

# 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

<b>Repères</b> .....	7	<b>2 - De grandes fonctions assurant le dynamisme régional et métropolitain</b> .....	53
<b>L'articulation des périmètres et des échelles</b> .....	8	<b>La métropole, porte d'entrée de l'Europe et de la France</b> .....	54
<b>La métropole dans son contexte aux différentes échelles</b> .....	11	<b>Une économie en réseau</b> .....	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	<b>L'enseignement supérieur</b> .....	62
L'Axe Seine.....	16	Un enseignement supérieur attractif.....	62
<b>La métropole en Île-de-France</b> .....	17	<b>Culture, loisirs et tourisme</b> .....	64
Données chiffrées.....	17	<b>Les grands services urbains</b> .....	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	<b>1 - Une dynamique régionale et métropolitaine qui s'appuie sur des flux</b> .....	25
Le parc de logements sociaux.....	21	<b>La mobilité des personnes</b> .....	26
La construction de logements.....	22	Comment se déplacent les Franciliens ?.....	26
L'emploi.....	23	Les déplacements domicile-travail.....	28
<b>3 - Liens, solidarités et continuités territoriales aux différentes échelles</b> .....	73	Les transports en commun en Île-de-France.....	30
<b>Des inégalités sociales et environnementales</b> .....	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	<b>Les activités économiques</b> .....	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
<b>Des richesses territoriales</b> .....	86	Les flux de touristes internationaux.....	43
Le paysage en lien.....	86	<b>Les flux de marchandises</b> .....	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
<b>Une dynamique de projets</b> .....	96		
Les territoires de la transition économique et résidentielle.....	96		

## Partie B : Les projets engagés dans les territoires

<b>Repères</b> .....	101	Des projets.....	152
<b>Les projets d'urbanisme et de transport</b> .....	102	La RD5, un axe structurant de Seine-Amont, articulant projets urbains et de transports.....	152
<b>Présentation des fiches actions</b> .....	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
<b>1 - L'emploi et l'activité économique</b> .....	115	Le boulevard urbain de la Défense.....	154
<b>La mixité emploi/habitat</b> .....	116	La transformation de l'A186 en une avenue urbaine.....	155
<b>La diversité économique</b> .....	117	<b>Des méthodes renouvelées</b> .....	156
<b>Des fiches actions</b> .....	118	L'ex-RN2, l'axe structurant le Nord-Est.....	156
<b>La mutation économique</b> .....	118	Les chartes Aménagement Transport.....	157
D'un territoire « servant » à un territoire « ressource ».....	118	<b>4 - Les centralités</b> .....	159
Des dispositifs pour le maintien d'activités industrielles et le développement des PME-PMI.....	119	<b>Cartes des centralités</b> .....	160
L'intégration de la logistique en ville.....	120	<b>Des fiches actions</b> .....	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
<b>2 - Le logement et les services aux habitants</b> .....	129	<b>5 - L'énergie et le recyclage</b> .....	177
<b>Le marché de l'habitat</b> .....	130	<b>Les liens entre les tissus urbains et l'énergie</b> .....	178
<b>Le potentiel de développement de logements autour des gares</b> .....	131	<b>Des fiches actions</b> .....	179
<b>La typologie de l'habitat, la mixité sociale</b> .....	132	Énergies renouvelables.....	179
<b>Des fiches action</b> .....	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 mécanisme réglementaires pour la construction de logements sociaux.....	136	Imbrications - 15 éco-maisons de ville « denses ».....	183
<b>Des méthodes renouvelées</b> .....	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 <sup>e</sup> Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques.....	185
La transformation de bureaux en logements.....	139	<b>6 - Le patrimoine et les paysages</b> .....	187
L'habitat participatif.....	140	<b>Cartes du patrimoine et des paysages</b> .....	188
<b>Des services aux habitants</b> .....	141	<b>Des fiches actions</b> .....	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
<b>3 - Les voies majeures</b> .....	147	Le projet des berges de Seine à Paris.....	201
<b>Les projets en cours sur les voies majeures</b> .....	148	La boucle de la Seine Nord.....	202
<b>Des fiches actions</b> .....	151	<b>Des méthodes renouvelées</b> .....	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**

# L'articulation des périmètres et des échelles

- **La future Métropole du Grand Paris** : EPCI à fiscalité propre, créée au 1<sup>er</sup> janvier 2016, regroupant 124 communes dans 4 départements (et 46 communes limitrophes intégrables), 762 km<sup>2</sup>, 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 km<sup>2</sup>, 10,5 millions d'habitants.
- **La Région Île-de-France** : collectivité de plein exercice regroupant 1281 communes dans 8 départements, 12 000 km<sup>2</sup>, 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 km<sup>2</sup>, 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 km<sup>2</sup>, 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, mètrópolis), 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 noëud d'information, un lieu d'innovation.

