherches, d'échanges avec les acteurs, de visites sur sites, et de lecture des documents édités par les collectivités. Ces actions sont classées en trois catégories : des projets spatiaux, des outils innovants offrant un intérêt pour une certaine généralisation ou mutualisation, une méthode ayant un caractère d'expérimentation pour la métropole. Pour enrichir sa connaissance, le lecteur pourra trouver sur « la toile » de très nombreux autres documents parmi lesquels les descriptions des activités de communes, et des communautés d'agglomérations, les documents de planification, et les sites en projets.



Exemple de fiche action présentée

Des outils partagés

La charte promoteur pour le logement

Porteurs de projet : CAEE et Romainville
Localisation : Ville de Romainville

PROJET OUTIL MÉTHODE

→ Description

S'inscrivant dans une politique de maîtrise des coûts du foncier et de lutte contre la spéculation immobilière, la commune de Romainville a décidé en février 2012 d'établir une charte à destination des promoteurs immobiliers.

Les promoteurs signataires s'engagent au respect de prescriptions qualitatives et écologiques ainsi qu'au respect d'un dispositif de limitation des prix de sortie des logements. Le principe d'un abattement d'au moins 10 % du prix des logements par rapport au prix du marché et l'échelonnement des prix par secteur selon la localisation et l'accessibilité de l'opération, reposent sur une action rigoureuse de la municipalité notamment au moment de la vente des terrains.

En zone tendue telle que la métropole du Grand Paris, l'objectif de produire des logements, à hauteur de 37 000/an, se heurte au coût du foncier et à une crise des liquidités. Comme le souligne Hervé Manet, en charge du pôle promotion d'écade, « Dire qu'il n'y a pas de terrains en Ile-de-France, c'est se tromper de débat. Les terrains existent. Mais alors comment accélérer la production ? Il faut bien unir nos forces pour contribuer à faciliter l'émergence d'opérations nouvelles et cela passe par une amélioration de la visibilité. Les chartes, en portant un coup d'arrêt à la surenchère des charges foncières et en fixant des prix de sortie cohérents avec le marché contribuent à améliorer cette visibilité. »

Les « Chartes promoteurs » permettent ainsi de faire converger les intérêts des acteurs de la production de logements. Corinne Valls, maire de Romainville, vice-présidente du conseil général de Seine-Saint-Denis, le dit explicitement : « Pour ma part, j'ai le sentiment que la charte nous a permis de passer dans une autre phase de relations avec l'ensemble des promoteurs. Nous sommes engagés dans une démarche partenariale avec pour objectif commun de produire des logements. »

La « Villa Solea » par exemple, a été réalisée par Neoxy et l'architecte Jacques Ferrier. Livrée début 2012 dans le cadre du projet de renouvellement du quartier Cachin, la Villa Solea compte parmi les projets-prototypes à partir duquel la charte promoteur s'est constituée. La ville ayant été le propriétaire initial du terrain, elle en avait la maîtrise foncière. Ainsi, les rapports de force autour des prix des logements se sont plus facilement rééquilibrés. Romainville s'est notamment inspirée de la charte promoteur qui pré-existait à Saint-Ouen.

Le prix moyen de vente des 129 logements produits (hors les 34 logements sociaux) dans le cadre de l'opération villa Solea s'élève à 3 600 euros/m², respectant ainsi le plan de sectorisation de la charte.

→ Ailleurs dans la métropole

- Un développement récent des chartes promoteurs : Bagneux, Ivry-sur-Seine, Nanterre, Pantin, Paris, Saint-Denis, Saint-Ouen, Vitry-sur-Seine.

→ Effets induits

- La maîtrise du coût des logements.
- L'accélération de la production du logement dans la métropole.
- La préservation de la mixité sociale et la maîtrise de la « gentrification » de la métropole.

* Extrait du colloque de l'Observatoire Régional du Foncier (ORF), « Le foncier à l'heure du Grand Paris, quelles urgences ? », 17 juin 2014.





1- L'emploi et l'activité économique

Liste des fiches présentées

1/ La mutation économique

D'un territoire « servant » à un territoire « ressource »
Des dispositifs pour le maintien d'activités industrielles
et le développement des PME-PMI

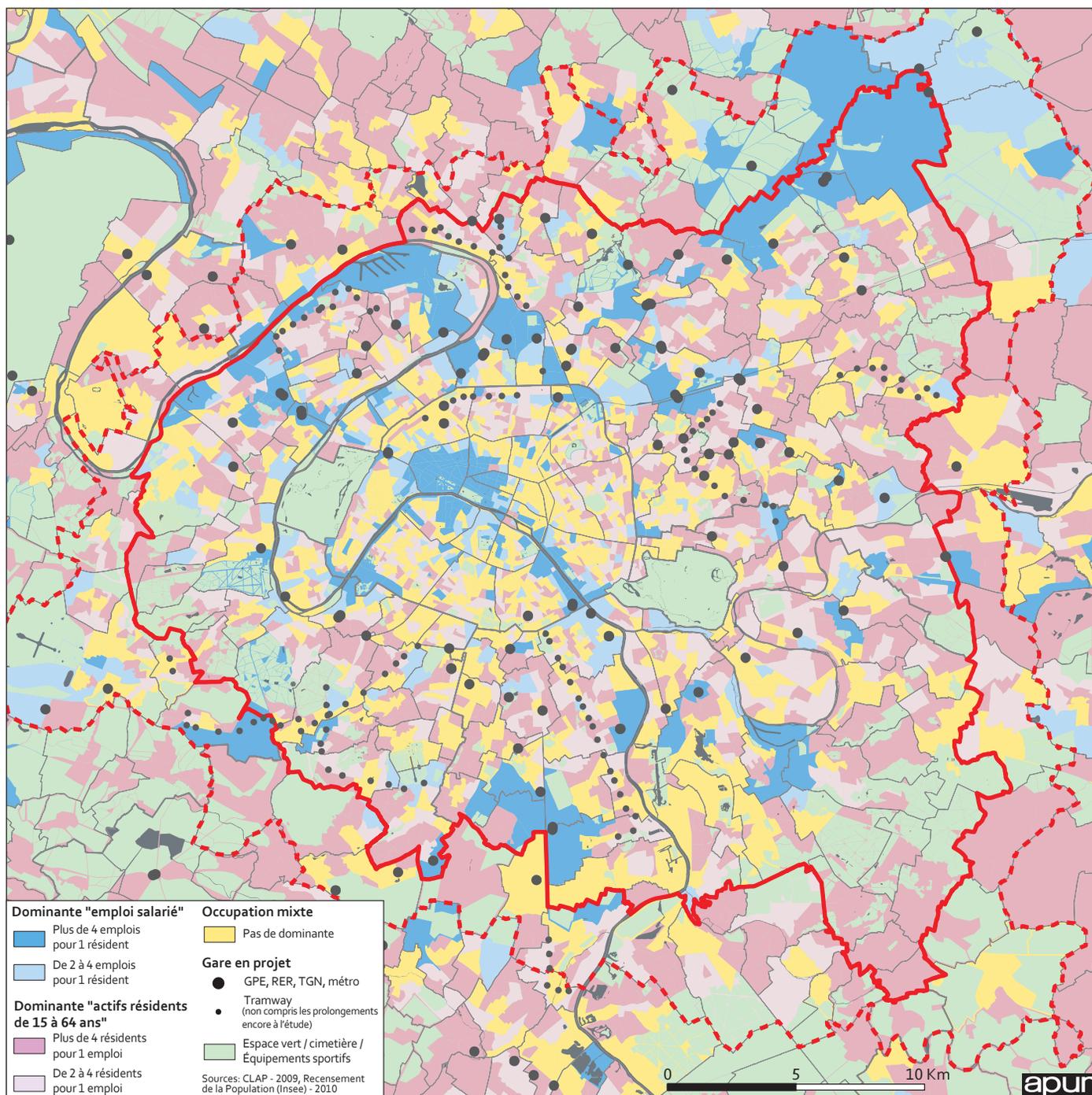
2/ L'intégration de la logistique en ville

« De la plateforme à la ville logistique », Orly-Sogaris
La logistique urbaine, « Chapelle International »

3/ Le renouvellement du tertiaire et les nouvelles économies

Les quartiers d'affaires
Le cluster aéronautique du Bourget
L'arc de l'innovation, le numérique, les incubateurs
Les FabLabs
L'économie sociale et solidaire, l'exemple de Copiver
Les espaces de travail partagés (co-working)

La mixité emploi/habitat



→ L'équilibre habitat/emploi

L'équilibre habitat emploi et la mixité sociale sont des objectifs permanents dans les documents d'urbanisme, à toutes les échelles. Par exemple, le PLU de Paris fait apparaître une zone de déficit en logement social mais aussi une zone prioritaire pour l'équilibre habitat/emploi. D'autres villes comme Nanterre ont également mis en place des dispositifs dans le PLU visant à plus de mixité.

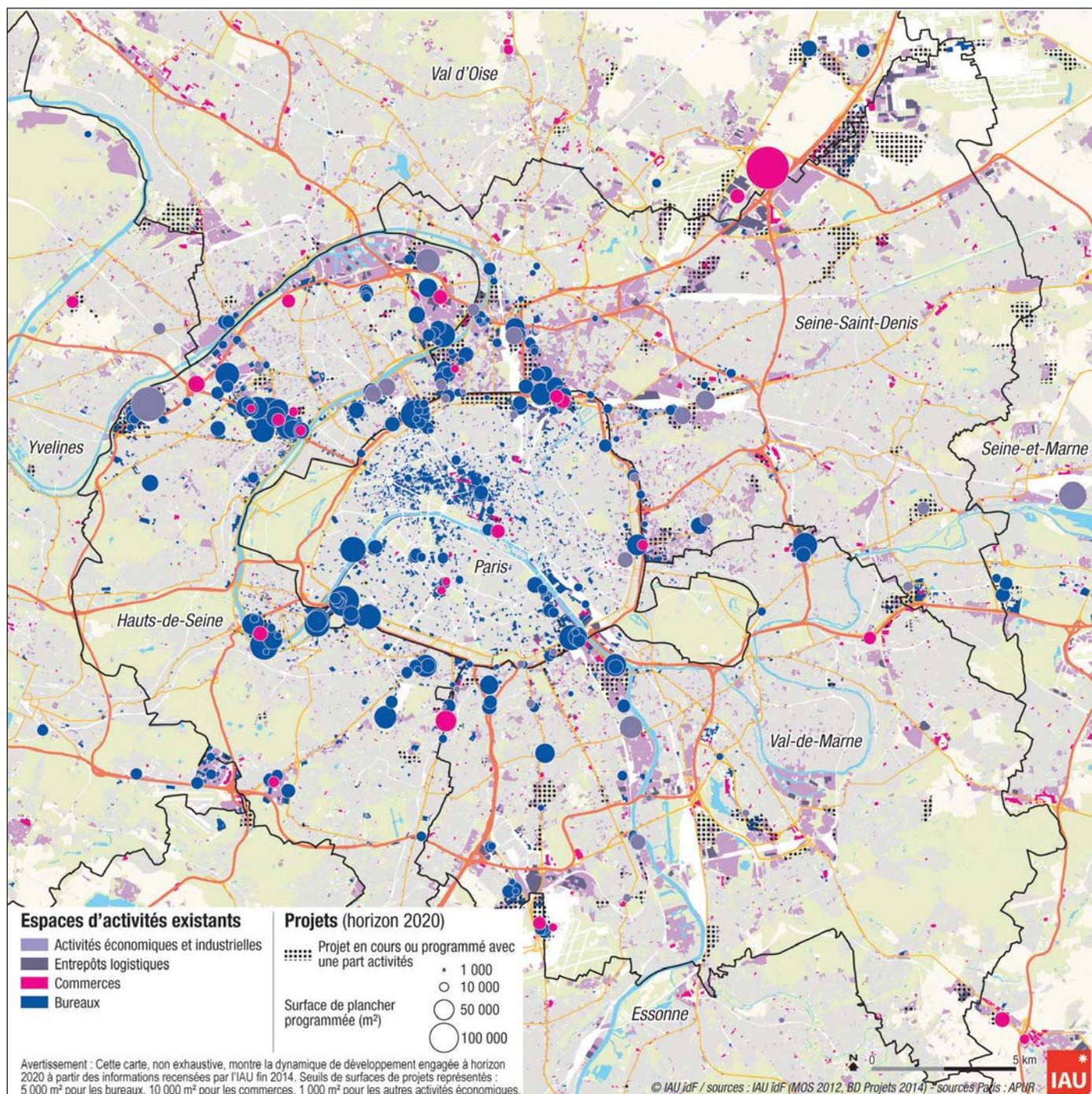
Les évolutions de nos modes de vie, la montée en puissance de nouvelles formes d'économies qui ne sont plus strictement dépendantes d'un immobilier de type tertiaire, la dynamique des tissus construits existants, (la grande majorité de logements construits depuis 10 ans a trouvé place dans la petite couronne) sont des appuis nouveaux pour contribuer à ce souhait de mixité.

La carte proposée ici inscrit la mixité habitat/emploi comme critère majeur de lecture du territoire. Elle fait apparaître une carte très différente de celle des pôles d'emploi (carnet 1 page 44). On peut souligner :

- le caractère mixte majoritaire à Paris et dans les tissus anciens de la petite couronne ;
- l'importance des sites à dominante emploi concernés par des opérations d'urbanisme liées à la désindustrialisation.

Cet intérêt pour la mixité est repris par les collectivités qui développent des outils spécifiques pour consolider le tissu de PME PMI, facteur de solidité et de souplesse en particulier pour l'accueil des nouvelles formes d'économies et par les grands acteurs du monde du tertiaire qui se sont engagés dans des réflexions approfondies sur l'évolution de leur parc et de leurs structures de production.

La diversité économique



→ La diversité économique existante et en projet

Une métropole active produit des richesses et offre des services. Ces richesses et ces services s'installent dans le bâti existant mais aussi de façon diverse dans des territoires en transformation selon les cadres réglementaires en place. C'est aussi une métropole qui reste attentive à ses pôles majeurs, et soutient la diversité de son tissu économique. Cela lui permet d'être plus solide face aux aléas des conjonctures. Cette diversité se traduit dans des formes urbaines de différentes natures et par des actions de développement originales.

Le regard sur les mutations en cours décrit une triple évolution :

- une revitalisation du stock avec l'introduction d'espaces de co-working, l'arrivée des économies numériques et l'industrie de très haut niveau, la mise en valeur des économies de la création et de l'innovation ;

- une transformation continue des espaces résultant de notre histoire récente (la désindustrialisation et les grandes stratégies d'aménagement, la Défense, le RER, les aéroports, les infrastructures, les plateformes logistiques) ;
- des dynamiques locales autour des tissus de PME-PMI très présents dans toute la première couronne.

Les fiches-actions présentées illustrent les problématiques actuelles avec une grande acuité :

- la mutation des territoires, et le changement de perception d'un territoire servant devenu territoire ressource ;
- la mise en place des outils pour préserver les PME PMI ;
- l'intégration de la logistique avec l'invention de la ville logistique ;
- la place pour les nouvelles économies avec l'installation d'un éco système favorisant les entreprises créatives et innovantes.

La mutation économique

D'un territoire « servant » à un territoire « ressource »

Porteurs de projet : CA Seine-Amont (CASA), Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine
Localisation : Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine



PROJET

OUTIL

MÉTHODE

→ Description

Dans un contexte de pression foncière et de programmes de construction élevé (4 000 000 m² de Shon d'habitat, d'activités et d'équipements programmés d'ici 2040), la CASA entend maintenir et développer le tissu économique. Les 12 400 établissements sur le territoire, représentant 72 000 emplois, avec des filières notamment liées à la santé, au vieillissement, au génie urbain, sont autant de points d'appuis pour développer des projets collectifs et d'expérimentation.

Projet collectif : la Silver Valley

À partir de l'hôpital de l'AP HP Charles Foix (le plus grand centre hospitalo-universitaire gériatrique d'Europe) a été créé le « Pôle allongement de la vie Charles Foix » porté par l'Université Pierre et Marie Curie avec le soutien d'Ivry, Vitry, du Conseil général du Val de Marne et de la Région Île de France. La démarche installée autour de l'allongement de la vie est de structurer et regrouper formation, recherche et application industrielle. Depuis 10 ans, une bourse de financement de projets innovants pour l'autonomie, la qualité de vie des personnes âgées, est attribuée. À ce jour, le cluster Silver Valley compte 120 membres, 50 entreprises et 645 emplois.

La plateforme immobilière et de services Charles Foix, portée par la ville et l'intercommunalité a été réalisée et livrée en septembre 2014. Le bâtiment de 5 000 m² accueille des entreprises innovantes dans le domaine des gérontechnologies et des biotechnologies du vieillissement (bureaux, laboratoires, showrooms) et crée une vitrine de l'innovation technologique et sociale et encourage une mutualisation des équipements.

Projet d'expérimentation urbaine et de développement économique : Cluster Eau Milieu Sols

L'héritage industriel lié à la présence de la Seine et du plus gros producteur d'eau de la métropole, a fait émerger une polarité économique spécialisée « Eau-Milieus-Sols » qui comprend plusieurs ambitions : promouvoir un territoire d'expérimentation, en contribuant au développement d'une éco-Région et faire bénéficier le territoire d'une attractivité économique et environnementale. Le projet engagé depuis 2013 s'appuie sur la rencontre d'une filière économique incluant la recherche et la formation et d'un territoire.

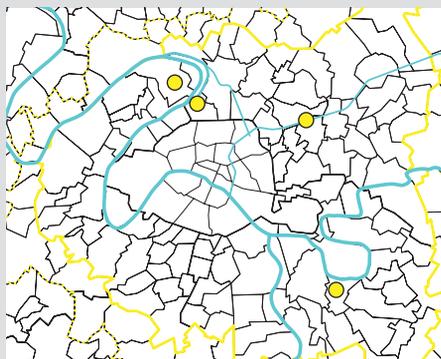
Le pilier formation - recherche y est porté par le projet en développement AquaFutura mené avec la ville de Paris. À terme, le site accueillera plus de 1 300 étudiants.



Usines des eaux d'Ivry-sur-Seine - Projet Aquafutura

Le cluster rassemble l'ensemble des acteurs franciliens de la filière (entreprises, universités, laboratoires de recherche, opérateurs publics...) et développe des synergies et partenariats avec le pôle compétitivité Advancity, Durapôle, Paris Région Entreprises, l'Agence de développement du Val-de-Marne, l'Agence de l'Eau Seine Normandie... Son champ d'action concerne les problématiques de gestion des ressources, de production et de distribution d'eau, d'assainissement des eaux usées, de gestion des eaux pluviales, d'irrigation, de préservation des milieux, de la biodiversité et des espèces, de dépollution, autant de domaines sur lesquels le territoire peut développer des expérimentations urbaines.

La présence de pôle de compétitivité autour du cluster eau-milieu-sols, de l'élastopole, du matériau-pôle constitue un point d'appui pour le positionnement du territoire sur le domaine dit du « génie urbain » qui englobe au-delà du cycle de l'eau, des domaines très présents en Seine-Amont, l'énergie, les matériaux ainsi que des services urbains, prenant appui sur ceux de la maintenance, de la construction, et de la santé.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication des projets qui allient innovation et industries notamment à Bonneuil, Gennevilliers, la Plaine de l'Ourcq, Saint-Ouen...

→ Effets induits

- L'intensification d'un pôle d'excellence et du rayonnement à l'international.
- Le renforcement de l'attractivité économique, scientifique et productive du territoire.
- La préservation et le développement des emplois d'activités et de recherches.
- Le développement d'une mixité programmatique et urbaine.

Des dispositifs pour le maintien d'activités industrielles et le développement des PME-PMI

Porteurs de projet : CA Seine-Amont (CASA), Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine
Localisation : Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine

PROJET  OUTIL MÉTHODE



Zone d'activité à Ivry-sur-Seine



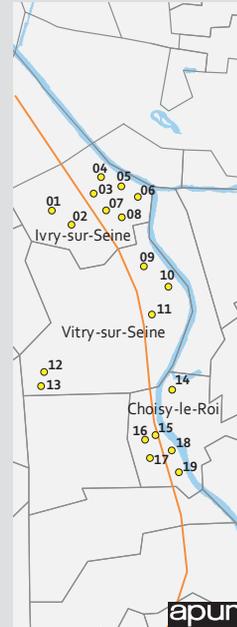
Sanofi, à Vitry-sur-Seine



Usine des eaux de Choisy-le-Roi



Zone d'activité des Gondoles à Choisy-le-Roi



Carte des projets - activités et tertiaire

IVRY-SUR-SEINE :

- 01. Michelet
- 02. Leapark
- 03. Le Petra
- 04. Cap de Seine
- 05. Ivry-Confluences
- 06. Carré Ivry
- 07. Plate-forme Charles-Foix
- 08. La Minoterie

VITRY-SUR-SEINE :

- 09. Port à l'Anglais
- 10. Alpha Park
- 11. Espace Métal
- 12. Arcades
- 13. Zac Rn7

CHOISY-LE-ROI :

- 14. Parc des Gondoles
- 15. Commerce centre-ville
- 16. Tour Orix
- 17. Quartier sud
- 18. Quartier du Port
- 19. Centre de l'entrepreneuriat

Source : Seine Amont

→ Description

Dans un contexte de pression foncière élevée, les équilibres des opérations d'aménagement ne permettent plus aujourd'hui de maintenir et développer l'activité économique. Or, le projet de territoire de Seine Amont cherche à décliner deux grands modèles urbains :

- Des fonciers dédiés, par un zonage adapté, qui visent à identifier les secteurs performants (connexions au réseau magistral...)
- Des fonciers mixtes, ciblés pour des opérations imbriquant logements et activités, verticalement et horizontalement.

L'enjeu réside d'une part dans la capacité de fabriquer un immobilier d'entreprise adapté aux PME-PMI, liées au large domaine des activités de transformation et d'autre part, de maintenir les activités productives existantes notamment lorsqu'elles sont impactées par les opérations d'aménagement. Aujourd'hui, le territoire se trouve dans une situation particulière, avec un renouvellement urbain de très grande ampleur. Dans ce contexte, différents leviers d'actions ont été identifiés :

1. L'enjeu de la fabrication d'un immobilier et des outils opérationnels

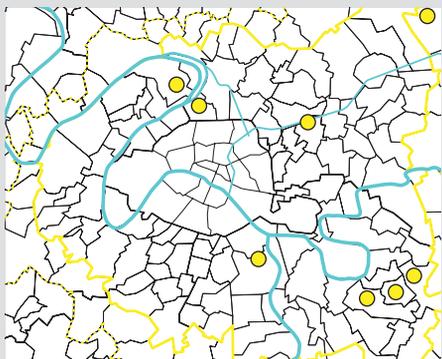
Pour les Ardoines et Ivry Confluences, la programmation d'activités économiques est respectivement de 40 % et 50 %. Pour y répondre, la CASA met en place une ingénierie dédiée et des outils à visée opé-

rationnelle comme « la charte des promoteurs économique » visant à maîtriser les coûts de sortie de l'immobilier, « la garantie publique d'emprunt » pour partager le portage du risque, « la maîtrise d'œuvre urbaine et économique » pour garantir le droit à la relocalisation des entreprises dans un immobilier adapté et enfin la définition des formes innovantes d'immobilier, de mixité et de péréquation urbaine.

2. L'enjeu de la relocalisation

Compte tenu de son passé industriel, le territoire comprend un tissu de petites et moyennes entreprises fortement liées aux donneurs d'ordre encore présents sur le territoire, tels que l'usine Renault, le centre de production médicamenteuse de Sanofi, ou l'usine de fabrication de colonne de gaz d'Air Liquide. L'impact du renouvellement urbain de ces sites est donc très fort, notamment à Ivry Confluences et aux Ardoines. Dans ce contexte, la CASA se mobilise autour d'un outil : « Le pack immobilier productif ». Cette ingénierie est commune et utilisable sur toutes les opérations le nécessitant et à la demande des villes regroupant :

- l'analyse des entreprises impactées pour étudier la capacité de relocalisation selon les sites et aussi au regard de la stratégie économique ;
- la détermination des m² à produire ;
- l'accompagnement des entreprises à la relocalisation ;
- la programmation économique/appui des opérateurs au montage.



→ Ailleurs dans la métropole

- Plusieurs territoires de la métropole seraient susceptibles de développer ce type de dispositifs en faveur des activités industrielles : Gennevilliers, la Plaine de l'Ourcq, Saint-Ouen...

→ Effets induits

- La préservation et le développement du tissu économique et productif existant.
- Le développement de la mixité programmatique et urbaine entre l'emploi et l'habitat.
- La réduction des trajets quotidiens entre les lieux de travail et les lieux de résidence et le développement des circuits courts.
- L'accélération du renouvellement urbain.

L'intégration de la logistique en ville

« De la plateforme à la ville logistique », Orly-Sogaris

Porteurs de projet : SOGARIS

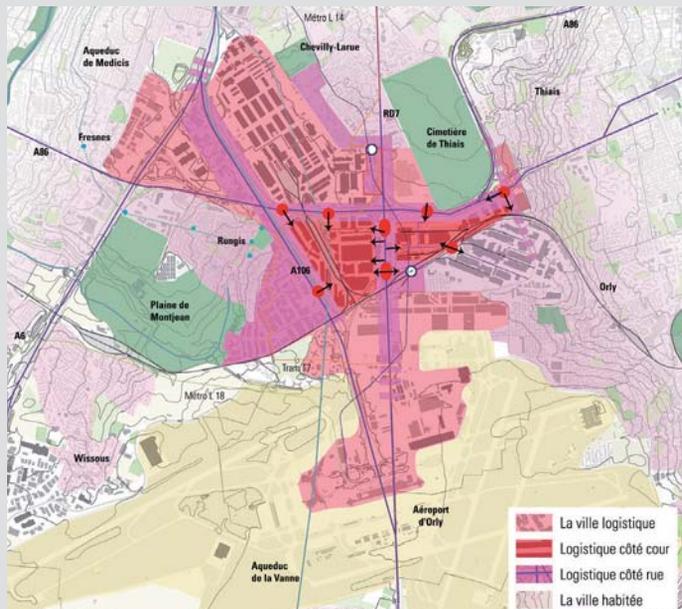
Localisation : Chevilly-Larue, Orly, Rungis, Thiais



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Le triangle logistique



Vue aérienne de la plateforme logistique

→ Description

Une plateforme logistique et un territoire en plein renouvellement

Le schéma directeur de développement engagé par la SOGARIS illustre les enjeux du pôle d'Orly et de ces grands territoires de services, qui se sont développés sous la forme d'emprises « fermées » et connectées aux grandes infrastructures routières (A86). Les plateformes sont appelées aujourd'hui à se réinventer afin de répondre aux enjeux de compétitivité économique, de développement du e-commerce et de maintien de la logistique en zone dense, dans un contexte de renouvellement urbain.

La plateforme Sogaris occupe un triangle de 37 ha situé au cœur d'un réseau d'autoroutes. Sa valorisation foncière a été initiée avec l'arrivée du tramway T7 en 2013, qui donne à la SOGARIS une première accroche urbaine.

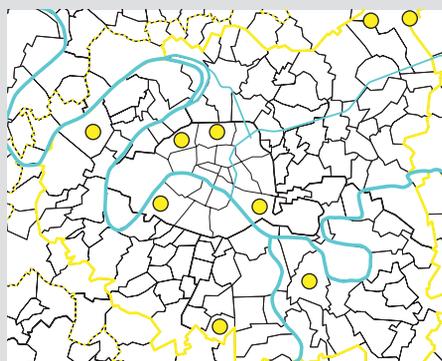
Un concept de « ville logistique » ouverte

Afin d'anticiper ces évolutions et de préparer l'arrivée de la gare Pont de Rungis de la ligne 14 du métro du Grand Paris en 2024, la SOGARIS a élaboré avec l'agence d'Alexandre Chemetoff, architecte, un schéma directeur, qui installe « la ville logistique » autour d'une densification et une diversification de ses programmes.

Inspiré des « freight villages » (Allemagne, Italie, Asie, États-Unis), ce projet de « ville logistique » conforte la vocation première tout en offrant des possibilités pour accompagner la mutation du territoire. Il affirme une ouverture nouvelle sur les territoires environnants, avec les notions de logistiques « côté cour » (magasins, entrepôts, plateforme de feroutage, halle de tramfret, parkings poids lourds...) et « côté rue » (showrooms, vitrines du e-commerce, consignes, points relais...). Un réseau de voies nouvelles, rues sous contrôle et rues ouvertes au public, modifie profondément le rapport de SOGARIS à la ville environnante, en réduisant les emprises d'espaces clôturés.

Un principe de mixité, de qualité d'usages et d'évolutivité

Le projet repose sur des principes de modularité et d'adaptabilité dans le temps. La mixité programmatique se traduit par la proposition de plusieurs typologies d'îlots et de constructions, dont des immeubles bi-faces accueillant des logements sur la RD7 ou des bureaux sur l'A86. Pavillons de restauration, motel, parc, terrains de sport en toiture, services aux employés organisent de nouvelles qualités d'usages et de confort.



→ Ailleurs dans la métropole

- Sogaris travaille sur des programmes de logistique urbaine et des concepts d'hôtels logistiques (Chapelle International, Beaugrenelle...).
- Des projets de zones logistiques : Paris Nord 2 et CARGO/AEROFRET à Roissy, les anciennes Papeteries de Nanterre, la SILIC à Rungis, la halle Gabriel Lamé à Paris - Bercy, le faisceau Est à Paris (Batignolles et Tafanel)...

→ Effets induits

- L'intégration urbaine de la SOGARIS au Pôle d'Orly.
- L'intensification urbaine dans un futur quartier de gare du métro du Grand Paris Express.
- La requalification d'une séquence de la RD7.
- La mise en place d'un maillage d'espaces logistiques en zone dense.

La logistique urbaine, « Chapelle International »

Porteurs de projet : Ville de Paris et Sogaris*

Localisation : Paris



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Vue depuis les voies ferrées de l'hôtel logistique Chapelle International

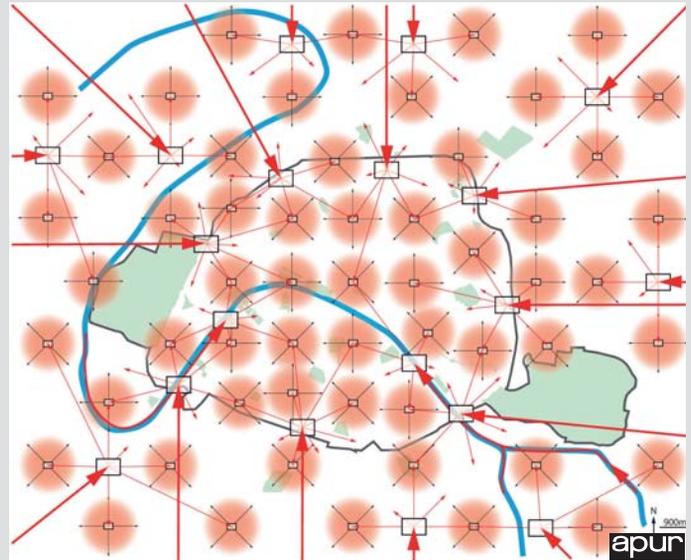
© SOGARIS/SAGL



© SOGARIS/SAGL

Coupe du projet d'hôtel logistique Chapelle International

Situé à la Porte de la Chapelle, l'Hôtel logistique multimodal « Chapelle International », intègre plusieurs types d'activités (tertiaire, artisanat, terrain de sport, data-center...) et sera opérationnel en 2017. La mixité programmatique de ce projet permet une meilleure intégration du projet dans son contexte et répond à la péréquation financière, condition sine qua non pour réintroduire la logistique dans la métropole. Cette base logistique de 42 000 m² sera reliée par voie ferrée à la plateforme trimodale de Bruyère-sur-Oise et sera ainsi en capacité de gérer l'arrivée massive de marchandises pour les redistribuer dans les quartiers. Ces derniers kilomètres de livraisons se feront par des véhicules propres (électriques, GNV, hybrides...) réduisant ainsi les nuisances environnementales en termes de bruit, d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre.



Le principe du maillage polycentrique à 3 niveaux

modes de transport innovants comme le tramret... Ce travail comprend également l'élaboration d'un schéma directeur de la logistique.

Concernant la maille logistique, l'Apur a proposé 3 niveaux :

- 1- **La plateforme logistique urbaine**, à l'échelle de la région Ile-de-France et à l'interface entre les flux grande distance et les flux urbains. Par exemple, la plateforme de Rungis proche de l'aéroport d'Orly, est à seulement 8 km du périphérique, ou la nouvelle plateforme de Bruyère-sur-Oise à 50 km au nord de Paris, qui bénéficie des connexions routières, ferrée et fluviale ;
- 2- **L'hôtel logistique**, à l'échelle de la métropole, pour le transit de marchandises entre les plateformes en grande couronne et le centre-ville. Le site de « Chapelle international », destiné à transférer des flux volumineux et massifiés vers des flux éclatés dans les quartiers de Paris ;
- 3- **L'Espace Urbain de Distribution (EUD)**. Il s'agit d'un petit site de 500 à 3 000 m² implanté en cœur d'agglomération. Les marchandises arrivent de manière massifiée par la route et sont triées dans l'EUD puis redistribuées dans le quartier par des véhicules propres.

Outre la multiplication de ces différents types de sites logistique, l'objectif de la Sogaris est de mettre en réseau ces trois niveaux. Pour cela, la SEM valorise auprès de ses clients le transport multimodal et la mutualisation au sens large (mutualisations des aires de livraison, des espaces de vie, voire d'espace d'exploitation ou de flotte de véhicules).

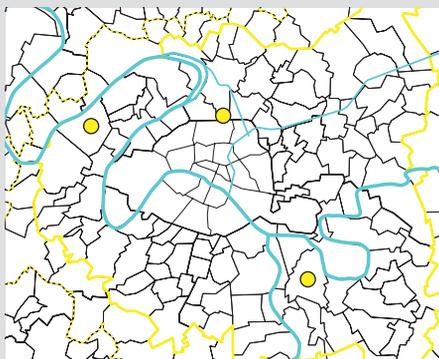
* La Sogaris est une SEM spécialisée dans l'immobilier logistique. Elle fait le lien entre les aménageurs du territoire et les professionnels de la logistique.

** Les chartes ont été élaborées en 2006 et 2013, en co-conception entre la Ville et les acteurs de la logistique. Elles rassemblent aujourd'hui 80 signataires.

→ Description

La logistique urbaine répond aujourd'hui à un double enjeu, fonctionnel et écologique : d'une part la nécessité de multiplier et de diversifier les espaces logistiques s'accroît à mesure que se développent les livraisons à domicile, l'e-commerce, les drives..., et d'autre part l'intensification de ces flux doit intégrer les exigences environnementales. Or si l'organisation de la logistique se développe en système concentrique de la périphérie vers le centre, les espaces de stockages logistiques s'éloignent des centres-villes pour des raisons de rareté et de coût du foncier, entraînant ainsi davantage de circulation et une perte d'efficacité. Dès lors, l'accessibilité à Paris et à la zone dense, nécessite d'avoir un réseau de bases logistiques positionnées sur le territoire selon une double logique de temps d'accès et de coût du foncier. En ce sens, l'établissement d'une maille polycentrique et la redéfinition des typologies des sites logistiques, devraient permettre d'atteindre un schéma tout aussi vertueux que performant.

La politique de la Ville de Paris à ce sujet, s'illustre par la charte** en faveur d'une logistique urbaine durable signée en septembre 2013, qui fixe un objectif fort de réduction de l'usage des véhicules diesel, et s'accompagne d'un ensemble de mesures liées au développement des véhicules électriques, à l'usage des transports fluvial et ferroviaire, aux



→ Ailleurs dans la métropole

- Des hôtels logistiques en projets dans la métropole du Grand Paris à la Porte de la Chapelle, à Créteil, ainsi que sur le site des anciennes papeteries à Nanterre.

→ Effets induits

- La réduction des gaz à effet de serre.
- La réduction de la pollution et des nuisances environnementales, de l'air et du bruit.
- L'amélioration de l'approvisionnement en zone dense.
- L'anticipation du développement de la métropole et de l'évolution des comportements en termes de consommation des biens courants.

Le renouvellement du tertiaire et les nouvelles économies

Les quartiers d'affaires

Porteurs de projet : Les acteurs économiques de la métropole du Grand Paris

Localisation : Boulogne-Billancourt, Clichy, Issy-les-Moulineaux, la Défense, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine, Paris, Saint-Denis, Saint-Ouen



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Le projet de renouvellement de La Défense repose sur une logique d'« axes pénétrants », permettant à la fois de relier La Défense aux quartiers alentour, et d'améliorer l'accessibilité de la dalle par la requalification du boulevard circulaire.



L'immeuble pont : Le projet Trinity sera implanté au-dessus de l'entrée de l'autoroute A14 et permettra de nouvelles liaisons entre le niveau bas de la rue et le niveau haut de la Dalle de La Défense.

Maîtrise d'ouvrage : Unibail-Rodamco/Architecte : Crochon- Brullmann + Associés/Livraison : 2017

→ Description

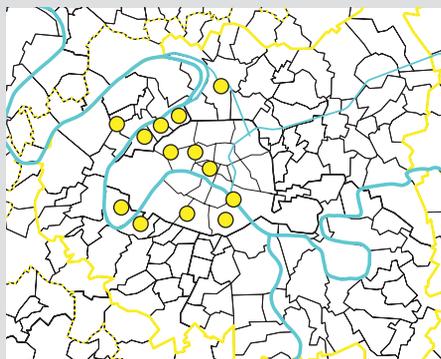
La métropole du Grand Paris comprend des quartiers d'affaires de tailles et de caractéristiques différentes. Dans cet archipel, deux pôles ont un poids majeur : le quartier central des affaires de Paris (QCA) et le quartier de La Défense et ses abords. Les autres, moins denses en emplois se répartissent entre Paris (Gare de Lyon-Bercy, Paris 13^e, Montparnasse) et les communes riveraines (Boulogne-Issy les Moulineaux, Neuilly-Levallois-Clichy, Saint-Denis Pleyel-Saint-Ouen...).

À La Défense, les projets de développement passent par la construction de tours nouvelles et la requalification des plus anciennes dont une part importante reste à rénover. Au plan urbain, la volonté est d'inscrire le quartier d'affaires dans un ensemble urbain plus vaste et multiservices et de briser l'isolement de la dalle par rapport à son environnement. Un plan stratégique opérationnel va être mis au débat en 2015. Il doit conduire à retravailler le rapport entre le centre d'affaires et les communes c'est-à-dire l'urbanité. Il s'agira en particulier de mieux connecter la dalle aux quartiers alentour par de nouveaux espaces publics.

Dans le QCA de Paris, des opérations de restructuration parfois importantes se développent. Ainsi près de la Bourse, un immeuble des années 1950 se mue en un nouveau centre d'affaires, « Cloud », d'une surface de 33 000 m² qui sera livré en 2015 (Philippe Chiambaretta architecte).

Un projet d'importance se réalise parallèlement à Boulogne. Il vise à restructurer les tours du Pont de Sèvres en un véritable campus vertical de 80 000 m² de bureaux, dont la conception a été confiée à l'agence DPA (Dominique Perrault). Le projet « Citylights » comporte un ensemble de 3 tours culminant à 100 mètres dont la livraison est annoncée fin 2015.

Sur le territoire de Plaine Commune, aux abords de la future gare Saint-Denis-Pleyel, se construit l'une des plus importantes zones de développement économique d'Ile-de-France : 70 hectares sont programmés dans le contrat de développement territorial (CDT) « Territoire de la culture et de la création ».



→ Ailleurs dans la métropole

- Un ensemble de quartiers d'affaires métropolitains : le quartier central des affaires de Paris, Gare de Lyon-Bercy, Paris 13^e, Montparnasse, quartier de la Bourse, Boulogne-Issy-les-Moulineaux, Neuilly-Levallois-Clichy, Saint-Denis-Pleyel-Saint-Ouen, La Défense...

→ Effets induits

- Le rayonnement économique de la métropole du Grand Paris.
- Les dynamiques urbaines et architecturales liées aux moteurs économiques de la métropole du Grand Paris.
- Le renouvellement de l'offre de bureaux.

Le cluster aéronautique du Bourget

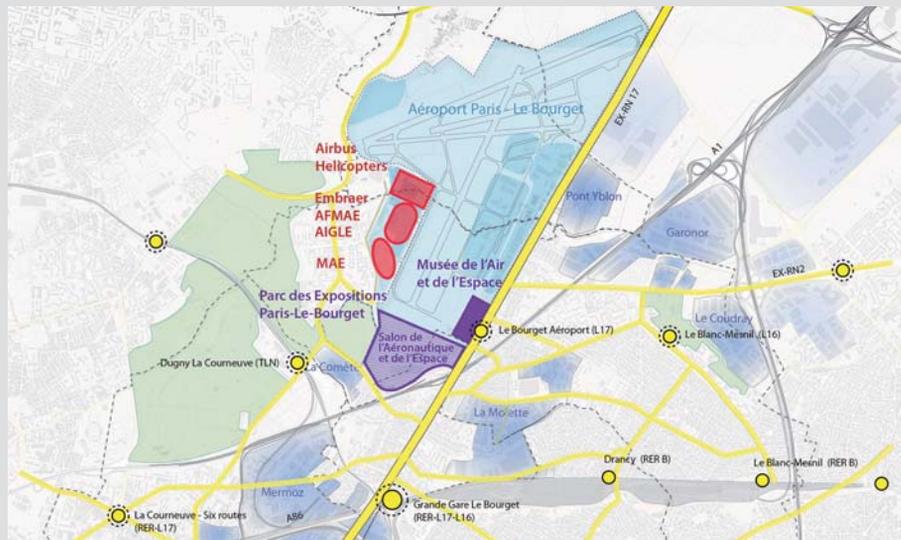
Porteurs de projet : Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget (CCAB)
Localisation : Le Bourget, Dugny, Drancy, Bonneuil-en-France, Le Blanc-Mesnil



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Le pôle d'excellence aéronautique du Pôle Métropolitain du Bourget

→ Description

Une stratégie territoriale de cluster aéronautique

Le Pôle Métropolitain du Bourget concentre des équipements majeurs pour le Grand Paris : l'aéroport d'affaires international, le Musée de l'Air et de l'Espace (MAE), le Parc des Expositions, qui accueille le Salon international de l'aéronautique et de l'espace. Le projet de développement du territoire est fondé sur trois axes : l'excellence du pôle aéronautique, le renforcement de l'offre événementielle et la requalification du cadre de vie. L'essor du cluster international de l'aéronautique est aujourd'hui porté conjointement par les acteurs du territoire (la CAAB, la SPL Le Bourget-Grand Paris, les conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, la Région Ile-de-France, la CCI Ile-de-France) et leurs partenaires économiques (le pôle de compétitivité ASTech, Aéroports de Paris, AFMAE, AIRBUS, Dassault, FlightSafety, Viparis...).

L'innovation au cœur des filières aéronautiques et événementielles

L'engagement des partenaires s'est concrétisé en 2011 avec le lancement du « projet Aigle », qui ambitionne la constitution d'un « technocampus » aérospatial francilien sur la façade ouest de l'aéroport. Le projet, mené par ASTech, consolide le positionnement international du cluster du Bourget sur les filières phares que sont la maintenance-réparation et les procédés industriels et permettra des synergies entre l'industrie, la recherche et la formation.

Cette nouvelle dynamique est soutenue par l'arrivée de grands projets de transports qui confortent le potentiel tertiaire, hôtelier et commercial du Bourget : la desserte dès 2017 de la façade ouest de l'aéroport par le Tram

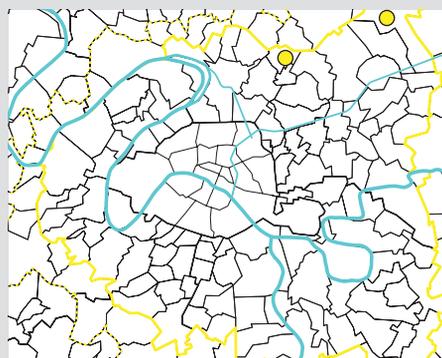
Express Nord, puis l'arrivée de la ligne 17 du métro du Grand Paris sur l'ex RN2 en 2024, à l'entrée de l'aéroport d'affaires et du MAE. Ce nouveau métro permettra de relier Paris en 20 minutes et Roissy en 11 minutes.

Une mutation déjà engagée sur la façade ouest

Sur la façade Ouest, les 27 ha de l'ancienne base aéronavale accueilleront en 2015 l'usine de fabrication d'Airbus Hélicopters sur 17 ha, (800 emplois, 70 000 m²), ainsi qu'un centre de recherche « Airbus Innovation ». Le centre européen de maintenance d'Embraer, y sera également implanté sur et renforcera le positionnement international du Bourget. Le travail conjoint des collectivités et d'ASTech se poursuit avec d'autres projets innovants, tel un « IPHE » (incubateur, pépinière et hôtel d'entreprises) et un hôtel à démonstrateurs produits.

Sur la façade Est, le projet urbain développé par la CAAB avec l'Atelier Christian de Portzamparc est celui d'une meilleure intégration de l'aéroport à la ville et à ses espaces publics. Portée par l'arrivée de la gare du métro du Grand Paris, la volonté est de passer d'un système de plaques à une centralité métropolitaine bien intégrée. Modernisation des terminaux d'affaires d'ADP, renouvellement du Musée de l'Air et de l'Espace, valorisation des espaces, introduction de nouvelles programmations (tertiaires, loisirs...), l'ensemble de ces projets vise une intensification urbaine et une ouverture sur l'ex RN2.

La tenue de la 21^e Conférence du climat (COP 21) permettra de conforter cette visibilité mondiale du Bourget. L'événement réunira, en décembre 2015, 194 pays pour décider des actions à mener en matière de lutte contre le changement climatique.



→ Ailleurs dans la métropole

- Le projet de complexe d'affaires International « Trade Center » à Roissy.
- L'essor des filières d'éco activités et de sécurité - sûreté dans le territoire du Grand Roissy.

→ Effets induits

- Le rayonnement de la métropole du Grand Paris au rang des métropoles mondiales.
- Les impacts urbains avec une visibilité nouvelle pour le nord-est de la métropole.
- Le développement d'une trame viaire à l'ouest de l'aéroport et le désenclavement de Dugny, la requalification d'espaces publics structurants comme l'ex RN2 ou le parvis du musée de l'Air.

L'arc de l'innovation, le numérique, les incubateurs

Porteurs de projet : Ville de Paris et acteurs économiques

Localisation : Paris



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



- Ordener Poissonniers
- Porte de Clignancourt
- Paris Nord Est - Chapelle International
- Paris Nord Est - Chapelle Dubois Condorcet
- Paris Nord Est - Gare des Mines Fillettes
- Paris Nord Est - Macdonald Évangile
- G. Tessier
- Paul Meurice
- Porte de Bagnolet - Python Duvernois
- Saint-Blaise - Cardeurs Vitruve
- Porte de Vincennes
- Bercy Charenton
- Paris Rive Gauche
- Joseph Bédier - Porte d'Ivry - Boutroux
- + Chevaleret Oudiné
- Paul Bourget
- Broussais

© Mairie de Paris

Les opérations d'aménagement dans l'arc de l'innovation à Paris



Vue perspective projetée de la halle Freyssinet

© Wilmotte & Associés



État actuel de la halle Freyssinet

© Apur - David Boureau



La halle Pajol rénovée

© Apur - David Boureau



Les entrepôts Macdonald

© Apur - David Boureau

→ Description

L'arc de l'innovation s'étend de la Porte de Vanves à la Porte Maillot en s'appuyant à la fois sur les projets d'aménagement en cours et sur la présence du tramway et du périphérique. Il offre une dynamique nouvelle à la ceinture verte en lien avec les communes voisines.

L'arc de l'innovation qualifie les projets situés dans des secteurs en mutation, notamment autour des sites de Freyssinet-Paris-Rive-Gauche, Berliet, Boucicaut, Paris Nord Est - Macdonald, Porte de Versailles, Porte de Clichy, en répartissant près de 100 000 m² d'incubateurs, d'immeubles pluriels, d'hôtels d'entreprises, d'ateliers, de centres de co-working et de lieux de recherches et de formation. Il permet l'accompagnement et l'hébergement de petites entreprises, de naissance récente ou parfois même encore en gestation.

L'arc de l'innovation témoigne d'une politique économique ciblée, proche des jeunes talents et des technologies de demain. Le rayonnement de Paris dans le domaine du numérique, est d'ores et déjà amorcé et un ensemble de mesures poursuivent cet élan telles que le pack « jeune entrepreneur »*, le « fond Paris Innovation »** ou encore

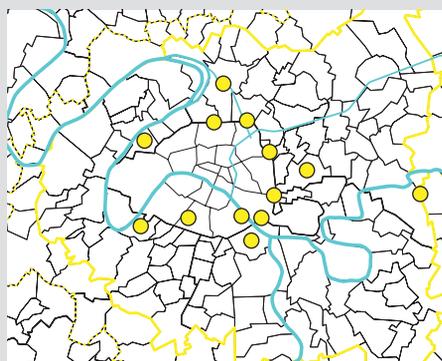
l'événement « Futur en Seine »***. Certains projets dédiés à la filière du numérique permettent de mutualiser les connaissances et les outils et favorisent ainsi l'écosystème de « la communauté parisienne du numérique ». À ce titre, la réhabilitation en cours de la halle Freyssinet, qui ouvrira ses portes en 2016, est un projet significatif. Véritable « locomotive de l'entrepreneuriat », la halle sera le plus grand incubateur au monde et accueillera 1 000 start-up innovantes au sein d'un espace de travail de 30 000 m², permettant de soutenir des projets innovants et de valoriser la filière à l'international.

La réhabilitation de la halle a été confiée à l'architecte J.-M. Wilmotte. Le partenariat entre la Ville de Paris, la Caisse des Dépôts et Consignations et Xavier Niel, fondateur de Free et principal investisseur de l'opération, a permis l'élaboration et la réalisation de ce projet en moins de trois ans.

* Formule d'accompagnement auprès de 2 500 créateurs d'entreprise/an. Ce pack va être mis en place avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.

** Subventions pour les start-up incubées.

*** Projets événementiels, visant à réunir « la communauté parisienne du numérique » comme Silicon Sentier, Cap Digital..., afin de favoriser l'écosystème dans ce domaine.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication des incubateurs de l'innovation, tous secteurs confondus dans la métropole : notamment Montreuil, Neuilly-sur-Seine, Plaine Commune, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Cité Descartes...

→ Effets induits

- Le renforcement de l'attractivité de la métropole en favorisant le développement économique, numérique et créatif.
- L'amélioration des parcours des entreprises à l'échelle métropolitaine et même au-delà.
- Le développement d'une nouvelle génération d'entreprises.
- Le renforcement de la compétitivité de la France pour rayonner à l'international.

Les FabLabs

Porteurs de projet : acteurs du réseau des FabLabs

Localisation : La métropole du Grand Paris



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



FabLabSquared à la Cité des Sciences, Paris 19^e

CC by: Knowtix - SA

→ Description

Les FabLabs (contraction de l'anglais « fabrication laboratory ») sont des ateliers de fabrication. Ce sont des lieux ouverts à tous, équipés d'outils – surtout numériques – et de machines qui permettent aux utilisateurs de fabriquer eux-mêmes presque n'importe quel objet.

La caractéristique principale de ces lieux est leur ouverture : ils s'adressent à tous ceux qui veulent concevoir et réaliser eux-mêmes des objets, designers, artistes, bricoleurs, entrepreneurs, étudiants, habitants et citoyens. Ces lieux se font une mission d'être ouverts aux non-spécialistes. Cette ouverture souhaitée est une condition de réussite, car l'interdisciplinarité et le partage de connaissances doivent permettre la réalisation d'objets techniques complexes. Dans les FabLabs, ce sont avant tout la capacité d'expérimenter soi-même et le droit à l'erreur qui sont mis en avant. **La force de ces lieux est donc la dynamique collaborative et contributive des utilisateurs** – ceux entre les murs du FabLab, mais également ceux en dehors : le réseau Internet est indispensable pour l'accès de tous aux informations utiles et la diffusion des réalisations.

La métropole compte 29 FabLabs. 5 d'entre eux sont des FabLabs institutionnels, animés par une université ; les autres sont des FabLabs associatifs. Tous centrés sur l'esprit « bidouille » et « do it yourself », ils disposent néanmoins d'équipements et de moyens différents.

L'écodesign FabLab situé sur le site de Mozinor à Montreuil est un laboratoire de fabrication dédié à l'écodesign. Ce FabLab propose à ses adhérents, particuliers ou professionnels, de concevoir et de fabriquer des objets de design produits à partir de déchets récupérés dans une cinquantaine d'entreprises.

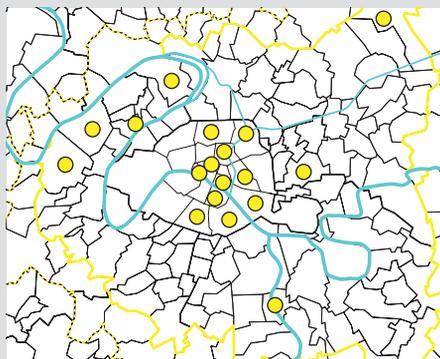
Le Petit FabLab de Paris, premier FabLab intra-muros parisien créé



CC by: Mitich Altman - SA

en 2012, dispose d'un local de 12 m² rue Oberkampf, réutilisant des machines d'entreprise pendant leur non-utilisation le week-end. Depuis, d'autres FabLabs ont essaimé et proposent par exemple l'accès à des imprimantes 3D ou des découpeuses laser, permettant de réaliser aussi bien des objets que des pièces détachées.

Les FabLabs ne s'opposent pas pour autant aux entreprises et aux logiques industrielles : au contraire, ils contribuent à dynamiser l'activité des acteurs traditionnels de production. Ils permettent en effet aux particuliers de prototyper plus rapidement et de tester eux-mêmes leurs concepts. En témoigne l'Usine IO, espace de 1 500 m² inauguré en octobre 2014 et cas particulier dans le panorama des FabLabs car dédié à l'industrialisation. L'Usine IO en est un exemple en mettant outils et machines à disposition aussi bien des particuliers que des entreprises, start-ups et groupes, qui souhaitent passer du prototype au produit industriel.



→ Ailleurs dans la métropole

- Un pôle de regroupement des FabLabs dans l'arc nord/nord-ouest allant d'Épinay-sur-Seine à Rueil-Malmaison.
- L'Usine IO à Paris.
- L'usine Mozinor à Montreuil.

→ Effets induits

- L'émergence d'un écosystème d'échanges, de savoir-faire et de compétences.
- Le développement de la « capacité à faire » des individus.
- La dynamisation du tissu productif et industriel local.
- Le développement de nouveaux modes de fabrication entre recyclage et conception.

L'économie sociale et solidaire, l'exemple de Copiver

Porteur de projet : Copiver

Localisation : Le Plessis-Robinson



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



La loi handicap 2005 renforce les obligations des entreprises et administrations en termes d'obligation d'emploi de travailleurs handicapés. Elle valorise aussi les échanges entre secteur dit « ordinaire » et le milieu handicapé dans le cadre des contrats de prestation pour toutes les EA reflétant une vraie dynamique d'entreprise.

→ Description

Copiver est une Entreprise Adaptée¹ (EA) dédiée à l'impression numérique en Ile-de-France. L'idée d'allier l'accompagnement professionnel des personnes handicapées avec la filière de l'impression numérique est portée par Philippe Carreau, directeur associé de Copiver et journaliste d'entreprise de formation. Installés dans le parc technologique du Plessis-Robinson depuis 2008, Copiver forme et emploie aujourd'hui 18 personnes handicapées parmi les 22 salariés de l'entreprise.

Pour Philippe Carreau « Aujourd'hui, les entreprises adaptées sont composées de personnes à déficience légère, physique et/ou psychique, qui sont, malheureusement, écartées du marché de l'emploi par peur de l'évolution de leur handicap. »² Les appuis du réseau d'associations comme Hauts de Seine Initiatives³ (HDSI) et Région Active⁴, ou d'organisations comme le GESAT⁵ ou l'UNEA⁶, « sont beaucoup plus pertinents et encadrés. Cela nous permet de développer de véritables logiques et dynamiques d'entreprise. Elles nous positionnent sur les marchés comme des interlocuteurs professionnels à part entière. L'entreprise adaptée à ses contraintes mais il ne faut pas oublier ses avantages. Elles se situent dans le quotidien, dans la reconnaissance des gens que l'on recrute, qui déploient des énergies souvent stupéfiantes au travail et un attachement réel à l'entreprise. »

Copiver a bénéficié du soutien financier de Région Active et de HDSI à hauteur d'un tiers de l'investissement total de départ de 150 000 €. Le reste a été apporté par les dirigeants de Copiver (1/3) et par une banque associée au projet (1/3) au travers d'une garantie d'emprunts portée par HDSI.

Aujourd'hui, Copiver réalise un chiffre d'affaires annuel de 1 M€. Sa clientèle rassemble de grands groupes tels que EADS, L'Oréal, BNP, etc. En faisant appel à une entreprise adaptée, les clients de Copiver mettent en avant leur responsabilité sociale des entreprises et ont l'avantage d'être exonérés d'une partie de l'Agefiph⁷.

1. L'Entreprise adaptée (EA) est en France une entreprise qui emploie au moins 80 % de travailleurs handicapés. Les entreprises EA obtiennent ce statut par un agrément délivré par le préfet de région.

2. <http://www.hdsi.asso.fr/>

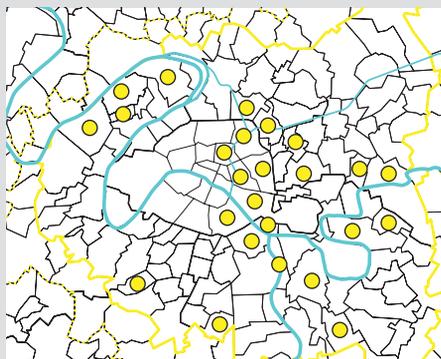
3. Hauts-de-Seine-Initiatives, association loi 1901, participe au développement économique local et à la création d'emploi par ou pour des personnes en difficulté.

4. Ile-de-France-Active, association loi 1901, est un financeur au service d'une économie durable, créatrice d'emploi et de cohésion sociale en Ile-de-France.

5. GESAT est un réseau qui met en relation les acteurs privés et publics avec les établissements et services d'aide par le travail (ESAT) et les Entreprises Adaptées.

6. UNEA, Union Nationale des Entreprises Adaptées

7. Dans le cadre de la loi du 11 février 2005 sur les droits des personnes en situation de handicap, les entreprises de plus de 20 salariés sont tenues d'employer 6 % de travailleurs handicapés, sans quoi elles doivent verser une contribution à Agefiph (association pour la gestion des fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées). Le recours à des sous-traitants permet de la réduire.



→ Ailleurs dans la métropole

Un développement de l'ESS dans la métropole dans différentes filières comme :

- le recyclage : à Champigny-sur-Marne, Charenton-le-Pont, Gennevilliers, Ivry-sur-Seine, Le-Plessis-Robinson, Maisons-Alfort, Montreuil, Neuilly-plaisance, Pantin, Paris, Puteaux et Villiers-sur-Marne
- l'alimentaire : Montreuil, Pantin, Paris, Romainville et Rungis

→ Effets induits

- Le développement de l'économie sociale et solidaire locale.
- Le développement de l'économie locale.
- Le soutien au PME-PMI.

Les espaces de travail partagés (co-working)

Porteurs de projet : Les acteurs du réseau co-working

Localisation : La métropole du Grand Paris



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



© Apur - David Boureau

La Cantine, ouvert en 2008 au sein de Silicon Sentier, propose un espace de 240 m² regroupant un café, pour les rencontres informelles, un espace de coworking et deux salles de réunion pour une vingtaine de résidents.

La Cantine a étendu son réseau en France : Toulon, Toulouse, Rennes et Nantes.



© StartWay

StartWay, propose à Montrouge un espace de 330 m² regroupant un espace cuisine -restauration, un espace de coworking, des bureaux (2 à 4 places) et des salles de réunion. StartWay propose un réseau de 7 plateformes de co-working dans la métropole du Grand Paris : Arcueil, Cachan, Le Kremlin-Bicêtre, Montreuil, Montrouge, Paris 16^e, Paris 20^e (et une plateforme à Rouen).



© Nexity Blue Office, photo Eric Sempé

Blue Office est un concept de bureau partagé en secteur résidentiel. Conçu comme un lieu d'appoint plutôt que comme un bureau principal, il a vocation à réduire les déplacements entre les bassins d'emplois et résidentiels pour les salariés, entrepreneurs... Une vingtaine de Blue Office seront ouverts en IdF d'ici 2020 pour compléter l'offre existante à Alfortville et Noisy-le-Grand.

→ Description

Le développement des NTIC* et la globalisation (interdépendance et mise en réseau) bouleversent en profondeur l'organisation du travail et des échanges au sein des entreprises et entre les entreprises. Cette évolution génère aujourd'hui une nouvelle typologie d'espaces de travail, le « co-working », qui répond aux exigences de flexibilité du monde actuel. Le modèle des espaces de co-working repose sur trois principes :

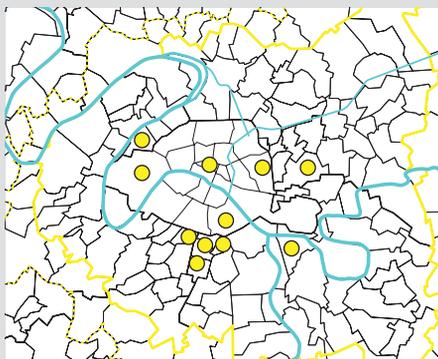
- Une mutualisation des moyens et des ressources, propices aux échanges d'idées, de réseau professionnel, de connaissances.
- Une offre variée d'espaces de partage entre les bureaux individuels ou en open spaces, les salles de réunion équipées... pour répondre à des besoins évolutifs des résidents.
- L'accessibilité la plus souple possible avec des horaires d'ouverture le soir et le week-end pour s'adapter aux rythmes plus ou moins denses de chacun.

Ce cadre correspond aux dynamiques de création et d'innovation des jeunes entreprises (PME, autoentrepreneurs et start-up) qui sont davantage sensibles et réactives aux évolutions du marché, mais aussi à des professionnels en déplacement ayant des besoins ponctuels. **L'essor de ces nouveaux espaces constitue aujourd'hui un réseau social, une**

communauté de « co-workers »*, qui concerne diverses filières dans les domaines du numérique, de la communication et des économies créatives. Les exemples de sites de co-working sont variés. Certains sont spécifiquement dédiés à une filière et proposent des équipements spécifiques, comme l'Escale-Villes-Internet à Neuilly. D'autres comme StartWay ou la Cantine sont ouvertes à un public large et offrent des services d'accompagnement (experts et conseils), organisent des after-work, des matinales et divers débats et événements thématiques. Les espaces de co-working ont en général une capacité d'accueil qui oscille entre 10 et 20 co-workers. Leurs formules d'abonnement s'élèvent en moyenne à 250 € par mois. L'engouement pour ce type d'espace influence aujourd'hui les programmes dans le secteur tertiaire avec par exemple les Blue office proposés par Nexity ou encore dans certaines gares SNCF et des futures gares du réseau du Grand Paris Express.

* Nouvelles technologies de l'information et de la communication

** voir la communauté francophone du coworking, Coworking Initiative



→ Ailleurs dans la métropole

- StartWay à Arcueil, Cachan, Montreuil, Montrouge, Paris 13^e, 16^e, 20^e.
- La Cantine à Paris 2^e.
- L'Escale-Villes-Internet à Paris 16^e.

→ Effets induits

- Une plus grande flexibilité des modes d'organisation du travail.
- Le développement de l'économie créative.



Nogent-sur-Marne : le secteur du boulevard de Strasbourg, perspective vers Fontenay-sous-Bois et le fort de Nogent © ph.guignard@air-images.net



2- Le logement et les services aux habitants

Liste des fiches présentées

1/ Des outils partagés

- La charte promoteur pour le logement
- Un office HLM intercommunal, Plaine Commune Habitat
- La Société de Requalification des Quartiers Anciens (SOREQA)
- Des mécanismes réglementaires pour la construction de logements sociaux

2/ Des méthodes renouvelées

- Le secteur du pont de Sèvres avec le Trapèze
- La Plaine de l'Ourcq, un exemple de la construction du Grand Paris

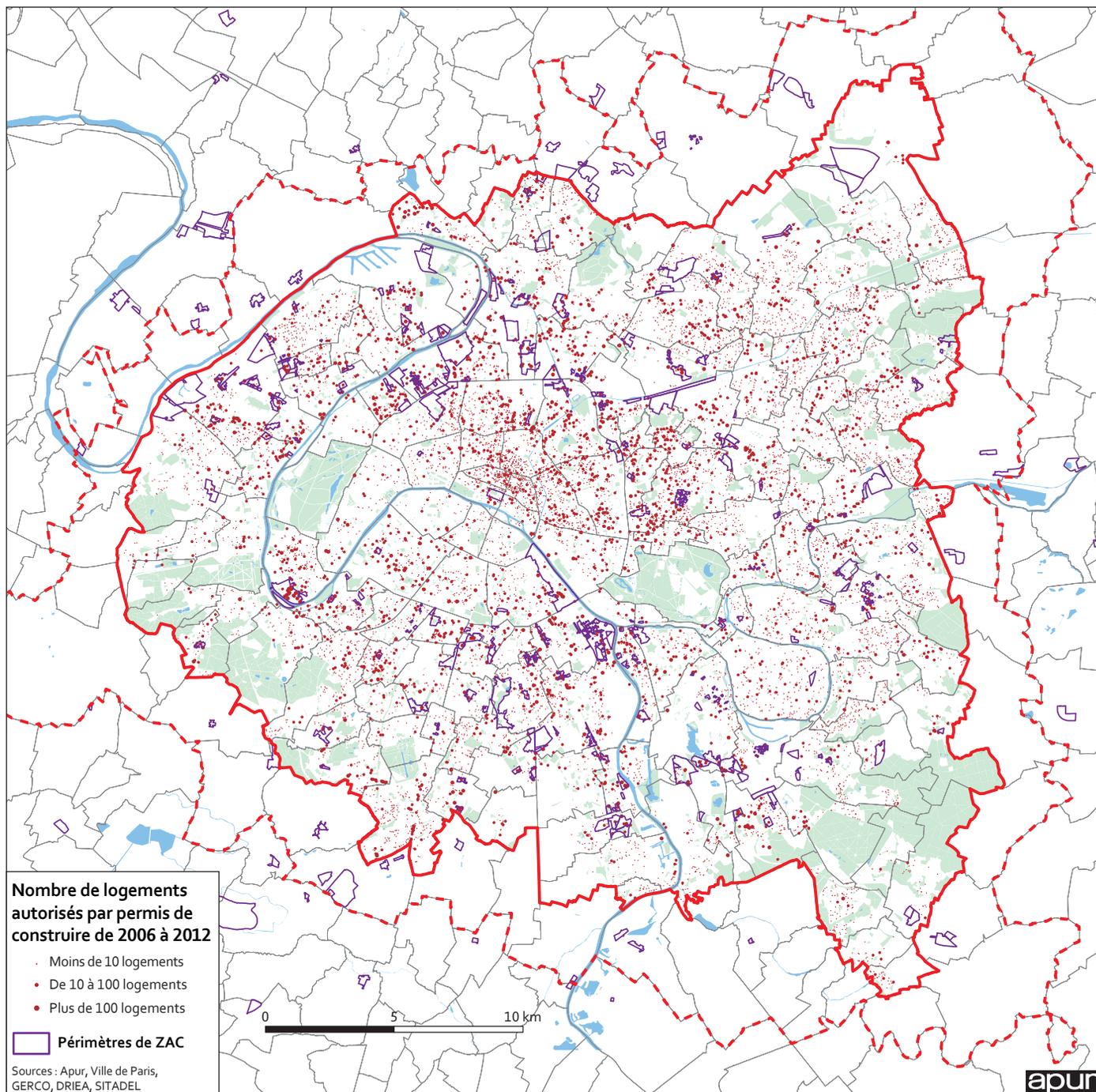
3/ Une production de logements diversifiée

- La transformation de bureaux en logements
- L'habitat participatif

4/ Des services aux habitants

- Le service intergénérationnel
- Une écogestion et un jardin pédagogique, la Bergerie des Malassis
- Un schéma de cohérence des équipements sportifs
- La Dynamo - Festival Banlieues Bleues

Le marché de l'habitat



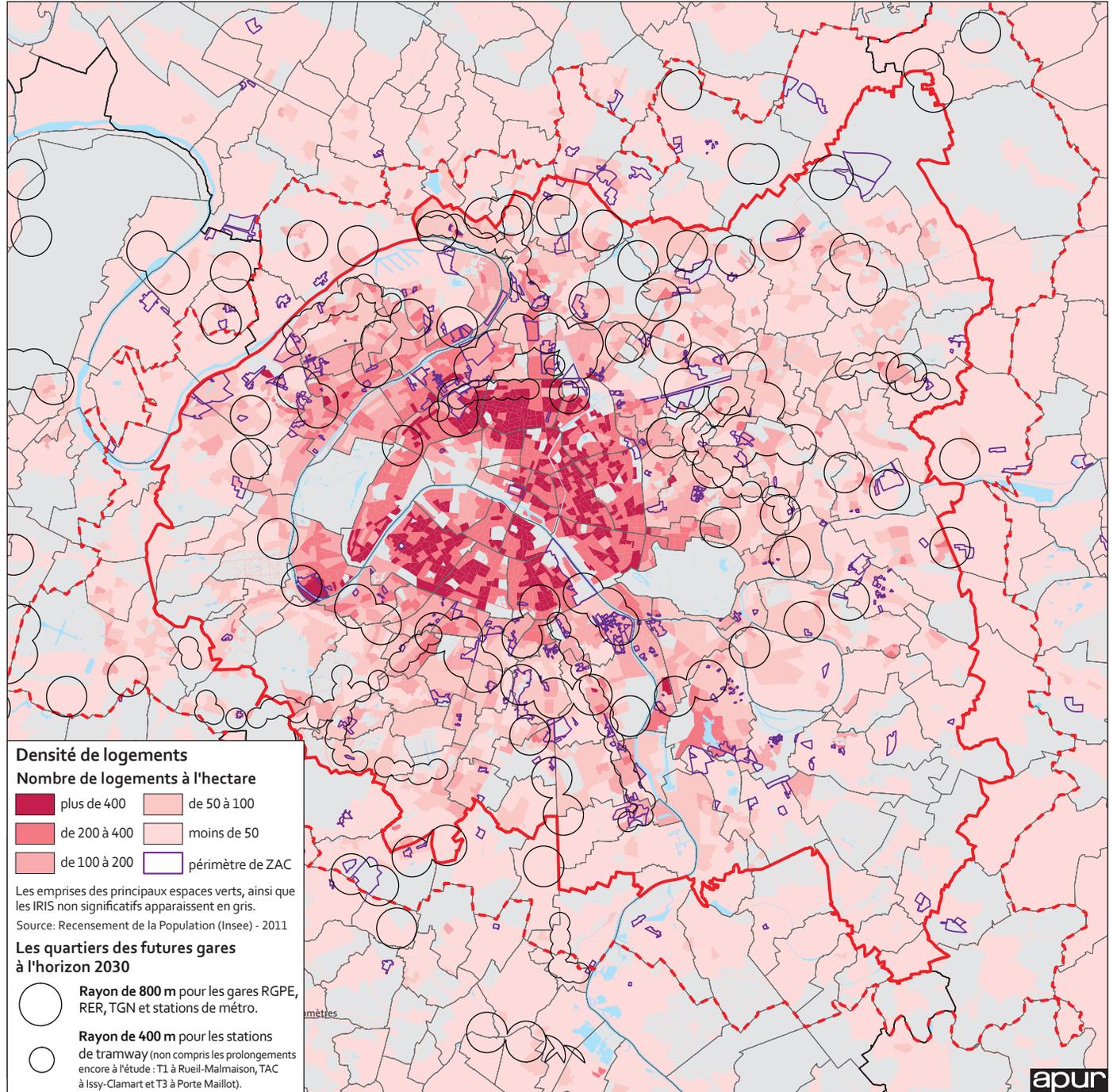
→ La construction de logements ces dernières années, dans les ZAC et en secteurs diffus

2011 et 2012 sont deux belles années pour la construction de logements. Ce sont près de 35 000 nouveaux logements qui ont été réalisés dans la métropole, soit un niveau de construction très proche des objectifs fixés par le gouvernement dans le cadre de la Territorialisation de l'Offre de Logement (TOL)*, fixés à 37 000 nouveaux logements par an. Par contre, le nombre de logements autorisés dans la métropole atteint seulement 23 000 logements par an en moyenne sur la période 2000-2013. Cette production de logement a trouvé place majoritairement dans le secteur diffus, portée par des centaines d'opérations de toutes tailles et développées à toutes les échelles, témoignant de la vivacité des tissus existants. Les opérations d'aménagement ont dû

dans la même période reconsidérer leurs programmations ou développer de nouveaux dispositifs pour retrouver des bilans plus équilibrés. L'ensemble des acteurs est mobilisé autour de processus de projet pour aller plus vite, retrouver de la souplesse et de la réactivité. Si le Sdrif et les PLU restent les cadres structurants à la grande échelle et à l'échelle locale, la planification urbaine évolue et met en place de nouveaux outils et méthodes à même de répondre à la réalité de la situation de la métropole.

* La loi du Grand Paris prévoit la construction de 70 000 logements chaque année en Ile-de-France. Afin de savoir où les construire, un exercice de « Territorialisation de l'Offre de Logements », (TOL) a été réalisé. En mêlant les critères d'attractivité (desserte en transport, pôle d'emplois...) aux contraintes (zones à protéger, espaces naturels à préserver...), l'État a défini des « mailles » qui regroupent de communes au-delà des limites administratives.

Le potentiel de développement de logements autour des gares



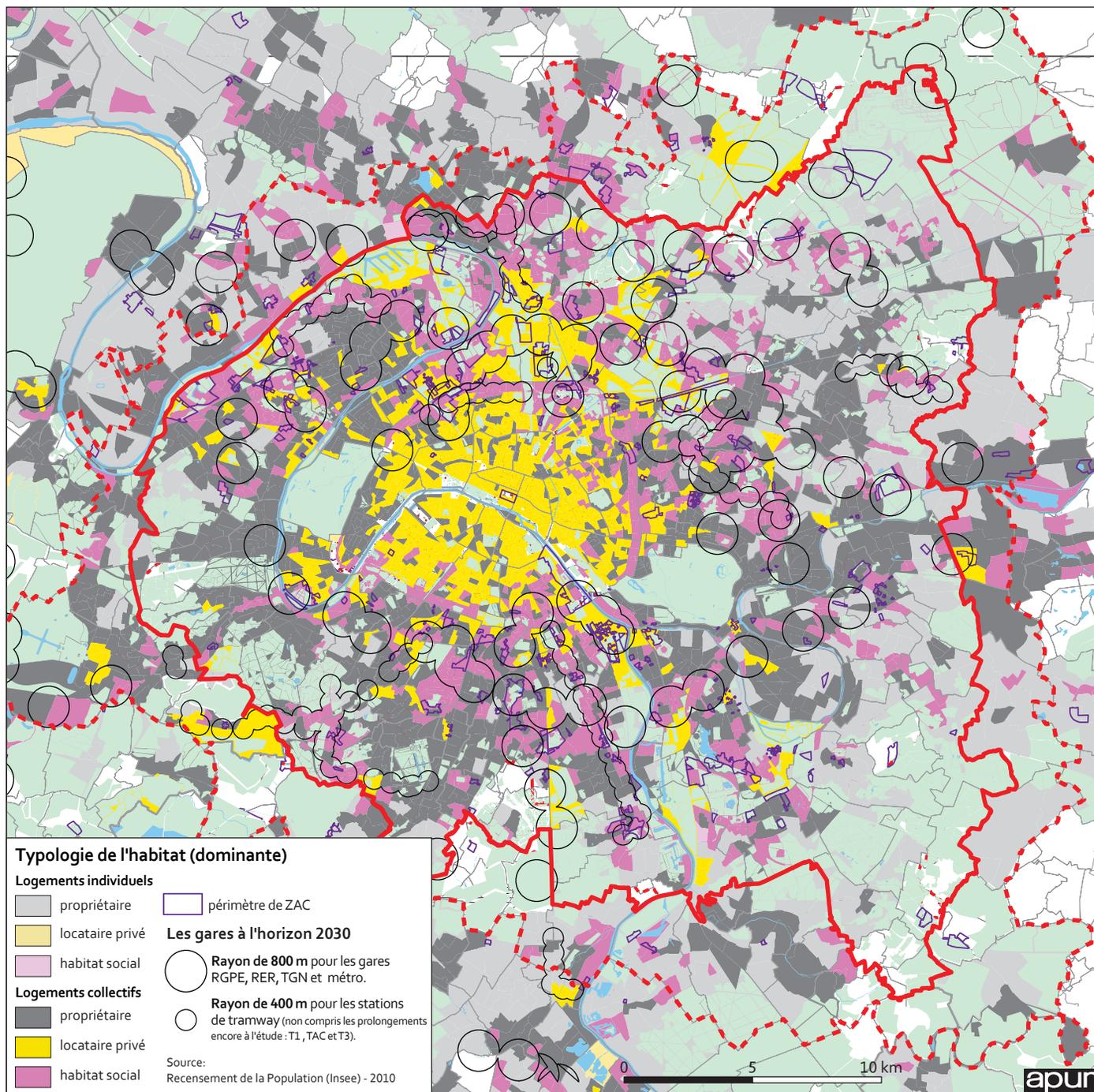
→ Des opportunités de construction autour des gares

La carte de la densité de logements superposée aux « quartiers » des nouvelles gares (périmètre défini par un rayon de 800 m autour des futures stations de RER et de métro et de 400 m autour des stations de tramway) témoigne de la diversité des situations de ces nouveaux quartiers, comme le montre l'observatoire des quartiers de gares du Grand Paris. Cette diversité de situations est une des caractéristiques de la future métropole du Grand Paris, fruit d'une longue histoire. Les implantations villageoises anciennes ont perduré sous la forme de centres bourg constitués autour de linéaires commerciaux et de petits équipements de proximité, favorisant l'organisation d'une vie locale à laquelle les habitants sont très attachés, puis les centres bourg sont devenus des quartiers très actifs en lien avec l'arrivée du RER et les

extensions des lignes de métro. La création de 93 gares du Nouveau Grand Paris devrait aussi contribuer à une certaine dynamique de production de logements.

L'arrivée des 93 gares du Nouveau Grand Paris devraient réduire les inégalités de desserte des territoires de la métropole, améliorer les conditions de vie des ménages en diminuant les temps de déplacement domicile-travail et en donnant un meilleur accès aux pôles d'emplois, aux établissements d'enseignement et aux grands équipements métropolitains. Cette nouvelle offre de transport se traduira différemment selon les territoires : certains quartiers vont accueillir des projets urbains métropolitains, d'autres quartiers feront l'objet d'intervention sur le tissu existant dans le cadre de programmes de renouvellement urbain dans lesquels les transports jouent un rôle structurant. Enfin d'autres quartiers, au tissu plus constitué, profiteront de la dynamique insufflée par l'arrivée d'une nouvelle gare pour continuer leur urbanisation.

La typologie de l'habitat, la mixité sociale



Le parc de logement de la métropole se caractérise par de forts contrastes entre habitat collectif et habitat individuel d'une part, entre propriété occupante, locatif privé et parc social d'autre part. La réalisation des objectifs de création de logements et les nouveaux programmes définis dans les quartiers de gare du Nouveau Grand Paris pourraient permettre d'aller dans le sens d'une plus grande mixité sociale. De nombreux quartiers d'habitat social, qui étaient jusqu'ici enclavés, bénéficieront d'ici quelques années d'une desserte transformée, ce qui pourrait être le point de départ d'une diversification de leur parc de logements.

Encourager la mixité signifie aussi créer des logements pour tous les types de ménages : des petits logements pour les personnes seules et les couples de jeunes actifs et des logements plus grands pour les familles. Cela signifie aussi développer une offre de logements intermédiaires pour les jeunes actifs et les classes moyennes.

Des nouveaux modes d'habiter sont proposés pour répondre aux besoins d'une population vieillissante, de la recherche de logements étudiants, des parcours résidentiels des familles.

L'atteinte de ces objectifs passe par la mise en place de nouveaux outils. Les chartes promoteurs se généralisent et des nouveaux dispositifs fonciers sont mis en place. La transformation du stock existant s'amplifie, plusieurs dispositifs traitent de l'habitat dégradé à l'instar de la Soreqa, et l'on voit apparaître de nouveaux modes opératoires comme la coproduction et, coté usagers, la colocation. Les services aux habitants se tournent vers la mise en réseau d'équipements existants. L'économie du partage devient un mode de construction de la ville.

Des outils partagés

La charte promoteur pour le logement

Porteurs de projet : CAEE et Romainville

Localisation : Ville de Romainville

PROJET  OUTIL MÉTHODE

→ Description

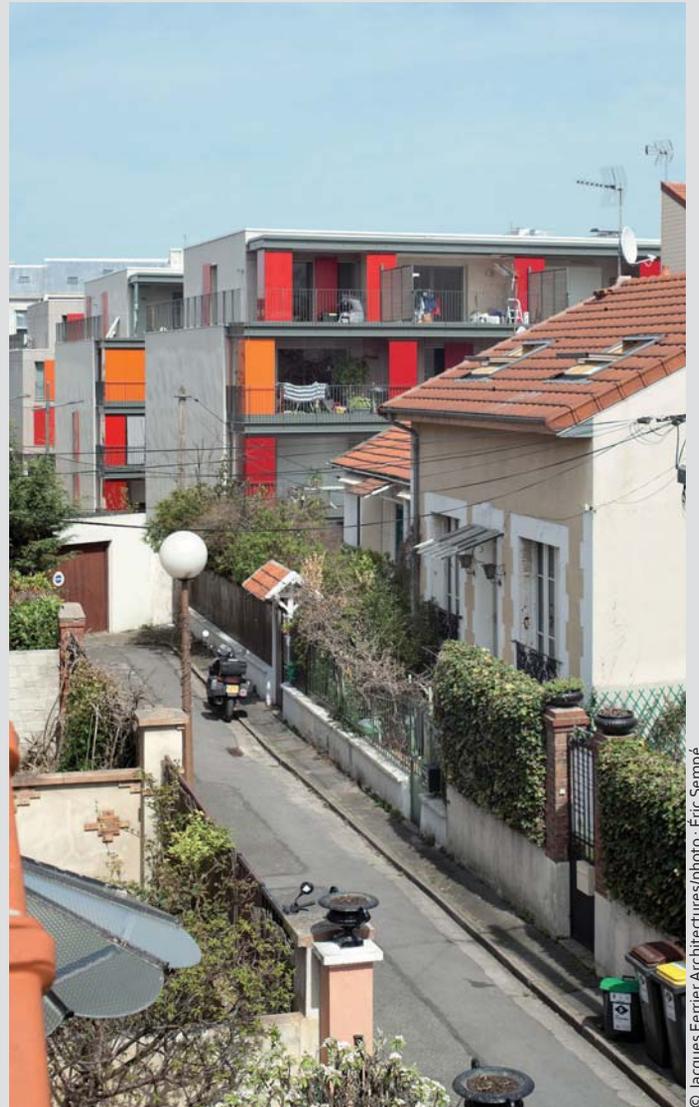
S'inscrivant dans une politique de maîtrise des coûts du foncier et de lutte contre la spéculation immobilière, la commune de Romainville a décidé en février 2012 d'établir une charte à destination des promoteurs immobiliers.

Les promoteurs signataires s'engagent au respect de prescriptions qualitatives et écologiques ainsi qu'au respect d'un dispositif de limitation des prix de sortie des logements. Le principe d'un abattement d'au moins 10 % du prix des logements par rapport au prix du marché et l'échelonnement des prix par secteur selon la localisation et l'accessibilité de l'opération, reposent sur une action rigoureuse de la municipalité notamment au moment de la vente des terrains.

En zone tendue telle que la métropole du Grand Paris, l'objectif de produire des logements, à hauteur de 37 000/an, se heurte au coût du foncier et à une crise des liquidités. Comme le souligne Hervé Manet, en charge du pôle promotion d'Icade, « Dire qu'il n'y a pas de terrains en Ile-de-France, c'est se tromper de débat. Les terrains existent. Mais alors comment accélérer la production ? Il faut bien unir nos forces pour contribuer à faciliter l'émergence d'opérations nouvelles et cela passe par une amélioration de la visibilité. Les chartes, en portant un coup d'arrêt à la surenchère des charges foncières et en fixant des prix de sortie cohérents avec le marché contribuent à améliorer cette visibilité ».* Les « Chartes promoteurs » permettent ainsi de faire converger les intérêts des acteurs de la production de logements. Corinne Valls, maire de Romainville, vice-présidente du conseil général de Seine-Saint-Denis, le dit explicitement : « Pour ma part, j'ai le sentiment que la charte nous a permis de passer dans une autre phase de relations avec l'ensemble des promoteurs. Nous sommes engagés dans une démarche partenariale avec pour objectif commun de produire des logements ».*

La « Villa Solea » par exemple, a été réalisée par Nexity et l'architecte Jacques Ferrier. Livrée début 2012 dans le cadre du projet de renouvellement du quartier Cachin, la villa Solea compte parmi les projets-prototypes à partir duquel la charte promoteur s'est constituée. La ville ayant été le propriétaire initial du terrain, elle en avait la maîtrise foncière. Ainsi, les rapports de force autour des prix des logements se sont plus facilement rééquilibrés. Romainville s'est notamment inspirée de la charte promoteur qui pré-existait à Saint-Ouen.

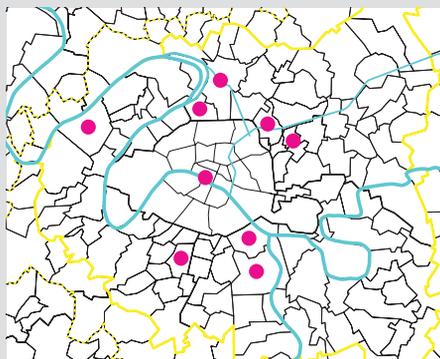
Le prix moyen de vente des 129 logements produits (hormis les 34 logements sociaux) dans le cadre de l'opération villa Solea s'élève à 3 600 euros/m², respectant ainsi le plan de sectorisation de la charte.



La villa Solea, architecte Jacques Ferrier/promoteur Nexity

© Jacques Ferrier Architectures/photo : Eric Sempé

* Extrait du colloque de l'Observatoire Régional du Foncier (ORF), « Le foncier à l'heure du Grand Paris, quelles urgences ? », 17 juin 2014.



→ Ailleurs dans la métropole

- Un développement récent des chartes promoteurs : Bagneux, Ivry-sur-Seine, Nanterre, Pantin, Paris, Saint-Denis, Saint-Ouen, Vitry-sur-Seine.

→ Effets induits

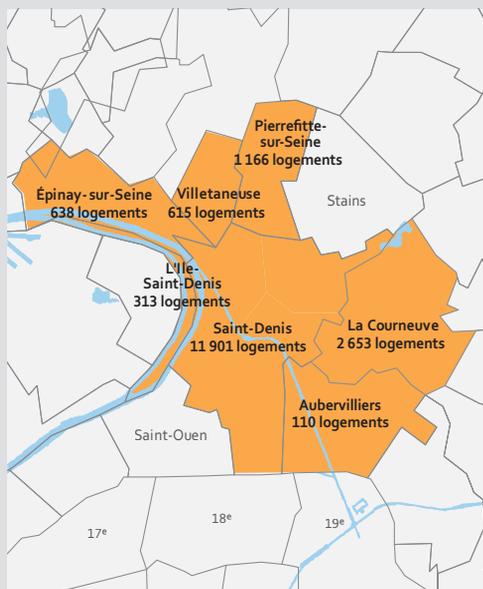
- La maîtrise du coût des logements.
- L'accélération de la production du logement dans la métropole.
- La préservation de la mixité sociale et la maîtrise de la « gentrification » de la métropole.

Un office HLM intercommunal, Plaine Commune Habitat

Porteur de projet : CA Plaine Commune

Localisation : Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Épinay-sur-Seine, Villetaneuse, L'Île-Saint-Denis, Aubervilliers

PROJET  OUTIL MÉTHODE



7 communes, 1 OPH, 17 500 logements sociaux
Source : OPH Intercommunal Plaine Commune



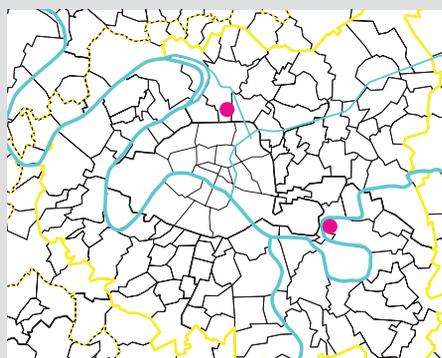
Résidence Montjoie I, à Saint-Denis - 46 logements - Date de construction 2001
Architecte : Philippe Gazeau

→ Description

Près de 40 % du parc de logements sociaux familiaux dans la métropole sont gérés par un office HLM communal (soit 290 000 logements). Environ la moitié des 37 offices communaux de petite taille gèrent moins de 4 000 logements chacun. Plusieurs dispositions des lois ALUR et MAPTAM prévoient la disparition des offices publics de l'habitat communaux en petite couronne et le rattachement des OPH à l'échelon métropolitain. **L'objectif est de créer des bailleurs capables d'intervenir à une échelle intercommunale pour favoriser la mobilité des locataires à travers les mutations, renforcer la capacité à produire en mutualisant les moyens et enfin d'avoir une vision globale du territoire pour prioriser les interventions de réhabilitation des ensembles immobiliers, de rénovation des quartiers, mais aussi d'aménagement urbain.**

Avant même ce nouveau contexte législatif, la communauté d'agglomération de Plaine Commune a décidé de se doter d'un office HLM intercommunal pour exercer pleinement la compétence habitat. L'Office de Plaine Commune Habitat, créé en 2005, gère un parc de 17 500 logements répartis sur 7 des 9 villes de la communauté d'agglomération

de Plaine Commune : Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Épinay-sur-Seine, Villetaneuse, L'Île-Saint-Denis, Aubervilliers. Avec ses 415 salariés et 112,3 M d'euros de chiffre d'affaires, Plaine Commune Habitat est un opérateur plus puissant que les offices communaux qui préexistaient. Le changement d'échelle a permis d'augmenter les moyens en termes d'ingénierie, d'avoir une stratégie d'intervention globale sur le territoire, de proposer un service aux locataires de qualité équivalente quelle que soit la commune de résidence et enfin peser d'un poids plus important, notamment dans les négociations avec les services de l'État.



→ Ailleurs dans la métropole

- Plaine Commune Habitat est l'unique exemple de regroupement intercommunal d'offices HLM à ce jour, en petite couronne.
- L'exemple de la commune de Nogent-sur-Marne qui a vendu en 2009 le patrimoine de l'office HLM communal à l'OPH du Val-de-Marne, Valophis Habitat, participe à la tendance au regroupement des offices communaux.

→ Effets induits

- La création d'opérateurs habitat à l'échelle des territoires ou de la métropole.
- L'amélioration de la mobilité résidentielle des locataires.
- La mutualisation des moyens.
- La vision globale du territoire.

La Société de Requalification des Quartiers Anciens (SOREQA)

Porteurs de projet : Département de Paris, CA Plaine Commune, CA Est-Ensemble,
Ville de Paris, Saint-Denis, Montreuil, Nanterre, SOREQA

Localisation : Montreuil, Nanterre, Paris, Saint-Denis



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



24, rue Suger - Saint-Denis.

Dans le cadre du programme de lutte contre l'insalubrité, cet immeuble, sous l'impulsion de l'Opah, a fait l'objet d'une réhabilitation globale.



9 et 21, rue Paul-Eluard - Saint-Denis.

L'objectif de cette opération est la construction de logements neufs, organisée autour de la maison maintenue et remise en valeur.

→ Description

La Soreqa constitue un outil spécialisé, au service des collectivités, pour le traitement l'habitat dégradé, insalubre, dangereux.

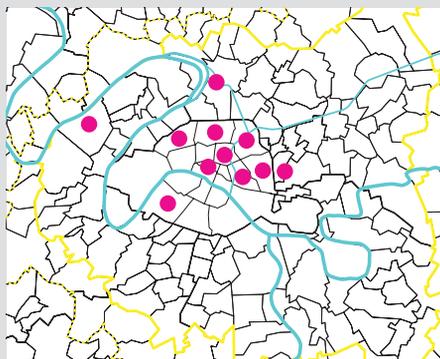
Son action consiste à éradiquer l'habitat dégradé, insalubre ou dangereux d'une part et à mettre les occupants à l'abri des dangers qu'ils courent d'autre part. Cela revient dans certains contextes à mettre en œuvre de véritables projets urbains incluant le traitement de l'habitat dégradé.

La Soreqa est une société publique locale d'aménagement (SPLA), c'est-à-dire une société de droit privé, au capital entièrement public, dont les actionnaires sont exclusivement des collectivités locales ou intercommunalités. Elle exerce son métier d'aménageur pour le compte exclusif des collectivités actionnaires.

Fin 2014, la Soreqa compte 6 actionnaires : le département de Paris (actionnaire majoritaire avec 55 % du capital), la commune de Paris (12 %), Plaine Commune (15 %), Est ensemble (10 %), Montreuil (5 %) et Nanterre (3 %).

La Soreqa intervient tant sur des immeubles dégradés privés que sur des parcelles publiques. Son action auprès des propriétaires privés revient à les accompagner sur le plan administratif et technique (définition d'un plan de travaux et mobilisation des aides publiques en vue de la réhabilitation leur bien). Dans les cas les plus avancés de dégradation, elle met en œuvre ses prérogatives de puissance publique (préemption, expropriation) pour développer des projets d'intérêt public (logements, équipements publics, activités...). De ce fait, une part importante de son activité réside dans l'accompagnement social des ménages à reloger du fait de la mise en œuvre des projets.

Les équipes de la Soreqa sont issues de la Siemp, qui a passé dix ans à lutter contre l'habitat indigne à Paris, développant ainsi des compétences spécifiques en matière d'ingénierie sociale, foncière, juridique et technique. De 2002 à 2012, la Siemp a été chargée du traitement des 434 immeubles, les plus dégradés parmi les 1 030 adresses identifiées comme insalubres ou dangereuses à Paris. L'action de la Siemp s'est concrétisée par la réhabilitation de plus de 3 500 logements privés et la création de plus de 2 300 logements sociaux.



→ Ailleurs dans la métropole

- Nanterre.
- Paris.
- Quartier des Coutures, ZAC « Fraternité », à Montreuil.
- Secteur Brise-Echals à Saint-Denis.

→ Effets induits

- Le partage d'expérience et mutualisation d'un outil spécialisé dans la lutte contre l'habitat indigne dans la métropole.

Des mécanismes réglementaires pour la construction de logements sociaux

Porteur de projet : Ville de Nanterre
Localisation : Nanterre

PROJET  OUTIL MÉTHODE



Vue aérienne de Nanterre

→ Description

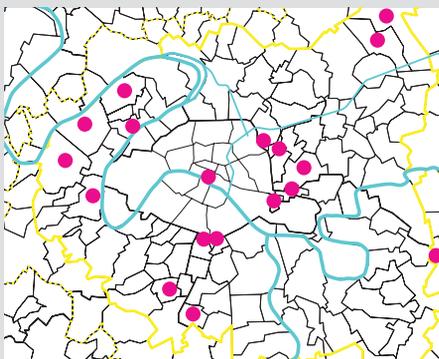
La ville de Nanterre participe pleinement de l'effort de construction de logements sociaux dans la métropole. Elle compte environ 17 000 logements sociaux en 2011, ce qui représente environ 50 % des résidences principales.

Dans son PLU, approuvé le 11 décembre 2012, la Ville de Nanterre a choisi d'encourager plus encore la mixité des programmes de logements en imposant une part de logements sociaux dans chaque opération de construction. Le PLU fixe comme objectif la création de 850 logements par an dont 340 logements sociaux de 2013 à 2017, et de 650 logements par an dont 260 logements sociaux entre 2018 et 2025. Il a introduit la disposition suivante : « Afin de permettre un équilibre de logements sociaux sur l'ensemble du territoire communal, en introduisant une mixité sociale à l'intérieur des opérations, une nouvelle disposition est ajoutée dans les zones à vocation d'habitat (sauf en zone UC où la proportion de logements sociaux est jugée satisfaisante). Cette mesure [...] consiste à imposer 40 % de logements sociaux aux opérations de constructions neuves et/ou de changement de destination comptant 1 200 m² et plus de SHON logement. Concernant les

opérations d'aménagement (notamment ZAC, lotissement, permis groupé ou valant division) cet objectif devra être respecté à l'échelle globale du périmètre et non par opération. »

Ce mécanisme réglementaire favorisant la construction de logements sociaux existe sous différentes formes comme par exemple à :

- Courbevoie : obligation de réalisation 30 % de logements sociaux dans les opérations de plus de 20 logements dans les zones d'urbanisation récentes et pavillonnaires principalement.
- Enghien-les-Bains : obligation de réalisation de 30 % de logements sociaux dans les opérations de plus de 700 m² de logements dans les zones urbaines.
- Montreuil : obligation de réalisation de 25 % de logements sociaux dans les opérations de plus de 2 500 m² de logements dans les zones urbaines.
- Paris : obligation de réalisation de 25 % (et bientôt 30 % à l'occasion de la révision du PLH et de la modification du PLU) de logements sociaux dans les opérations de plus de 800 m² de logements dans la zone de déficit en logement social.
- Saint-Mandé : obligation de réalisation de 25 % de logements sociaux dans les opérations de plus de 2 750 m² de logements dans les zones urbaines.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication de l'inscription de pourcentage de logements sociaux dans les opérations privées de construction à Arcueil, Colombes, Courbevoie, Enghien-les-Bains, Fresnes, Le Kremlin-Bicêtre, Les Lilas, Le Pré-Saint-Gervais, Montreuil, Nanterre, Paris, Pontault-Combault, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud, Saint-Mandé, Sceaux, Tremblay-en-France, Villepinte, Vincennes.

→ Effets induits

- Création de logements sociaux en faisant contribuer la promotion privée.
- Mixité des programmes de logements à une échelle fine, celle de l'opération.

Des méthodes renouvelées

Le secteur du pont de Sèvres avec le Trapèze

Porteurs de projet : Ville de Boulogne-Billancourt, Consortium DBS
Localisation : Boulogne-Billancourt

PROJET OUTIL MÉTHODE



→ Description*

Le contexte

En 2000, le consortium DBS regroupant quatre promoteurs, Nexity, Vinci-Immobilier, Icade pour les logements et Hines pour les bureaux, remporte la consultation lancée par Renault pour la cession des terrains du Trapèze et signe une promesse de vente pour des droits à bâtir. Ces terrains constituent alors une friche industrielle de 52 ha, entre le centre-ville de Boulogne-Billancourt et la Seine et représentaient un fort enjeu de développement. Parallèlement à la démarche de Renault, la Ville initie des études afin de définir les grandes orientations du devenir de ce quartier. Ses moyens de contrôle du développement urbain, sans maîtrise foncière des terrains, reposent alors essentiellement sur le PLU et l'octroi du permis de construire. Dans ce contexte, le rééquilibrage entre les acteurs privés et publics, apparaît comme une nécessité.

La mise en place d'un dispositif de pilotage et de négociation

Le dispositif de pilotage confié à l'urbaniste Jean-Louis Subileau par la Ville de Boulogne-Billancourt, permet pendant les premières années de négociation avec DBS (2000-2003), de modifier le projet immobilier en faveur d'un aménagement urbain plus qualitatif, sans pour autant remettre en cause les droits à construire. Trois principes conditionnent ce montage :
1/Le protocole de négociation : La définition d'un protocole reposant sur la négociation entre le vendeur (Renault), la Ville et la SAEM et DBS pour fixer les conditions générales et financières des constructions, permet de répartir clairement les charges et les participations aux équipements publics entre chacun des promoteurs intervenant sur le site.
2/Des concours pour chaque macro-lots : Afin d'amener les promoteurs à prendre en compte les objectifs de qualité architecturale et environnementale et la composition urbaine définie par le schéma directeur, le principe d'un concours par macro-lots fut adopté.

3/Une procédure de ZAC : Pour assurer la permanence du dispositif de pilotage, une procédure de ZAC gérée par la SAEM Val de Seine, permet de compléter le règlement du PLU par les cahiers des charges, annexés à l'acte de cession des terrains. La ZAC Seguin-Rives de Seine, permet aussi d'élargir le périmètre et de mettre en cohérence l'évolution des territoires entre les secteurs du Triangle, du Trapèze et de l'île Seguin.

Le concept de « ville parc »

La conception du plan de référence sur le secteur du Trapèze (« Rives de Seine ») développé par l'équipe de Patrick Chavanne, lauréat du concours de maîtrise d'œuvre urbaine en 2001, repose sur l'équilibre entre le milieu naturel et la densité importante des constructions. L'objectif de la « ville parc » est de démontrer que la densité peut engendrer un cadre de vie agréable sous réserve de limiter la circulation automobile, de favoriser les



Vue aérienne de la ZAC du Trapèze

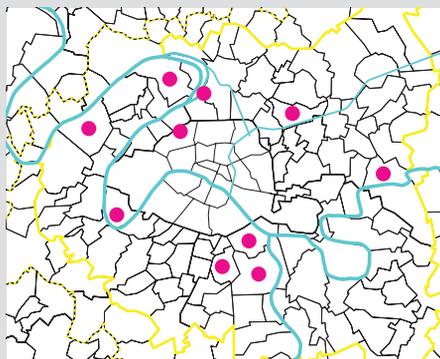
continuités piétonnes et de créer les conditions pour que la nature structure le quartier à toutes les échelles (axes structurant, parc, cœur d'îlots). L'aménagement du Trapèze s'organise autour des berges de Seine et d'un grand parc de 7 ha. Le réseau de voies et de traverses piétonnes, jusqu'aux cœurs d'îlots, sont abondamment arborées et résultent d'un travail sur le vélum (ligne de crête des arbres). La morphologie urbaine des macro-lots répond à l'équilibre des intérêts publics et privés, entre des espaces extérieurs généreux et l'optimisation des investissements. Cette typologie produit une forte densité tout en hiérarchisant les hauteurs bâties entre la périphérie des macro-lots (R + 8), et les cœurs d'îlots plus variés et plus souples. Les programmes de bureaux sont intégrés dans les macro-lots, contribuant à la mixité fonctionnelle de l'ensemble.

Le plan de référence a été le support de toutes les négociations du dispositif de pilotage et de l'élaboration du PLU.

Le programme de la ZAC comprend 930 000 m², dont 394 000 m² de logements, dont 1/3 sociaux, 343 100 m² de bureaux, 193 000 m² d'équipements collectifs et de commerces, 15 000 à 18 000 habitants, 10 000 à 15 000 salariés à terme, 50 % d'espaces libres, dont 20 ha d'espaces verts

La répartition des coûts dans la ZAC s'équilibre entre 804 M de recettes, dont la vente des charges foncières (379,8 M), les participations des constructeurs (180,0 M), et autres (55,0 M), et 802,6 M de dépenses, dont les acquisitions foncières (167,4 M), les travaux (480,3 M), les études urbaines (18,8 M) et autres (rémunération de la SAEM, frais financiers, frais de gestions : 136,1 M).

* Cette synthèse est basée sur l'étude BATEX pour le PUCA, « ZAC Seguin-Rive de Seine à Boulogne-Billancourt - Un cadre exigeant pour la conception de bâtiment exemplaire ».



→ Ailleurs dans la métropole

Certaines ZAC vont conduire dans les années à venir à une production importante de logements. À titre d'exemple, on peut citer : Clichy-Batignolles, Les Groves à Nanterre, Gennevilliers (Les Agnettes, ZAC centre-ville et Écoquartier Chandon-République), les éco-quartiers des berges de Seine à Saint-Ouen/Île-Saint-Denis/Saint-Denis, la Plaine de l'Ourcq, Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne,

Ivry Confluences, Les Ardoines à Vitry-sur-Seine, Campus Grand Parc à Villejuif ...

→ Effets induits

- La production de logements.
- La limitation du portage foncier et des risques associés pour la ville.

La Plaine de l'Ourcq, un exemple de la construction du Grand Paris

Porteur de projet : Communauté d'Agglomération Est Ensemble (CAEE)

Localisation : Plaine de l'Ourcq, Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy

PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Carte des 10 lieux de la Plaine de l'Ourcq, issus des Ateliers de « Maîtrise d'œuvre partagée »

→ Description

La Plaine de l'Ourcq, identifiée dans le SDRIF comme un lieu privilégié d'intensification dans la métropole et caractérisée par la présence du canal de l'Ourcq et de grandes infrastructures, est concernée par de multiples projets d'aménagements inscrits dans le CDT de la « fabrique du Grand Paris ».

Les 6 ZAC (Écoquartier gare de Pantin, ZAC du Port, ZAC de l'Horloge, ZAC Écocité, ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq et ZAC des Rives de l'Ourcq), les 5 Communes (Pantin, Romainville, Noisy-le-Sec, Bobigny et Bondy) et 2 Aménageurs (Sequano et Semip) sont aujourd'hui les acteurs des projets urbains engagés.

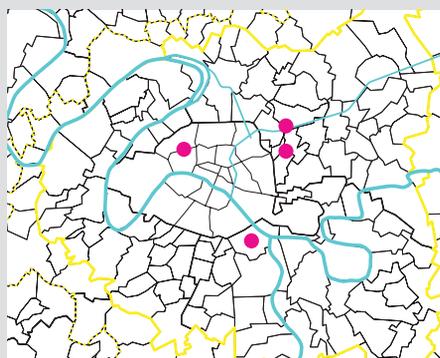
Impulsés par Est-Ensemble et animés par l'Apur, les ateliers de « maîtrise d'œuvre partagée » ont pour objectif d'inscrire chacun des projets dans l'ambition générale du secteur de la Plaine, de renforcer l'identité du territoire et de le positionner au mieux dans le cadre de la dynamique de développement de l'Est parisien.

Les deux premiers ateliers de « maîtrise d'œuvre partagée », réunissant les architectes et les aménageurs, ont permis d'échanger autour de l'ensemble des projets en cours, de mettre en évidence les questionnements et les difficultés, les intangibles et les coûts partis pour chaque

ZAC. Trois enjeux ont émergé : « Répondre à la nouvelle attractivité du territoire qui se dessine avec l'arrivée du réseau Grand Paris et de la tangentielle, « Renforcer la prise en compte des spécificités culturelles et économiques des territoires et enfin, « Retrouver des équilibres économiques qui favoriseront l'engagement des projets ».

En amorçant la construction d'un récit commun à la Plaine de l'Ourcq, dix lieux et actions stratégiques ont été identifiés et pourraient engager la « fabrique du Grand Paris » (voir carte des 10 lieux ci-dessus).

Cette méthode du « faire ensemble et faire avec » permet d'inscrire le projet de territoire comme processus dynamique et articulé. Ici le facteur temps participe de la définition des projets. En ce sens l'aller/retour permanent entre le tissu existant (ses activités économiques, son habitat...) et les projets en cours d'élaboration, permet de faire converger les dynamiques existantes et à venir sur le territoire. Par ailleurs, les questions d'équation économique des projets et la recherche de stratégies foncières plus économes, nourrissent les choix programmatiques et de phasage des opérations urbaines.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication dans la métropole : des ateliers de « maîtrise d'œuvre partagée » dans la ZAC Paris-Batignolles, à Ivry Confluences et d'autres actuellement à l'étude comme l'axe de la RN2.

→ Effets induits

- La convergence des acteurs et des enjeux.
- La mise en place d'une stratégie urbaine et d'une stratégie foncière d'ensemble, le long du canal de l'Ourcq et de la RN3.
- Un effet levier pour le territoire, une plus grande visibilité sur l'avenir de la plaine de l'Ourcq.

Une production de logements diversifiée

La transformation de bureaux en logements

Porteurs de projet : l'exemple de la Ville de Paris

Localisation : Paris



PROJET

OUTIL

MÉTHODE

→ Description

L'analyse des permis de construire depuis la mise en application du PLU parisien a montré que la construction et les transformations se conjuguent pour créer des logements. Environ 210 100 m² de surface de logement (soit 3 400 logements en moyenne) ont été autorisés chaque année, 73 % correspondent à des constructions et 27 % à de la transformation de bureau, de commerce, de locaux d'activité en logement. Ces statistiques montrent le poids des mouvements dans le tissu constitué et le bâti existant.

Les transformations de bureaux en logements représentent à elles seules plus de la moitié de l'ensemble des transformations. **De 2001 à 2012, un peu plus de 30 000 m² de transformation de bureaux en logements ont été autorisés à Paris chaque année**, ce qui représente environ 400 logements nouveaux par an dont un tiers sont des logements sociaux SRU.

La majorité des opérations de transformation se situe dans le centre ville où la densité de bureaux est la plus élevée.

Les logiques d'intervention selon les types de pétitionnaires sont bien différentes. Tandis que les particuliers (20 % des surfaces transformées) réalisent des aménagements de commodité personnelle sur de petites surfaces, les bailleurs sociaux (27 % des surfaces transformées) cherchent à étendre le parc de logements SRU en écho aux attentes de la municipalité et les promoteurs (53 % des surfaces transformées) sont dans une logique de revente après rénovation/transformation.

Sur le plan technique, les études de cas d'immeubles de bureaux transformés en logements montrent que l'importance des travaux à réaliser et leur nature sont largement tributaires de la morphologie et de l'époque de construction. À Paris, du fait de la prédominance du bâti ancien, 60 % des transformations s'opèrent dans des immeubles haussmanniens ou post haussmanniens qui retrouvent par là même leur destination initiale.

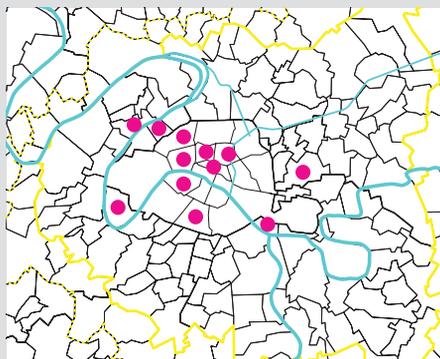
Exemples d'opérations récentes :

Palatino, 124-126 bd Masséna, 13^e arrondissement (livraison prévue au 1^{er} semestre 2015) : il s'agit de la transformation d'une tour de bureaux de 18 étages (20 000 m²) construite dans les années 1970, par Eiffage Immobilier. Après une réhabilitation lourde, l'immeuble sera transformé en habitation : 188 logements en accession à la propriété et une résidence étudiante de 342 places. Cette opération présente l'avantage de créer un grand nombre de logements et de financer la réhabilitation d'un immeuble de bureaux devenu obsolète.



Le Palatino, 124-126 bd Masséna, architecte : Éric Chabeur

Réhabilitation de 3 immeubles haussmanniens, 31 rue Pasquier, 39 rue de Londres et 21 rue d'Amsterdam, 8^e arrondissement : il s'agit de la transformation d'environ 6 000 m² de bureaux par un bailleur social, ICF la Sablière, qui a acheté à partir de 2005 ces immeubles à la SNCF. L'opération permet la création de 70 logements sociaux (7 PLAI, 55 PLUS, 8 PLS) dans le quartier central des affaires, à proximité de la gare Saint-Lazare, au cœur de la zone de déficit en logement social. L'opération a été en partie financée par le mécanisme de compensation (cette opération qui crée du logement rend possible des opérations inverses où des surfaces de logements disparaissent au profit de surfaces d'activités, la commercialité correspondante représente environ 3 000 euros par m² dans le 8^e arrondissement). L'opération a commencé en 2009, avec de premières livraisons en 2010 et 2011, et est aujourd'hui totalement terminée. Elle a permis de créer des logements sociaux dans un quartier déficitaire, de réhabiliter les bâtiments qui étaient en mauvais état.



→ Ailleurs dans la métropole

- De nombreux projets de transformation de bureaux en logements : à Courbevoie, à Charenton-le-Pont...

→ Effets induits

- La résorption de la crise du logement dans la métropole du Grand Paris.
- La réhabilitation d'immeubles de bureaux obsolètes ou dégradés.
- La création de logements sociaux.

L'habitat participatif

Porteurs de projet : Les acteurs de l'habitat participatif

Localisation : Nanterre, Ivry-sur-Seine, Montreuil



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



© Apur - David Boureau

Architectes : Projet Unisson Montreuil : FBG architecte - Montreuil

Le projet Unisson, initié par un groupe de 13 personnes à Montreuil (maîtrise d'usage) est porté par la SCIC Habitat Solidaire (maîtrise d'ouvrage et propriétaire du terrain). L'opération mêle réhabilitations et constructions neuves. Le coût de l'opération des 8 logements dont 2 PSLA et 1 PLAI, et de la salle polyvalente s'élève à 2 743 000 €. Livrée en juillet 2014.



© Apur - David Boureau

Architectes : Atelier 15, Alain Coste - Ivry-sur-Seine - En chantier

Coop Coteau regroupe 10 familles issues de l'OPH d'Ivry et 14 familles complétant le capital financier collectif. Le prix de sortie de l'opération est égal au prix de revient, soit 2 850 € TTC (TVA 5.5 %). La ville d'Ivry-sur-Seine s'engage avec la vente du terrain à un prix adapté (252 €/m²). La livraison des maisons de ville (construction bois) est prévue au printemps 2014.



© Apur - David Boureau

Architectes : Pascal Chombart de Lauwe (Tectône), Fabien Brissaud (Mao).

La coopérative de logements « Le Grand Portail », livrée fin 2013 et initiée par la ville de Nanterre avec le soutien de l'EPA DESA, regroupe 16 familles issues du logement social. Au sein de l'Eco quartier Hoche, cette opération BBC regroupe 12 appartements, 3 maisons de ville, pour un prix d'accession moyen de 2 700 € TTC (TVA 7 %).

→ Description

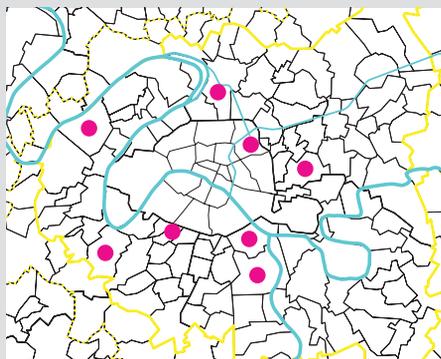
Le développement d'initiatives participatives dans le domaine de l'habitat s'accompagne aujourd'hui de l'intérêt de certaines collectivités et d'une reconnaissance de l'État avec les articles 47 à 51 de la loi Alur du 24 mars 2014. Ces initiatives prennent différentes formes : les coopératives d'habitat, l'habitat solidaire et les démarches d'autopromotion. Si les deux premières catégories présentent des enjeux sociaux, la démarche d'autopromotion concerne principalement des ménages dotés d'un capital financier relativement important et se rapproche en ce sens de l'habitat groupé des années 1970-1980, caractérisé par une grande homogénéité et autonomie.

Le leitmotiv de l'habitat participatif contemporain est d'offrir une alternative à la production de logement, « une troisième voie » entre la promotion immobilière privée et le logement social. Les principes fondateurs sont avant tout la participation et « la démocratie ». La volonté d'être acteurs du projet architectural, dans une approche démocratique selon le mode « une personne = une voix », distingue ces projets des copropriétés classiques où le logement est standardisé et où le droit de vote correspond généralement à la surface du logement. De plus les critères de « diversité » générationnelle, la volonté de créer un lien social fort, les exigences environnementales et l'encadrement de la spéculation sont des

valeurs communément portées par les acteurs de l'habitat participatif. En outre, les économies de telles opérations se situent à plusieurs niveaux : l'absence de promoteur et des frais de commercialisation, la mutualisation de certains équipements (voiture, lave-linge, outils...), la réduction des frais de gestion du fait de la responsabilisation...

Aujourd'hui, les initiatives d'habitat participatif s'attachent à collaborer quasi systématiquement avec les acteurs classiques de l'habitat, tel que les collectivités et les organismes HLM. En effet, leur ambition de mixité sociale, la crise du logement et les coûts fonciers dans la métropole du Grand Paris rendent le montage opérationnel complexe et l'acquisition d'un terrain privé quasiment impossible. Le rôle des municipalités et des structures institutionnelles apparaît donc bien plus déterminant qu'il ne l'était dans les années 1970. Dans la métropole, nous pouvons actuellement distinguer deux types de projets :

- **Les projets « semi-publics » à l'initiative des habitants** et associant les collectivités et/ou à un organisme de logement social, comme la société civile coopérative de construction Coop Côteau ou Unisson-Montreuil.
- **Les projets « publics » à l'initiative des collectivités** ou des Offices HLM, qui constituent le groupe d'habitants, comme la coopérative de logements « Le Grand Portail » à Nanterre par exemple.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication de projets d'habitat participatif : à Ivry-sur-Seine, à Meudon, à Malakoff, à Montreuil, à Paris 19^e, à Saint-Denis, à Vitry-sur-Seine...

→ Effets induits

- L'encadrement des coûts du foncier par des délais de revente intégrés dans les clauses de non-spéculation.
- L'amélioration des parcours résidentiels.
- Le développement de l'intérêt général par le partage et la responsabilisation.
- L'innovation des pratiques professionnelles de l'habitat et l'émergence de nouveaux modes de construction.

Des services aux habitants

Le service intergénérationnel

Porteur de projet : Ville de Colombes

Localisation : Colombes



PROJET OUTIL MÉTHODE

→ Description

Grâce au service « InterG », la ville de Colombes met l'accent sur la solidarité intergénérationnelle. « L'InterG » coordonne un réseau de structures éducatives et sociales et de volontaires retraités, pour réunir les enfants, les jeunes entrant dans la vie active ou étudiants et seniors. Ce réseau s'est constitué au fil des ans et agit aujourd'hui dans plusieurs domaines autour d'activités et de services dans la ville.

Les ateliers « Atout'âges » - 2001

À Colombes, les crèches, les centres de loisirs maternels et élémentaires, les écoles, les maisons de retraites, les associations ainsi que les services jeunesse de la ville, organisent les ateliers « Atout'âges » selon trois catégories :

- Les ateliers d'activités hebdomadaires : couture, chants, conte et lecture, pâtisseries, etc.
- L'accompagnement des sorties en journée (spectacles, visites, randonnées...) ou encore les colonies de vacances intergénérationnelles.
- Les actions événementielles en lien avec les manifestations municipales comme les fêtes de quartier, la promenade rollers-vélo, ou nationales comme la Semaine Bleue.

Pour l'année 2013 près de 400 activités, d'une moyenne de 14 enfants et 5 retraités par séance, ont été organisées.

La charte intergénérationnelle - 2007

Élaborée en 2007 après la concertation d'une dizaine de professionnels et un groupe de huit retraités, la charte intergénérationnelle cadre les droits et les devoirs de chacun (enfants, retraités, professionnels) lors d'ateliers intergénérationnels. Comme l'indique Michel Le Guellec, responsable du service intergénérationnel à la ville de Colombes, « les retraités volontaires ne se substituent pas aux équipes d'animation des accueils de loisirs ».

La colocation intergénérationnelle - 2009

En partenariat avec la Mission locale, le Club de prévention et le Bureau Information Jeunesse (BIJ), la ville de Colombes met en place un service destiné aux jeunes actifs ou étudiants et aux retraités, basés sur le modèle de colocation intergénérationnelle. Le service constitue un « binôme » selon les affinités et après un entretien individuel. Ainsi le service Intergénérationnel est médiateur pour le senior et la direction Jeunesse pour le jeune. Une aide juridique est prise en charge par la ville lors de la signature de la convention et le montant du loyer est limité



© Ville de Colombes

(350 € charges comprises), donnant la possibilité au jeune de percevoir une APL*. La ville compte aujourd'hui une vingtaine de colocations intergénérationnelles qui se renouvellent annuellement.

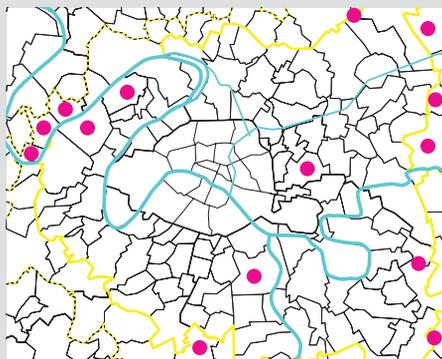
Le parrainage des jeunes - 2011

Le parrainage des 16-25 ans a pour but de mettre en place un accompagnement personnalisé des jeunes en recherche d'emploi ou en situation de premier emploi. Les parrains retraités ou salariés actifs ont été formés par le service de l'action parrainage de la Mission locale et une équipe d'une dizaine de personnes s'est consolidée depuis 2011. Au total, 32 jeunes ont bénéficié d'un parrainage et 2/3 ont un emploi stable.

Le service intergénérationnel de la ville de Colombes est composé de 9 personnes qui coordonnent l'ensemble des activités et dispose d'un budget annuel d'environ 8 000 euros pour l'ensemble des actions intergénérationnelles. Comme le souligne Michel Le Guellec, « Notre organisation, est basée sur une mutualisation des moyens des structures concernées et une synergie entre les services municipaux. Ce fonctionnement contribue à l'esprit solidaire des actions intergénérationnelles de Colombes »**

* Aide Personnalisée au Logement.

** « Colombes fête les 10 ans de son service intergénérationnel », juin 2010, Laura Henimann/PCA, pour la rubrique Expériences du site Mairie-conseils.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication de services, de structures ou de projets innovants dans le domaine du troisième âge : Babayagas à Montreuil, Paris Solidaire à Vitry-sur-Seine, la colocation intergénérationnelle à Nanterre...

→ Effets induits

- La résorption de la crise du logement pour les étudiants et jeunes travailleurs.
- L'amélioration des revenus des personnes retraités.
- Le renforcement de la solidarité et de la cohésion sociale entre les habitants de la métropole.

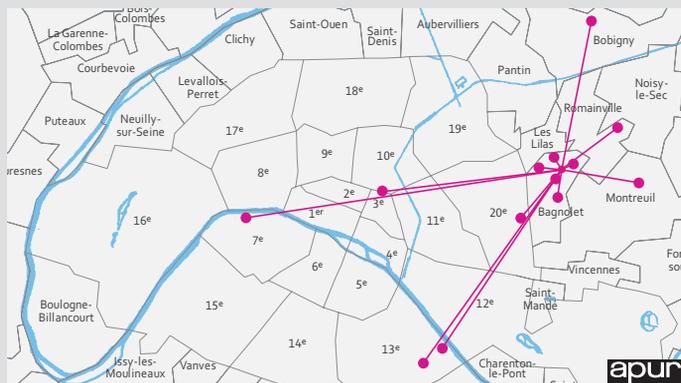
Une écogestion et un jardin pédagogique, la Bergerie des Malassis



PROJET OUTIL MÉTHODE

Porteur de projet : Association « Sors de Terre »

Localisation : Bagnole



Les jardins pédagogiques de la Bergerie



© Apur - David Boureau



© Apur - David Boureau



© Apur - David Boureau



© Apur - David Boureau

→ Description

Depuis 2008, l'association « Sors de terre » s'est donnée pour objectif d'œuvrer pour l'éducation à l'environnement et à l'agriculture en milieu urbain, sous diverses formes pédagogiques.

- Les ateliers de découverte. Entre jardinage biologique, auto-construction et land-art, les jardins pédagogiques se développent en lien avec des structures éducatives telles que les Instituts Médico-Educatifs (IME), le Service d'Éducation Spécialisée et de Soins à Domicile (SES-SAD) et les écoles maternelles et primaires. De façon plus informelle et dans un esprit d'accueil des riverains souvent curieux de voir leur environnement se transformer avec singularité, ces jardins renouvellent les liens entre les habitants.
- La création en 2011 de la Bergerie des Malassis avec un troupeau d'une quinzaine de bêtes actuellement, la bergerie s'implante comme un repère dans le quartier PRU de Bagnole. Le troupeau sillonne quotidiennement le territoire de l'est de Paris entre le 20^e arrondissement et la Seine-Saint-Denis (Bobigny, Romainville et Montreuil).
- La gestion alternative des espaces verts axée sur la mise en valeur de la biodiversité et la présence de l'animal, s'inscrit dans une démarche

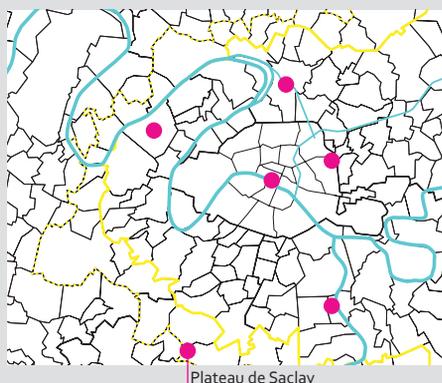
de médiation entre l'homme et son environnement. Cette initiative permet souvent de déplacer le regard, les critères et les usages des espaces paysagers.

L'association emploie 4 personnes et forme régulièrement des stagiaires de l'École de paysage de Versailles, et des lycées horticoles. Un projet de fromagerie est actuellement en cours d'élaboration et viendra consolider la vente de produits locaux issus des potagers et du poulailler.

Aujourd'hui « Sors de terre » s'appuie sur les subventions de la Région Île-de-France, de la ville de Bagnole, de la Caisse des Écoles et des CUCS à hauteur de 30 % pour l'année 2014. Les prestations d'entretien d'espaces verts auprès de bailleurs publics ou privés (Paris-habitat, I3F...) et les prestations éducatives auprès de diverses structures, complètent les financements publics.

« Chaque jour de la semaine, en plus des activités proposées « aux passants », des soins aux animaux et des ateliers découverte de l'univers de l'élevage sont organisés pour des groupes des centres de loisirs de Bagnole; le matin de 10h à midi et de 14h à 16h (conduite de troupeau, filage de laine, fabrication de beurre, herbier fourrager, éco-pâturage...). La nuit... camping à l'école Pêche d'or auprès du troupeau ! »*

* Extrait du blog de « Sors de Terre »



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication des bergeries dans le Grand Paris : La ferme du Bonheur à Nanterre, Tema la Vache à Saint-Germain-en-Laye, Clinamen à Saint-Denis, et aussi en Grande Couronne comme la ferme enfantine du Parc des Gondoles à Choisy-le-Roi ou la ferme Bel Air au plateau de Saclay.

→ Effets induits

- La création d'un nouveau service participant de l'économie solidaire et créative.
- Le développement de l'agriculture urbaine de la biodiversité et des circuits courts.
- Le renouvellement urbain et la cohésion sociale.
- Le rayonnement culturel à travers des collaborations avec le Musée du Quai Branly, la Gaîté Lyrique, « Petit Bain » et Batofar...

Un schéma de cohérence des équipements sportifs

Porteur de projet : Conseil Général de Seine-Saint-Denis
Localisation : Seine-Saint-Denis

PROJET  OUTIL MÉTHODE

→ Description

Depuis le 27 septembre 2014, le département de Seine-Saint-Denis s'est doté d'un schéma de cohérence territoriale des équipements sportifs (Scotes). Mis en œuvre par le Conseil Général avec l'ensemble des acteurs du sport, le Scotes répond à un double constat : d'un côté les pratiques sportives en plein essor, connaissent une évolution majeure intégrant les loisirs, le bien-être et la santé, et de l'autre, des inégalités d'accès à la pratique sportive sur le département ainsi qu'une carence en équipements sportifs sont avérées. La conjugaison de ces deux paramètres avec le lancement des plans de rattrapage des équipements sportifs en 2011 et des schémas régionaux du sport en 2013, ont amené le Conseil Général à repenser sa politique sportive dans le sens d'un maillage plus performant des équipements et d'un changement méthodologique.

En s'appuyant sur une vingtaine d'organismes publics et privés, entre les services des sports des communes, les pratiques scolaires, les professionnels et amateurs, le Conseil Général a mis en place une « méthode participative inédite dans le domaine du sport, alliant diagnostic territorial, quantitatif et qualitatif et éléments de prospective ». Parallèlement aux échanges, la nécessité de cartographier et de cibler les disciplines par des « fiches-disciplines » a permis de compléter le diagnostic et d'aboutir au Scotes. Cet outil innovant constitue aujourd'hui le socle de la nouvelle politique sportive départementale.

Sept orientations prioritaires « ont été actées pour garantir le rééquilibrage et le maillage des équipements » : renforcer la coopération entre institutions, renforcer l'économie durable à travers les pratiques sportives, optimiser l'usage des équipements et « sortir de la standardisation des équipements », garantir une « accessibilité au sens large » à la population, développer les mobilités actives et accompagner les pratiques autonomes et hors équipement, faciliter les déplacements vers les lieux de pratique scolaire, et enfin favoriser des « territoires d'excellence ».

Ces orientations seront mises en œuvre à travers des plans départementaux. Deux plans ont d'ores et déjà été initiés : Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI) des sports de nature et le « Plan départemental en faveur de l'acquisition du « savoir-nager » ».



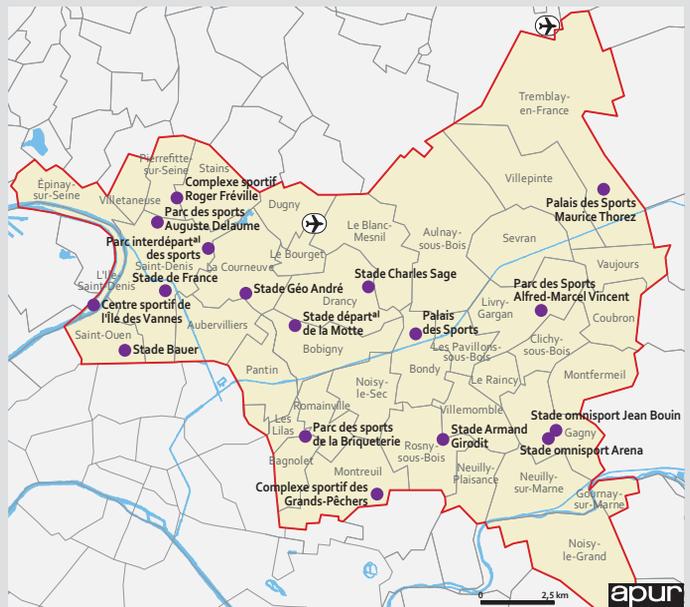
Stade départemental de la Motte, parc des sports de Bobigny (SIPS)

© Apur - David Bourreau



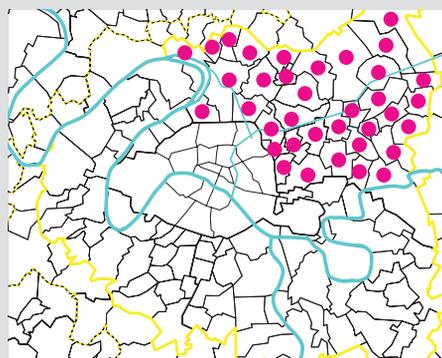
Parc interdépartemental des sports, stade Marville, La Courneuve (SIPS)

© Apur - David Bourreau



Les grands équipements sportifs de Seine-Saint-Denis

apur



→ Ailleurs dans la métropole

- Le Scotes de Seine-Saint-Denis est le premier à être mis en place dans la métropole du Grand Paris.

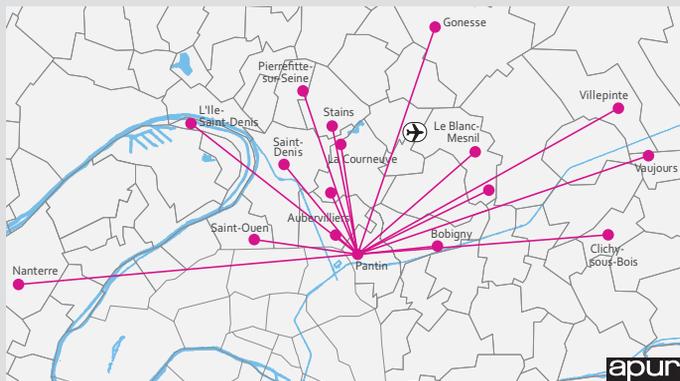
→ Effets induits

- L'optimisation de la gestion des équipements sportifs.
- L'amélioration de l'accès aux pratiques sportives par la mise en réseau des équipements.
- L'ouverture et la diversification des disciplines et des publics.
- L'amélioration de la coopération entre acteurs et une plus grande réactivité grâce concertation renforcée.

La Dynamo - Festival Banlieues Bleues

Porteurs de projet : Association Banlieues Bleues, CG93, Ville de Pantin
Localisation : Pantin, Salle de musique « La dynamo des Banlieues Bleues »

 **PROJET** **OUTIL** **MÉTHODE**



Le Festival Banlieues en 2014



© @ J. Bagayoko



© Apur - David Bourreau



© Apur - David Bourreau



© Apur - David Bourreau

Réalisation : 2006, Maître d'ouvrage : CG93, architecte : Agence Périphérique

→ Description

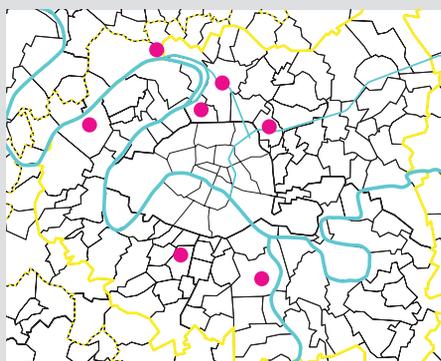
L'association d'un lieu et d'un festival autour des musiques actuelles et du jazz concilie ancrage local et rayonnement métropolitain. En 2006, Banlieues Bleues s'installe dans des nouveaux locaux à Pantin, avec l'inauguration de La Dynamo. Première salle en France dédiée au jazz et aux musiques improvisées, cette nouvelle structure développe des activités de production et de création, de diffusion et de formation des publics à l'année. Destiné aux artistes-amateurs ou à l'accueil en résidences d'artistes confirmés, la Dynamo œuvre aux développements et à la mise en réseau des talents musicaux. En outre, ce lieu accueille ponctuellement plusieurs festivals franciliens (Africolor, les Rencontres chorégraphiques de Seine-Saint-Denis, le Festival Jazz à La Villette, la Biennale Internationale des Arts de la Marionnette...) et travaille en partenariat avec 4 écoles élémentaires, 16 collèges, 9 conservatoires, 4 lycées, 3 centres sociaux, 1 Maison de retraite et 6 associations du département du 93.

Sa situation géographique, au sein du quartier des Quatre-Chemins, à Pantin, à proximité des Grands Moulins, du métro (ligne 7) et limitrophe de Paris, constitue une nouvelle centralité pour les publics venant aussi bien du département de Seine-St-Denis que de Paris. Avec une gamme

de concert allant de 8 à 20 euros, le taux de fréquentation s'élève respectivement à 81 % et 84 % pour le festival Banlieues Bleues et la Dynamo. Le festival Banlieues Bleues se produit chaque année sur le territoire de la Seine-Saint-Denis et au-delà (voir cartes 2014 ci-dessus) sur une durée de 4 à 5 semaines. En collaboration avec les communes qui y adhèrent, le festival met en place un dispositif de rencontres et d'ateliers artistiques, qu'il baptise les « actions musicales ». Ce dispositif est destiné à promouvoir la sensibilité artistique des jeunes publics, en particulier les collégiens et lycéens du département. L'ensemble de ce travail d'atelier donne lieu, au moment du festival, à « une restitution » en public par les amateurs ayant participé aux ateliers.

Banlieues Bleues est également le siège social de l'Europe Jazz Network, réseau européen rassemblant une soixantaine de diffuseurs de jazz de vingt-cinq pays de l'UE, et a réalisé, avec onze de ses partenaires, l'Europe Jazz Odyssey, le premier accord de coopération multinational et pluriannuel sur le jazz, soutenu par le programme Culture 2000 de la Commission Européenne.

Le financement structurel de ce lieu s'appuie essentiellement sur la « convention d'objectifs et de moyens 2013-2016 » entre la DRAC IdF, le CG93, la Ville de Pantin et Banlieues Bleues.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplicité de lieux de résidence artistiques qui se produisent dans la métropole et au-delà : le 6B à Saint-Denis, Main d'Œuvre à Saint-Ouen, la Chaufferie à Bagneux, la Briqueterie à Vitry-sur-Seine, Nanterre...

→ Effets induits

- L'identification de ce territoire comme « le croissant du jazz », 1^{er} pôle de musiques actuelles en France.
- Un lieu ancré localement à Pantin et un festival se produisant dans plusieurs villes de Seine-Saint-Denis et ayant pour vocation de s'étendre au-delà, de par la métropole.
- Valorisation des territoires par la musique.
- Un rayonnement à l'échelle européenne.

Le 6B

Porteur de projet : Association le 6B

Localisation : Saint-Denis



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



© Cyberceb



© Cyberceb



© Apur - David Bourreau



© Cyberceb



© Cyberceb



© Cyberceb

→ Description

Le 6B se situe à la confluence de la Seine et du canal de Saint-Denis. Ancien siège social d'Alstom laissé vacant pendant 10 ans, cet immeuble fût initialement racheté par le groupe Brémond*, afin d'être transformé en logements dans le cadre de l'aménagement de l'écoquartier Néaucité*.

L'idée de Julien Beller, fondateur du 6B, de proposer une location précaire dans l'attente du chantier, a permis de mettre en place une structure de résidence artistique. Ce lieu de travail et d'échanges, à l'image d'un espace de coworking, accueille aujourd'hui 165 entrepreneurs culturels sur une surface de 7000 m² et constitue un véritable repère tant au niveau local que métropolitain.

Le collectif 6B réunit des professionnels, des associations et des créateurs de toutes disciplines culturelles : architectes, musiciens, cinéastes, graphistes, couturiers, artisans, travailleurs socio-éducatifs..., qui disposent d'un lieu de travail et de diffusion pour moins de 10 euros/m². Les espaces d'expositions, de projections, de danse et le restaurant associatif ainsi que le festival de La Fabrique à Rêves** (FAR), ou encore les ateliers en lien avec la population locale, sont autant de lieux et de moments de convivialité où se croisent des résidents, des riverains, des visiteurs de passage et des passionnés d'art. Le 6B accueille aussi des acteurs institutionnels comme les Ateliers du Territoire de Plaine Commune qui mettent en œuvre des projets participatifs. Comme le

souligne Myriam Moussa, directrice de la communication, « Le 6B a pour vocation première d'être un centre d'échanges, un lieu de démocratie participative où le citoyen prend l'initiative. »

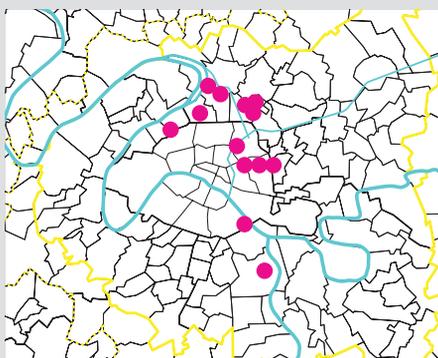
Avec des dizaines d'expositions et de concerts par an, d'événements ou de projets dans et hors les murs, le 6B emploie aujourd'hui 10 personnes. Ses dépenses se répartissent à hauteur de 40 % pour les charges liées au bâtiment, de 30 % de charges salariales et 30 % d'investissement dans la production artistique. Le projet est autofinancé à hauteur de 75 % (locations et restauration) et reçoit 15 % de la région Ile-de-France*** et 10 % de mécénat.

Depuis son ouverture en 2010, le 6B est peu à peu devenu « un pivot de la mutation urbaine » du quartier. En ce sens, le groupe Brémond s'appuie aujourd'hui sur le 6B pour développer le quartier. D'une part, le plan-masse a été modifié pour agrandir l'espace public autour du bâtiment et d'autre part, l'association 6B en partenariat avec Brémond et les collectivités locales, adapte son modèle économique* afin de pérenniser le lieu. La complémentarité des compétences d'aménagement urbain d'un côté et d'animation urbaine de l'autre, permet une continuité de l'identité du quartier et entre les habitants actuels et à venir.

* Maître d'ouvrage du projet urbain Néaucité à Saint Denis

** Le FAR se produit de juin à septembre chaque année

*** Le 6B a reçu le label de « fabrique de culture » de la région Ile-de-France en 2013



→ Ailleurs dans la métropole

- Usine Hollander à Choisy-le-Roi.
- Gare au théâtre à Vitry-sur-Seine.
- Le BATOFAR, Confluences, Théâtre aux Mains Nues, Point Éphémère, L'Avant-Rue à Paris.
- Mains-d'Œuvre à Saint-Ouen.
- Le Café Culturel à Saint-Denis.
- Les Laboratoires d'Aubervilliers, Frères Poussière, Villa Mais d'Ici, à Aubervilliers...

→ Effets induits

- Le renouvellement urbain et de l'attractivité du territoire.
- Le renforcement de la participation des habitants aux mutations urbaines de leur territoire.
- Le renforcement de la citoyenneté.
- L'effervescence sociale et artistique de la métropole.



Neully-sur-Marne : le secteur de la Marne et du canal de Chelles, Chelles en arrière-plan © ph.guignard@air-images.net



3- Les voies majeures

Liste des fiches présentées

1/ Des outils

Les services de mobilités en gare - L'inter-modalité

2/ Des projets

La RD5, un axe structurant de Seine- Amont, articulant projets urbains et de transports

L'ex RN 34, la requalification de la grande avenue de l'Est parisien en lien avec l'arrivée de projets de transports

Le boulevard urbain de la Défense

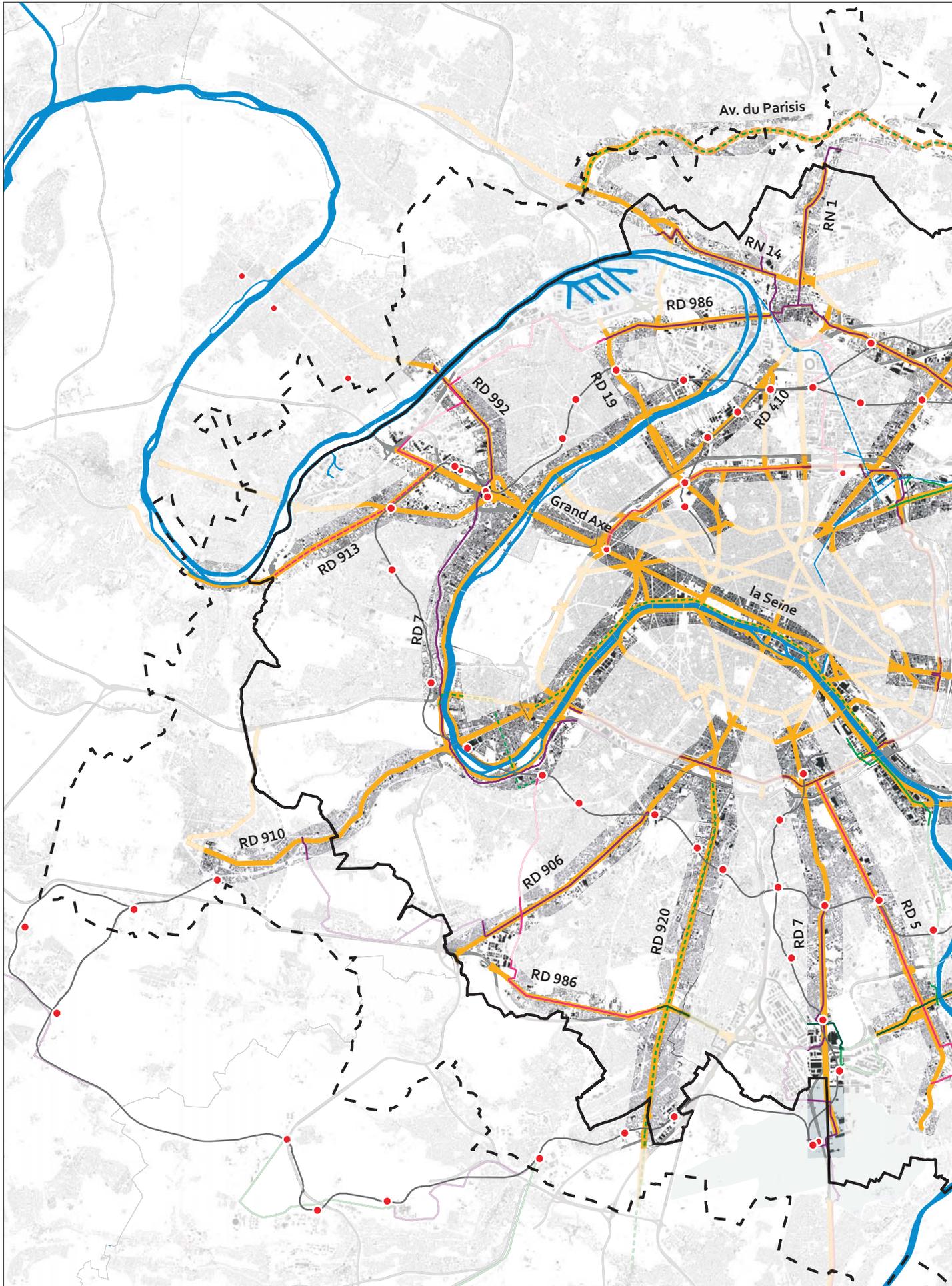
La transformation de l'A 186 en une avenue urbaine

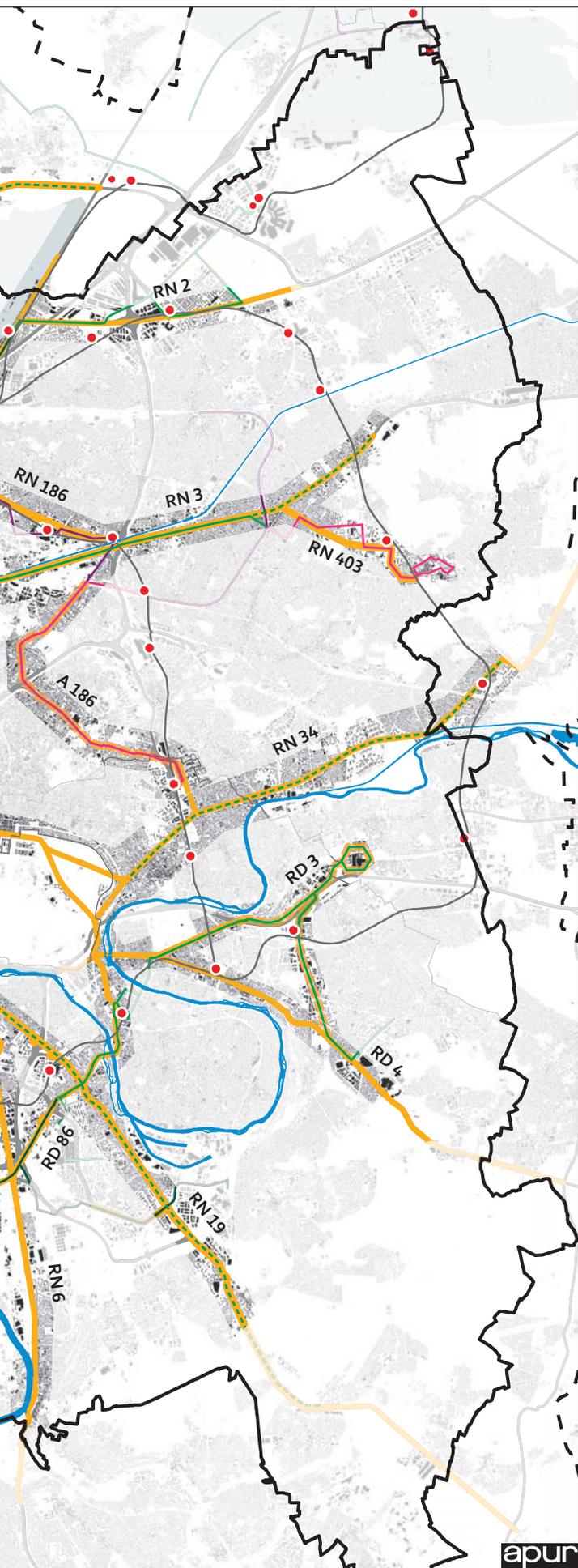
3/ Des méthodes renouvelées

L'Ex-RN2, l'axe structurant le nord-est

Les chartes Aménagement Transport

Les projets en cours sur les voies majeures





→ L'articulation des projets et des acteurs

La trame viaire de la métropole est aujourd'hui hiérarchisée en trois niveaux, le réseau magistral, un réseau départemental, et un niveau local avec des avenues, des boulevards, des rues et des impasses très nombreuses dans le tissu pavillonnaire.

La carte présentée réunit les voies majeures qui font l'objet de transformations. Les grands tracés de la métropole sont tous concernés, les radiales historiques, anciennes grandes voies de communication, les berges de la Seine, et quelques rocades. Ces transformations menées par des acteurs différents à l'occasion des travaux nécessaires pour la réalisation, soit de BHNS, soit de tramways, soit de promenades, ont deux objets en commun :

- relier les quartiers qui les bordent,
- trouver une place pour les modes de déplacement doux.

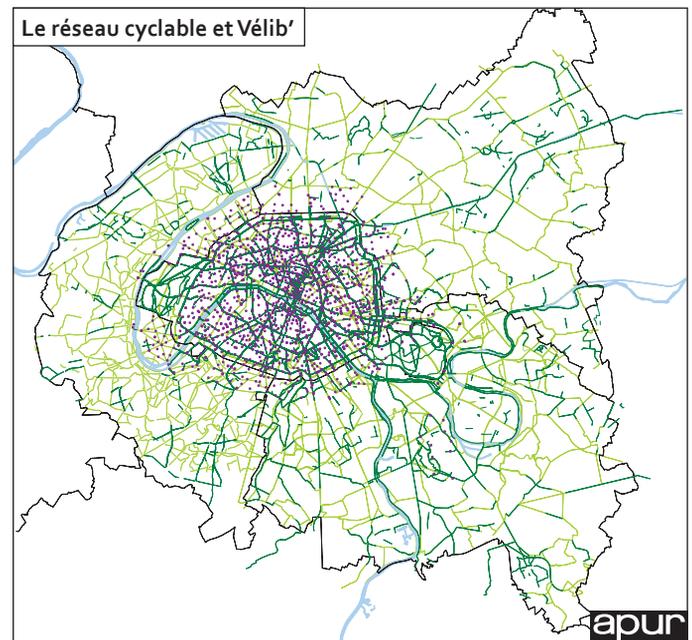
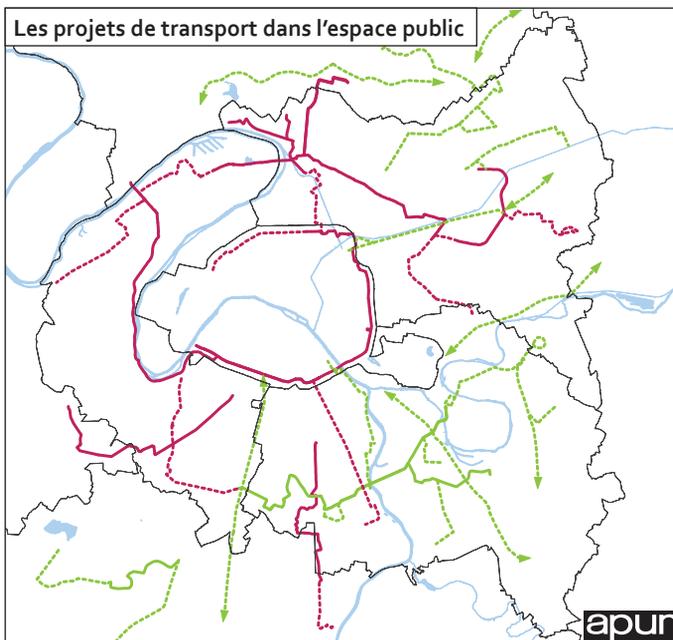
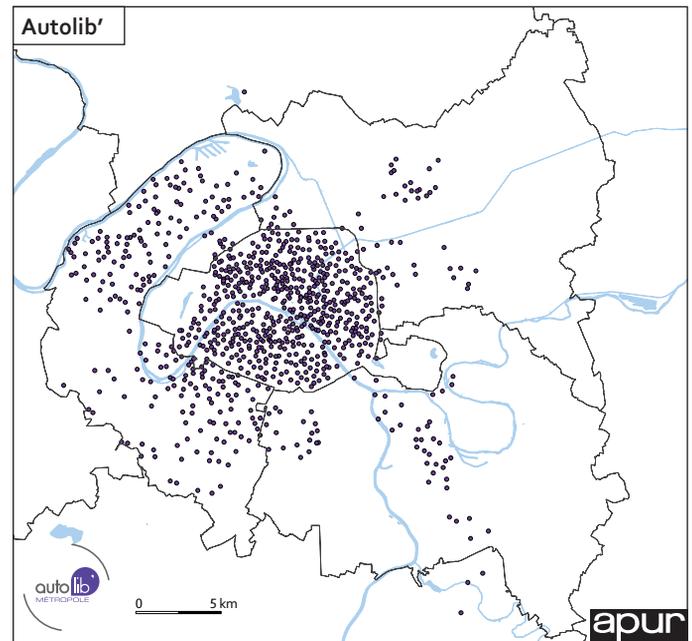
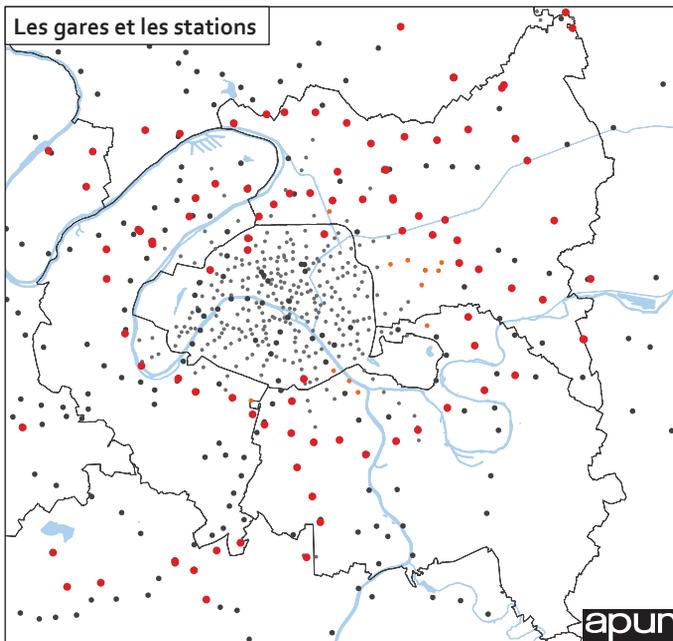
L'arrivée des nouvelles gares va considérablement modifier les usages de ce réseau, et, la finesse de la desserte (tous les habitants seront à moins de 2 km d'une gare) rendra possible une diminution forte des km parcourus en voiture et par conséquent de la pollution atmosphérique. Le réseau souterrain du Grand Paris Express s'ouvrira sur l'espace public à travers ses gares qui dessineront de nouvelles places, « carrefours » et centralités de demain. La redéfinition de la hiérarchie du réseau viaire est bien au centre d'enjeux qui irriguent toutes les échelles de la métropole.

Les chartes aménagement transport, les ateliers de la RN2, la transformation des autoroutes en boulevards urbains témoignent non seulement de l'engagement de ces transformations mais aussi de leurs singularités, mettant en avant les points communs et les grandes différences de ces transformations.

Les grands tracés structurants en lien avec les projets de transport

- Grands tracés structurants
- Grands tracés structurants en projet
- La Seine, la Marne, les canaux
- Gares RER/GPE en projet
- TCSP existants
- TCSP en projet
- TCSP en réflexion
- Tramway existant
- Tramway en projet
- Tramway en réflexion

Les services de mobilité dans l'espace public



<p>Les gares et stations</p> <p>Existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Métro • RER <p>En projet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Métro • RER, TLN, GPE <p>Les projets de transports dans l'espace public</p> <p>TCS, TZen, Téléphérique</p> <ul style="list-style-type: none"> — existant - chantier - - - étude <p>Tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> — existant - chantier - - - étude 	<p>Autolib'</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Stations existantes (866) <p>Le réseau cyclable existant et les projets inscrits aux SDIC</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aménagement cyclable existant — Aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) ● Station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib') <p>Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93, CG 94, PDUIF juin 2014, SDRIF octobre 2013, Plan de mobilisation, Protocole État - Région juillet 2013 Nouveau Grand Paris mars 2013, STIF</p>
---	---

La transformation des boulevards de la métropole peut être une contribution à l'identité collective portée à ce jour par les seuls services de transports collectifs, la signalétique routière, la signalétique de la RATP, de Velib' et Autolib'.

Des outils

Les services de mobilités en gare - L'inter-modalité

Porteur de projet : Ville de Rueil-Malmaison

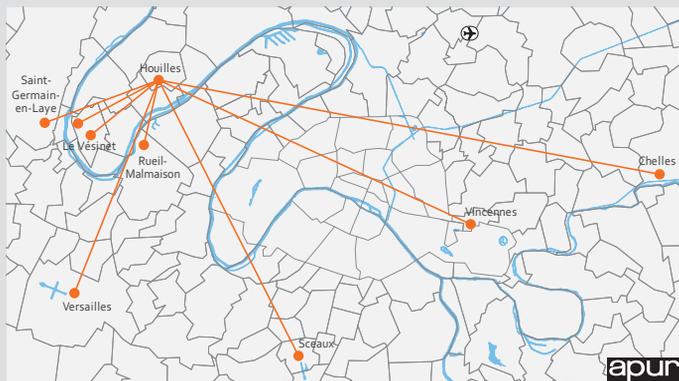
Localisation : Rueil-Malmaison



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



448 racks à vélos double étage à Rueil-Malmaison



© Apur - David Boureau



© www.le-tripporteur.org



© Apur - David Boureau

→ Description

Aujourd'hui, la modernisation des gares s'accompagne de nouveaux services et correspond à une vision moins fonctionnelle du lieu de passage et de transit. Au-delà de l'offre de mobilité, la gare devient un lieu de vie avec diverses aménités urbaines, des commerces, des espaces de co-working et des possibilités de rabattement tous modes confondus (piéton, vélo, mode doux, transport à la demande). Comme le souligne Monique Bouteille, adjointe au maire de Rueil-Malmaison chargée de l'urbanisme, cette nouvelle conception doit aussi s'intégrer au contexte et s'adresser aux voyageurs comme aux riverains, « ce n'est pas une nouvelle gare que nous accueillerons, c'est une intensité de vie »*.

En ce sens, la ville de Rueil-Malmaison mobilise de nouveaux outils et de nouveaux services dans le domaine des mobilités durables et favorise les différents usages du vélo (loisirs, trajets quotidiens...). Le dispositif de 3 parcs sécurisés de vélo-stations aux abords de la station de RER, valorise la gare comme un espace urbain fluide et fonctionnel. Cette dynamique est aussi facteur de développement de l'économie de proximité.

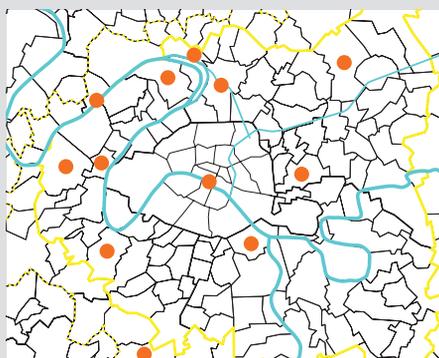
L'exemple de la société Le Triporteur participe du succès de cette opération. Charles Thibault s'est lancé dans la réparation de vélo en itinérance en juin 2012 et répare aujourd'hui près de 30 vélos/jour en employant

3 personnes. Il réalise une tournée hebdomadaire dans les gares et les marchés de l'ouest de la métropole. Afin d'assurer un service optimal, le fondateur du Triporteur a mis en place une charte de qualité avec une garantie-réparation, des délais rapides (la journée), un suivi personnalisé pour les habitués et des tarifs adaptés. De plus Le Triporteur met à disposition ses outils lors des formations de mécanique. Cet ensemble de nouveaux services s'appuie pleinement sur les infrastructures des stations-vélo car l'étude de marché, avait identifié « le fort potentiel de Rueil-Malmaison avec ses 450 places de stationnement vélo sécurisées » réalisés par la ville.

La carte** des territoires situés à moins de 2000 m d'une station de métro ou gare RER, transilien (soit à 10 minutes en vélo) montre que la quasi-totalité de la métropole sera accessible par la combinaison des vélos et des transports en commun. Les espaces-vélos sécurisés en gare se généralisent, notamment avec le concept Véligo. Le STIF souhaite ainsi inciter l'utilisation du vélo pour rejoindre les transports en commun. Un peu plus d'une dizaine d'espaces Véligo ont été mis en service dans la métropole. Ces projets sont co financés avec d'autres partenaires comme la SNCF, la Région Ile-de-France ou les collectivités.

* Urbapress information - n°1904/1905 - 19 novembre 2014.

** Note de 16 p. « Paris, de la ville à la métropole cyclable » avril 2014, Apur.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication du dispositif Véligo : Aulnay-sous-Bois, Épinay-Villetaneuse, Gennevilliers, Ivry-sur-Seine, Meudon, Pont de Bezons, Saint-Denis.
- Des « Ateliers mobiles » comme le Triporteur existent aussi à Montreuil, (Oh Cyclo).

→ Effets induits

- Les impacts environnementaux avec la limitation des émissions des GES (niveau mondial), des émissions de polluants (niveau local) et la diminution des énergies thermiques.
- Les impacts urbains avec la requalification des espaces publics au profit des mobilités douces et la revitalisation des centres-villes.
- Les impacts sur la santé avec une pratique sportive quotidienne.

Des projets

La RD5, un axe structurant de Seine- Amont, articulant projets urbains et de transports

Porteurs de projet : CA Seine-Amont, Région IdF, CG 94, STIF, SGP, communes et acteurs économiques et culturels

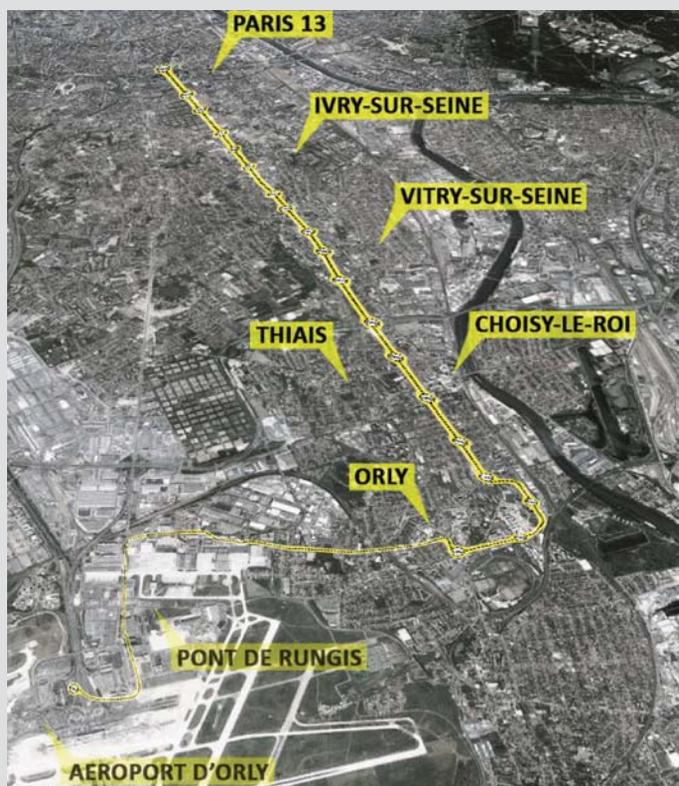
Localisation : Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Le projet de tracé de la ligne T9



La RD5 et le Musée d'Art Contemporain du Val-de-Marne



Le projet de la ZAC du Plateau et la démarche innovante de Haute Qualité artistique et Culturelle (HQAC), initiée par l'artiste plasticien Stefan Shankland.

→ Description

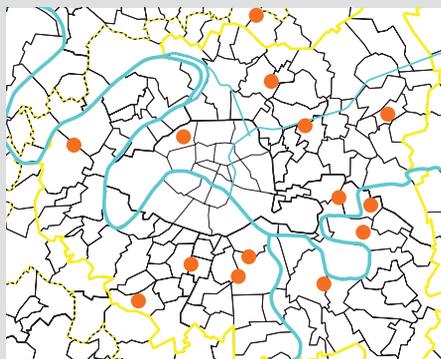
La RD5 est un axe majeur pour le territoire de la Seine-Amont. Aujourd'hui support de fonctionnalités urbaines importantes et parcourue par une ligne de bus (n° 183) saturée, la RD5 a entamé sa transformation. Afin d'accompagner le territoire dans sa densification et l'évolution des mobilités, la réalisation du tramway, sur les 2/3 de son tracé actuel de Paris à Orly ville, amorce d'ores et déjà la requalification de l'espace public. En ce sens, l'ensemble des projets en cours lui confère une véritable visibilité dans la métropole.

En 2010, afin de tirer le meilleur parti de « l'effet tramway », les élus des communes concernées, soutenues par le Conseil général du Val-de-Marne, ont souhaité prolonger le tracé du tramway d'Orly ville à Orly aéroport. Ce prolongement a en outre, le double avantage de desservir le pôle d'emploi du Pôle d'Orly et de raccorder la Seine-Amont. Ainsi

en 2013, la « Charte aménagement-transport », portée par la Région Ile-de-France et rassemblant l'ensemble des acteurs institutionnels, a permis d'améliorer l'articulation entre les politiques régionales et l'action plus locale avec les collectivités territoriales.

La Charte porte les 4 objectifs suivants : accompagner la mutation urbaine déjà engagée ; affirmer la dimension culturelle et artistique de l'axe ; renforcer le caractère structurant et qualitatif de cet axe et enfin, anticiper le prolongement jusqu'à l'aéroport d'Orly.

Cette stratégie territoriale partagée vise à l'affirmation de cet axe comme étant urbain et magistral, lieu de vie et future vitrine du territoire. Elle s'est construite autour de la valorisation de l'existant et de l'identité du territoire, sur la présence des équipements, des œuvres artistiques (Boulevard des arts) et conforte également l'évolution du tissu économique et résidentiel.



→ Ailleurs dans la métropole

- Plusieurs territoires de la métropole en forte mutation urbaine, s'articulent sur des axes majeurs et suscitent une approche globale et partagée comme la Charte Canal de l'Ourcq avec Est Ensemble, le travail en cours sur l'axe de la RN2...

→ Effets induits

- L'inscription de la RD5 comme un site majeur pour la construction de la métropole.
- Une mise en cohérence des projets et du grand paysage.
- Le passage d'une juxtaposition de projets à un projet d'ensemble.
- L'articulation des enjeux métropolitains et des projets locaux.
- Une mutualisation d'actions (culturelles...).

L'ex RN 34, la requalification de la grande avenue de l'Est parisien en lien avec l'arrivée de projets de transports

Porteurs de projet : ACTEP (Association des Collectivités de l'Est Parisien), STIF, Ville de Paris, CG 93, CG 94, CG 77

Localisation : Chelles, Fontenay-sous-Bois, Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Le-Perreux-sur-Marne, Saint-Mandé, Vaires-sur-Marne, Vincennes



PROJET

OUTIL

MÉTHODE

→ Description

L'ex RN 34 relie Paris à Chelles et traverse, d'est en ouest, quatre départements. Aujourd'hui peu valorisée, cette ancienne route nationale forme la colonne vertébrale d'un projet de transport et d'espace public porté collectivement par les villes (Chelles, Fontenay-sous-Bois, Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Le-Perreux-sur-Marne, Saint-Mandé, Vaires-sur-Marne, Vincennes), le STIF, l'ACTEP, les quatre Conseils Généraux et la Ville de Paris.

Desservant déjà plusieurs stations de métro et gares RER (à Vincennes, Nogent-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Chelles), cet axe devrait voir une montée en puissance des pratiques de rabattement, notamment à pied, en vélo et en bus. En effet, dès 2025, l'ex RN 34 sera desservie par deux nouvelles gares du réseau du Grand Paris, Chelles et Neuilly-Hôpitaux, auxquelles s'ajoutent les gares de Val-de-Fontenay, Noisy-Champs, Nogent-Le-Perreux et Neuilly-les-Fauvettes situées à proximité.

Un site à enjeux pour l'est parisien

Cette grande radiale, qui traverse le bois de Vincennes et tangente la Marne, est l'axe structurant de l'Est de la métropole. Les analyses faites pour y implanter une ligne de bus plus performante ont montré l'important potentiel de développement économique et urbain de ses franges. Ce projet est ainsi devenu le vecteur d'un mouvement plus vaste de requalification et de transformation d'un grand territoire. De fait, l'arrivée des gares de transports et l'apparition de nouvelles centralités (Val-de-Fontenay, site des hôpitaux, Chelles...) s'accompagneront d'une intensification urbaine naturelle le long de l'ex RN34.

Le projet d'espaces publics est aussi porteur d'enjeux paysagers importants. L'ex RN 34 forme une avenue d'envergure pour valoriser la Marne et son canal à l'échelle de la métropole. L'accès aux bases de loisirs, aux sites naturels et aux itinéraires régionaux de promenade (pédestres et cyclistes) mais aussi au Fort de Nogent, s'effectuera naturellement depuis cette grande radiale, grâce à une trame viaire lisible et des espaces publics bien connectés.

Un projet de transports collectifs à l'étude

Le projet de bus en site propre, inscrit au SDRIF, est aujourd'hui l'occasion pour les collectivités de l'Est Parisien de se structurer autour d'un projet commun. L'étude menée par l'ACTEP et l'Apur a permis de poser les bases d'un projet de transport et de montrer les enjeux en matière de cabotage vers les gares actuelles et futures du réseau lourd. L'étude

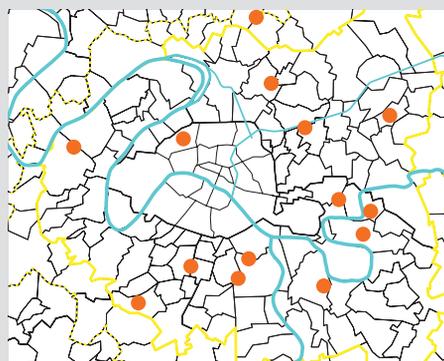


© ph. guignard@air-images.net

Neuilly-sur-Marne : la RD34, la RD370 et la Marne

a aussi mis en évidence les importants potentiels de développement, comme les enjeux de paysage et d'espace public.

En septembre 2014, le STIF a lancé une étude approfondie sur les possibilités d'« aménagements de voirie en faveur des transports collectifs sur l'ex RN 34 ». Laissant ouverte la possibilité d'y implanter une ligne type TZen ou une (voire des) lignes de bus en site propre, total ou partiel. L'étude a pour objectif de vérifier l'opportunité et la faisabilité des différents scénarios et devrait s'achever au printemps 2015.



→ Ailleurs dans la métropole

- L'élaboration d'une charte d'aménagement de l'espace public de l'ex RN2
- La requalification des anciennes routes nationales portée par des projets de tramways ou bus en site propre : RD7, ex RN3, RD5...

→ Effets induits

- Une valorisation des délaissés et du foncier le long de l'ex RN34
- Une intensification de la vie urbaine et un renforcement des centralités
- La valorisation de la Marne, le confortement du rôle métropolitain et paysager de l'ex RN 34.

Le boulevard urbain de la Défense

Porteurs de projet : Établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche,
CG 92 (pour la partie RD914)

Localisation : Courbevoie, Nanterre, Puteaux



PROJET

OUTIL

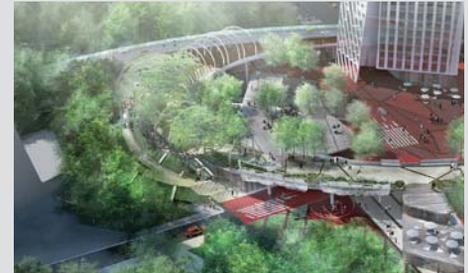
MÉTHODE



La requalification du boulevard circulaire de La Défense



Le projet des Terrasses de Nanterre et des Jardins de l'Arche en couverture de l'autoroute A14



Projet d'insertion de l'échangeur de la Rose de Cherbourg avec le jardin suspendu

→ Description

L'insertion des voies rapides autour de la dalle de La Défense montre une évolution des approches sur ces infrastructures. De la transformation du boulevard Circulaire Nord au projet de l'échangeur de la Rose, l'Epadesa a adapté ses méthodes, pour passer de la transformation lourde d'ouvrages à une économie urbaine du « faire avec ».

Le boulevard circulaire forme un ouvrage surélevé et déconnecté du sol, un « canyon » densément construit. Dans les années 90, l'ouverture du tunnel de l'A14 initie un processus de transformation sur plus de 25 ans. L'aménagement d'une avenue s'impose pour « casser le splendide isolement » du quartier d'affaires, développer une mixité des usages et des programmes, tout en conservant une fluidité du trafic.

Le boulevard circulaire de La Défense transformé en avenue

Depuis 2002, l'Epadesa mène un programme de transformation de la voie rapide en une avenue accessible aux piétons et aux cyclistes. Travaillée dans ses transversalités, la voie participe de nouvelles continuités entre Courbevoie et La Défense. Les travaux ont nécessité des démolitions complexes, comme celle du viaduc Gambetta remplacé par un mail piéton (4 000 piétons/h le matin).

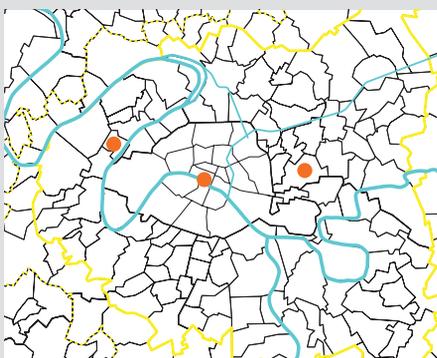
L'apaisement du boulevard s'est traduit par l'aménagement de carrefours à feux, de parvis, de trottoirs et de pistes cyclables, l'abaissement des vitesses à 50 km/h, l'implantation de commerces et de services en

piéd de tours et une présence du végétal renforcée (1,5 ha). Le projet (44 millions d'euros pour 800 m) a été financé par la valorisation foncière des délaissés et la construction de tours. L'avenue reste empruntée par un trafic important (4 500 véhicules à l'heure de pointe), mais avec un changement d'usages.

Le projet de l'échangeur de la Rose, recycler l'infrastructure

Sur la séquence sud, le projet de transformation de l'échangeur de la Rose illustre une nouvelle approche de « recyclage urbain ». Vingt années de réflexion auront abouti à la proposition de conserver cet ouvrage précontraint, difficile à démolir, de transformer son usage dans une économie de projet (3,5 millions d'euros).

Le maintien de l'anneau s'inscrit dans l'histoire du lieu et contribue à son identité. Des propositions simples de rationalisation de la voirie et d'optimisation du foncier permettent de dégager 8 ha d'espaces publics et de jardins, de valoriser des délaissés par des emprises constructibles. 40 % d'espace de voirie sont ainsi réaffectés à d'autres usages. L'échangeur est recyclé mais conserve certaines de ses fonctionnalités actuelles ; il accueille en plus un jardin suspendu et des commerces glissés en sous-faces des bretelles. La réalisation du projet sur un temps court permet de mieux s'adapter à la temporalité des investisseurs privés.



→ Ailleurs dans la métropole

- La transformation de l'A186 à Montreuil en avenue avec l'arrivée du tramway T1
- La transformation des quais de Seine à Paris avec l'aménagement d'un espace public piéton réversible en rive gauche et la réalisation d'un boulevard urbain sur la rive droite
- L'insertion urbaine de l'échangeur de Sèvres, projet porté par le Conseil Général des Hauts-de-Seine.

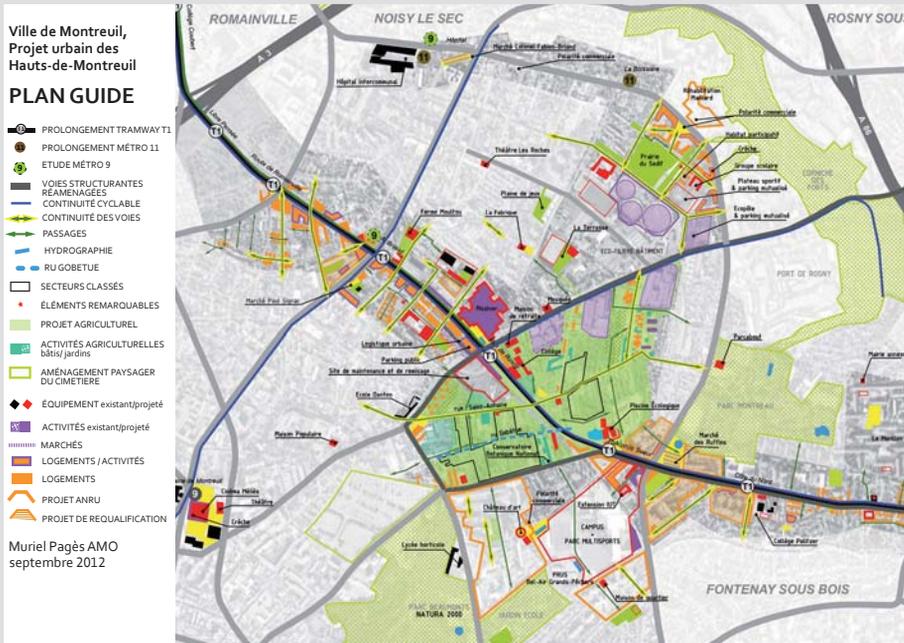
→ Effets induits

- Le renforcement de l'attractivité du quartier d'affaire, son changement d'image.
- La construction de nouvelles tours et le renouvellement du parc tertiaire du fait de l'accessibilité créée par des nouveaux espaces publics.
- L'installation de commerces et de services en pied d'immeubles, l'insertion de mixité, le développement d'usages de proximité et de nouveaux rapports aux quartiers de tours.

La transformation de l'A186 en une avenue urbaine

Porteurs de projet : Conseil Général de Seine-Saint-Denis, Ville de Montreuil
Localisation : Montreuil

 **PROJET** **OUTIL** **MÉTHODE**



L'A186



L'A186, un jour de fermeture à la circulation

→ Description

L'A186 forme une section d'autoroute isolée, reliant le plateau du Haut Montreuil à l'A3. Cette voie rapide, prévue à l'origine pour connecter l'A3 et l'A86 à Fontenay-sous-Bois, est aujourd'hui la colonne vertébrale du projet urbain des Hauts Montreuil.

Un projet de valorisation foncière et d'insertion urbaine d'une voie rapide sous-utilisée.

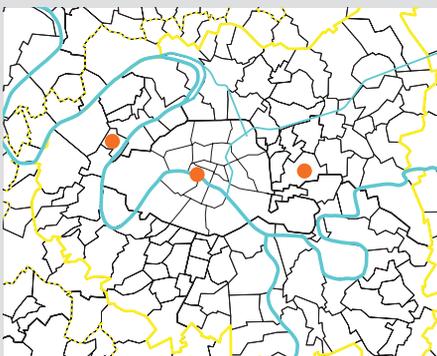
Le prolongement jusqu'à l'A86 à travers les quartiers pavillonnaires a été abandonné dans les années 90. Mais l'A186 partiellement réalisée sur 2 km a formé une coupure urbaine forte entre les quartiers des Hauts Montreuil et isolé le plateau du centre-ville. Le prolongement du tramway T1 à l'est, dont la mise en service est prévue en 2019, desservira les Hauts Montreuil par 5 stations et permettra un maillage avec le réseau de transports lourds. Le projet du T1 a été l'occasion de réinterroger la fonction de cette voie rapide départementale empruntée par un faible trafic routier (20 000 véh/jour contre 160 000 véh/jour sur l'A3/A86). L'insertion du tramway dans les quartiers des Hauts Montreuil, difficile du fait de rues étroites, d'un quartier de petits collectifs et des « murs-à-pêches », s'est imposée sur cette grande réserve de voirie sous-utilisée. Dans les années 2000, la décision est prise de transformer la voie rapide décaissée en une avenue remise à niveau pour permettre le passage du T1 et des connexions à la trame viaire.

Le déclencheur d'un projet urbain d'envergure sur le site des « murs-à-pêches » et Les Hauts Montreuil.

La fermeture de l'A186 est l'initiatrice d'un projet urbain d'envergure. Depuis 2009, la Ville de Montreuil développe avec l'architecte Muriel Pagès un projet de mutation sur 200 ha dont l'objectif est la réalisation d'un éco-quartier donnant la priorité aux énergies renouvelables et aux mobilités alternatives à la voiture (3 000 logements, 250 000 m² d'activités, 75 000 m² d'équipements parc agri-urbain de 21 ha).

La mise à niveau de la voie rapide s'accompagne d'une valorisation du foncier invisible avec la restitution d'une bande constructible de 40 m de large le long de l'avenue. Le passage d'une emprise de 100 m de large à une avenue de 32 m permet d'aménager 3 files de circulation, la plateforme du tramway au nord, des larges trottoirs, des pistes cyclables et des plantations d'alignement.

Sur une séquence de 560 m, la fermeture de l'avenue à la circulation vise à protéger le site classé des « murs-à-pêches » et à permettre une réunification plus forte des deux pans. L'avenue devient une avenue piétonne, uniquement accessible aux tramways, aux piétons et aux cyclistes.



→ Ailleurs dans la métropole

- La transformation du boulevard circulaire de La Défense en une avenue reliant la dalle aux quartiers riverains.
- La transformation des quais de Seine à Paris avec l'aménagement d'un espace public piéton réversible en rive gauche et un apaisement de la rive droite.

→ Effets induits

- La réunification des quartiers des Hauts Montreuil et le renforcement du maillage viaire.
- Le développement de mobilités alternatives
- La création d'emprises constructible sur du foncier invisible.
- Le développement d'événements comme le festival « La voie est libre » à l'initiative des habitants et des associations.

Des méthodes renouvelées

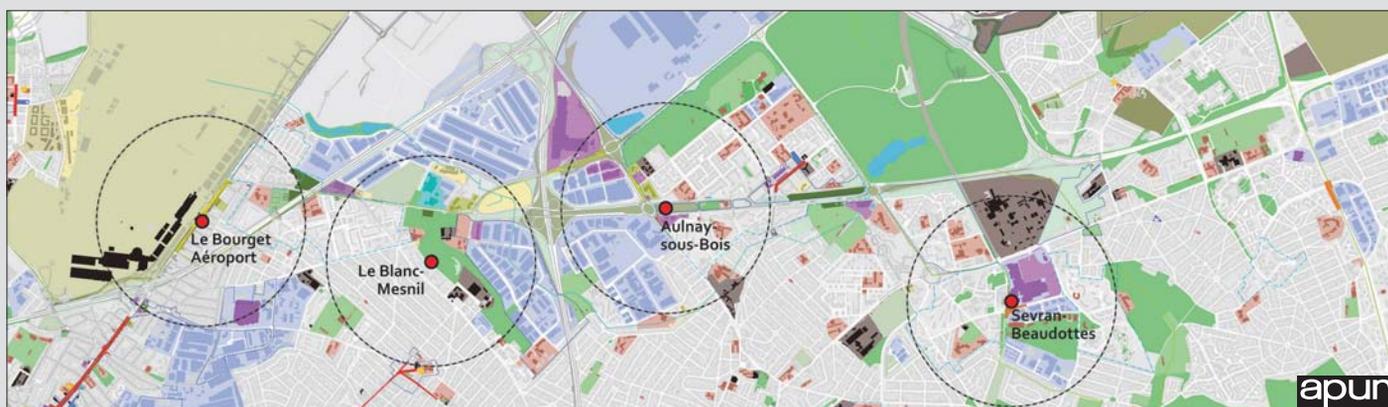
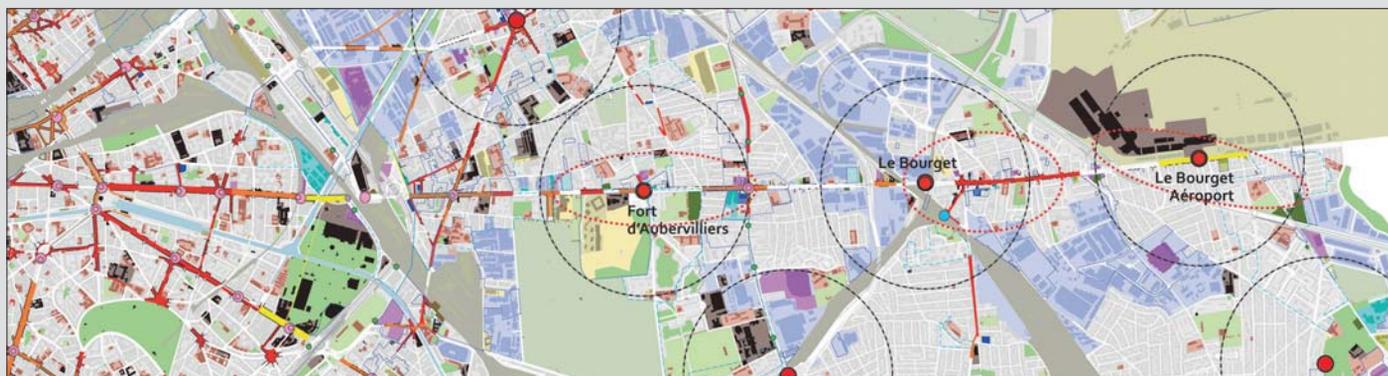
L'Ex-RN2, l'axe structurant le nord-est

Porteurs de projet : CG93 et les collectivités locales

Localisation : Pantin, Aubervilliers, Drancy, La Courneuve, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois et Villepinte.



PROJET OUTIL MÉTHODE



L'axe de l'ex RN2 depuis Paris jusqu'à Sevrans

→ Description

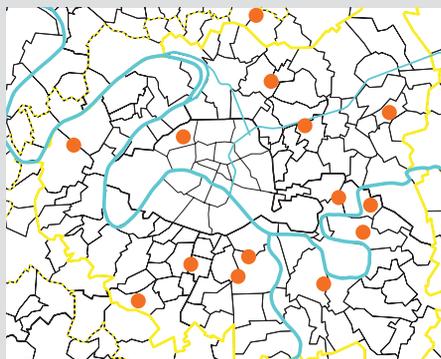
Le département de la Seine-Saint-Denis, avec les villes et les communautés d'agglomération ont réaffirmé le souhait de faire de l'ex-RN2 l'un des « boulevards métropolitains ». Afin de faire émerger un projet qui réponde pleinement aux enjeux de la ville durable, où l'espace public et les usages sont repensés et le trafic régulé, plusieurs démarches ont été lancées, notamment des études sur les pratiques actuelles de déplacements (transport en commun et poids lourds), sur les grandes tendances de mobilités (piéton et vélo), ainsi que des ateliers collaboratifs animés par l'Apur, réunissant les collectivités mais aussi les acteurs économiques, culturels, écologiques et associatifs du territoire.

La mise en service dès 2025 de cinq gares du Grand Paris Express et l'ensemble des projets urbains engagés le long de l'axe (ZAC du Fort d'Aubervilliers, ZAC les Aulnes, ZAC la Pépinière...) modifieront les

dynamiques du territoire et la manière de le pratiquer. La Cop21 en décembre 2015 pourra être l'occasion de préfigurer ces évolutions.

Dans ce sens, la volonté du « faire ensemble et faire avec » se traduit aujourd'hui à travers l'élaboration d'une « Charte d'aménagement » articulée autour des projets de transports et des projets urbains. Elle s'appuie sur le constat partagé des atouts, mais aussi des défis qui attendent le territoire de l'ex-RN2 à court, à moyen et long termes, en matière d'organisation des déplacements (piétons, cycles, transports en commun...), d'amélioration du cadre urbain et paysager, de renforcement de la vie locale et de l'attractivité du territoire.

Dans cette perspective, la création -en cours- d'une « équipe-projet » permettra de répondre à ces ambitions et d'affirmer le rôle de l'ex-RN2 comme un trait d'union entre les communes.



→ Ailleurs dans la métropole

- Plusieurs axes structurants de la métropole sont aujourd'hui en projets ou en cours de réflexion : l'ex-RN2, l'ex-RN3, la RD7, la RD5.

→ Effets induits

- L'inscription de l'ex-RN2 comme un site majeur pour la construction de la métropole.
- Une ambition collective associant les collectivités, les acteurs économiques, culturels et associatifs.
- Une convergence des acteurs et des enjeux.
- Une implication des territoires dans l'événement mondial qui a lieu au Bourget fin 2015 : la COP 21.

Les chartes Aménagement Transport

Porteurs de projet : Région Ile-de-France et collectivités locales
Localisation : Les collectivités concernées par la ligne de transport



PROJET OUTIL MÉTHODE



La Tangentielle Nord traverse ou longe 16 communes, 6 intercommunalités et 3 départements sur 28 km



Le territoire concerné par la démarche d'articulation urbanisme/transport autour du prolongement de la ligne de métro n° 11

→ Description

Le Conseil régional d'Ile-de-France a délibéré le 16 février 2012 sur un nouveau dispositif de soutien aux projets des élus locaux intitulé « Charte aménagement-transport », d'abord expérimenté depuis 2009 autour de la ligne 11 du métro. Cet outil permet d'initier ou de conforter une vision partagée de développement autour des futurs transports en commun franciliens structurants, en assurant la cohérence entre projets urbains et de transports. Plusieurs chartes sont en cours de réalisation comme la charte du prolongement de la ligne 11 (signée en avril 2010), de la Tangentielle Nord ou la RD5 en lien avec le tramway T9 Paris-Orly (signature prévue pour le 1er semestre 2015) et bien d'autres encore (Tzen 2...). Outre un diagnostic partagé entre les différents acteurs, ces documents présentent des axes stratégiques et généralement un programme d'actions duquel découle une série d'engagements pour sa mise en œuvre.

L'objectif est double : d'une part proposer un nouveau « mode de faire » sur la base d'un cadre d'actions cohérent pour faire émerger une ville compacte, durable, attractive et multipolaire et d'autre part mettre en place une structure transversale de dialogue et de travail partenarial. L'ambition régionale est bien de mettre en cohérence les dynamiques urbaines avec les projets de transports structurants et cela se traduit par la mise en place d'une démarche partenariale innovante, fédérant les acteurs de l'aménagement et des transports.

Les chartes constituent un des outils de mise en œuvre du SDRIF.

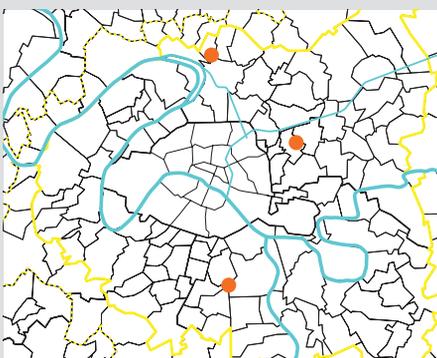
Les futures stations de métro, tangentielles mais aussi de tramway constitueront des nouvelles centralités à valoriser en lien avec la ville et le développement de l'offre de mobilité.

Ces nouvelles lignes de transport sont des leviers de transformation urbaine et les abords des stations abritent d'importantes opportunités de développement urbain.

Concrètement, les engagements des communes portent sur :

- l'évolution des PLU ;
- la densification aux abords des stations et l'engagement d'études de mutabilité ;
- la production de logement, avec dans l'idéal des objectifs quantifiés pour chacune des communes ;
- la revitalisation et le développement de commerces et services,
- la confortation des potentialités économiques ;
- l'aménagement des cheminements aux abords des stations.

La démarche de Charte aménagement-transport comprend trois volets : élaboration de la charte et définition des engagements de chacun des partenaires ; suivi des études pré-opérationnelles « post-charte » qui sont conduites pour alimenter les études transport ; organisation partenariale tout au long de la démarche (Conférence des élus-comité de pilotage, comité technique, équipe projet).



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication des chartes Aménagement Transport dans la métropole avec le prolongement de la ligne 11, de la Tangentielle Nord et la requalification de la RD5 en lien avec le tramway Paris-Orly.

→ Effets induits

- Une convergence des ambitions entre les acteurs du développement urbain et de transport.
- Une mutualisation des moyens associant les collectivités locales et régionales ainsi que les acteurs de l'aménagement et des transports.
- Une mise en cohérence des initiatives et des projets.





4- Les centralités

Liste des fiches présentées

1/ Des centralités liées aux grands équipements

Le pôle de gare Villejuif-IGR et le Campus Grand Parc

Le pôle de gare de Villepinte-Paris Nord 2

2/ Des centralités renouvelées

Le quartier de la gare de Clichy-Montfermeil

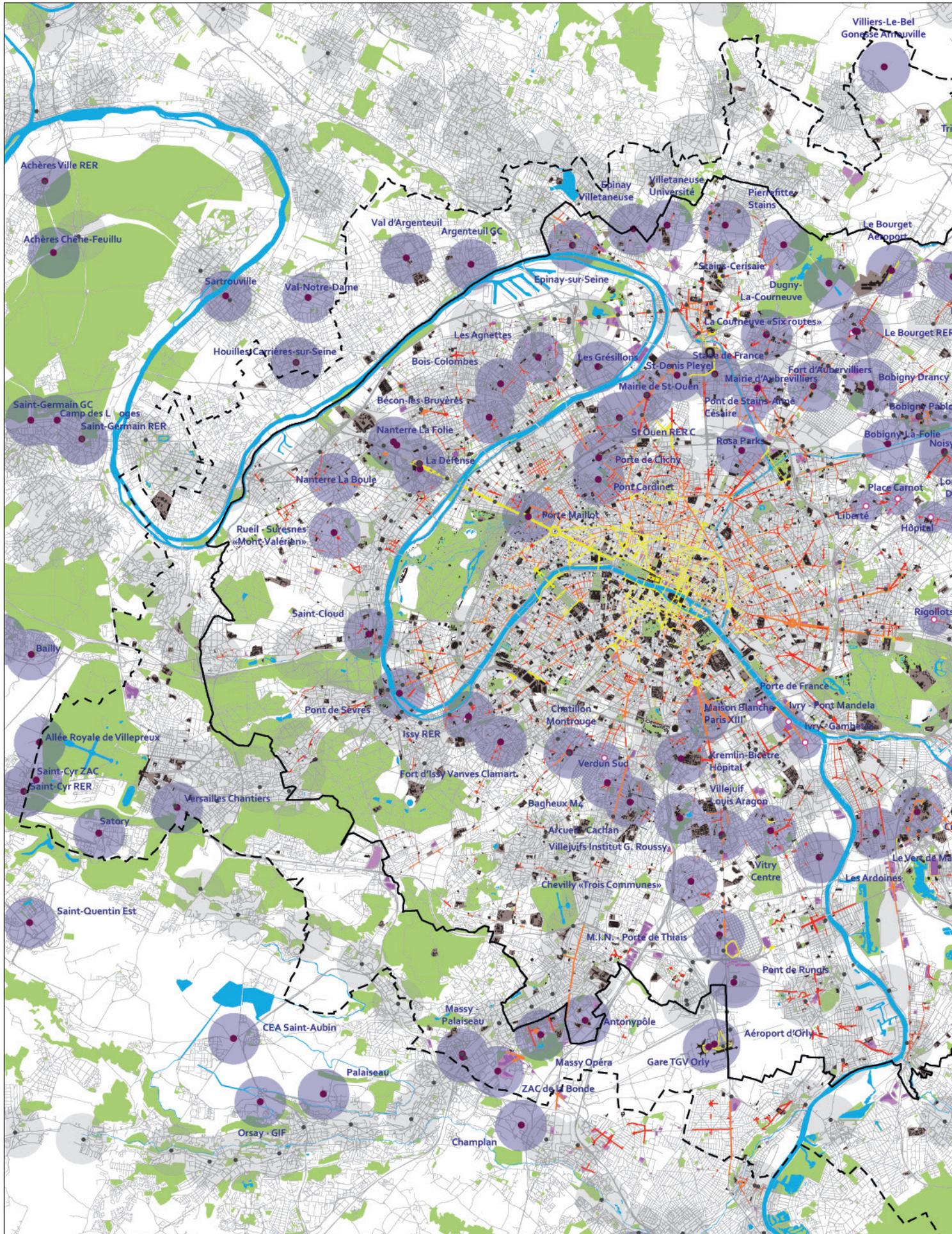
Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges

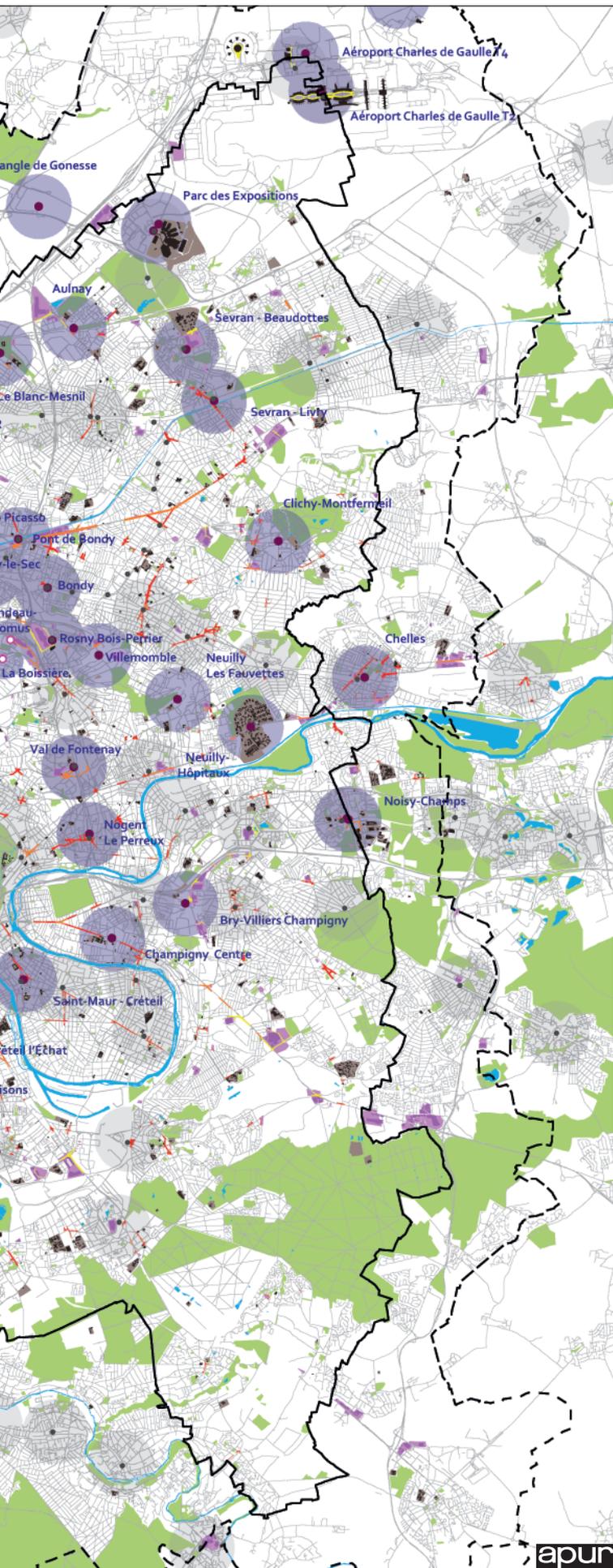
3/ Des centralités au rayonnement supra-métropolitain

Le pôle du MIN et de la Cité de la Gastronomie

Le pôle de gare de Saint-Denis Pleyel

Cartes des centralités





→ Une synergie entre quartiers anciens et nouveaux quartiers

Cette carte est réalisée à partir d'enquêtes sur le terrain qui ont permis de localiser précisément les linéaires commerciaux, les mairies de chaque commune, les emprises commerciales (lieux de destination) et les équipements dont l'attractivité dépasse largement le niveau communal pour relever d'un niveau régional, national ou international.

Les nouvelles centralités relevant des quartiers de gares sont représentées par le rayon de 800 m, distance couramment retenue dans les études de déplacement pour qualifier la distance qu'une personne accepte de parcourir à pied pour accéder à un transport en commun de grande capacité (métro, tramway, RER).

Les agrandissements des pages suivantes permettent de voir de façon précise comment chaque quartier se situe par rapport à son voisin, comment une ville linéaire va s'organiser autour des nouvelles lignes de transport, comment certaines gares vont donner accès à des grands espaces verts, des bases de loisirs, comment d'autres seront peut-être l'occasion de redimensionner des équipements pour leur permettre un accueil de publics plus large du fait de leur grande accessibilité. Si les nouvelles gares peuvent consolider la poly-centralité de la métropole, les transformations engagées par les collectivités confirment la complexité de la construction de ces futurs pôles et la diversité des situations pour revitaliser ceux qui sont déjà là.

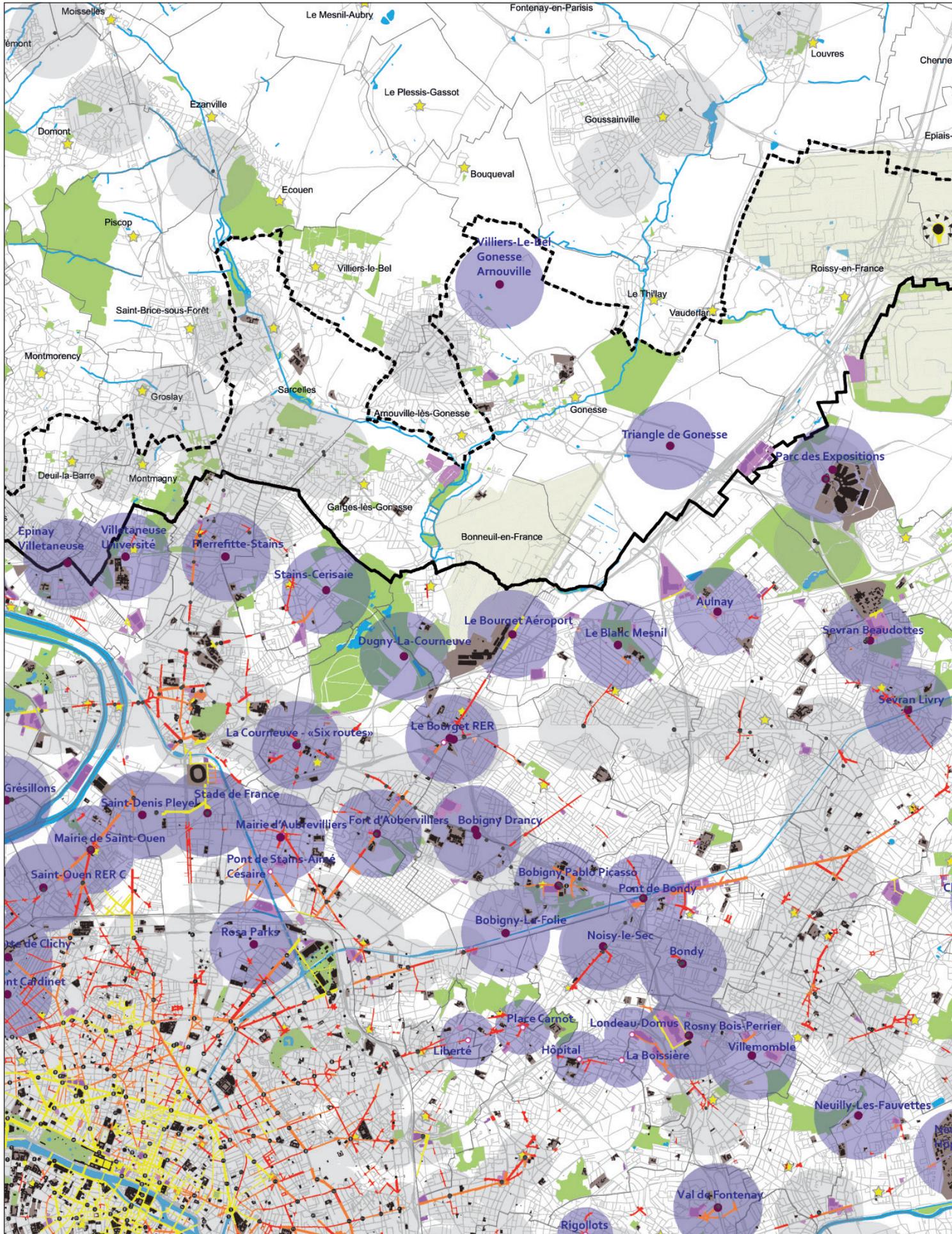
Centralités

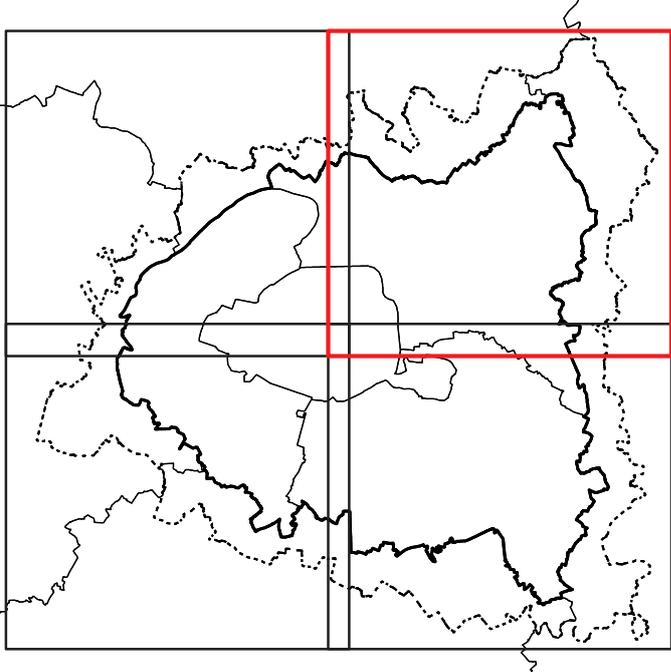
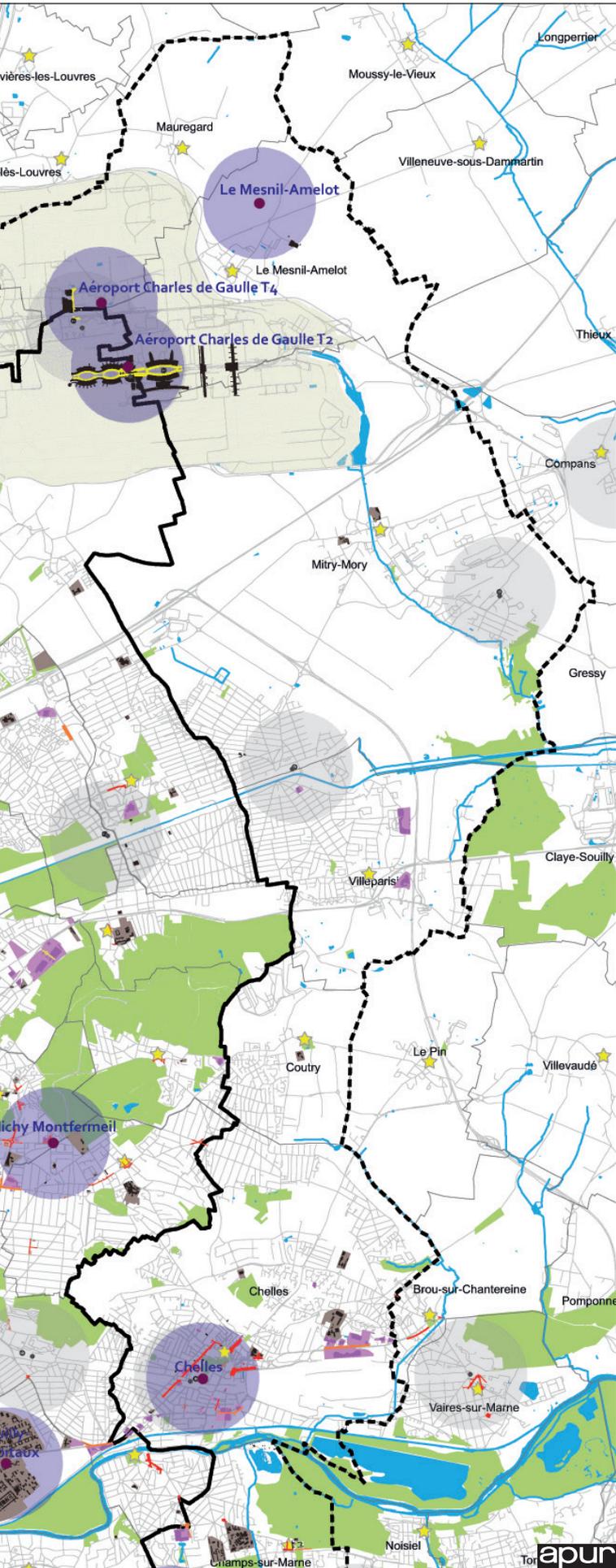
- Locales
- Mixtes
- Globales
- Emprise commerciale
- Équipement majeur
- ★ Mairie - hôtel de ville

Accessibilité en transport en commun Métro – RER – Transilien – Grand Paris Express (GPE)

- Gare existante
- Gare en projet
- Desserte à 500 m
autour des stations de métro
- Desserte à 800 m autour des gares
du GPE, RER, TGN ou Transilien

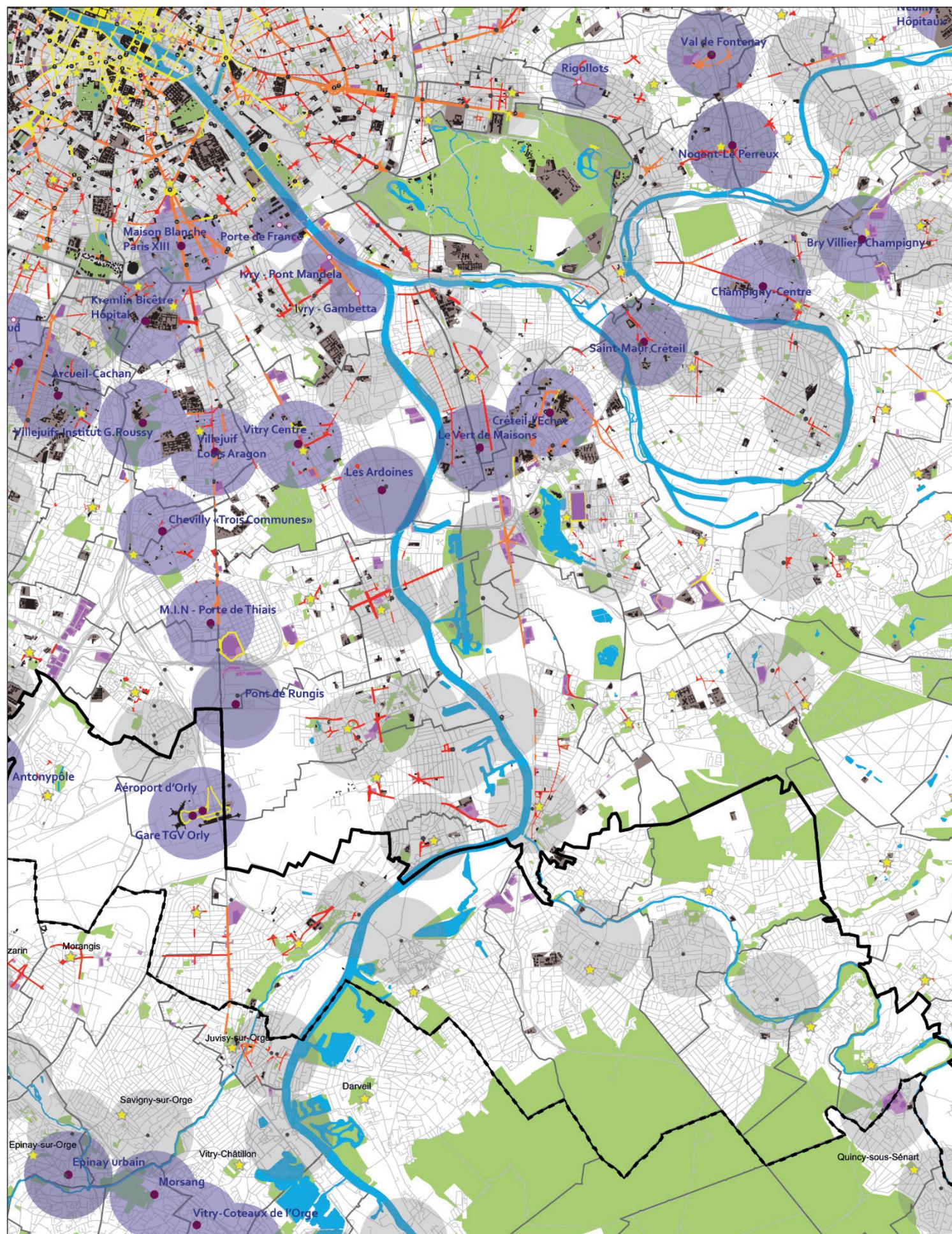
Les centralités dans le quart Nord-Est

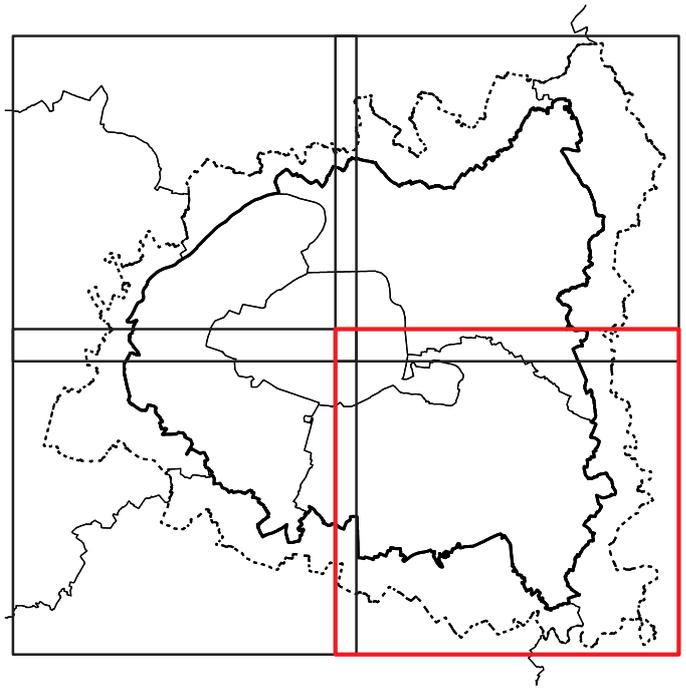
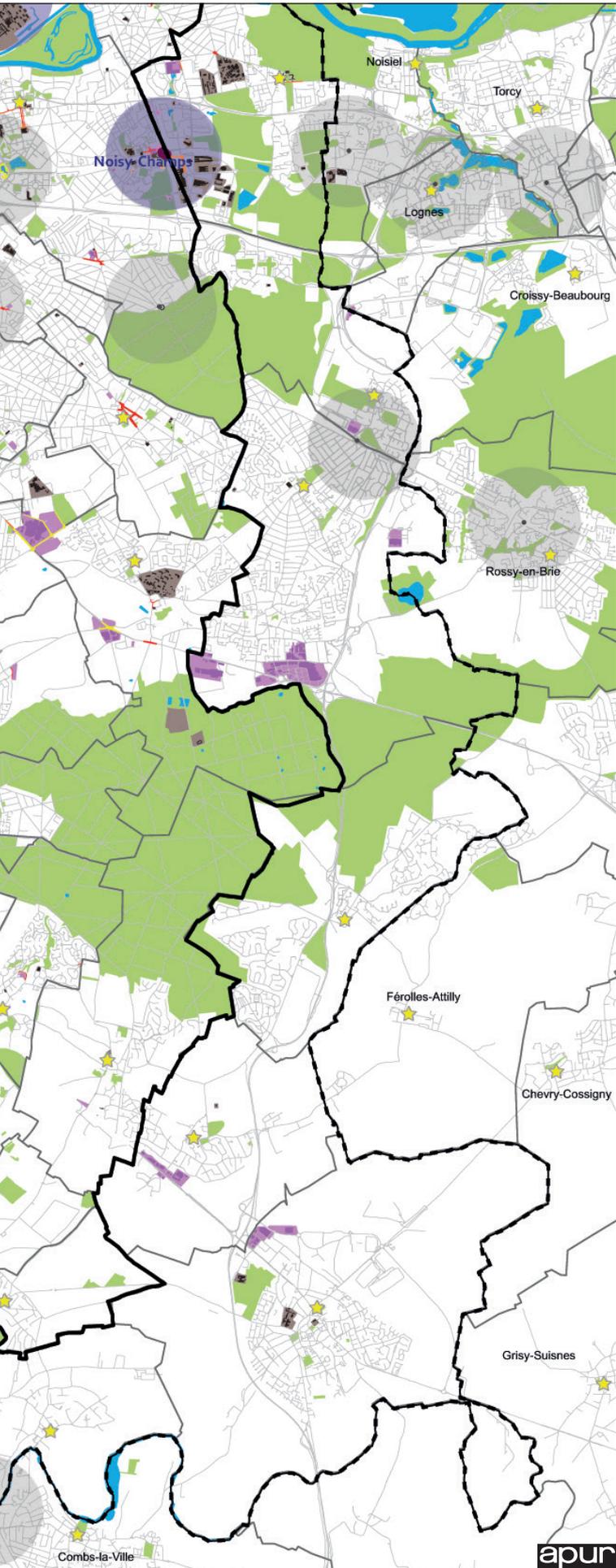




- Centralités**
- Locales
 - Mixtes
 - Globales
 - Emprise commerciale
 - Équipement majeur
 - ★ Mairie - hôtel de ville
- Accessibilité en transport en commun
Métro – RER – Transilien –
Grand Paris Express (GPE)**
- Gare existante
 - Gare en projet
 - Desserte à 500 m
autour des stations de métro
 - Desserte à 800 m autour des gares
du GPE, RER, TGN ou Transilien

Les centralités dans le quart Sud-Est





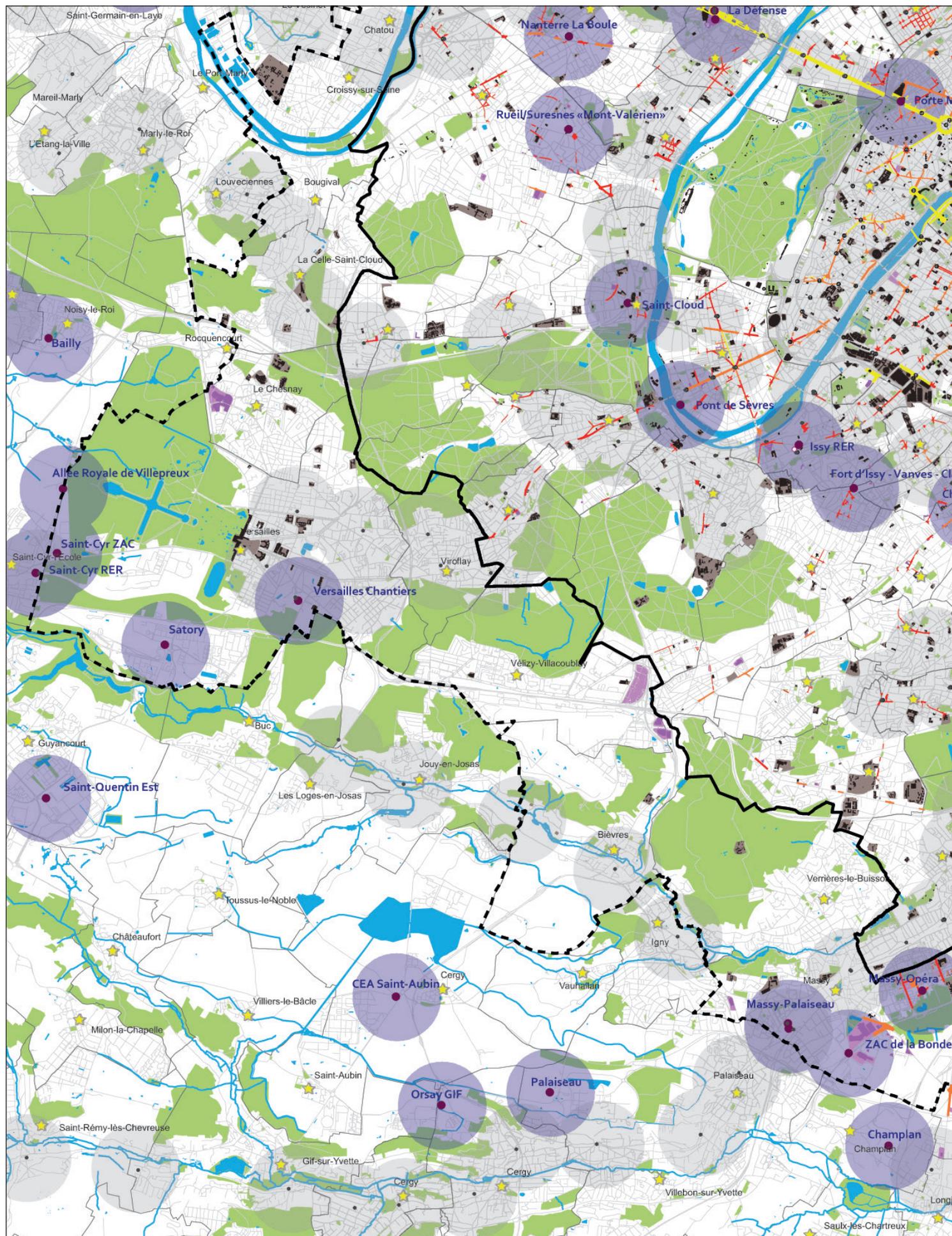
Centralités

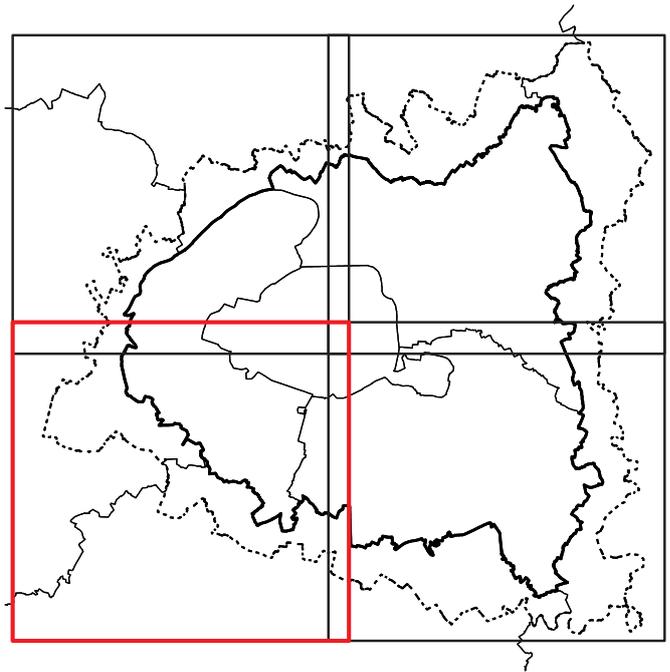
- Locales
- Mixtes
- Globales
- Emprise commerciale
- Équipement majeur
- Mairie - hôtel de ville

**Accessibilité en transport en commun
Métro – RER – Transilien –
Grand Paris Express (GPE)**

- Gare existante
- Gare en projet
- Desserte à 500 m
autour des stations de métro
- Desserte à 800 m autour des gares
du GPE, RER, TGN ou Transilien

Les centralités dans le quart Sud-Ouest





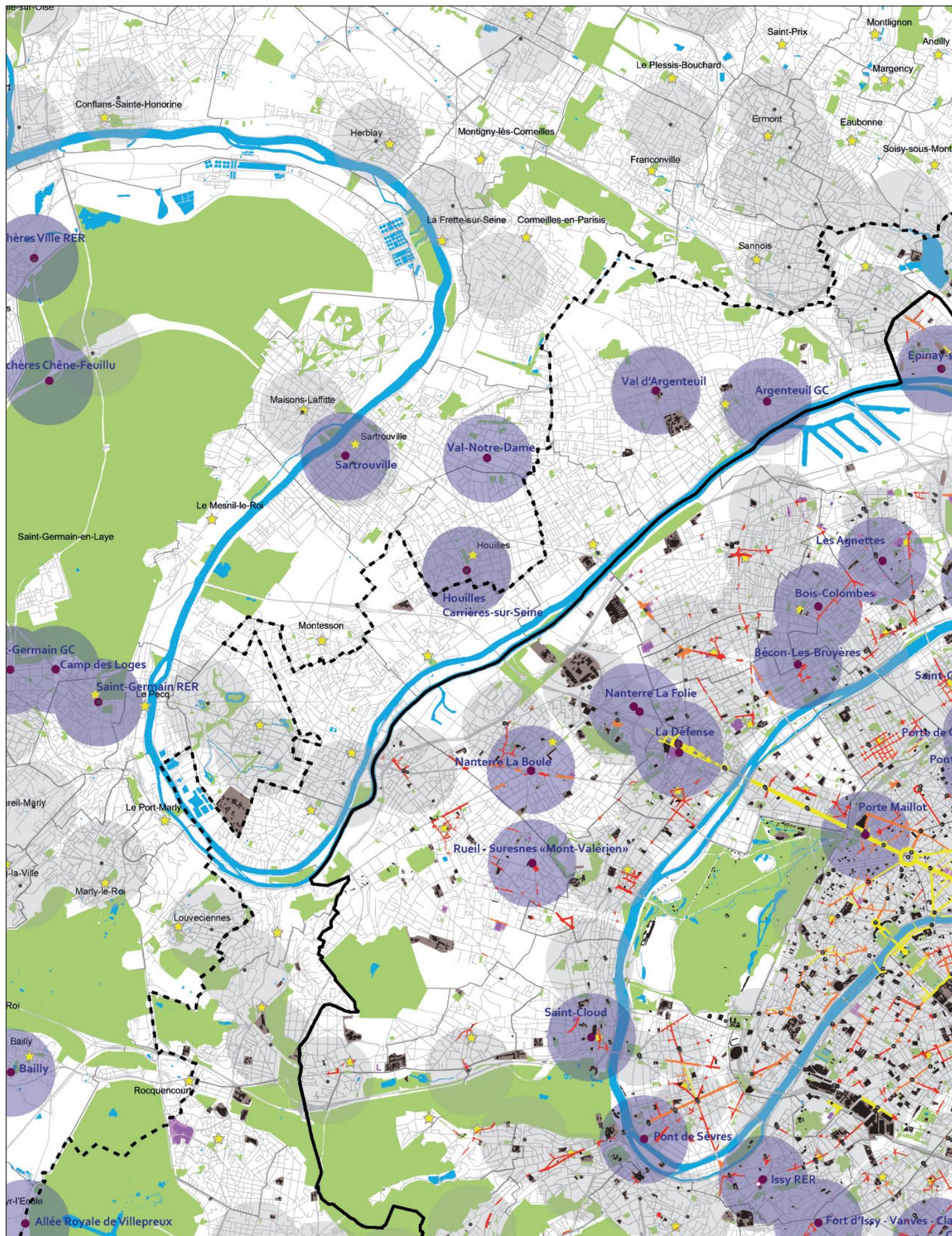
Centralités

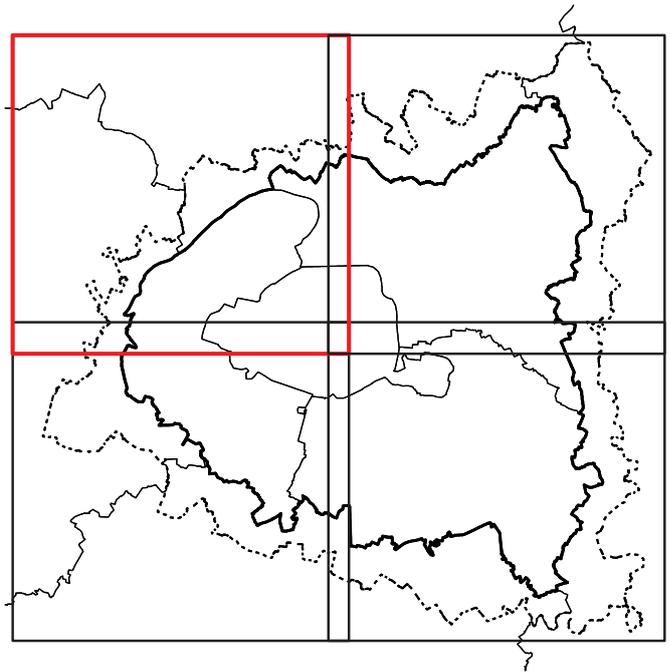
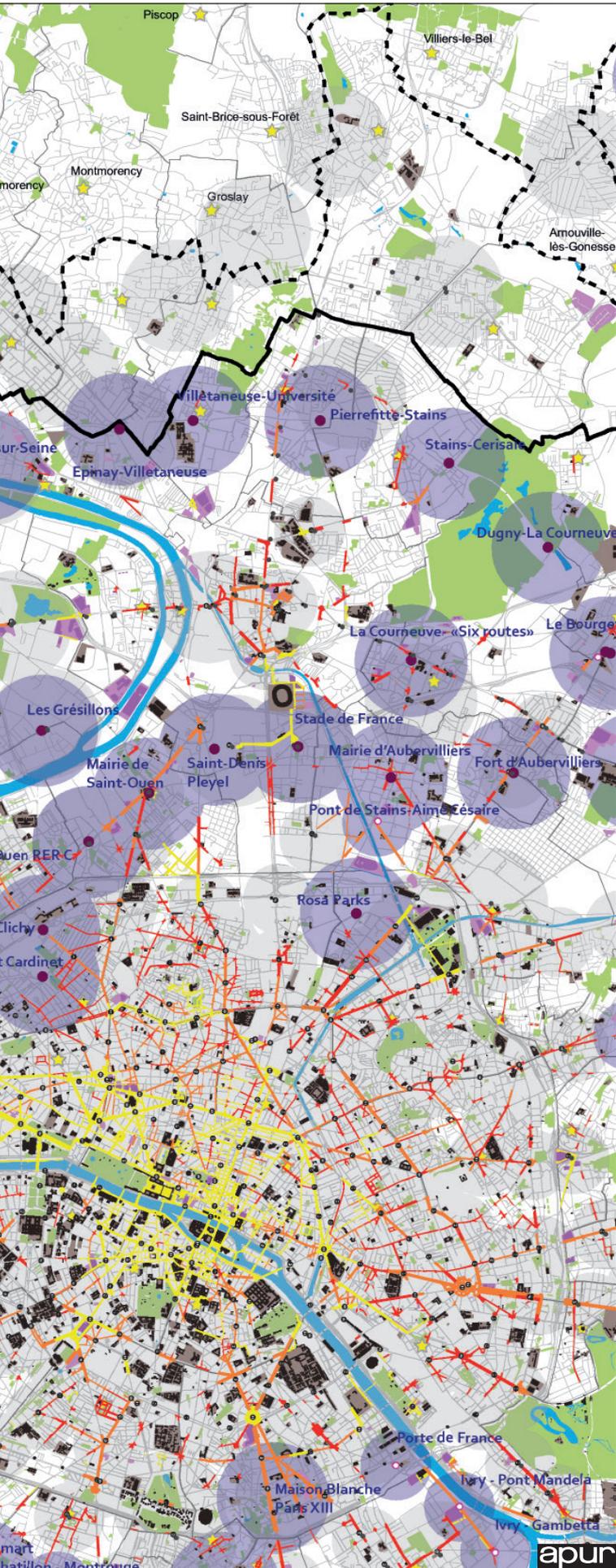
- Locales
- Mixtes
- Globales
- Emprise commerciale
- Équipement majeur
- ★ Mairie - hôtel de ville

**Accessibilité en transport en commun
Métro – RER – Transilien –
Grand Paris Express (GPE)**

- Gare existante
- Gare en projet
- Desserte à 500 m autour des stations de métro
- Desserte à 800 m autour des gares du GPE, RER, TGN ou Transilien

Les centralités dans le quart Nord-Ouest





Centralités

- Locales
- Mixtes
- Globales
- Emprise commerciale
- Équipement majeur
- Mairie - hôtel de ville

**Accessibilité en transport en commun
Métro – RER – Transilien –
Grand Paris Express (GPE)**

- Gare existante
- Gare en projet
- Desserte à 500 m
autour des stations de métro
- Desserte à 800 m autour des gares
du GPE, RER, TGN ou Transilien

Des centralités liées aux grands équipements

Le pôle de gare Villejuif-IGR et le Campus Grand Parc

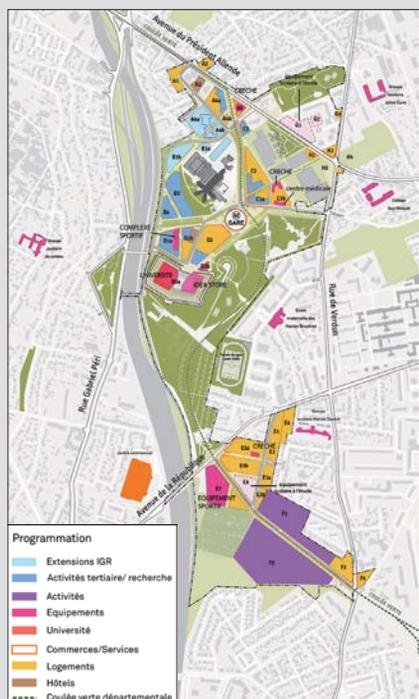
Porteurs de projet : CA Val de Bièvre, SGP, Sadev94, la ville de Villejuif et le CG94
 Localisation : Villejuif



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



→ Description

Près de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif, s'installera une gare d'interconnexion importante (lignes 14 et 15) du réseau Grand Paris Express à compter de 2020. En desservant des quartiers aujourd'hui enclavés et éloignés des bassins d'emplois, ce secteur deviendra rapidement accessible depuis Paris, l'aéroport d'Orly et des différents pôles de la métropole. La combinaison de l'arrivée de la gare GPE avec le pôle de santé de l'université Paris Sud et du CHU de Bicêtre et de Paul Brousse, ainsi que la pépinière Villejuif Bio Park*, constitue un écosystème favorable pour renforcer le territoire de Villejuif comme vitrine internationale pour la médecine française. Aussi, le projet s'appuiera spécifiquement sur l'association Cancer Campus**, dont l'ambition est de développer le premier parc européen d'innovation en cancérologie. Le site accueillera une large gamme d'activités et de services autour de l'innovation de santé et de biotechnologies (imagerie, nouvelles technologies de l'information et de la communication et télémédecine...) ainsi que de nouvelles formations universitaires.

En outre, l'enjeu du projet d'aménagement réside dans l'intégration des fonctions d'excellence et des fonctions économiques avec un tissu fortement résidentiel. En ce sens, le projet Campus Grand Parc répond aussi à

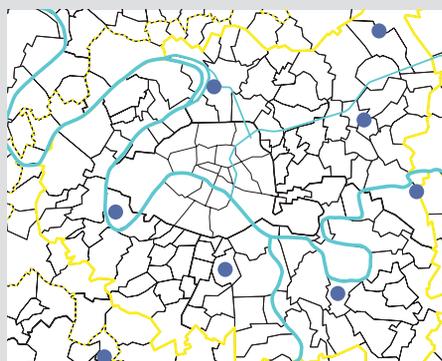
la qualité du cadre de vie des habitants du territoire et des salariés du site. Les différents éléments remarquables comme les parcs du 8 mai et des Hautes Bruyères, l'ancienne redoute militaire ou les châteaux d'eau du Sedif, seront mis en valeur et intégrés dans un parcours paysager adapté aux cheminements piétons et aux vélos. Les cités populaires Alexandre Dumas et Armand Gouret feront l'objet d'une réhabilitation.

Le programme de la ZAC Campus Grand parc de 600 000 m² se répartit entre le pôle d'activités scientifiques et tertiaires (350 000 m²), le pôle d'enseignement et de formation aux métiers de la santé (30 000 m²), les équipements, commerces et services (20 000 m²) et enfin une gamme diversifiée de logements (200 000 m²).

La Communauté d'agglomération de Val de Bièvre (CAVB) assure le pilotage stratégique du projet en partenariat avec la ville de Villejuif. L'opération d'aménagement Campus Grand Parc rassemble de multiples partenaires tels l'Association Cancer Campus, la Conférence Territoriale de la Vallée Scientifique de la Bièvre, l'Institut Gustave Roussy et le Département de Val-de-Marne. Il constitue un des cinq sites prioritaires du gouvernement.

* Inaugurée le 16 novembre 2011, Villejuif Bio Park est une pépinière destinée à accueillir de jeunes entreprises pour la plupart spécialisées dans le domaine de la biotechnologie.

** Créée en 2007, l'association Cancer Campus, dont la CAVB est membre, a pour mission de rassembler autour de l'Institut Gustave Roussy des compétences médicales et scientifiques, des entreprises et des centres de formation, au service de la lutte contre le cancer.



→ Ailleurs dans la métropole

- Plusieurs gares du Grand Paris Express vont permettre d'accéder à de très grands équipements comme : Villejuif-IGR, Noisy-Champs, Saint-Denis-Pleyel, Clichy-Montfermeil, Le Bourget, Villepinte, Pont de Sèvres, Palaiseau...

→ Effets induits

- L'accessibilité d'un secteur qui n'est pas desservi par les transports en commun.
- Le développement du bassin de vie métropolitain avec une meilleure accessibilité et une plus forte mixité emploi/habitat.
- Le rayonnement d'un pôle d'excellence et de la médecine française à l'international.
- Le renforcement de l'attractivité économique alliant recherche, services et activités.

Le pôle de gare de Villepinte-Paris Nord 2

Porteurs de projet : CA Terre de France et CA Roissy-Porte de France
Localisation : Gonesse, Roissy-en-France, Tremblay-en-France, Villepinte

 **PROJET** **OUTIL** **MÉTHODE**

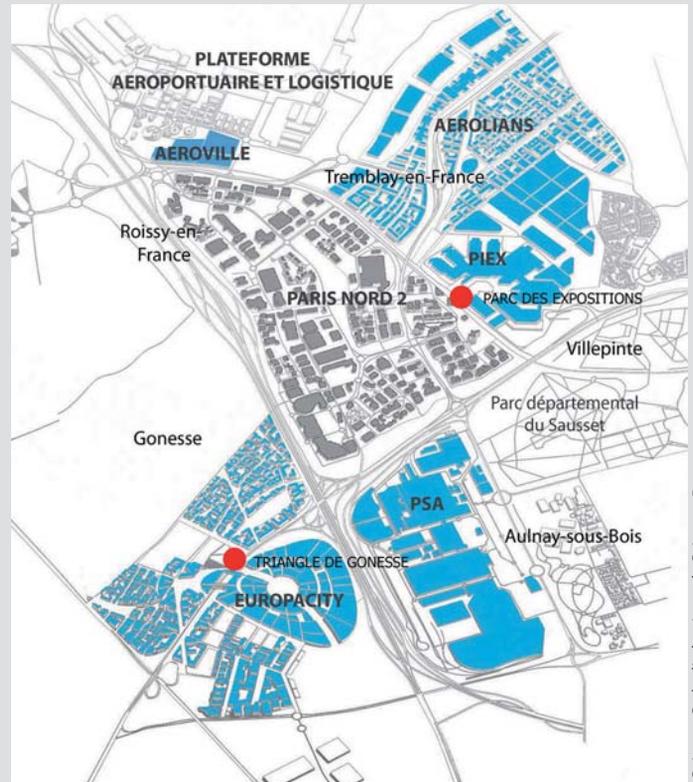
→ Description

Plus de 1 000 hectares de projet structurent aujourd'hui le territoire du Cœur de Roissy et renforcent sa vocation de pôle majeur du développement économique du Grand Paris. Ce territoire stratégique, au sud de la plateforme aéroportuaire Roissy-CDG, constitue le pôle d'innovations et d'échanges Terres de France-CDG et inclut le parc d'activités Paris Nord 2 et le parc des expositions de Villepinte auxquelles s'ajoute notamment le projet Aérolians Paris.

L'arrivée du Grand Paris Express à l'horizon 2024, avec la future gare d'interconnexion « Parc des expositions » (ligne 17, RER B, RER D), permettra d'impulser une dynamique de développement du Cœur Roissy en améliorant la desserte au niveau métropolitain. Paris et les différents quartiers d'affaires métropolitains seront rapidement accessibles depuis l'aéroport international CDG. Localement, la mise en place d'un maillage de lignes de bus structurantes permettra de relier les secteurs résidentiels aux gares et au pôle d'emploi (COMET) ainsi qu'au parc départemental du Sausset (200 hectares classés Natura 2000) situé entre les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Villepinte.

Ainsi, l'enjeu consiste à articuler les dynamiques d'innovation et de développement du pôle économique et aéroportuaire en tant que bassin d'emploi majeur (180 000 emplois, soit 4 % des salariés franciliens) avec l'intensification urbaine d'une part et l'amélioration du cadre de vie du territoire d'autre part. La forte densification en cours implique à la fois une plus grande mixité programmatique et un renouvellement de l'offre des services aux professionnels, aux visiteurs, aux habitants. Plusieurs grands projets sont mis en œuvre en ce sens :

- **Le Parc d'affaires Paris Nord 2** devrait doubler sa surface bâtie à l'horizon 2030, avec un million de m² d'activités et de bureaux et l'apport de 30 000 emplois.
- **Aerolians Paris** est un parc international d'échanges et d'innovations (zone d'activités de 200 ha) situé à Tremblay-en-France et dont les activités reposent sur trois fonctions économiques en lien avec l'aéroport : le tourisme d'affaires et l'événementiel, l'économie de la connaissance et de l'innovation et enfin la logistique à haute valeur ajoutée. À terme, 20 000 emplois sont attendus.
- **Le Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte (PIEX)**. Avec 1,5 million de visiteurs par an, le PIEX fait aujourd'hui l'objet d'un projet d'extension et de modernisation. À terme, l'objectif est de proposer une capacité d'accueil de 350 000 m² de surfaces couvertes d'exposition, contre 220 000 m² aujourd'hui. De plus, une « Cité de l'Événementiel » sera également construite sur 150 000 m² afin de réunir des structures de formation professionnelles de l'événementiel

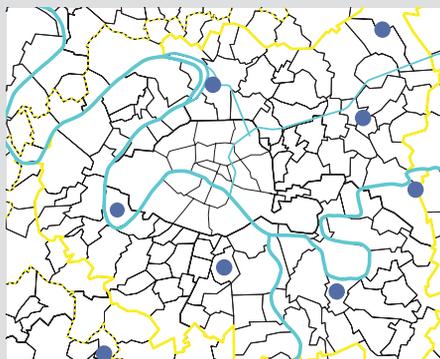


Cœur Roissy : les différents sites de projets

© Apur - Cycle d'urbanisme de Sciences Po

(techniciens, logisticiens, prestataires de la restauration, agences d'hôtesse, etc.)

- **Le projet de Colisée**, porté par le CA Terres de France, est un équipement multifonctionnel de 15 000/20 000 places qui a vocation à recevoir des compétitions sportives et de grands événements culturels nationaux et internationaux.
- **Aéroville**, réalisé en 2013, est enfin un centre de services et de commerces situé sur les communes de Tremblay-en-France, Roissy-en-France et les terrains d'Aéroports de Paris. Ce centre de 110 000 m² de surface de commerces et de loisirs, accueille la population du site aéroportuaire, dont 1,8 millions de touristes et voyageurs en transit, 90 000 salariés, et les habitants des communes alentour. Aussi l'activité générée bénéficie prioritairement au bassin d'emploi local (2 600 emplois à terme).



→ Ailleurs dans la métropole

- Plusieurs gares du Grand Paris Express vont permettre d'accéder à de très grands équipements comme : Villejuif-IGR, Noisy-Champs, Saint-Denis-Pleyel, Clichy-Montfermeil, Le Bourget, Villepinte, Pont de Sèvres, Palaiseau...

→ Effets induits

- Le renforcement de l'attractivité touristique, culturelle et économique de la métropole
- Le rayonnement international de l'économie
- L'articulation et le développement de grands équipements au nord de la métropole,
- Le développement d'un projet urbain d'ensemble en devenir.

Des centralités renouvelées

Le quartier de la gare de Clichy-Montfermeil

Porteurs de projet : Villes de Clichy sous-Bois et de Montfermeil, CACM, ANRU, SGP,
Ministère de la Culture et de la communication

Localisation : Clichy-sous-Bois et Montfermeil



PROJET

OUTIL

MÉTHODE

→ Description

Les quartiers des Bosquets à Montfermeil et du plateau Haut-Clichy à Clichy-sous-Bois, font aujourd'hui l'objet de plusieurs études d'aménagement visant à définir et à articuler le Plan de Renouvellement Urbain avec l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express, du tramway T4, et le projet de la Tour Médicis, lieu culturel d'envergure métropolitaine.

Le PRU du Grand Ensemble

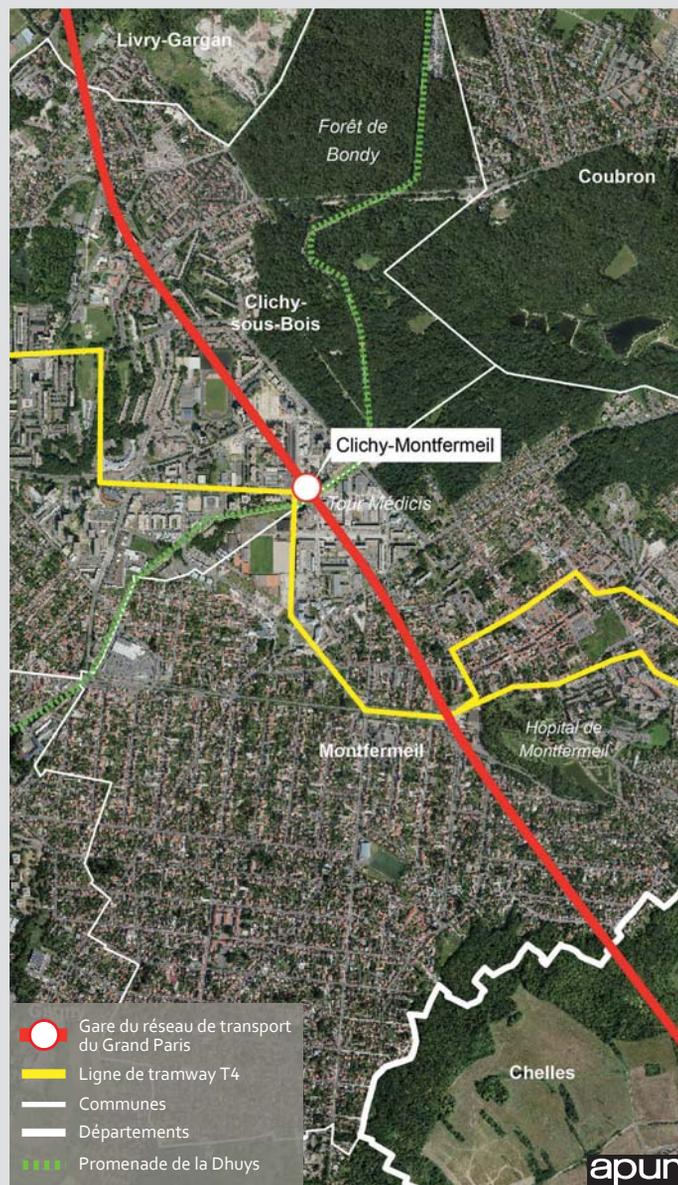
Le réaménagement PRU reconfigure radicalement le Grand ensemble avec la démolition d'environ 1 600 logements et la construction de près de 2000 nouveaux logements. Parallèlement, la restructuration des espaces publics et des équipements ainsi que du tissu économique et commercial, avec notamment la relocalisation du marché forain et du centre commercial Anatole France, participeront de la revitalisation de ces quartiers. À ce jour, environ 900 logements ont été démolis et 970 logements neufs ont été livrés, auxquels s'ajoutent la création de squares, de groupes scolaires, de crèches et commerces de proximité. Le coût global de l'opération s'élève à 580 millions d'euros dont 226 millions financés par l'ANRU.

La gare Clichy-Montfermeil

Implantée au pied de la future « Tour Médicis », de la promenade de la Dhuy et de la forêt régionale de Bondy, la gare de Clichy-Montfermeil participe du désenclavement et de l'intégration du Grand Ensemble à la métropole. La gare multimodale sera connectée aux bus et au tram avec le prolongement du T4, prévue pour 2017. Ce dernier reliera la ligne actuelle Aulnay-Bondy au plateau de Clichy-Montfermeil jusqu'à l'hôpital intercommunal dans le centre-ville de Montfermeil. Le GPE permettra d'améliorer les accès à de nombreux pôles d'emploi et de formation métropolitains. La ligne 16 Saint-Denis-Pleyel - Noisy-champs, devrait être mise en service dès 2023, pour un démarrage des travaux courant 2016.

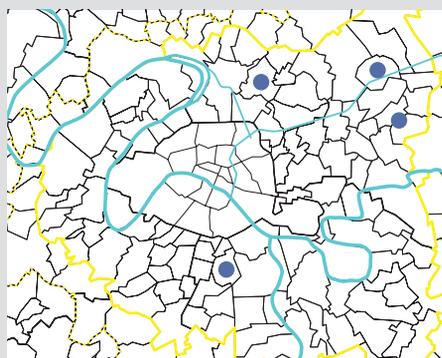
La Tour Médicis

Dans le cadre du développement du Grand Paris et en écho à la Villa Médicis de Rome, l'État met en place un lieu de résidences d'artistes ouvert à l'international. La Tour Médicis aura pour vocation de mettre en lien les travaux de recherche et d'expérimentation avec le territoire et ses habitants. Elle comprendra également des formations préparatoires aux métiers de l'art et de la culture, en partenariat avec des universités et des fondations étrangères pour la plus large ouverture internationale. Le programme et le calendrier de mise en œuvre du projet doivent encore être précisés.



Gain de temps grâce à la ligne 16 St Denis Pleyel - Noisy-champs :

- Clichy-Montfermeil <-> Saint-Denis Pleyel : en 19 minutes contre 1h15 actuellement, avec le bus 642 et les RER E et D
- Clichy-Montfermeil <-> La Défense : en 35 minutes contre 1h10 actuellement, avec le bus 623, les RER E et A
- Clichy-Montfermeil <-> Cité Descartes à Noisy-Champs : en 6 minutes contre 54 minutes actuellement, avec les bus 613 et 213
- Clichy-Montfermeil <-> Villejuif IGR : 31 minutes contre 1h30 actuellement, avec le bus 623, les RER E et B et le bus 580



→ Ailleurs dans la métropole

- Parmi les 72 gares du Grand Paris Express, quelques gares s'inscrivent dans des centralités qui peuvent se renouveler comme Vitry-Centre, Sevran-Beaudottes, La Courneuve « Six routes »...

→ Effets induits

- Le désenclavement de quartiers « politique de la ville ».
- La mise en valeur des qualités paysagères du territoire avec la forêt régionale de Bondy et la promenade de la Dhuy.
- Le renforcement de la mixité emploi, formation et habitat.
- Le rayonnement d'un pôle d'excellence artistique ouvert sur l'international.

Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges

Porteurs de projet : Ville de Villeneuve-Saint-Georges, EPA ORSA et PNRQAD¹

Localisation : Villeneuve-Saint-Georges

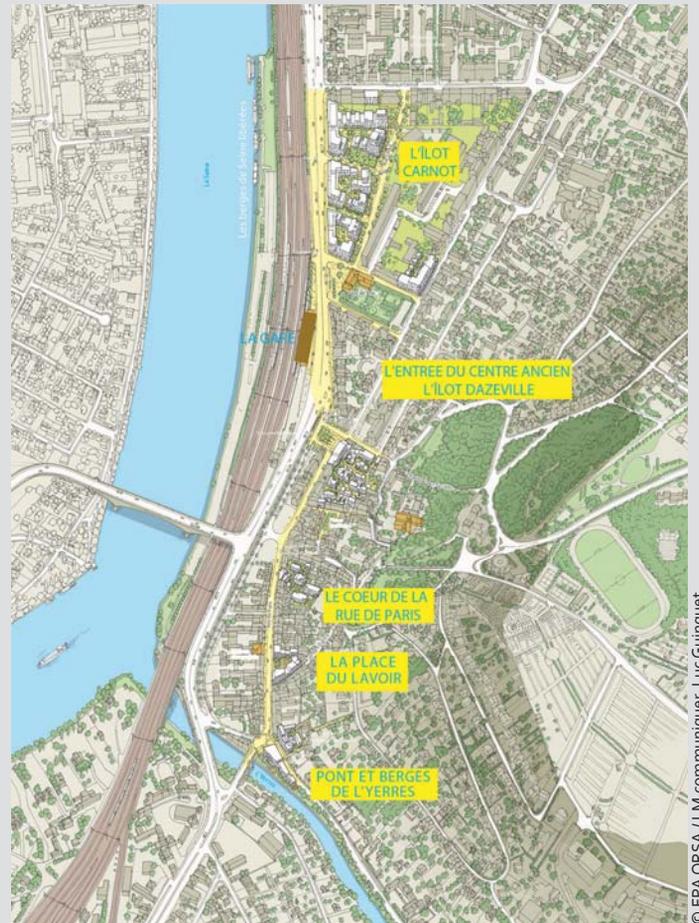
→ Description

L'opération PRNQAD de Villeneuve-Saint-Georges s'étend sur une grande partie du centre-ville aujourd'hui fortement dégradé (1/3 des logements peuvent être classés comme indignes) malgré des qualités architecturales et paysagères reconnues (ZPPAUP² en cours de transformation en AVAP³). Les enjeux de renouvellement sont multiples. Il s'agit de valoriser les atouts patrimoniaux et paysagers, d'introduire de nouvelles activités et de revitaliser les commerces, de rénover et d'accroître l'offre résidentielle et de requalifier les espaces publics.

Pour y parvenir, le projet PRNQAD combine 3 dispositifs :

- **La ZAC multisite**, déployée sur 5 secteurs stratégiques, consiste essentiellement à réaménager les cœurs d'îlots et à recycler le foncier et l'immobilier existants. Ainsi, la démolition de 170 logements permet d'en reconstruire 470, tout en améliorant leurs dessertes par des voies arborées et piétonnes. Par ailleurs, la relocalisation et la création de surfaces d'activités et commerciales (en partenariat avec Epareca⁴ et la mise en place d'un Fisac⁵) permettront de réanimer le quartier. Les réaménagements de la place Saint Georges et du Carrefour du Lion, la création de circulations douces, d'un square et d'une place publique (dent creuse), la modernisation du marché forain ainsi que le nouveau jardin des berges de l'Yverres permettent d'articuler, d'unifier et d'embellir les espaces publics de Villeneuve-Saint-Georges. De plus, afin d'optimiser l'inter-modalité et le fonctionnement du pôle de gare, des études sont en cours pour relocaliser et reconfigurer la gare routière, réaménager la voirie sur la RN6 et la gare du RER D.
- **L'Opah RU⁶** permet de réhabiliter 300 logements en mettant l'accent sur la qualité énergétique des bâtiments. L'opération de restauration est conduite par la ville.
- **Le dispositif coordonné d'intervention immobilière (DC21⁷)**, vise à la restructuration lourde d'une cinquantaine d'édifices remarquables du centre-ville. L'EPA ORSA conduit cette opération en compte propre.

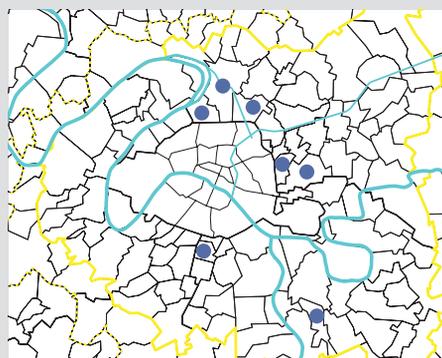
Le projet prévoit la construction de 52 800 m², dont 35 000 m² de logements, 4 100 m² d'activités, 2 400 m² commerces, 1 300 m² d'équipements. Le coût global du projet s'élève à 80 M€ dont 58 M€ pour l'opération aménagement et 14,2 M€ pour l'Opah et le DC21. Les financements publics de 59 M€ se répartissent entre l'État (ANRU, ANAH, Contrat de plan État Région, financement logement social) à hauteur de 27 M€, de Villeneuve Saint Georges à hauteur de 23 M€, le Conseil Général du Val de Marne, 12 M€, et le Conseil régional au titre du GP3⁸ pour 7 M€. Les premiers travaux ont commencé en 2014 et les livraisons s'échelonnent jusqu'en 2017.



Croquis de principe pour l'aménagement du centre-ville

© EPA ORSA / LM communiquer, Luc Guinguet

1. Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés établit une convention pluriannuelle 2011-2017 réunissant l'État, l'ANRU, l'ANAH, le Conseil Général du Val de Marne, la Ville, l'EPA ORSA et Action Logement.
2. Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager.
3. Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine.
4. L'Établissement Public National d'Aménagement et de Restructuration des Espaces Commerciaux et Artisanaux accompagne les collectivités locales dans la reconquête de leurs équipements commerciaux et artisanaux de proximité, au sein des quartiers fragiles.
5. Le Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce est un dispositif principalement destiné à financer les opérations de création, maintien et modernisation des commerces, de l'artisanat et des services, afin de préserver ou de développer un tissu d'entreprises de proximité.
6. Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat Renouvellement Urbain.
7. Le DC21 est un dispositif de recyclage immobilier qui permet à l'EPA Orsa d'acheter des biens immobiliers en compte propre, de les réhabiliter puis de les revendre.
8. La Région participe au financement des espaces publics au titre de la convention d'objectif Grand Projet 3.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication d'opération de renouvellement des centres-villes dans la métropole : Aubervilliers, Arcueil, Montreuil, Bagnolet, Saint-Denis, Saint-Ouen...

→ Effets induits

- La revitalisation des centres-villes.
- Le développement des aménités et de l'attractivité.
- La requalification et l'accroissement de l'offre résidentielle.

Des centralités au rayonnement supra-métropolitain

Le pôle du MIN et de la Cité de la Gastronomie

Porteurs de projet : les villes de Chevilly-Larue et de Rungis, le Conseil Général du Val-de-Marne et l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA ORSA)
Localisation : Chevilly-Larue et Rungis

 **PROJET** **OUTIL** **MÉTHODE**



Vue d'artiste de la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis



Le marché de Rungis

→ Description

L'inscription du « repas gastronomique des Français » à l'UNESCO

Le réseau national des Cités de la Gastronomie (Dijon, Lyon, Paris et Tours) répond directement à l'inscription à l'UNESCO du « repas gastronomique des Français » en 2010, au titre de patrimoine culturel immatériel de l'humanité. Chaque cité gastronomique s'appuie sur un programme spécifique et complémentaire axé sur « la promotion de la culture de la vigne » à Dijon, sur « l'alimentation et la santé » à Lyon, « le domaine des sciences humaines et sociales » à Tours et « la créativité et la mixité des expressions artistiques de la gastronomie » à Paris-Rungis.

Le choix du marché d'intérêt national (MIN) de Rungis

L'implantation de la future Cité de la Gastronomie de Paris-Rungis, aux portes du marché d'intérêt national (MIN) de Rungis (6,5 millions de visiteurs par an), entre de l'aéroport d'Orly (27 millions de passagers) et le centre commercial Belle-Épine (22 millions de visiteurs), place la Cité au cœur du premier pôle économique du sud de la métropole (173 000 emplois) et lui confère un rôle moteur de développement. La Cité se déploie sur 7,5 hectares et s'inscrit dans la dynamique de mutation urbaine du pôle d'Orly-Rungis, parallèlement à l'arrivée de la ligne 14 du métro Grand Paris Express, gare MIN - Porte de Thiais et aux opérations de requalification urbaine le long de la Rd7 à Chevilly-Larue.

Le programme de la Cité de la Gastronomie

En partenariat avec le MIN, La Cité de la Gastronomie Paris-Rungis s'attachera à sensibiliser les publics aux questions alimentaires, à valoriser les

métiers liés à l'alimentation, la restauration et l'hôtellerie et enfin, à promouvoir la diversité des cultures culinaires. Le programme de la cité se décompose en quatre parties :

- Un équipement culturel central de 20 000 m² comprenant un centre de ressources et d'innovation avec une médiathèque, des espaces d'exposition et le « labo gastronomique » sur 6 500 m² au total, les ateliers de Paris-Rungis de 510 places, un auditorium de 1 200 places et une halle d'exposition de 7 000 m².
- La Halle des trésors gastronomiques sur 5 000 m²
- Des centres de formation avec le restaurant-école pour les formations continues et initiales, 300 chambres en hôtel et plusieurs restaurants.
- Plus de 35 000 m² dédiés aux activités économiques annexes.
- Sont également à l'étude, des jardins pédagogiques ouverts au public et en lien avec les écoles d'horticulture et de paysage de Versailles et de Tecamah à Jouy-en-Josas.

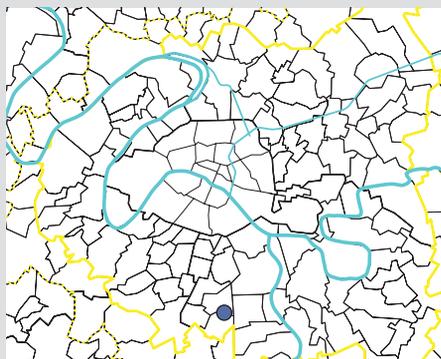
Les partenaires

La région Ile-de-France, la Ville de Paris et Paris Métropole soutiennent le projet, aux côtés de la Semmaris* et l'Union des syndicats de grossistes du MIN, du CERVIA**, des chambres consulaires, de nombreux acteurs de l'éducation, de la culture et du monde de la gastronomie.

Le coût de la Cité de la Gastronomie s'élève à 65 M€. Son financement est porté par les collectivités partenaires et les revenus des activités économiques du quartier, avec une estimation de plus de 600 000 visiteurs par an.

* La Semmaris est la société gestionnaire du Marché International de Rungis

** Centre Régional (IdF) de Valorisation et d'Innovation Agricole et Alimentaire



→ Ailleurs dans la métropole

- La cité de la gastronomie de Paris-Rungis est unique en son genre mais fonctionne en réseau avec tous les hauts lieux de la gastronomie de la métropole.

→ Effets induits

- Le renforcement de l'attractivité touristique, culturelle et économique de la métropole.
- Le rayonnement de l'excellence culinaire française.
- La sensibilisation aux questions alimentaires et environnementales.
- L'intégration de grands équipements dans les territoires de la métropole.

Le pôle de gare de Saint-Denis Pleyel

Porteurs de projet : CA Plaine Commune, SGP, villes de Saint-Denis
Localisation : Saint-Denis

 **PROJET** **OUTIL** **MÉTHODE**



Propositions d'aménagement urbain autour de la gare de Saint-Denis Pleyel et franchissement des voies ferrées vers le Landy
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune
Urbaniste : AUC, architectes



© Kengo Kuma & Associates



© Kengo Kuma & Associates

Le projet lauréat de la gare de Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express
Maîtrise d'ouvrage : La Société du Grand Paris (SGP)
Architecte : Kengo Kuma

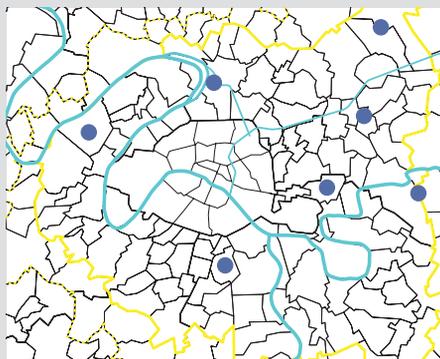
→ Description

Au carrefour des lignes 14, 15, 16 et 17 du futur réseau du Grand Paris Express et à proximité de la ligne 13 du métro et du RER D, la gare de Saint-Denis Pleyel est amenée à devenir un des grands hubs du réseau de transports en commun de la métropole, lieu de destination autant que de transit. Ce rôle central confère au projet de gare des enjeux qui dépassent celui de la gestion de l'interconnexion entre les lignes par les futurs usagers, qui s'effectuera en souterrain, aux niveaux R-3 et R-4. En effet, au niveau du sol, la gare devra permettre d'assurer une transition naturelle avec le quartier et une liaison facile vers les pôles d'emplois et de transports du quartier (ligne 13 du métro et la gare du RER D), notamment du côté de la Plaine Saint-Denis à l'est.

La gare de Saint-Denis Pleyel se double donc d'un véritable projet urbain par le traitement des espaces publics aux abords de la gare, l'af franchissement des coupures urbaines importantes liées aux infrastructures ferroviaires et routières et la reconfiguration urbaine du quartier. L'agence Kuma, architecte, a été retenue pour cette gare emblématique et propose un projet « horizontal » plutôt qu'un « signal », qui fond en

une seule entité les programmes de gare, de place et de pont au-dessus des voies ferrées. En limitant la hauteur du bâtiment, en offrant des transparences au niveau de la façade, la gare concourt à se poser elle-même en espace public et en lieu de vie pour les habitants et usagers du quartier.

Le projet est complexe et évoluera en fonction également de l'évolution du projet urbain du quartier, dont l'AUC a posé les intentions. Le projet de pont vers le RER D est ici symbolique. Si le franchissement vers la gare du RER D et la zone d'activités économiques. L'enjeu plus global autour de la gare concerne l'évolution du tissu urbain. La reconfiguration du quartier visera notamment un rééquilibrage du quartier vers plus de logements côté Pleyel. En plus du lien vers le Landy, le quartier s'ouvrira vers l'ouest, jusqu'à l'Île-Saint-Denis et son futur éco-quartier, en passant par le projet mixte Universeine et la passerelle au-dessus de la Seine. La gare de Saint-Denis Pleyel, réalisée d'ici 2023 sera donc l'occasion d'une reconfiguration et d'un désenclavement complet du quartier.



→ Ailleurs dans la métropole

- Plusieurs gares vont générer de nouvelles polarités métropolitaines économiques comme : les Groues à Nanterre, Saint-Denis Pleyel, Le Bourget RER, Val-de-Fontenay, Noisy-Champs, Villejuif IGR.

→ Effets induits

- La création d'un hub majeur de transport à l'échelle de la métropole.
- Une forte attractivité induite par le réseau de transport et les activités économiques.
- Des aménagements d'espaces publics cruciaux pour le fonctionnement de la gare et l'effacement de grandes coupures urbaines.
- Le rééquilibrage de la mixité et le lien entre des secteurs d'habitations et de bureaux.





5- L'énergie et le recyclage

Liste des fiches présentées

1/ Énergies renouvelables

Le solaire et la récupération de chaleur

De la récupération de chaleur :
géothermie et usines d'incinération des déchets

2/ Des projets urbains innovants

IssyGrid - quartier intelligent

La collecte pneumatique des déchets

Imbrications - 15 éco-maisons de ville « denses »

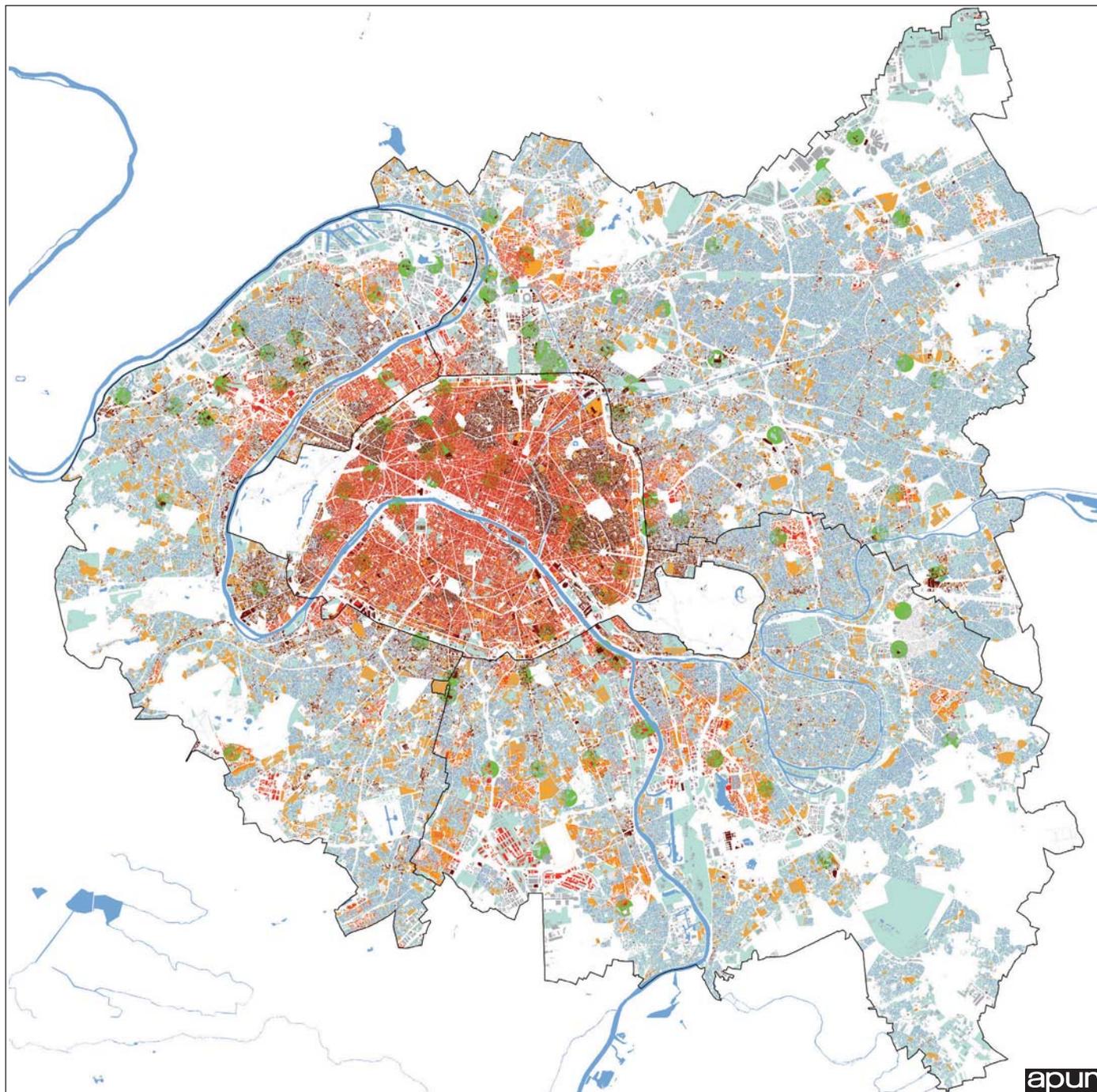
3/ Des possibilités locales

Le réemploi de matériaux de construction,
l'exemple de Bellastock

4/ Un engagement mondial

COP 21, la 21^e Conférence des Nations Unies
sur les changements climatiques

Les liens entre les tissus urbains et l'énergie



→ L'engagement environnemental : un nécessaire équilibre

Aujourd'hui, chaque collectivité est incitée à réaliser un Plan Climat Énergie Territorial (PCET) et à s'interroger sur la « territorialisation » de ce plan et de l'échelle à laquelle il convient de réfléchir. La représentation cartographique des tissus urbains, associant leur capacité de production d'énergies renouvelables et leur consommation permet une approche originale de ce sujet et propose des périmètres qui s'appuient sur des équilibres entre territoires à partir des morphologies bâties. Le pavillonnaire peut tendre vers l'autonomie en énergie du point de vue de la consommation du bâti, le collectif doit privilégier les systèmes en réseaux collectifs pour s'en approcher. C'est donc ensemble que les deux systèmes vont pouvoir répondre aux engagements sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la dépendance

énergétique et la limitation de la vulnérabilité climatique. Plusieurs actions en cours témoignent de cette diversité des approches, du jeu des échelles et de la nécessité d'une mise en commun inventive. Une chance pour la métropole au moment où va se réunir la COP 21.

	Bâtiments collectifs à moins de 200 m d'un réseau de chaleur
	Parcelles éligibles à la valorisation d'eaux usées (> 25 logements)
	Parcelles favorables à la géothermie superficielle (Surface de plancher/Surface libre de la parcelle < 1)
	Secteurs propices à la valorisation de chaleur fatale (data center, centres commerciaux)
	Bâtiments se trouvant dans une parcelle avec un COS > 2
	Logements individuels
	Autres bâtiments

Énergies renouvelables

Le solaire et la récupération de chaleur

Porteurs de projet : l'exemple de la Ville de Paris et la CPCU

Localisation : Paris



PROJET

OUTIL

MÉTHODE

→ Description

Le potentiel de production d'énergie renouvelable par le solaire

Après la géothermie, le solaire constitue le second plus important gisement d'énergie renouvelable à Paris. Le territoire parisien compte déjà 25 000 m² de panneaux solaires, qu'il s'agisse de sites gérés par la Ville de Paris ou des opérateurs privés. On distingue deux types d'installation solaires : Les panneaux solaires thermiques, permettent de produire de l'eau chaude et de la chaleur directement consommées sur le site, et les panneaux solaires photovoltaïques, produisent de l'électricité qui est soit directement consommée sur site, soit injectée sur le réseau électrique national.

En 2012, ce sont près de 1 800 m² de panneaux solaires qui ont été installés à Paris dont 1 100 m² de panneaux photovoltaïques. Chaque nouveau projet urbain fait désormais l'objet d'une réflexion spécifique sur la consommation énergétique. Parmi les réalisations récentes, on notera une centrale solaire parisienne de 600 m² dans la ZAC Clichy Batignolles sur l'immeuble Quintessence. Elle assure avec ses 96 kWc une production annuelle de 120 MWh d'énergie électrique. Avec ses 3 500 m² de panneaux solaires photovoltaïques, la Halle Pajol, située au cœur du quartier de La Chapelle, accueille depuis avril 2013 la plus importante centrale solaire photovoltaïque de Paris. Le stade Jean Bouin comprend 2 800 m² de panneaux solaires photovoltaïques. De son côté, la régie municipale Eau de Paris a équipé ses usines et réservoirs d'eau potable de 3 300 m² de panneaux photovoltaïques.

Le cadastre solaire de Paris, publié en juin 2013 et disponible depuis Paris.fr, fournit le potentiel d'ensoleillement des toits de Paris ainsi qu'un inventaire des installations solaires du territoire.

Le potentiel d'énergie renouvelable par la récupération de chaleur des eaux usées:

Le procédé consiste à récupérer une partie des calories des eaux usées (15 °C en moyenne), et à les utiliser pour les installations de chauffage. Une expérimentation, menée par la CPCU en partenariat avec Suez sur le site du groupe scolaire rue de Wattignies (12^e) a été effectuée et l'eau chaude produite permet de réchauffer le circuit de retour vers les chaudières existantes. D'autres sites sont susceptibles de bénéficier d'une installation similaire, dont la Mairie du 3^e arrondissement et la piscine Aspirant Dunant (14^e). Les réductions d'émission sont respectivement estimées à 67 % et 35 % (soit 100 teq CO²/an et 45 teq CO²/an) et la proportion d'énergie renouvelable consommée passe respectivement de 0 à 56 % et de 9 à 35 %. Une étude sur l'utilisation de cette énergie pour alimenter le bâtiment de l'Hôtel de Ville de Paris est en cours.



© Apur - David Boureau

La Halle Pajol accueille sur son toit 1 988 panneaux solaires couvrant 3 500 m² pour une production estimée à 410 000 kWh/an (soit la consommation de 200 personnes environ).



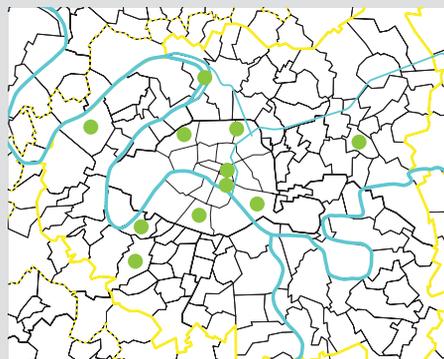
© ph.guignard@air-images.net

La première centrale photovoltaïque installée sur le toit d'une copropriété parisienne, dans le quartier Clichy-Batignolles



© Apur

Expérimentation de récupération de chaleur des égouts pour le groupe scolaire Wattignies (12^e)



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication des énergies solaires : Paris 17^e, 18^e, 19^e, Clamart, Issy-les-Moulineaux, Ile-Saint-Denis, Nanterre, Ville-momble
- Une multiplication des énergies par la récupération des eaux usées : Paris 3^e, 4^e, 12^e, 14^e

→ Effets induits

- La réduction des gaz à effet de serre
- L'anticipation du développement de la métropole parisienne et des évolutions en termes de consommation d'énergie.
- La réduction des coûts de l'énergie et de la précarité énergétique

De la récupération de chaleur : géothermie et usines d'incinération des déchets

Porteur de projet : l'exemple de la Ville de Créteil

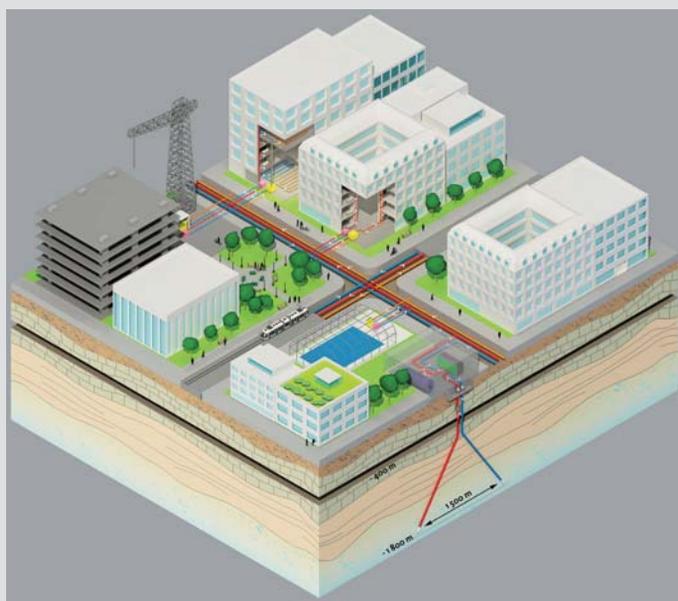
Localisation : Créteil



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



© BRGM-ADEME

Principe général d'un réseau de chaleur géothermique



© Jean-michel. moglia

Une pompe à chaleur et le puits de géothermie, Créteil

→ Description

Le réseau de chauffage urbain de Créteil couvre les besoins en chauffage et en eau chaude de 33 264 logements, soit 58,3 % de l'habitat de la ville, ainsi que de nombreux équipements (écoles, université, hôtel de ville, bâtiments de l'entreprise Essilor...). Son réseau représente 26,6 km de canalisation raccordées à 9 chaufferies alimentées par 4 types d'énergies : le gaz (55,1 %), le fuel (2,3 %), la géothermie (13,1 %) et la récupération de chaleur issue de l'usine d'incinération des ordures ménagères (29,6 %). La part d'énergie renouvelable correspond aujourd'hui à 42 % des sources de chaleur.

Afin d'améliorer ses performances en termes d'émission de CO₂, la ville de Créteil entame d'importants travaux sur les chaufferies géothermale et d'incinération des déchets ménagers ainsi que sur les raccordements des réseaux. La ville a conclu un accord avec la SCUC*, délégataire de service public pour l'exploitation du réseau de chauffage urbain, qui permettra d'atteindre 50 % d'énergies renouvelables à l'issue de l'opération. L'atteinte de ce seuil, l'un des objectifs du Schéma régional de l'air et du climat (SRCAE), autorisera une réduction de la TVA de 19,6 % à 5,5 % sur la part du coût de l'énergie, ce qui permettra de faire baisser les charges de chauffage des habitants raccordés au réseau.

Améliorer la géothermie

Des travaux de maîtrise des températures des eaux réinjectées dans le

puits de géothermie seront réalisés sur les installations du Mont-Mesly, pour optimiser la récupération de la chaleur. Aussi, une pompe à chaleur haute température d'environ 5 mégawatts sera implantée sur le puits de géothermie afin d'augmenter la production de 21 800 MWh par an.

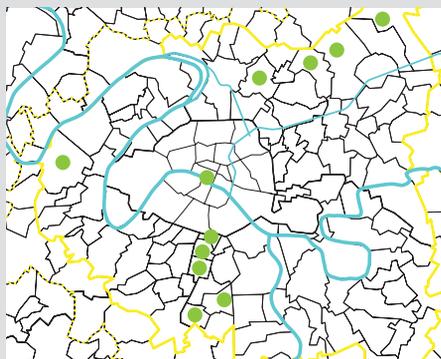
Améliorer l'usine d'incinération des ordures ménagères

L'augmentation du débit de pompage de l'énergie thermique et le raccordement sur ce réseau de la chaufferie du quartier Chenevier-Déménitroux ainsi que celle de l'Échat-Est permettront d'accroître l'énergie thermique en passant de 93 000 MWh à 118 000 MWh par an.

Améliorer le raccordement au réseau

Les travaux d'interconnexion du réseau du quartier de La Brèche et de celui du centre-ville compléteront les deux premières opérations de raccordement. Ainsi, les quatre réseaux de chauffage urbain de la ville seront unifiés, optimisant la distribution des sources de chaleur. À l'issue des travaux, la part des énergies fossiles sera notablement réduite. Le gaz ne représentera plus que 43,7 % des énergies consommées et la part du fuel domestique restera stable. Quant aux énergies renouvelables, elles constitueront 54 % des sources de chaleur (22 % pour la géothermie et 32 % pour l'incinération des déchets).

* La société de chauffage urbain de Créteil est une filiale de Dalkia, division Énergie de Véolia Environnement.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication des puits de géothermie : Arcueil, Gentilly, Créteil, Rueil-Malmaison, Cachan, Fresnes, Chevilly-Larue, Paris, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Tremblay-en-France.
- Une multiplication de récupération de la chaleur des usines d'incinérations des déchets ménagers : Ivry-sur-Seine, Levallois-Perret, Massy, Paris, Rungis, Saint-Ouen, Sarcelles.

→ Effets induits

- La réduction des émissions de CO₂.
- L'augmentation de la part des ENR.
- La réduction des coûts de l'énergie (TVA) pour la ville et ses habitants.
- La réduction des impacts liés aux variations des prix des énergies fossiles.

Des projets urbains innovants

IssyGrid - quartier intelligent

Porteur de projet : Groupement d'intérêt économique IssyGrid, Ville d'Issy-les-Moulineaux
Localisation : Issy-les-Moulineaux



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



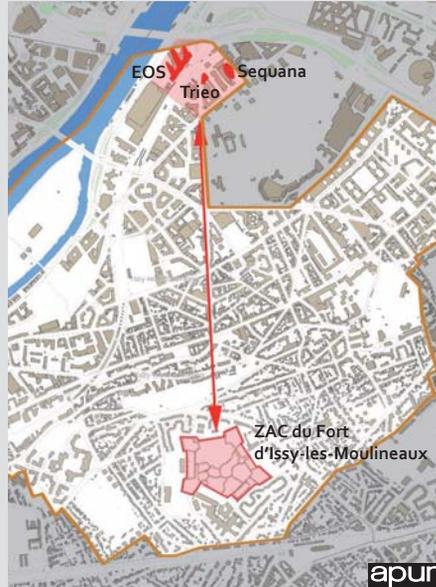
La ZAC du Fort d'Issy-les-Moulineaux

© Apur - David Boureau

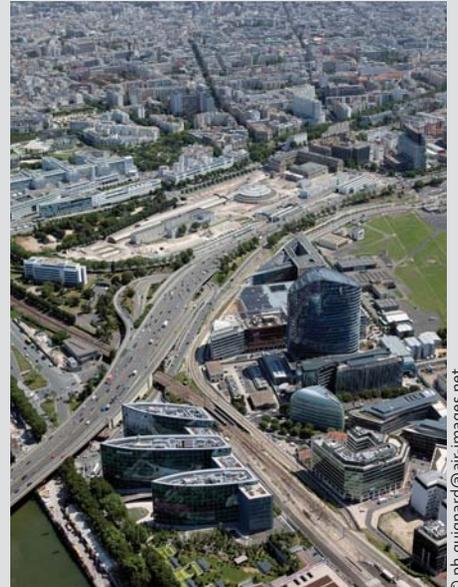


La ZAC du Fort d'Issy-les-Moulineaux
Architecte : Architecture Studio

© Apur - David Boureau



apur



Vue aérienne sur la tour Sequana, l'immeuble Trio et l'immeuble EOS

© ph.guignard@air-images.net

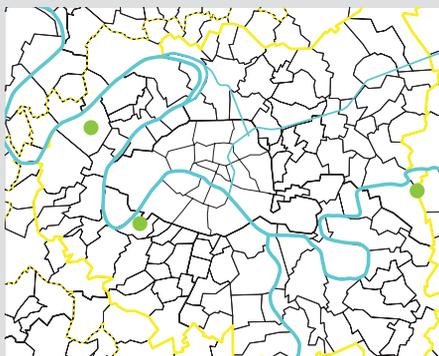
→ Description

Depuis 2011, le projet IssyGrid opère un changement d'échelle en passant du bâtiment vertueux au « quartier intelligent ». Mis en place tout d'abord au niveau du quartier d'affaires Seine Ouest, IssyGrid s'étend au quartier d'habitation du Fort d'Issy et permet ainsi de mutualiser la production et la consommation d'énergie avec une gestion en temps réel. Ainsi « l'intelligence » du système « smart grid » repose sur la complémentarité des différents usages. Les bâtiments sont dotés de sources d'énergies renouvelables, telles que les panneaux photovoltaïques, la cogénération, le micro-éolien et produisent de l'électricité qui est ensuite stockée, puis redistribuée dans le quartier pour les habitations, ou pour les voitures électriques. En novembre 2012, la Tour Sequana et l'immeuble Trio sont connectés au réseau, puis l'immeuble EOS en février 2013. Depuis mars 2013, l'éclairage électrique de tout le quartier Seine Ouest et les logements de l'éco-quartier du Fort d'Issy sont alimentés par IssyGrid. En outre, cette efficacité exige une architecture informatique capable de réguler l'offre et la demande, avec des modalités d'utilisation simples pour les habitants. À l'état expérimental dans soixante logements depuis avril 2012, les données de consommation des habitants/testeurs sont envoyées au centre d'analyse* de manière anonyme et sont agrégées avec les informations du quartier. Ces analyses permettent de tester l'efficacité économique et énergétique

d'IssyGrid et d'infléchir les comportements en consommant mieux. La ville d'Issy-les-Moulineaux a accompagné le projet IssyGrid en permettant l'expérimentation sur son territoire. IssyGrid est en effet un laboratoire grandeur nature pour la conception des éco-quartiers de demain et pour la modélisation économique de nouveaux projets urbains qui sont, selon le terme d'Éric d'Helguen, directeur général d'EMBIX, « envisageable, applicable et repplicable »**. En ce sens le projet IssyGrid préfigure le marché émergent des villes intelligentes et réuni « l'équipe de France du smart grid ». Le groupement d'intérêt économique des 10 entreprises leaders dans les domaines de la ville, de l'énergie et du numérique, piloté par Bouygues Immobilier, rassemble Alstom, Bouygues Telecom, EDF, ERDF, Bouygues Énergies & Services, Microsoft, Schneider Electric, Steria et Total – ainsi qu'un noyau de start-up innovantes apportant leur expertise au projet IssyGrid.

* EMBIX est née de la coopération d'Alstom, Bouygues Immobilier et Bouygues Énergies & Services et développe des solutions de pilotage énergétique.

** <https://www.issy.com/grands-projets/innovation-issygrid/des-enjeux-majeurs>.



→ Ailleurs dans la métropole

- Un projet smart-grid est actuellement à l'étude sur l'opération d'aménagement Cœur de quartier à Nanterre, Hauts-de-Seine 92.

→ Effets induits

- L'apport d'une gestion globale de l'énergie.
- Le développement d'une mixité programmatique basée sur la complémentarité des bâtiments et de leurs usages.
- Le développement de l'économie circulaire.
- L'essor des smart-grid et le rayonnement des savoirs français à l'international.
- L'incitation à l'expérimentation et à l'innovation.

La collecte pneumatique des déchets

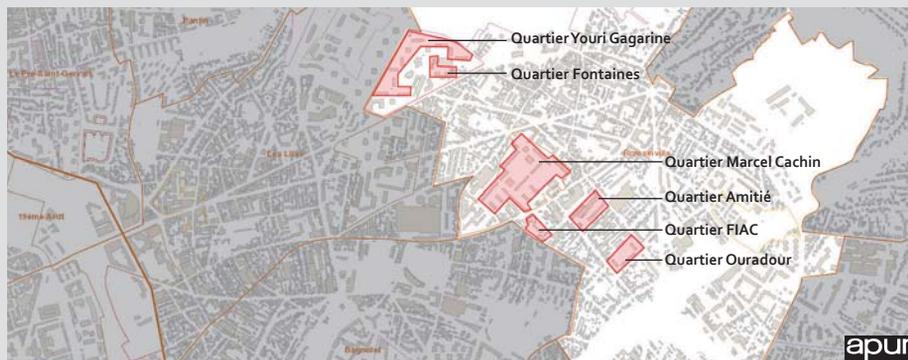
Porteurs de projet : CAEE, villes de Romainville, Issy-les-Moulineaux
Localisation : Romainville (6 quartiers en renouvellement urbain)
Issy-les-Moulineaux (ZAC du Fort d'Issy)



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Collecte pneumatique des déchets à Romainville

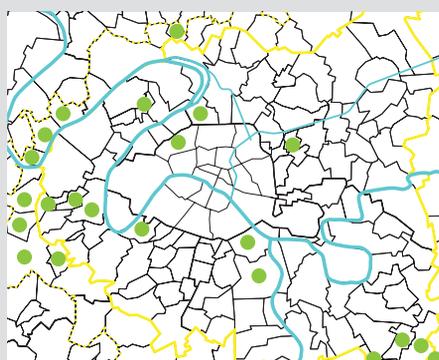


Collecte pneumatique des déchets à Issy-les-Moulineaux

→ Description

Romainville a été la première commune en France à mettre en place la collecte pneumatique des déchets. Depuis le 15 octobre 2011, le dispositif de 4,1 km de conduites souterraines dessert 2 600 logements, répartis dans six quartiers de la ville pour l'installation d'une station de compactage. Le principe consiste à remplacer les bacs à ordures ménagères par des bornes installées en pieds d'immeuble et les camions de collecte par des stations de compactage. Pour les six quartiers qui bénéficient de la collecte pneumatique, les 120 bornes permettent le tri sélectif, avec des bornes séparées pour les déchets ménagers et les emballages. Les riverains y déposent leurs ordures ; les déchets sont ensuite aspirés dans un réseau placé 2 mètres sous terre, puis acheminés jusqu'à un terminal de collecte situé à plus de 2 kilomètres. Après avoir été compactés, les déchets rejoignent les lieux de traitement classiques.

Développé conjointement par Veolia Propreté et Envac, et avec le soutien financier de l'Ademe à hauteur de 12,5 %, ce dispositif a représenté un investissement de 8,3 millions d'euros pour la commune de Romainville. Le système de collecte des déchets par pneumatique est intégré à une politique de requalification et d'aménagement urbain durable globale, en éliminant la plupart des nuisances environnementales liées à la collecte des déchets. La collecte pneumatique participe à la réduction de la pollution atmosphérique liée aux déplacements des camions de collecte et représente un gain en termes de tri sélectif, de stockage et en termes de coût de collecte pour les usagers. Elle réduit par ailleurs les nuisances olfactives et visuelles par rapport au mode de stockage classique. Un dispositif équivalent a été mis en place dans la ZAC écoquartier du Fort d'Issy à Issy-les-Moulineaux.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication des systèmes de collecte dans la métropole : Paris 17^e dans la ZAC Clichy-Batignolles (3 500 logements), à Issy-les-Moulineaux écoquartier du Fort (1 600 logements), à l'étude à Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine et Saint-Ouen...

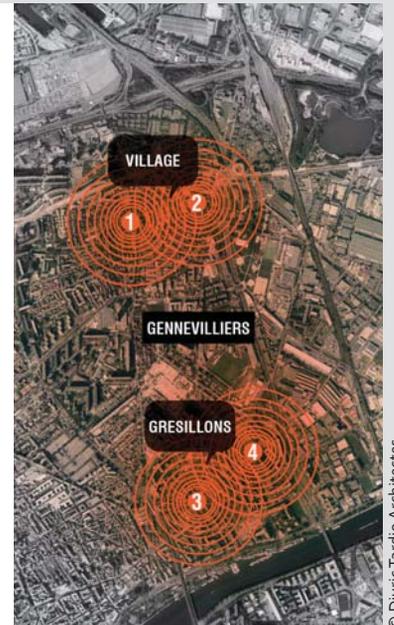
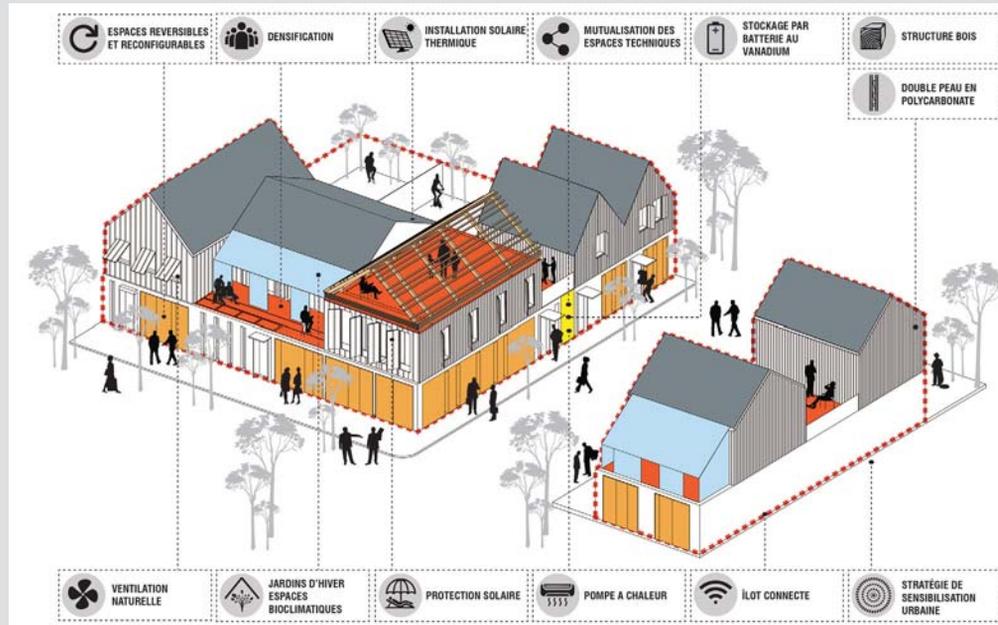
→ Effets induits

- L'amélioration du tri sélectif par rapport au ramassage classique, en cohérence avec le Grenelle de l'environnement.
- La diminution des nuisances environnementales.

Imbrications - 15 éco-maisons de ville « denses »

Porteurs de projet : COOP d'HLM de la Boucle de la Seine, Ville de Gennevilliers
Localisation : Gennevilliers

PROJET OUTIL MÉTHODE



Le concept de Densité Éco-Maîtrisée associé au concept de « pile urbaine » a été développé par l'agence Djuric Tardio Architectes, le bureau d'études Franck Boutté Consultants et l'économiste Sletec Ingénierie Lyon

→ Description

Imbrications est le nom d'un projet portant sur 15 maisons en bois, imbriquées les unes aux autres et à basse émission de carbone, situées dans quatre sites de Gennevilliers. La politique de micro-opérations stratégiques, exemplaires et reproductibles, constituant autant de points de départ à la rénovation de zones pavillonnaires vieillissantes, permet de préserver le tissu historique tout en le densifiant.

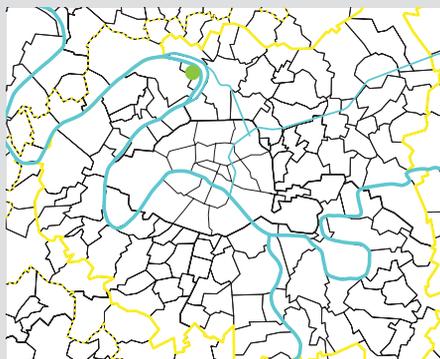
Selon l'aménagement que la Ville avait imaginé pour l'îlot Sainte-Marie, trois ou quatre logements maximum auraient dû être réalisés. Le projet a permis d'augmenter le nombre de logements à six, sans toucher aux caractéristiques des pavillons imaginés au départ : entrée individualisée, espaces extérieurs pour chacun, voiture intégrée au logement... La totalité des façades est habillée d'une double peau en polycarbonate ou en verre qui a une fonction de coussin d'air isolant l'hiver et de façade ventilée en été. L'autre parti pris architectural est d'organiser l'habitat autour d'espaces bioclimatiques. Les « jardins d'hiver » orientés au nord sont fermés en hiver, devenant une zone dite « tampon » qui permet de limiter les déperditions de chaleur. Cette solution permet à la fois de diminuer la facture énergétique de 20 % et de gagner 6 % en surface pour l'espace de vie grâce à la valorisation des orientations nord. La toiture est utilisée comme support pour 36 m² de panneaux solaires

thermiques. L'eau chaude sanitaire est produite en mode décentralisé pour les six maisons qui composent le projet.

Hors prospective, le budget global d'une maison est inférieur à 2 000 € HT/m². Il n'y a pas de véritable surcoût pour l'opérateur par rapport au coût moyen des opérations menées aujourd'hui en région parisienne en raison du potentiel de densification.

Initialement pensé comme un projet « passif », l'ensemble se veut un régulateur du réseau électrique permettant de contribuer à lisser les pics de consommation en s'effaçant du réseau en période critique. C'est pourquoi, un système de stockage de l'énergie électrique par batterie au vanadium a été proposé pour stocker l'électricité en période creuse et la restituer en période de pic de consommation. Un tel système permettrait une économie de 5 à 10 % sur la facture énergétique. En poursuivant la logique de la mise en réseau élargie à l'échelle du quartier, le projet peut offrir une capacité de stockage étendue aux 69 maisons alentour ainsi qu'à l'EHPAD* voisine. Le projet joue alors le rôle d'une véritable « pile urbaine » capable de construire sa propre régulation énergétique, mais aussi celle de son quartier. Les optimisations constructives et techniques permettent de réduire sa consommation carbone de 1,1 kgCO₂/m² par an contre 10,83 KgCO₂/m² par an, pour un projet lambda. Le projet sera livré en 2016.

*Établissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une première expérimentation dans la métropole à Gennevilliers.

→ Effets induits

- La construction de logement individuel « dense ».
- Le développement de l'énergie renouvelable et circulaire.
- La baisse des consommations énergétiques fossile et nucléaire.

Des possibilités locales

Le réemploi de matériaux de construction, l'exemple de Bellastock

Porteur de projet : L'association Bellastock
Localisation : Ile-Saint-Denis

PROJET OUTIL MÉTHODE



© Alexis Leclercq

Issu des ateliers du festival « Le Grand Détournement », ce luminaire appelé Glaneuse est entièrement fait en réemploi avec des matériaux issus d'un hangar industriel. Les tubulures sont des conduits incendie, la lampe est quant à elle faite grâce à deux skydomes récupérés sur le toit.



© Alexis Leclercq

La passerelle d'observation du chantier de l'Ile-Saint-Denis, se compose notamment de poutres IPN, de tubes sprinkler et de lampes murales.

→ Description

Bellastock est une association fondée en 2006 par un petit groupe d'étudiants de l'école d'architecture de Paris-Belleville. Elle favorise l'expérimentation collective en architecture et s'intéresse à la transformation de la ville et au réemploi de matériaux.

À partir d'une suite de festivals d'architectures éphémères, dont « la Ville Palette » (2009), « The Sandy Shop » (2010), « le Grand Détournement » (2012), Bellastock s'est forgée une compétence nouvelle dans le domaine de l'aménagement : l'expertise de réemploi des matériaux. Cette approche architecturale et urbaine s'effectue in situ, en intégrant en amont une nouvelle étape dans le processus des projets urbains. En ce sens l'atelier ActLab, « laboratoire auto-construit manifeste du réemploi » mis en œuvre dans le projet d'écoquartier fluvial de l'Ile-Saint-Denis en 2013, requalifie la phase de démolition en récupérant les matériaux et les objets qui auraient dû être détruits ou jetés. Comme le souligne Julie Benoît et Grégoire Saurel, « Expérimenter et s'ancrer dans le concret nous ont semblé une clef pour innover sur la question de la fin de vie d'un bâtiment, qui n'est autre que le début d'un nouveau projet urbain. La filière de recyclage est largement existante (et verrouillée), mais qu'en est-il du réemploi ? Pourquoi des matériaux de seconde vie ne pourraient-ils pas, directement et sans transformation à outrance, fournir les futurs aménagements de l'écoquartier et comment s'y prendre ? »

Pour Bellastock, d'un côté la « déconstruction » devient facteur de projet et de l'autre, elle donne à voir le phénomène de transition et de mutation de la ville. Ainsi, le chantier acquiert un nouvel usage en

s'ouvrant au public, en devenant visible et habitable là où ActLab donne à voir le déchet sous un angle nouveau, comme une ressource.

Ce changement de paradigme implique une méthode :

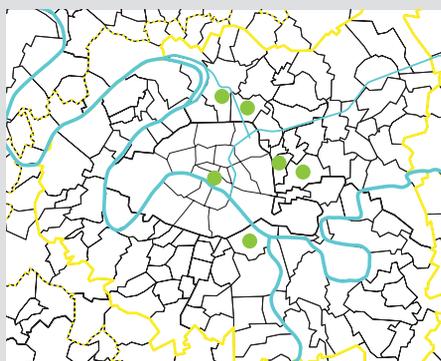
- Un « diagnostic gisement » en concertation avec l'aménageur SEM Plaine Commune Développement, les promoteurs, assureurs... et notamment l'entreprise de démolition Doyère, afin de répertorier les matériaux et modalités techniques de déconstruction.
- Une « déconstruction sélective » grâce à une main-d'œuvre qualifiée.
- La préparation et la mise en scène des stocks destinés au laboratoire de recherche des techniques constructives du réemploi et de la création de prototypes de mobilier urbain.

En s'adaptant à la vie du chantier et à l'évolution du site, Bellastock valorise un urbanisme progressif et collectif qui ouvre de nouvelles perspectives sur la manière de faire la ville.

Au-delà de cette première expérience sur l'Ile-Saint-Denis et dans l'attente de nouveaux laboratoires du réemploi, Bellastock poursuit ses expérimentations architecturales lors des festivals des villes éphémères dans la métropole et de par le monde.

Bellastock emploie aujourd'hui 8 personnes dont six architectes et deux administrateurs, auxquels s'ajoutent des stagiaires et des centaines de bénévoles durant la mise en œuvre des projets.

Le budget prévisionnel d'ActLab en 2015 est de 193 000 €. Il est soutenu financièrement par Plaine Commune, ADEME APR DECHETS BTP 2014, la Région Ile-de-France et le programme Europe Créative de l'Union Européenne. De nouveaux partenariats sont en cours avec des entreprises industrielles pour la mise en valeur de matériaux.



→ Ailleurs dans la métropole

- Bellastock fait parti d'un réseau d'artistes, architectes et paysagistes travaillant sur le mode de l'expérimentation et du réemploi parmi lesquels : Colocco, Encore Heureux, Cotchenko, Trans 305, Bruit du Frigo, Exyzt, YA + K... Ces collectifs œuvrent dans la métropole : Aubervilliers, Ivry-sur-Seine, Montreuil, Paris, Saint-Denis...

→ Effets induits

- Le développement d'approches écologiques avec une empreinte carbone quasi nulle.
- Le développement de l'économie circulaire dans le BTP.
- L'émergence d'une nouvelle filière et de nouvelles compétences.
- Le renforcement de la singularisation des projets urbains et de l'identité collective
- La réduction des coûts de démolition.

Un engagement mondial

COP 21, la 21^e Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques

Porteurs de projet : L'État français

Localisation : Le Bourget, Paris et collectivités de la métropole mobilisées

PROJET  OUTIL MÉTHODE



© EH - www.encoreheureux.org

Propositions d'aménagement du pavillon d'accueil du Parc des Expositions de Paris-le Bourget pour recevoir la 21^e session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP21/Paris 2015).
Équipe de maîtrise d'œuvre : ENCORE HEUREUX (architectes mandataires), CONSTRUIRE (architectes associés), Elioth (Bet structure et HQE), Quattrolibri (consultant ville bas carbone)

→ Description

La France accueillera, du 30 novembre au 11 décembre 2015, la 21^e Conférence des Nations unies sur les changements climatiques. Cette conférence mondiale réunira les 194 pays de la Convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 1992 et l'Union Européenne. Son objectif est l'adoption du premier accord universel et contraignant pour contenir le réchauffement de la planète en deçà de 2 °C.

Au terme de la COP21, la France souhaite la conclusion non pas seulement d'un accord diplomatique, mais d'une alliance mondiale pour le climat. C'est pourquoi, sont associés les autres grands acteurs non-étatiques de la transition (citoyens, entreprises, collectivités territoriales) afin de compléter l'accord intergouvernemental par des initiatives et engagements de tous.

Les métropoles ont un rôle décisif à jouer dans la lutte contre le changement climatique :

- elles en subissent les nuisances, notamment la pollution de l'air et les îlots de chaleurs ;
- elles sont les principales consommatrices de ressources ;
- elles ont la maîtrise des principales politiques publiques en jeu et sont pionnières dans l'innovation environnementale.

Les collectivités de la future métropole du Grand Paris sont mobilisées à plusieurs titres, et tout particulièrement Le Bourget et Paris :

Elles devront réussir l'accueil des 20 000 à 25 000 participants qui sont attendus pour la conférence elle-même, et plus de 40 000 au total. L'organisation logistique de cette conférence doit être placée sous le

signe de l'exemplarité environnementale.

Elles participent à la dynamique de propositions en faveur d'engagements précis dans la lutte contre le changement climatique.

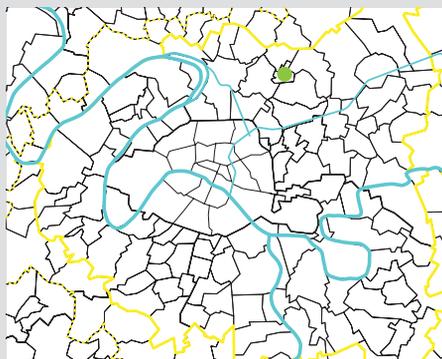
La Ville de Paris d'ores et déjà a lancé quelques initiatives en ce sens :

- une conférence autour d'un plan d'action contre la pollution de l'air en janvier 2015, associant les élus de Paris Métropole ;
- une conférence réunissant les maires des principales grandes métropoles européennes se tiendra le 26 mars 2015 à Paris pour mutualiser notamment certains marchés publics à bas carbone ;
- l'organisation des États Généraux du Grand Paris de l'économie circulaire.

Elles pourront à cette occasion valoriser les actions exemplaires déjà engagées sur le territoire métropolitain.

Au Bourget, un « village de la société civile » accessible librement sera installé dédié à la mise en valeur d'initiatives de la société civile. Un autre lieu est prévu pour accueillir les entreprises désireuses d'exposer leurs technologies et leurs solutions bas carbone.

Au Grand Palais, le club France Durable Développement organisera du 4 au 11 décembre un salon autour des technologies innovantes. La Ville de Paris mobilise en parallèle le Petit Palais pour valoriser les initiatives des collectivités et associations. Elle mettra aussi tout en œuvre pour favoriser l'organisation des initiatives issues de la société civile et des ONG en amont et durant la COP21, en mettant ses moyens et équipements à disposition autant que leur programmation le permettra. Un appel à projet sera également lancé pour l'installation dans l'espace public de démonstrateurs de solutions innovantes dans la lutte contre le dérèglement climatique.



→ Ailleurs dans la métropole

- Un événement mondial unique à Paris Le Bourget

→ Effets induits

- Mettre en œuvre une alliance mondiale pour le climat.
- Favoriser la synergie entre les acteurs internationaux et locaux de l'innovation durable.



La Seine, le Bois de Boulogne, perspective sur la Défense, l'île de Puteaux et Suresnes © ph.guignard@air-images.net



6- Le patrimoine et les paysages

Liste des fiches présentées

1/ La transformation du patrimoine industriel

Les équipements métropolitains :
la cité du cinéma, la manufacture du design

L'île Seguin, la vallée de la Seine

2/ La valorisation des berges

La Seine en Seine-Amont

Le projet des berges de Seine à Paris

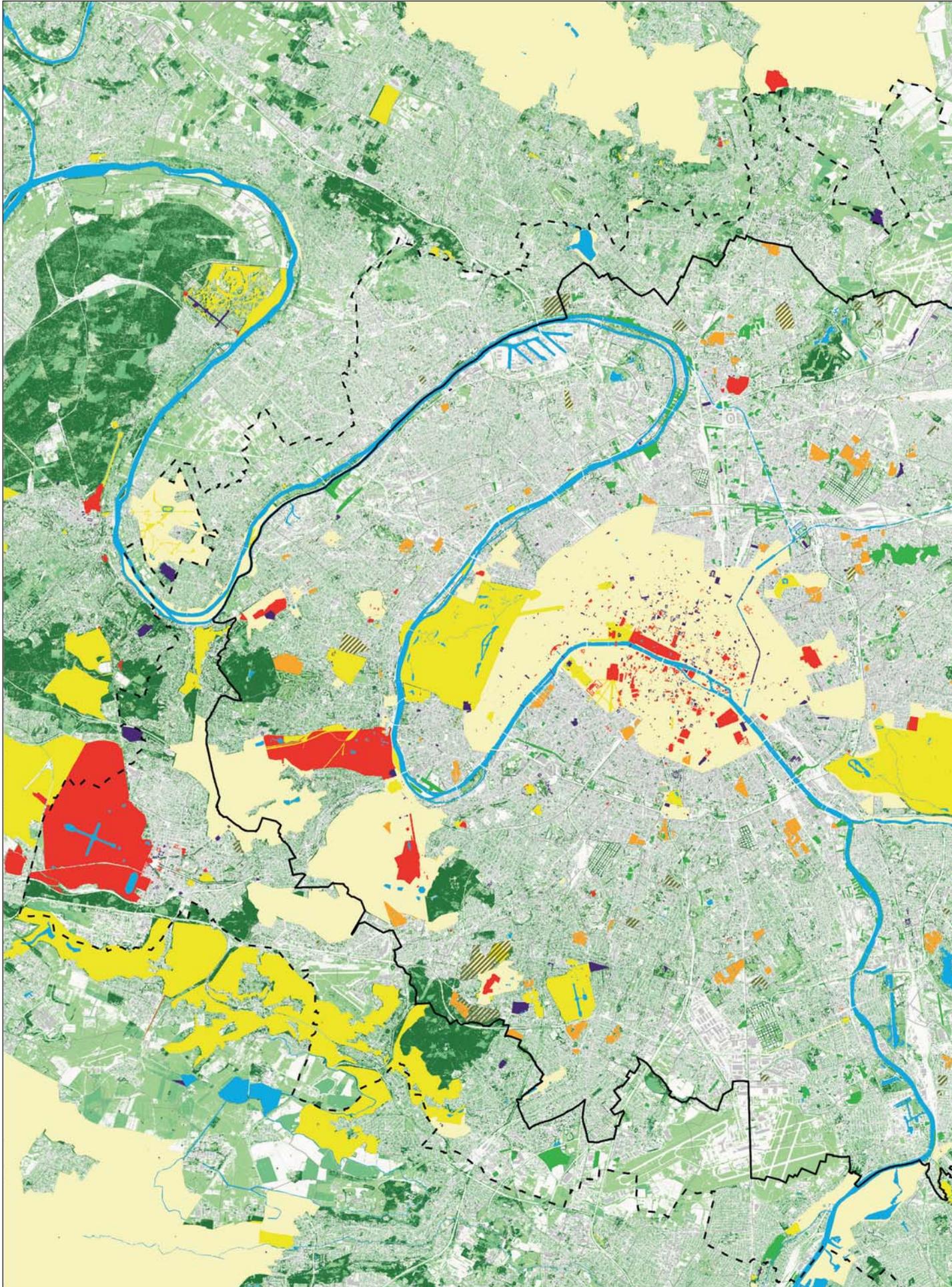
La boucle de la Seine Nord

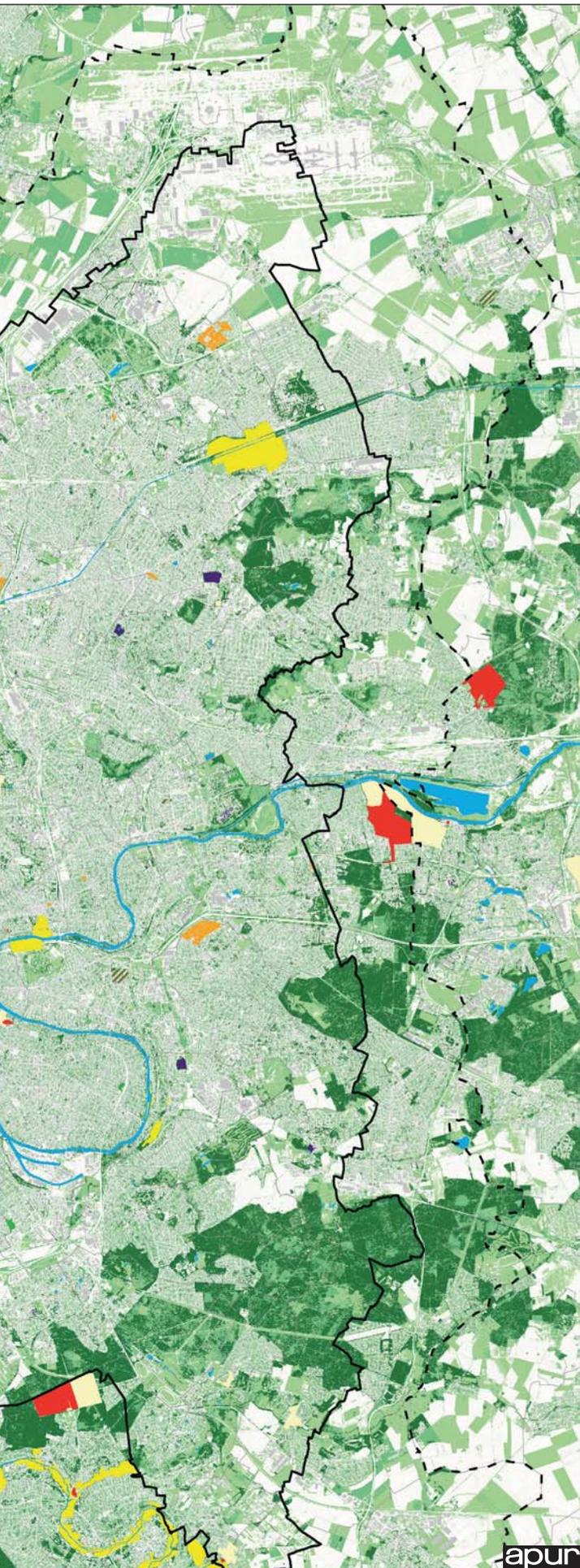
3/ Des méthodes renouvelées

La charte du canal de l'Ourcq

Les Promenades Urbaines du Grand Paris

Cartes du patrimoine et des paysages





→ Le patrimoine et les paysages

La carte des patrimoines et paysages réunit ce qui a relevé l'attention à différentes époques.

Y sont réunis le « quartier » le plus ancien de la future métropole du Grand Paris, autour de la Basilique Saint-Denis, Versailles, ville nouvelle du XVI^e siècle, le patrimoine du XX^e siècle entre cités-jardins, grands ensembles et quartiers de préfecture mais aussi les grands parcs, belvédères, et bâtiments remarquables qui constituent aujourd'hui notre paysage commun.

Si le XXI^e siècle n'a pas encore fixé ses repères, on ne peut que constater la prise en compte du déjà là dans toutes les collectivités et dans de très nombreux projets qu'ils relèvent de la grande échelle comme le canal de l'Ourcq ou d'interventions plus locales comme la transformation de bâtiments.

La carte renseigne ce qui relève des politiques nationales, mais les patrimoines locaux y prennent une place de plus en plus importante, relayée par le foisonnement, d'associations de préservation et de mise en valeur, de promenades et débats organisés par les offices du tourisme, les CAUE, et bien d'autres encore.

Apprécier le patrimoine existant devient un élément de construction du projet, redonnant ainsi une place à l'histoire de territoires dont il reste peu de traces, à l'image du panneau indicateur située sur la RN2 près de la future gare à Aulnay qui indique « le vieux pays ».

Le patrimoine, c'est aussi le paysage comme en témoignait la session du XX^e anniversaire des Ateliers de Cergy. Le grand paysage pose la question des perspectives, des points de vue, des continuités ; il questionne la métropole sur son image et la façon dont elle souhaitera construire son identité collective à toutes les échelles, des plus proches au plus vastes, retrouvant les grandes échelles de sa géographie.

Patrimoine bâti reconnu par l'État

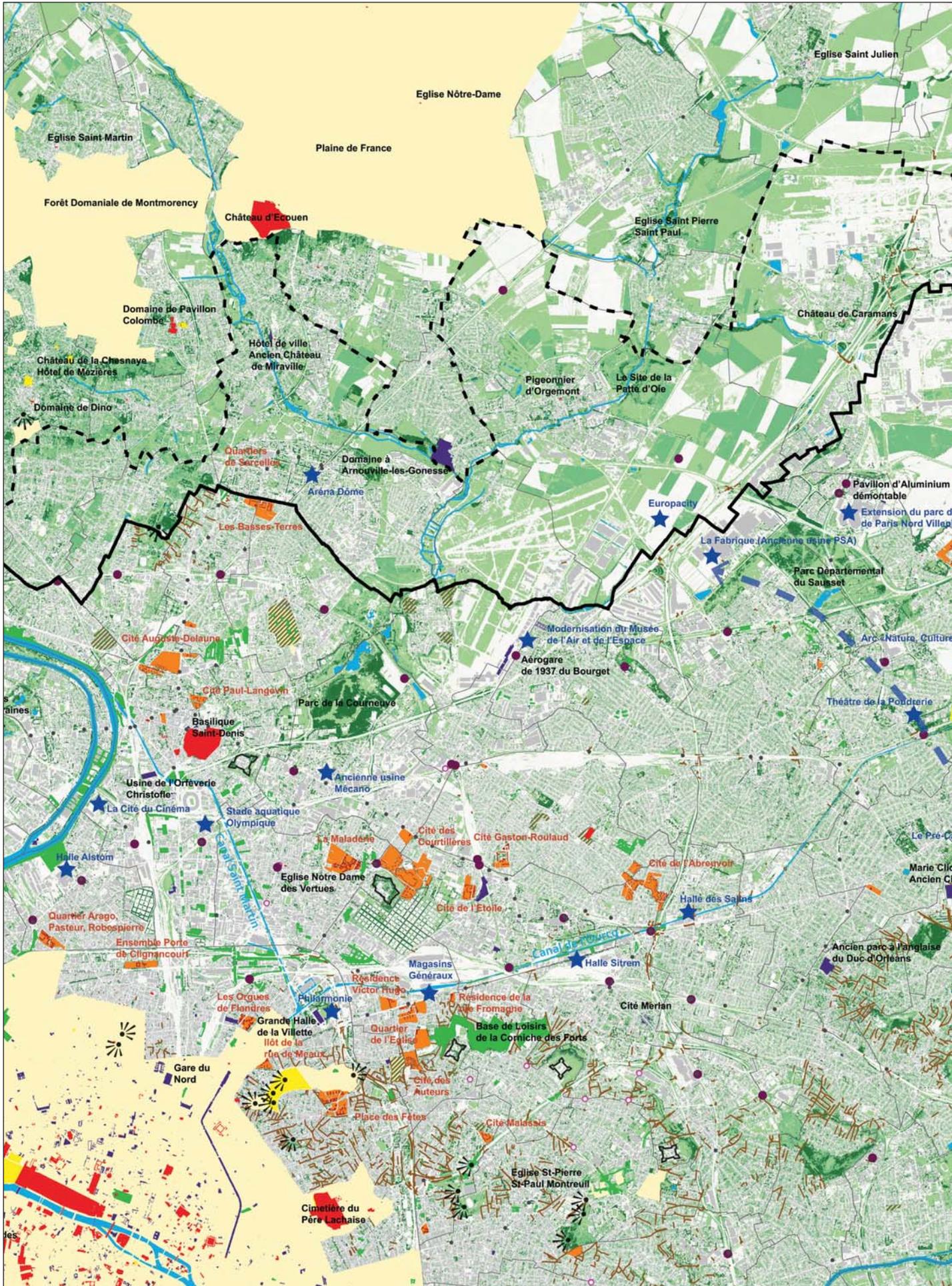
Immeubles ou parties d'immeubles

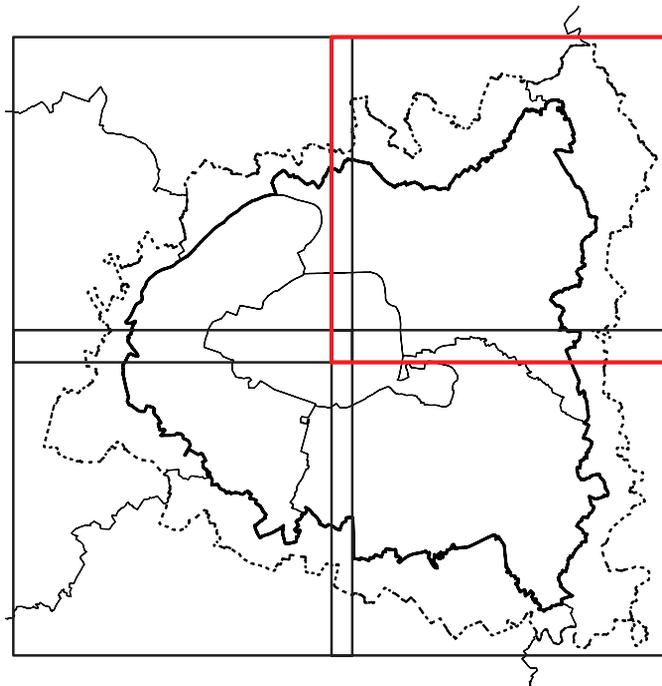
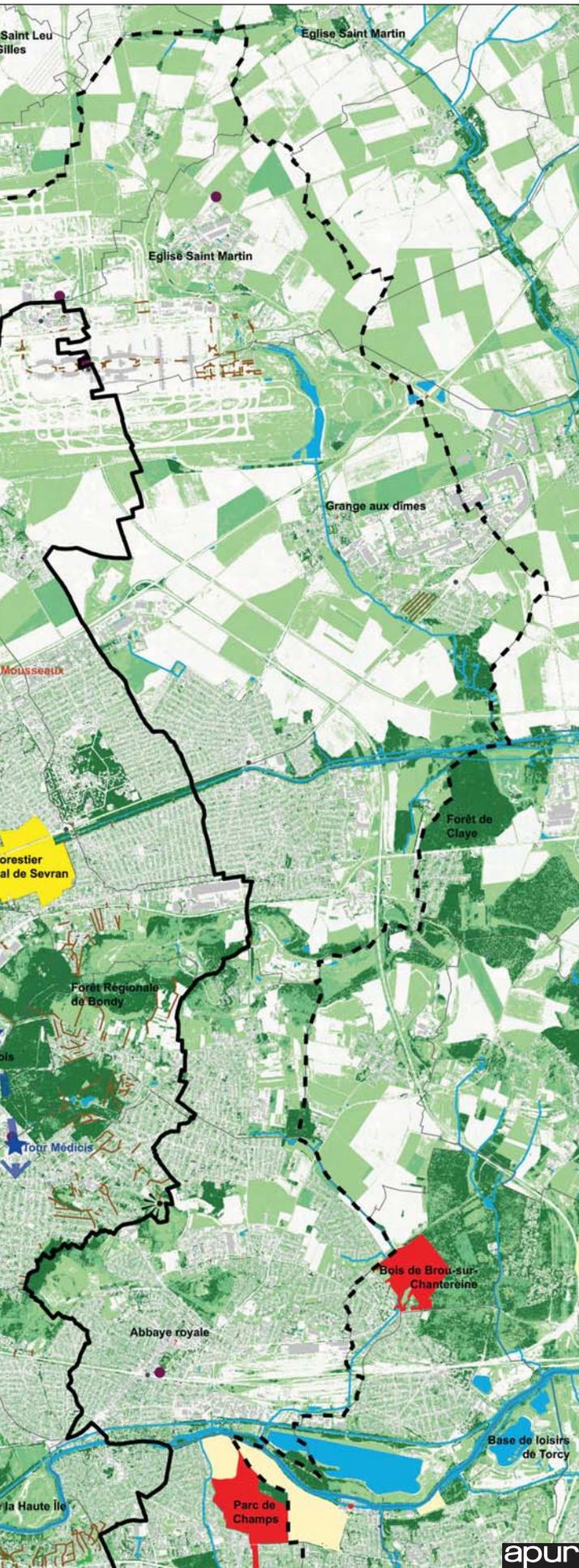
- Classé ou partiellement classé ou partiellement classé-inscrit
- Inscrit ou partiellement inscrit
- Label XX^e siècle
- Cités-Jardins

Patrimoine paysager reconnu par l'État

- Site classé
- Site inscrit
- Grands espaces verts en projet

Le patrimoine et les paysages dans le Nord-Est





Patrimoine bâti reconnu par l'État
Immeubles ou parties d'immeubles

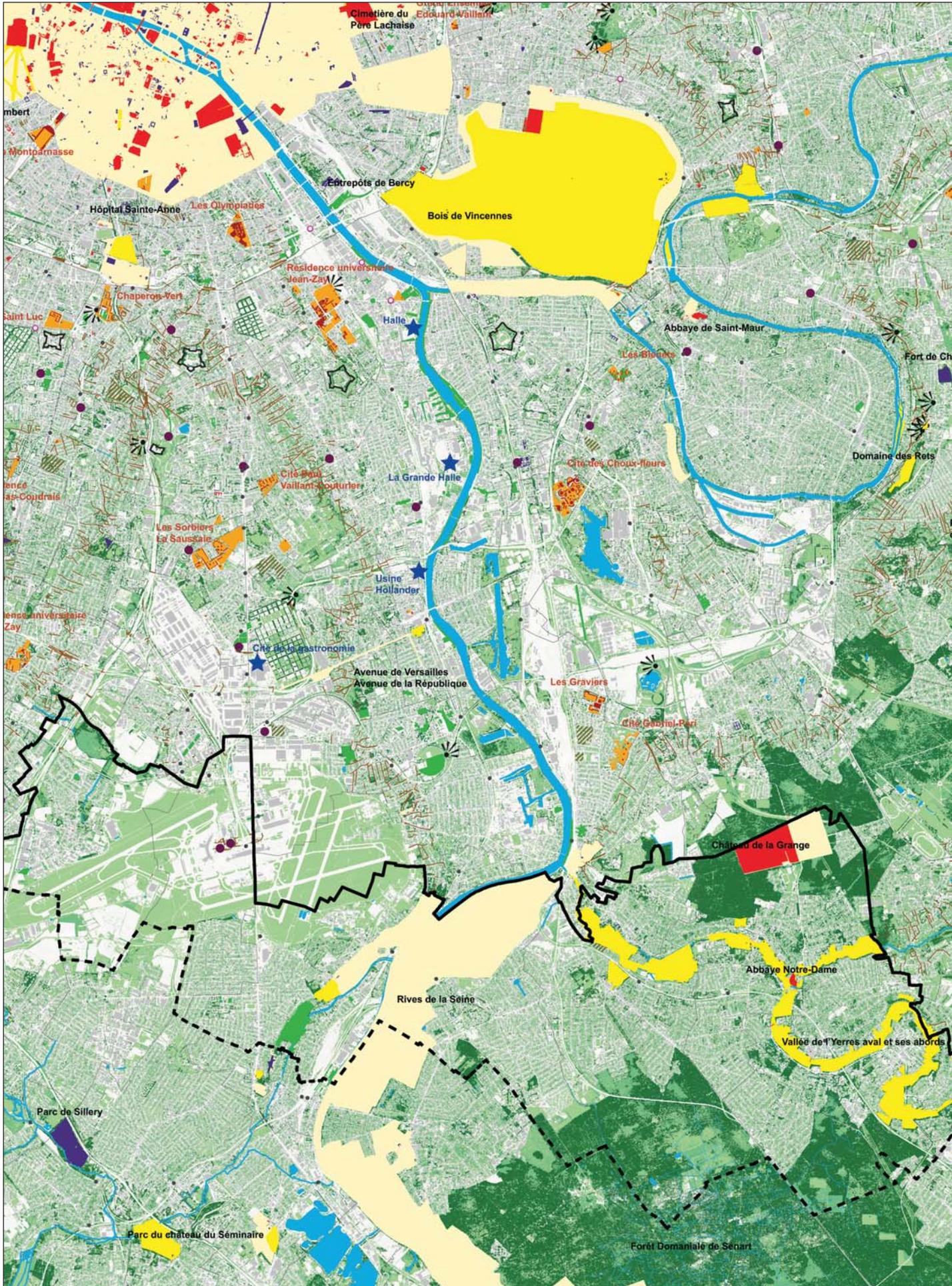
- Classé ou partiellement classé ou partiellement classé-inscrit
- Inscrit ou partiellement inscrit
- Label XX^e siècle
- Cités-Jardins

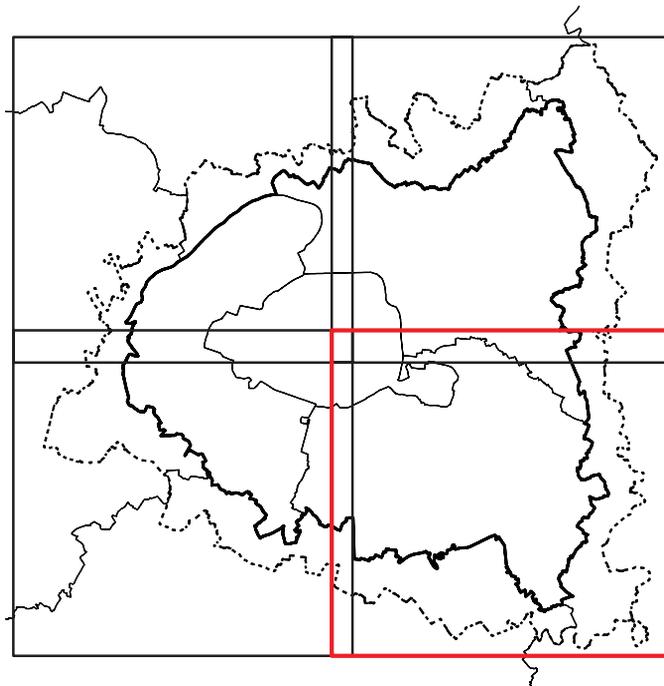
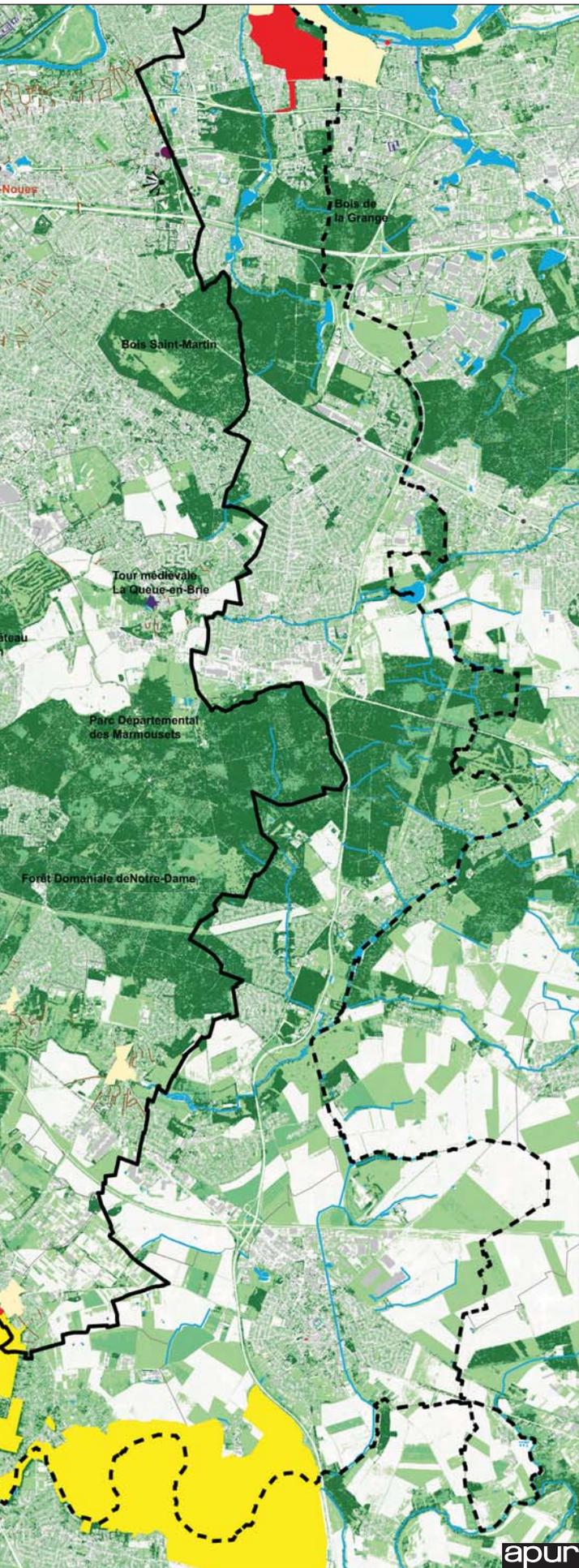
Patrimoine paysager reconnu par l'État

- Site classé
- Site inscrit

- ★ Bâtiment repère créé ou requalifié
- ☼ Belvédères naturels
- ⊠ Forts en situation de belvédère
- Rues dont la pente est > 4 % situées au dessus de la cote 60 m
- Grands espaces verts en projet
- ▣ Arc « Nature, Culture, Loisirs » (CDT Est-Seine-Saint-Denis)
- Station de transport en commun existante
- Station de transport en commun future

Le patrimoine et les paysages dans le Sud-Est



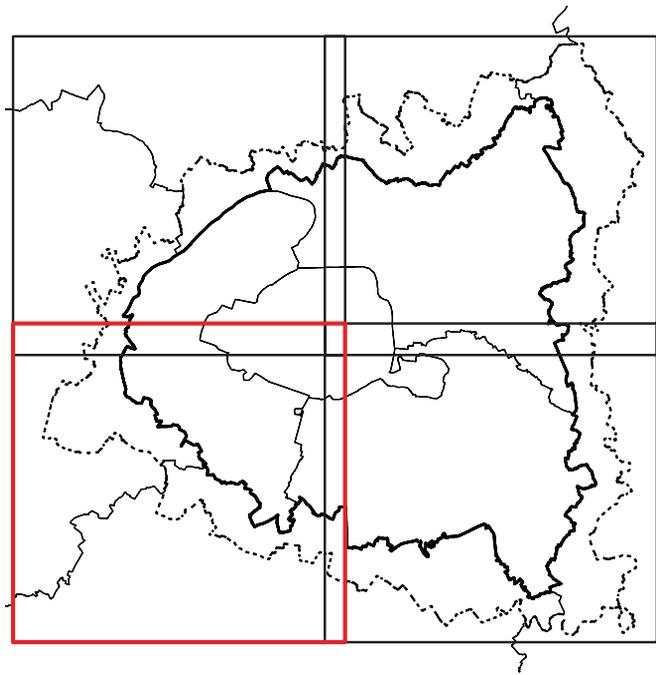
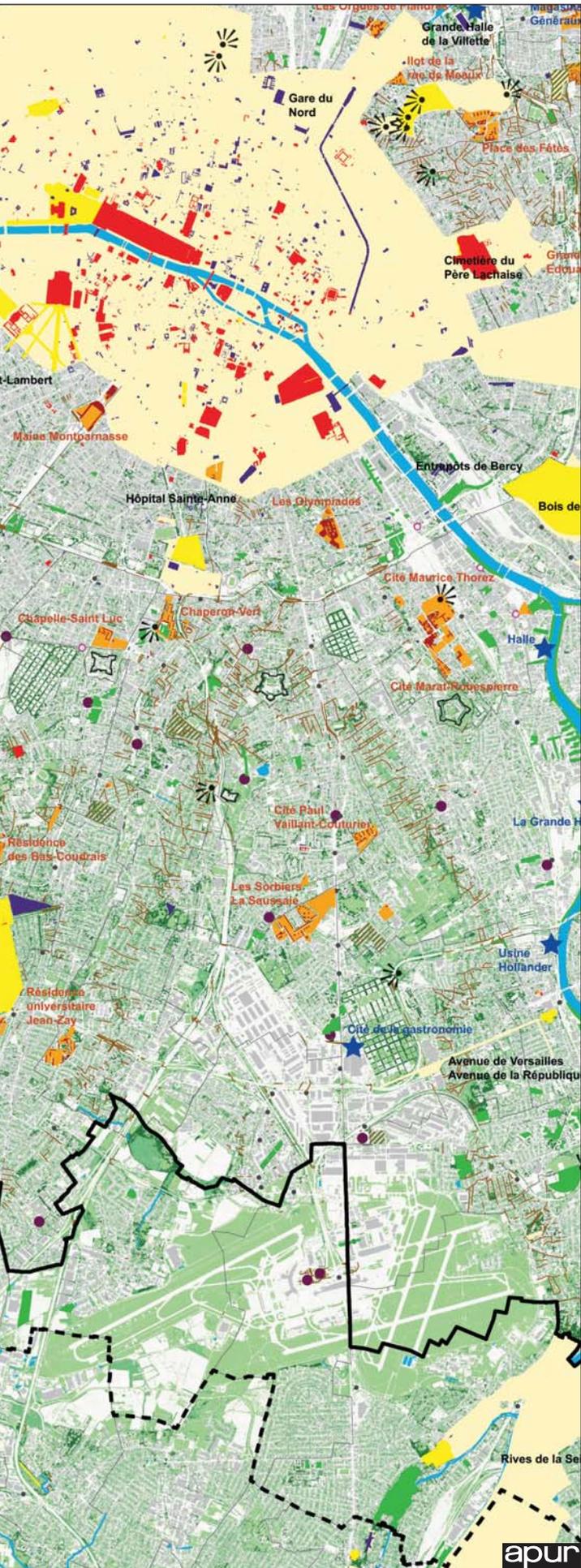


Patrimoine bâti reconnu par l'État
Immeubles ou parties d'immeubles

- Classé ou partiellement classé ou partiellement classé-inscrit
- Inscrit ou partiellement inscrit
- Label XX^e siècle
- Cités-Jardins

Patrimoine paysager reconnu par l'État

- Site classé
- Site inscrit
- Bâtiment repère créé ou requalifié
- Belvédères naturels
- Forts en situation de belvédère
- Rues dont la pente est > 4 % situées au dessus de la côte 60 m
- Grands espaces verts en projet
- Station de transport en commun existante
- Station de transport en commun future



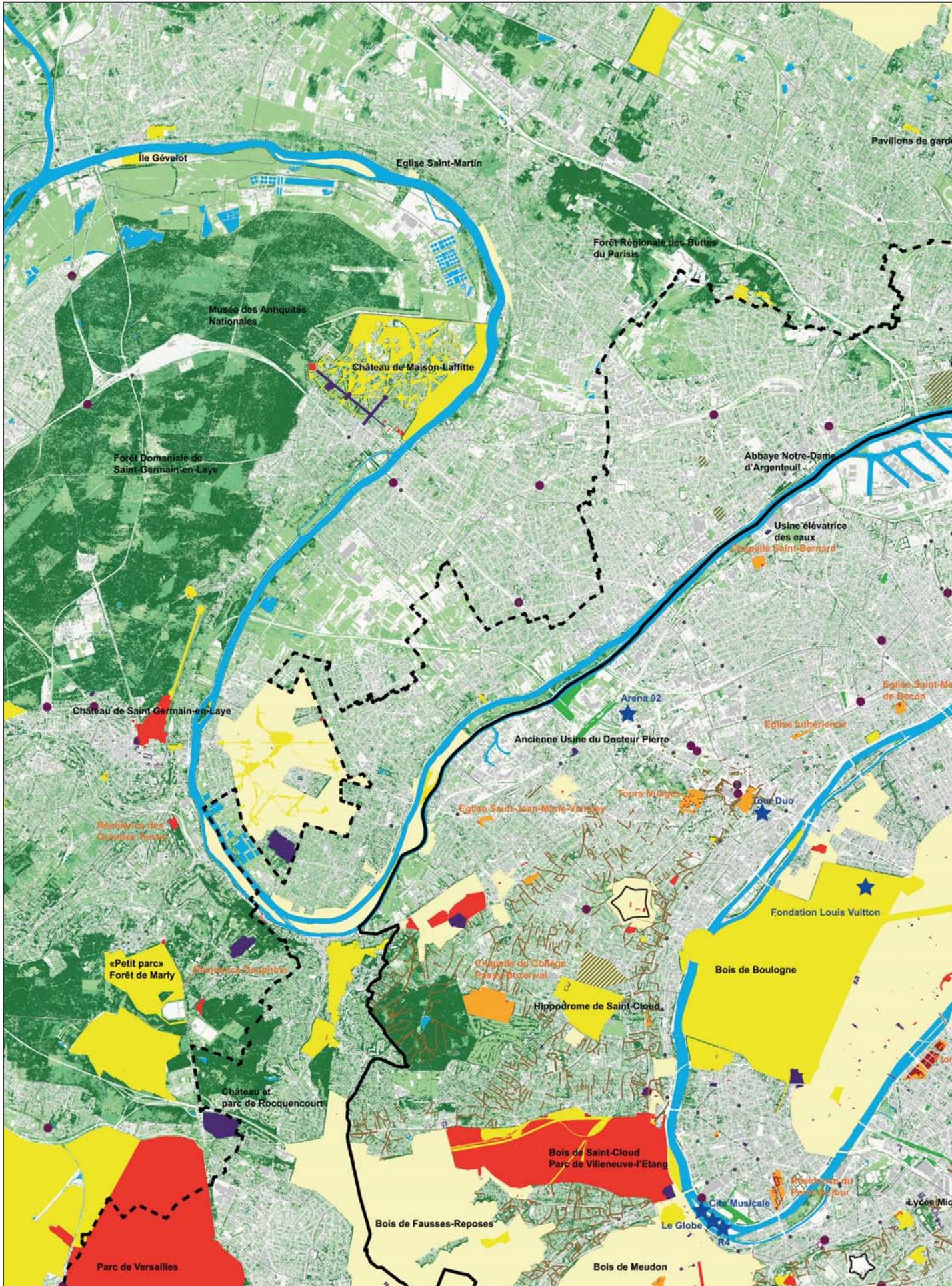
Patrimoine bâti reconnu par l'État
Immeubles ou parties d'immeubles

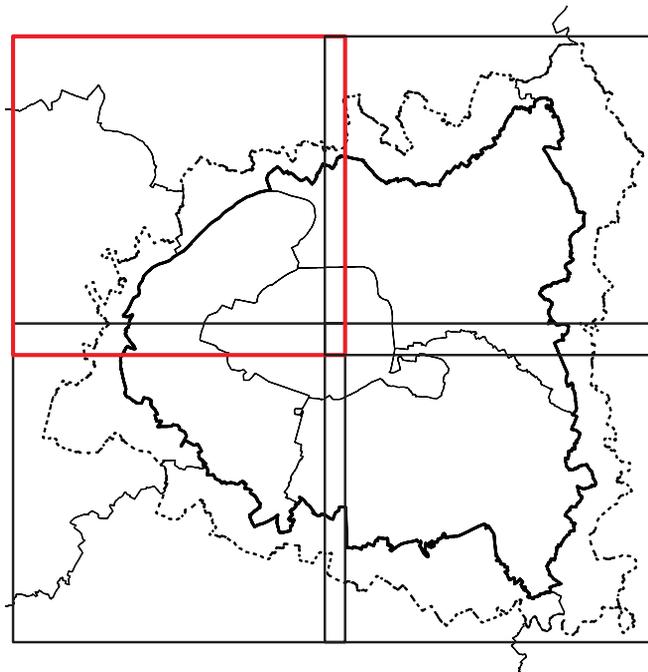
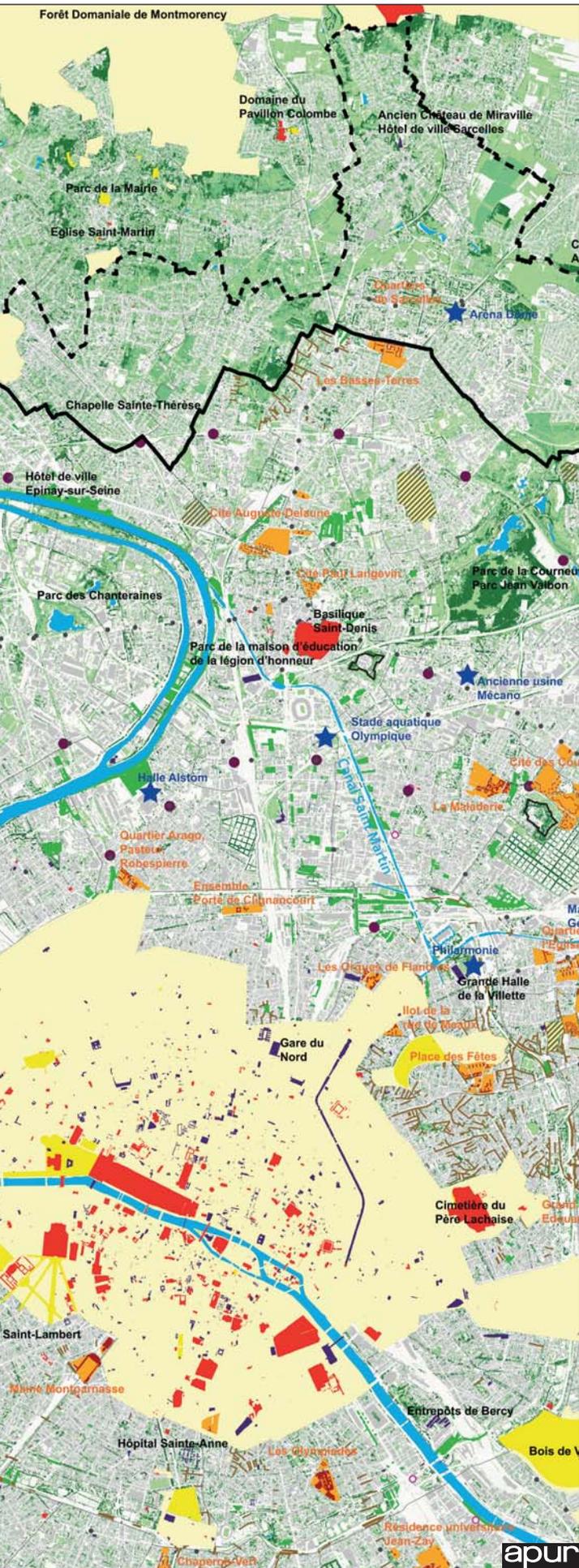
- Classé ou partiellement classé ou partiellement classé-inscrit
- Inscrit ou partiellement inscrit
- Label XX^e siècle
- Cités-Jardins

Patrimoine paysager reconnu par l'État

- Site classé
- Site inscrit
- ★ Bâtiment repère créé ou requalifié
- ☼ Belvédères naturels
- Forts en situation de belvédère
- Rues dont la pente est > 4 % situées au dessus de la côte 60 m
- Grands espaces verts en projet
- Station de transport en commun existante
- Station de transport en commun future

Le patrimoine et les paysages dans le Nord-Ouest





Patrimoine bâti reconnu par l'État
Immeubles ou parties d'immeubles

- Classé ou partiellement classé ou partiellement classé-inscrit
- Inscrit ou partiellement inscrit
- Label XX^e siècle
- Cités-Jardins

Patrimoine paysager reconnu par l'État

- Site classé
- Site inscrit
- ★ Bâtiment repère créé ou requalifié
- ⚡ Belvédères naturels
- Forts en situation de belvédère
- Rues dont la pente est > 4 % situées au dessus de la côte 60 m
- Grands espaces verts en projet
- Station de transport en commun existante
- Station de transport en commun future

La transformation du patrimoine industriel

Les équipements métropolitains : la cité du cinéma, la manufacture du design

Porteurs de projet : CA Plaine Commune, CG93, Ville de Saint-Denis,
EuropaCorpet Saint-Ouen, Nexity, Saguez & Partners

Localisation : Saint-Denis, Saint-Ouen



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Vue aérienne de Saint-Denis II réhabilitée.
Architecte Reichen & Robert et Associés



L'ancienne Halle Alstom des Docks de Saint-Ouen,
fermée en 2008



La nef centrale et l'ossature Eiffel
de style Art Déco

→ Description

L'architecture industrielle tient une place importante dans l'histoire du territoire de la Plaine Saint Denis et plus largement dans la métropole. Entre le quai de Seine et la rue Ampère, face à l'Île-Saint-Denis, le site des centrales thermiques de la Société d'Électricité de Paris (1903), ou encore l'usine Alstom de fabrication de matériel électrique (1921), sont emblématiques des « cathédrales électriques », témoins d'un territoire fortement industriel et qualifié alors de « Manchester français ». Leur reconversion récente sur la base de projets économiques, productifs et culturels au sein d'opérations d'aménagements d'envergure métropolitaine, marque la transformation du territoire de la Plaine-Saint-Denis comme pôle majeur de la création.

La cité du cinéma

Située à deux pas du Carrefour Pleyel et de la future gare du Grand Paris Express, la cité du cinéma a ouvert en 2012. Elle est installée dans l'ancienne centrale électrique, Saint-Denis II, et regroupe l'ensemble des activités de production cinématographique d'écriture, de création de décors, de tournage, de post-production. La grande nef centrale de verre et d'acier dessert sur 220 mètres de long, les plateaux de tournage, les bureaux du siège d'Europacorp*, l'école Louis Lumière et l'école de la cité**, les ateliers de décors et de production, les bureaux annexes destinés aux sociétés étrangères.

Le projet s'est développé dans le cadre d'une Opération d'Intérêt Nationale et d'un partenariat regroupant le département du 93, la ville de Saint-Denis, Plaine Commune et la société EuropaCorp. Il a été soutenu financièrement par Vinci et la Caisse des Dépôts et de Consignations. La cité du cinéma de Saint-Denis constitue aujourd'hui un pôle de production cinématographique européen et répond au rayonnement du cinéma français (premier producteur de film européen).

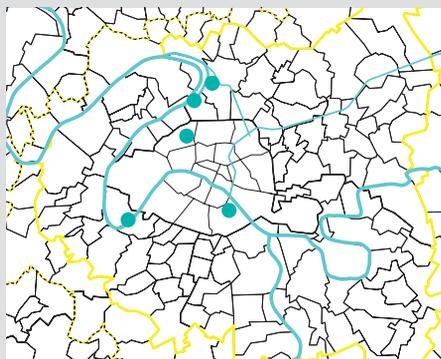
La manufacture du design

Au sein de l'opération d'aménagement des Docks de Saint-Ouen, entre le parc des Docks et la mairie de Saint-Ouen, l'ancienne halle Alstom accueillera la Manufacture du design. « Sorte de centre de recherche et de développement » dédié à la création et au design, la Manufacture regroupera une école du design en lien avec le Strate Collège de Sèvres, un café et lieu d'exposition, ainsi que le siège social de l'agence Saguez & Partners (design et architecture). Les 140 employés de l'agence seront les premiers à emménager d'ici 2015. La Manufacture occupera cinq des 19 trames qui composent la halle, soit 1/3 de la surface totale (4 500 m²). Le projet de la Manufacture du design est porté par Nexity, promoteur de l'opération des Docks de Saint Ouen et Saguez & Partners. La réhabilitation est menée en collaboration avec l'agence d'architecture Reichen & Robert, responsable de la réhabilitation de l'ensemble de la halle, et Saguez & Partners pour l'aménagement intérieur. Actuellement environ 8 000 m², dont la programmation est en cours de définition, viendront compléter le programme de la halle.

* Europacorp est une SA fondée par Luc Besson et Pierre-Ange Le Pogam en 2000.

** L'École de la Cité, fondée par Luc Besson, est spécialisée dans la formation d'auteur-scénariste et de réalisateur.

« La cité du cinéma se déploie sur 60 200 m²: 20 500 m² de bureaux pouvant être loués ou accueillir des équipes en développement ou en préparation de tournage ; 8 000 m² pour l'École Louis Lumière ; 2 200 m² de salles de projection et de réception répartis en trois salles de 50, 100 et 1 000 places ; 11 000 m² de plateaux de tournage (9 plateaux de 600 m² à 2 200 m²) ; 12 000 m² de locaux d'activité dédiés au cinéma (loges, ateliers de peinture, menuiserie, serrurerie, magasins lumière et caméra, salles de montage) ; 4 500 m² de rue couverte dans la nef monumentale totalement réhabilitée ; 3 800 m² de services communs (restaurants, cafétérias, conciergerie...). L'ensemble permettra d'accueillir environ 2 000 utilisateurs ».



→ Ailleurs dans la métropole

- De multiples réhabilitations d'usines comme la Manufacture des Allumettes ou Saint-Gobain à Aubervilliers, l'ancienne imprimerie L'Illustration à Bobigny, les établissements Johnson à La Courneuve, l'usine des eaux d'Ivry-sur-Seine, l'usine SUDAC et la Halle aux farines à Paris, les Magasins généraux ou les Grands Moulins le long du canal de l'Ourcq, l'Usine électrique Thomson à Vitry-sur-Seine...

→ Effets induits

- La mise en valeur du patrimoine industriel de la métropole du Grand Paris.
- La prise en compte du tissu existant dans les projets urbains.

L'île Seguin, la vallée de la Seine

Porteurs de projet : Ville de Boulogne-Billancourt, CA GPSO et CG 92
Localisation : Boulogne-Billancourt

 **PROJET** OUTIL MÉTHODE

→ Description

En 2013, les premiers travaux de l'île Seguin ont marqué le passage de l'île industrielle à l'île de la culture et de l'art contemporain.

La programmation de l'île Seguin se distingue par sa vocation culturelle et sa dimension métropolitaine, grâce aux deux projets phares de la Cité musicale sur la pointe aval et du pôle des arts plastiques et visuels, le R4 en amont. La partie centrale de l'île accueillera un programme mixte de commerces et de loisirs, d'hôtels, de cinémas, d'équipements collectifs, de bureaux et de logements sur un total de 255 000 m².

Troisième et dernier secteur d'aménagement de la ZAC Seguin-rives de Seine, le projet est conçu par Jean Nouvel, architecte-coordonnateur, et Michel Desvignes, paysagiste, en résonance avec l'ancienne usine Renault. Il offre à terme « une silhouette unique, linéaire et continue », évoquant le bâtiment d'origine. En outre, la logique de processus urbain en mutation a amené les concepteurs et l'aménageur à mettre en place des aménagements paysagers et des équipements dès le début du chantier : le cirque Madona Bouglione et le cirque du Soleil, un restaurant... Comme le souligne Michel Desvignes « le jardin est l'observatoire privilégié du chantier de l'île et plus largement du territoire bouloonnais en pleine mutation. Ce jardin met en scène de façon joyeuse et ludique ce chantier qui l'entoure : immense bac à sable pour les enfants, jardins expérimentaux associatifs, prairies pour les pique-niques. [...] Mais c'est avant tout un accès offert au public au cœur de la vallée de la Seine ». En effet, l'aménagement des berges de Seine et des jardins en terrasses mettent en valeur le paysage en ouvrant largement le quartier sur les coteaux de Sèvres et de Meudon et redonnent ainsi aux habitants l'accès au fleuve et au grand paysage.

Le R4

Conçu par l'architecte Jean Nouvel sur une partie des terrains des anciennes usines Renault, le R4 cherche à garder « l'intensité » propre aux friches industrielles, souligne Mme Wenger*. Sur 23 000 m² au total, ce lieu conçu comme une « micro-ville artistique », accueillera une halle d'exposition de 2 000 m², une vingtaine de galeries d'art, des salles de ventes aux enchères, des ateliers d'artistes, des réserves accessibles à la visite ainsi que des bureaux de création. Une rue traversera le « R4 », qui sera en grande partie accessible au public.

Le projet est financé par l'homme d'affaires Yves Bouvier, qui possède la société Natural Le Coultre, spécialisée dans le transport et la logistique des œuvres d'art. Son coût s'élève à 150 M€.



Pavillon d'information du projet de l'île Seguin



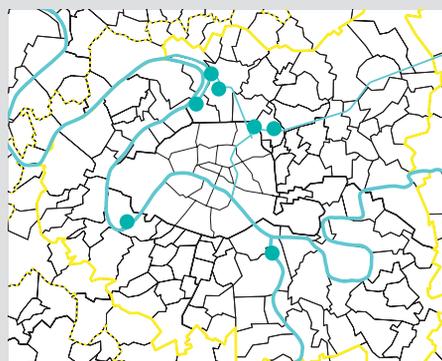
Vue perspective du projet de l'île Seguin

La Cité musicale

La Cité musicale sera équipée d'un auditorium de 1 100 places dédié à la musique classique et contemporaine et d'une grande salle de 4 000 places assises dédiée aux musiques actuelles. Elle disposera également d'un pôle d'enregistrement et de salles de répétition, de lieux de formation, d'un espace entreprise de 2 660 m², d'espaces de restauration et des commerces à vocation culturelle. Le projet architectural est conçu par Shigeru Ban et Jean de Gastines et le projet artistique sera mis en œuvre par Tempo Île Seguin**. Cet équipement représente un coût de construction de 170 M€ dont 127 M€ sont financés au moyen d'obligations bancaires. Il s'agit en effet du premier contrat partenariat public-privé obligataire en France.

* Nelly Wenger, directrice du projet R4.

** Le Département des Hauts-de-Seine et la société Tempo - Île Seguin ont conclu le 11 juillet 2013 un contrat de partenariat (PPP) de 30 ans pour la conception, la construction, le financement, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ainsi que les différents services nécessaires au fonctionnement de la Cité Musicale.



→ Ailleurs dans la métropole

- Le pôle de Création de Saint-Denis Plaine Commune, en bords de Seine.
- Les Docks en Seine, Cité de la Mode à Paris.
- La Philharmonie, Canal de l'Ourcq à Paris.
- Le 6B et la ZAC Néaacité, Confluence Seine-canal Saint-Denis, à Saint-Denis.
- Le Magasins Généraux au port de Pantin.
- Transformations des Halles, Les Ardoines, Ivry-Confluences.

→ Effets induits

- La reconquête de la Seine et du grand paysage de la vallée.
- L'attractivité économique et artistique et le rayonnement international.

La valorisation des berges

La Seine en Seine-Amont

Porteurs de projet : CA Seine-Amont, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, CG 94

Localisation : Seine-Amont



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Vue d'Alfortville vers Ivry-sur-Seine



Vue aérienne de la Seine-Amont

→ Description

La Seine est un atout essentiel du territoire de Seine-Amont au regard du paysage et du potentiel de loisirs ou du transport fluvial, mais c'est aussi une contrainte forte en termes d'inondation. Plaine inondable, les villes y ont implanté historiquement les industries et activités de production. Toutes les opérations en cours, (Ivry Confluences, Vitry Seine gare, Vitry Gare Ardoines, Choisy Port et Choisy le Lugo) ont la vocation désormais d'ouvrir les villes sur le fleuve, de valoriser toutes les fonctions liées à la Seine tout en garantissant une accessibilité aux quartiers en temps de crue. En ce sens, la résilience des opérations d'aménagement est le premier objectif de la stratégie environnementale globale.

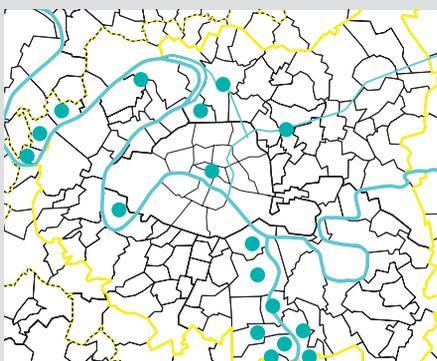
Ces opérations intègrent les services urbains qui alimentent en eau, en énergie, en chauffage une part non négligeable du sud de l'agglomération parisienne. Ce renouvellement urbain est donc aussi l'occasion d'aborder la résilience des réseaux et des unités de production dans une coopération ouverte avec ces opérateurs.

Concernant la promotion du transport fluvial comme alternative durable et efficace au transport routier de matériaux, le quartier des Ardoines, situé en bord de Seine, entre deux faisceaux ferrés et une autoroute, présente toutes les caractéristiques pour la création d'une plateforme fluviale. Le projet de ports urbains réparti sur trois implantations, dont le démarrage de l'activité est prévu à partir de 2016, accompagnera la réalisation de chantiers importants (travaux de la ligne 15 du Grand Paris Express, ZAC des Ardoines, démantèlement de la centrale thermique EDF...) et permettra de conforter la vocation économique du secteur. De grandes entreprises, comme EDF, Air Liquide, Sanofi, Stef

ou appartenant à la filière bois ont déjà exprimé leur intérêt pour ce projet qui leur permettra d'intégrer le transport fluvial dans leur logistique. Quant au potentiel récréatif du fleuve, la ZAC Ivry Confluences comporte la création d'un grand parc public en bord de Seine où les berges seront destinées aux circulations douces (vélos, piétons...), en respect de la faune et de la flore.

La réhabilitation des berges Quai des Gondoles, sur la rive droite de la Seine à Choisy-le-Roi, participe aussi du couloir écologique que constitue la Seine. La promenade haute, accessible au public, a été repensée dans le sens d'une renaturation des berges avec la création d'espaces naturels et d'une zone humide. Cette berge possède maintenant des dispositifs de lutte contre l'érosion et les inondations.

Enfin, la Seine en Seine-Amont pose la question de ses franchissements pour favoriser les mobilités entre les bassins de vie et d'emploi du quadrant sud-est parisien.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplicité des sites de requalification des berges le long de la Seine dans Paris, en Seine-Amont et en Seine-Aval, mais aussi le long de la Marne et des canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq.

→ Effets induits

- La valorisation de la Seine comme élément géographique fédérateur du Grand Paris.
- La requalification des berges de la Seine qui permet de renouer avec le grand paysage de la métropole.
- Le développement d'une diversité d'usages alternant les secteurs d'activités et de loisirs et de l'habitat.

Le projet des berges de Seine à Paris

Porteurs de projet : Ville de Paris, Port de Paris

Localisation : Paris



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



Port de la Bourdonnais - Logistique durable depuis l'été 2012
Livraison Franprix par voie fluviale



Aménagement des berges sur la rive gauche de la Seine
ouverte aux piétons depuis juin 2013

→ Description

Paris développe depuis plusieurs années des projets en bord de Seine, qu'il s'agisse de projets d'espaces publics (transformation des voies sur berge, promenade), de transport fluvial ou portuaire (insertion des ports en ville, consolidation de la logistique fluviale).

Le projet qui couvre les 12 km de traversée de Paris a pour grands objectifs de :

- mettre en œuvre une continuité des parcours piétons le long de la Seine ;
- diversifier les usages ;
- valoriser ce site unique, porteur de l'identité de Paris et de la métropole, en offrant un paysage nouveau réconciliant la ville et son fleuve ;
- renforcer la continuité écologique de la Seine.

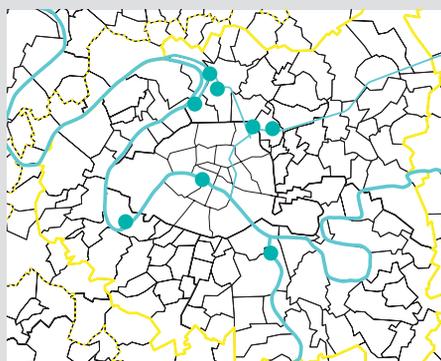
En 2012 et 2013, un projet de transformation ambitieux des voies sur berges, a ainsi vu le jour.

Rive droite, la voie Georges Pompidou a été transformée en boulevard urbain avec l'aménagement de feux de circulation et d'une promenade au bord de l'eau.

Rive gauche, la voie sur berge a été fermée à la circulation et un nouvel espace public a pu prendre place sur les 2,3 km entre Orsay et la Tour Eiffel à plusieurs conditions : que l'ensemble des aménagements soient démontés en 24 h pour respecter les périodes de crues, que l'ensemble du dispositif n'empêche pas la réversibilité vers un usage automobile et que le site patrimoine mondial de l'Unesco soit préservé dans son intégrité. Autant de contraintes qui ont donné naissance à un pro-

cessus de projet original, le projet permanent, lieu d'expérimentation pour chacun dans un process souple, économe et recyclable. Jusque-là, exclusivement réservé à la circulation motorisée, cet espace public a pu acquérir rapidement une pluralité d'usages. Le paysage était déjà là et l'événement n'a pas été du ressort d'une architecture ou du design créés mais il a été généré par les pratiques du site nombreuses, liées au sport, à la culture, à la nature et aux activités fluviales. Les aménagements ont été limités avec notamment la création d'un site-objet sur chacun des ports qui agit comme un déclencheur programmatique. L'emmarchement démontable sert d'escalier entre le parvis du musée d'Orsay et la Seine. Il offre des assises pour contempler les Tuileries et le Louvre et se transforme certains soirs en scène. Le restaurant culturel au pont Alexandre III offre des espaces de performances. L'Archipel composé de cinq îles est un jardin public sur l'eau permettant à chacun d'aller « sur une île ». L'expérimentation des usages de l'espace implique une mise au point progressive, un retour d'expérience à grandeur réelle. Ces éléments de contexte très particuliers ont conduit à privilégier le choix d'une équipe de programmation et de production déléguée pour gérer le site pendant 2 ans. Les berges deviennent peu à peu un territoire d'expérimentations pour des pratiques renouvelées sur l'espace public.

Aujourd'hui, la réflexion se poursuit sur la reconquête de la rive droite et sur les continuités piétonnes à poursuivre sur l'ensemble du linéaire et en lien avec les communes riveraines.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplicité des sites de requalification des berges le long de la Seine dans Paris, en Seine-Amont et en Seine-Aval, mais aussi le long de la Marne et des canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq.

→ Effets induits

- La valorisation de la Seine comme élément géographique fédérateur du Grand Paris
- La requalification des berges de la Seine qui permet de renouer avec le grand paysage de la métropole
- Le développement d'une diversité d'usages intégrant les loisirs et la promenade et l'activité portuaire et la logistique fluviale
- La préservation des continuités écologiques

La boucle de la Seine Nord

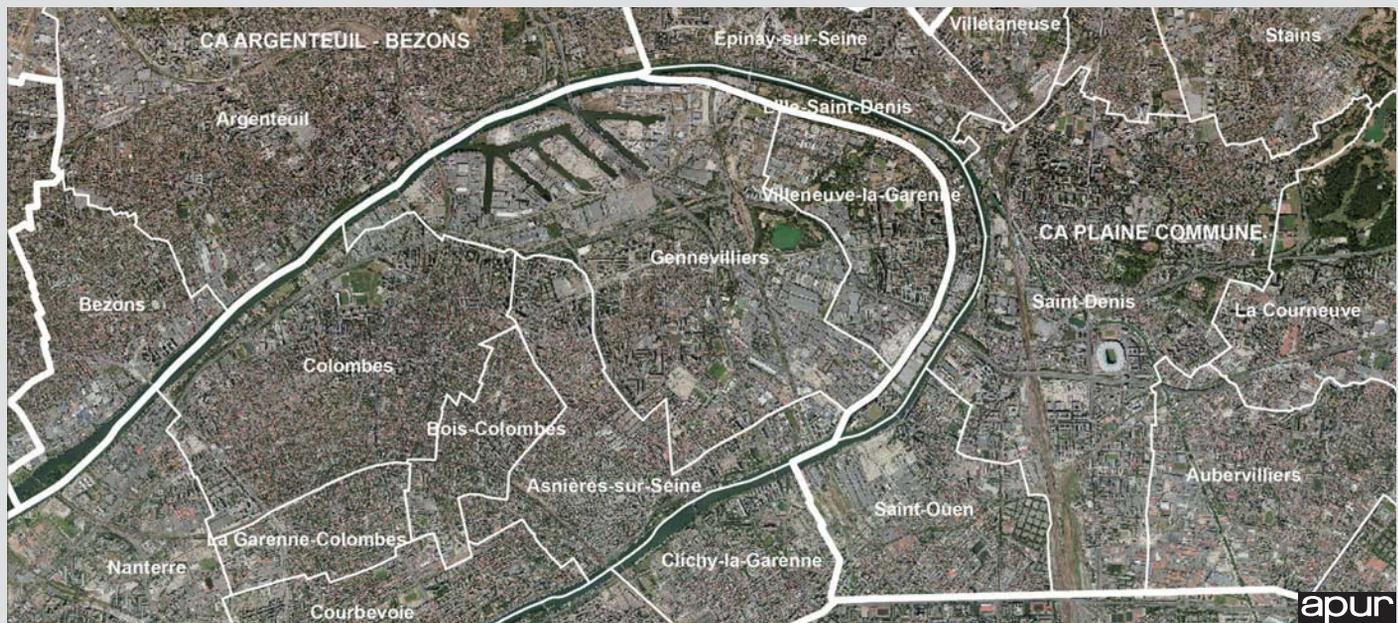
Porteurs de projet : l'Entente « Arc en Seine », CA Plaine Commune, CA Argenteuil-Bezons
Localisation : Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen, Saint-Denis, l'Île-Saint-Denis, Épinay-sur-Seine, Asnières-sur-Seine, Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers, Colombes, Argenteuil et Bezons



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



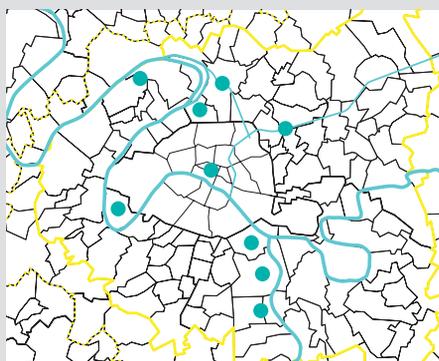
Les Boucles de la Seine

→ Description

En avril 2013, les collectivités situées sur la Boucle de la Seine se sont réunies au sein d'une Entente dénommée « Arc en Seine ». Elle regroupe les communes de Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen, Saint-Denis, l'Île-Saint-Denis, Épinay-sur-Seine, Asnières-sur-Seine, Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers, Colombes, Argenteuil et Bezons, ainsi que les deux communautés d'agglomération Plaine Commune et Argenteuil-Bezons. Situé à la confluence de trois départements (Seine-Saint-Denis, Hauts-de-Seine et Val-d'Oise), à proximité immédiate de Paris, accueillant 646 000 habitants, le territoire ainsi constitué bénéficie d'un positionnement stratégique au cœur de la métropole. Une vingtaine de projets d'aménagement sont engagés et quinze secteurs font l'objet d'une étude : plusieurs projets d'écoquartiers, de ZAC, un parc d'activités, un stade, des projets de renouvellement urbain ou encore de requalification des berges. Le territoire est aussi marqué par de nombreuses coupures urbaines et une carence en espaces verts. Il accueille le port de Gennevilliers, première plateforme portuaire d'Île-de-France en termes de superficie et d'activité, qui est appelé à connaître des mutations en lien avec le projet de réseau Grand Paris Express qui en renforcera de manière importante la desserte et l'attractivité. Dans ce contexte, la revalorisation du fleuve et de ses berges constitue un enjeu majeur pour accompagner les dynamiques à l'œuvre et permettre de développer de nouveaux usages en bord de Seine.

Ainsi, l'Entente Arc en Seine vise à élaborer un projet de valorisation partagé et fédérateur le long des 18 km de fleuve et 50 km de berges pour redonner à la Seine toute sa place, sa visibilité et sa fonctionnalité écologique. Le projet porte sur différentes thématiques : les franchissements de part et d'autre de la Seine ; la requalification des voies sur berge ; la trame paysagère ; la trame verte et bleue ; la valorisation touristique et patrimoniale ; les sports et loisirs liés au fleuve ; les activités économiques liées au fleuve ; le fret et la logistique fluviale.

À cette fin, un appel d'offres a été lancé en novembre 2013 pour la réalisation d'une étude. Le marché a été remporté par l'agence Secchi-Vigano. L'étude engagée comprend une première phase de diagnostic, s'appuyant sur un travail de benchmark de projets valorisant une voie d'eau du même type, de recensement des documents cadres (SDRIF, SRCE, SCOT, PLU) et des projets existants sur le territoire ainsi que sur la production d'un atlas thématique territorialisé. La seconde phase de l'étude consiste à formaliser le projet commun de l'Entente sous la forme d'un schéma directeur et à proposer des outils pour sa mise en œuvre opérationnelle. Le projet devra notamment : fédérer les différents projets engagés sur le territoire ; favoriser la cohabitation des différents usages du fleuve ; définir la feuille de route de l'Entente avec des axes d'intervention prioritaires. Ce travail s'inscrit aussi dans la continuité du projet engagé de valorisation des berges de Seine par le CG92.



→ Ailleurs dans la métropole

- La coordination des projets pour la valorisation du grand paysage dans la métropole : la plaine et le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Denis, Seine Amont...

→ Effets induits

- La valorisation de la Seine comme élément géographique du Grand Paris.
- Une mise en cohérence des projets urbains et du grand paysage.
- L'articulation des enjeux métropolitains et des enjeux locaux.

Des méthodes renouvelées

La charte du canal de l'Ourcq

Porteurs de projet : CA Est Ensemble (CAEE), Ville de Paris, CG93, Alliance de l'Ourcq en mouvement

Localisation : Paris, Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy et Pavillons-sous-Bois



PROJET

OUTIL

MÉTHODE



© Apur - David Boureau



© Apur - David Boureau



© Apur - David Boureau

→ Description

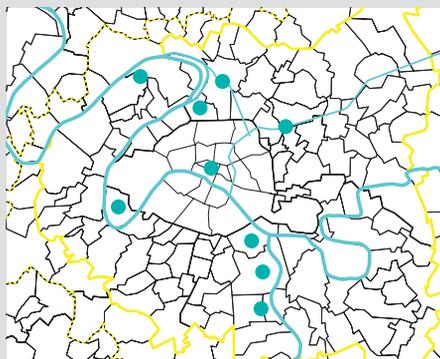
Dans sa partie « grand gabarit » qui s'étend de Paris aux Pavillons-sous-Bois sur 11 km, la Plaine de l'Ourcq connaît une transformation urbaine sans précédent qui va s'intensifier en cohérence avec les objectifs du SDRIF, l'arrivée de nouvelles gares, la requalification de l'ex-RN3, et le CDT d'Est-Ensemble qui en fait un lieu d'engagement de la « fabrique du Grand Paris ». Plus de 60 % des terrains riverains accueillent des projets d'aménagement et, on assiste à l'évolution des usages le long du canal. À l'horizon 2020-2030, les abords du canal de l'Ourcq seront redessinés sur la majorité de son linéaire.

Dans ce contexte, l'ensemble des collectivités concernées par ce territoire ont souhaité se doter d'une charte du paysage, des usages et de l'aménagement du canal de l'Ourcq. Cette charte réalisée dans un cadre partenarial par l'Apur, est le résultat d'une réflexion collective menée par Est-Ensemble, le Conseil Général de Seine-Saint-Denis, la Ville de Paris en lien avec les communes de Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy et les Pavillons-sous-Bois. La charte vient enrichir les actions menées par l'Été du canal.

La charte est conçue comme un outil pour la construction d'un projet commun sur le canal qui propose à la fois la définition d'un fil directeur nécessaire à la construction du contenu du projet d'ensemble et un cadre de dialogue entre l'ensemble des acteurs. Ce nouveau cadre permet de poser des objectifs communs qui sont le socle d'un projet d'ensemble et de permettre aux différents acteurs publics et privés d'intervenir de façon coordonnée. Elle comprend quatre volets :

- une vision commune des « identités » du canal ;
- des objectifs pour l'aménagement intégrant plusieurs temporalités ;
- une vision prospective intégrant des actions territorialisées prenant appui sur les dynamiques locales engagées et d'autres nouvelles ;
- l'organisation d'une « gouvernance » partagée autour du canal et les initiatives spécifiques propres à chaque collectivité.

Pour l'élaboration de la charte, des ateliers se sont tenus avec les collectivités et les acteurs de l'aménagement (aménageurs, promoteurs, architectes, paysagistes) et les acteurs économiques et culturels impliqués dans l'évolution du canal.



→ Ailleurs dans la métropole

- Une multiplication possible dans les grands sites paysagers de la métropole (La Seine, le canal de Saint-Denis, la Marne...)

→ Effets induits

- L'inscription de la plaine de l'Ourcq comme un site majeur pour la construction de la métropole.

- Une mise en cohérence des projets et du grand paysage.
- Le passage d'une juxtaposition de projets à un projet d'ensemble avec le décloisonnement des ZAC, tant dans leurs périmètres que dans leurs ambitions.
- L'articulation des enjeux métropolitains et des projets locaux.

Les Promenades Urbaines du Grand Paris

Porteur de projet : Association Les Promenades Urbaines

Localisation : La métropole du Grand Paris



PROJET OUTIL MÉTHODE



© Apur



© Emilie Bierry



© Emilie Bierry



© Mathilde Carteron

→ Description

Paris est pour nombre de Franciliens et de touristes du monde entier un lieu de flânerie et de promenades. Les parcs, les jardins et le patrimoine architectural en font la richesse et l'attractivité. La littérature et la peinture, romantique, surréaliste puis situationniste se sont abondamment nourries de Paris en ce sens. Mais aujourd'hui, les citoyens, les artistes, activistes, professionnels du paysage et de l'urbain, les associations de quartier ou amoureux des villes, explorent ailleurs dans la métropole des lieux, des architectures, des paysages. Ils y cherchent l'insolite, l'inédit, le méconnu, la découverte. Les promenades, comme par le passé, sont un moyen de défricher et construire un imaginaire collectif dès lors qu'elles se partagent.

Les cartes (non-exhaustives) « Patrimoine Paris Petite Couronne » et « 12 Territoires/Promenades » qui figurent dans l'Atlas du Grand Paris 2013 de l'Apur, illustrent le potentiel à découvrir, ainsi que les deux initiatives suivantes : la révolution de Paris et les Promenades Urbaines.

La révolution de Paris

L'urbaniste-géographe Paul-Hervé Lavessière et l'éditeur Baptiste Lanasse ont parcouru et cartographié un chemin de randonnée traversant 36 communes de la petite couronne parisienne. L'ouvrage, « La révolution

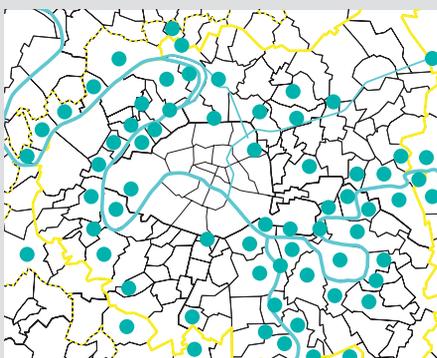
de Paris », retrace les 120 km de déambulations à travers les rues et les parcs, les zones d'activités et les sites industriels, les grands ensembles et cités jardins..., qui constitueront demain la métropole du Grand Paris.

Les Promenades Urbaines

L'association créée en 2007 regroupe le Centre Pompidou, la Cité de l'architecture et du patrimoine, le Pavillon de l'Arsenal, les CAUE de l'Essonne et du Val de Marne. Elle s'inscrit dans « une reconnaissance de plus en plus explicite du rôle des promenades urbaines dans les processus de médiation autour de l'architecture, de la ville et du patrimoine urbain ». Comprendre le paysage et les problématiques inhérentes à l'évolution de l'espace urbain, nécessite l'expérience physique et vécue qu'offre la promenade.

« Convaincues que la réflexion sur le Grand Paris doit s'enrichir d'une approche in situ, Les Promenades Urbaines et À Travers Paris ont lancé en avril 2011 « Les Promenades du Grand Paris ». Explorant de nombreux territoires franciliens, ces promenades visent à révéler la métropole. Pas à pas, ces déambulations curieuses et attentives suscitent le dialogue et tissent les récits d'un Grand Paris qui se vit au quotidien. »*

*citation de l'association « Les Promenades Urbaines »



→ Ailleurs dans la métropole

- Aubervilliers, Arcueil, le canal de l'Ourcq, Drancy, Bobigny, Paris, Montreuil, Nanterre, les Vallons de la Bièvre, Saint-Ouen, la route départementale et le futur tramway 7, la Plaine de Montjean, Versailles, Meudon, Suresnes, le long de la Marne, le long de la Seine, le long de l'Yerres...

→ Effets induits

- La découverte et la mise en valeur des territoires métropolitains.
- L'émergence d'une démarche à la fois pédagogique et professionnalisante de la promenade.
- Une approche fine et attentive des potentiels territoriaux de la métropole.

Composition du conseil d'administration de l'IAU îdF au 1^{er} septembre 2014

Président

M. Jean-Paul HUCHON

Président du conseil régional d'Île-de-France

• Bureau

1^{er} vice-président

M. Jean DAUBIGNY

Préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris

2^e vice-président

M. Jean-Louis GIRODOT

Président du conseil économique, social et environnemental de la Région Île-de-France

3^e vice-président

M. Alain AMÉDRO

Vice-président du Conseil régional d'Île-de-France

Trésorier : **Mme Sandrine GRANDGAMBE**

Secrétaire : **M. François LABROILLE**

• Conseillers régionaux

Titulaires :

Jean-Philippe DAVIAUD

Christine REVAULT D'ALLONNES

Sandrine GRANDGAMBE

Muriel GUÉNOUX

Jean-Marc NICOLLE

François LABROILLE

Alain AMÉDRO

Claire MONOD

Pierre-Yves BOURNAZEL

Jean-Pierre SPILBAUER

Denis GABRIEL

Géraldine POIRAUT-GAUVIN

Suppléants :

Judith SHAN

Aurora GILLMANN

Halima JEMNI

Daniel GUÉRIN

Éric COQUEREL

Marie-José CAYZAC

Thibaud GUILLEMET

Marc LIPINSKI

Jean MALLET

Frédéric VALLETOUX

Martine PARESIS

Sophie DESCHIENS

Patrick KARAM

• Le président du conseil économique, social et environnemental de la Région Île-de-France : **M. Jean-Louis GIRODOT**

• Deux membres du conseil économique, social et environnemental de la Région Île-de-France

Titulaires :

M. Pierre MOULIÉ

M. Denis RÉMOND

Suppléants :

M. Ugo LANTERNIER

Mme Danièle DESGUÉES

• Quatre représentants de l'État

M. Jean DAUBIGNY, préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris ;

Mme Sylvie LAGARDE, directrice régionale de l'Insee,

représentant le ministre chargé du Budget ;

M. Gilles LEBLANC, représentant du ministre chargé de l'Urbanisme ;

Monsieur le représentant du ministre chargé des Transports : N.

• Quatre membres fondateurs

Le gouverneur de la Banque de France, représenté par **Mme Catherine BOUCHER** ;

Le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations,

représenté par **Mme Catherine PÉRENET**, directrice interrégionale ;

Le gouverneur du Crédit foncier de France,

représenté par **M. Florent LEGUY** ;

Le président du directoire du Crédit de l'équipement des PME

représenté par **M. Dominique CAIGNART**, directeur de BPI France Île-de-France.

• Le président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, représenté par **Mme Valérie AILLAUD**.

Composition du conseil d'administration de l'Apur au 1^{er} décembre 2014

Conseil d'administration et assemblée générale

Membres

L'ÉTAT représenté par :

Le Ministre de l'Intérieur donnant délégation au Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris ou son délégué.

La Ministre de l'Égalité des territoires et du logement donnant délégation au Directeur régional et Interdépartemental de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France ou son délégué.

Le Ministre de l'Économie et des finances donnant délégation à la Directrice régionale de l'INSEE ou son délégué.

La Ministre de la Culture et de la communication ou son délégué

Le Préfet de Police de Paris ou son délégué.

LA VILLE DE PARIS représentée par :

Mme Anne HIDALGO, Maire de Paris

M. Claude DARGENT, Conseiller de Paris, Président de l'Apur

M. Jacques BAUDRIER, Conseiller de Paris, Conseiller délégué à l'Architecture et aux Grands Projets de Renouvellement Urbain

M. Patrick BLOCHE, Conseiller de Paris

Mme Claire de CLERMONT-TONNERRE, Conseillère de Paris

M. Jérôme DUBUS, Conseiller de Paris

M. Didier GUILLOT, Conseiller de Paris

M. Jean-Louis MISSIKA, Adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

LE DEPARTEMENT DE PARIS représenté par :

M. Christophe NAJDOVSKI, Adjoint au Maire de Paris chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, Trésorier de l'Apur

LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE représentée par :

Mme Claire MONOD, Conseillère Régionale

Mme Géraldine POIRAUT-GAUVIN, Conseillère Régionale

Mme Judith SHAN, Conseillère Régionale, Vice-Présidente de l'Apur

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE PARIS ÎLE-DE-FRANCE représentée par : M. Philippe SOLIGNAC, Président, ou son délégué

LA CAISSE D'ALLOCATIONS FAMILIALES DE PARIS représentée par :

M. Yves DEVAUX, Président, ou son délégué

LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS représentée par :

M. Pierre MONGIN, Président Directeur Général, ou son délégué

L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT ORLY-RUNGIS-SEINE-AMONT représenté par :

M. Jacques TOUCHÉFEU, Directeur Général, ou son délégué

LE SYNDICAT MIXTE D'ETUDES PARIS METROPOLE représenté par :

M. Patrick DEVEDJIAN, Président, ou son délégué.

Remerciements

Cet Abécédaire a bénéficié des contributions de nombreux partenaires, au premier rang desquels les services de l'État et les collectivités.

Les documents présentés dans l'Abécédaire sont issus des études menées par l'Apur et l'IAU Île-de-France. Elles sont téléchargeables sur les sites internet suivants : www.apur.org et www.iau-idf.fr

D'autres travaux conduits sur la métropole sont consultables sur les sites de la Mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris, de l'AiGP et de la DRIEA :

www.prefig-metropolegrandparis.fr

www.ateliergrandparis.fr et www.driea.ile-de-France.developpement-durable.gouv.fr

Directrices de la publication :

Dominique Alba, directrice générale de l'Apur

Valérie Mancret-Taylor, directrice générale de l'IAU Île-de-France

Coordination éditoriale :

François Dugeny, chargé de mission Grand Paris de l'IAU Île-de-France

Patricia Pelloux, directrice des études métropolitaines de l'Apur

Rédacteurs IAU ÎdF et Apur :

Sandrine Beauvils, Nicolas Boichon, Carine Camors, Marie Carles, Simon Carrage, Valérie Constanty, Erwan Cordeau, Nicolas Cornet, Jérémy Courel, Corinne De Berny, Laure de Biasi, Marion Delplanque, François Dugeny, Ludovic Faytre, Audrey Gauthier, Vincent Gollain, Sandrine Gueymard, Brigitte Guigou, Jean-Jacques Guillouët, Florence Hanappe, Stéphanie Jankel, Audry Jean-Marie, Nicolas Laruelle, Claire Laurence, Corinne Legenne, Pascale Leroi, Marie-Angèle Lopes, Clément Mariotte, Julie Missonnier, François Mohrt, Émilie Moreau, Jeanne Munck, Laurence Nolorgues, Amélie Noury, Dorothee Palayan, Agnès Parnaix, Philippe Pauquet, Patricia Pelloux, Thierry Petit, Mathilde Préault, Manuel Pruvost-Bouvatier, Dominique Riou, Corinne Ropital, Mariette Sagot, Florian Soulard, Odile Soulard, Daniel Thépin, Marion Tillet, Pierre-Marie Tricaud, Pauline Zeiger

Cartographes IAU ÎdF et Apur :

Veneta Avramova, Marie Thérèse Besse, Sylvie Castano, Guillemette Crozet, Christine Delahaye, Eugénio Dragoni, Julien Gicquel, Laurie Gobled, Pascale Guéry, Stéphanie Lesellier, Xavier Opigez, Marie Pagezy-Boissier, Dorothee Palayan, Laetitia Pigato, Laurent Planchot, Gabriel Senegas, Anne Servais, Indira Sivasoubramamiane

Recherche des iconographies Apur et IAU ÎdF:

Maud Charasson, Élodie Pomet

Mise en page IAU ÎdF et Apur :

Jean-Christophe Bonijol, Edwige Dessenne, Vay Ollivier

Imprimerie :

Stipa : 10, rue des Lilas – 93100 Montreuil

© Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France

© Atelier parisien d'urbanisme

Dépôt légal : janvier 2015

ISBN IAU ÎdF : 978 2737119347

ISBN Apur : 978 23608 90118



ISBN : 9 782737 119347 18€



9 782737 119347