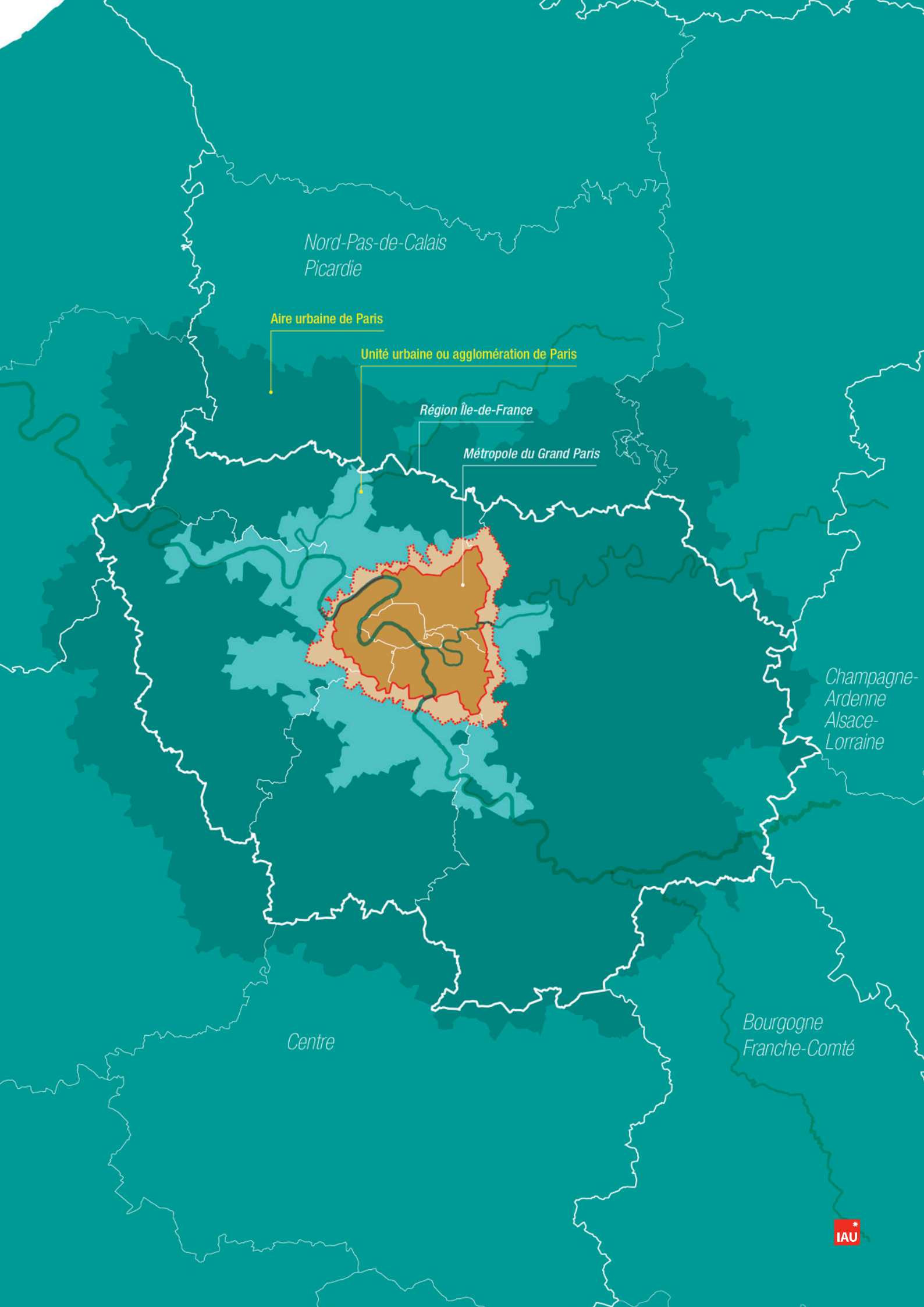
La future Métropole du Grand Paris interagira avec l'espace urbain, périurbain et régional structuré, hiérarchisé, multipolaire qui compose la région-capitale. Ce territoire vaste, bien desservi et connecté, est notamment composé de centres d'activités et d'infrastructures complémentaires qui participent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





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

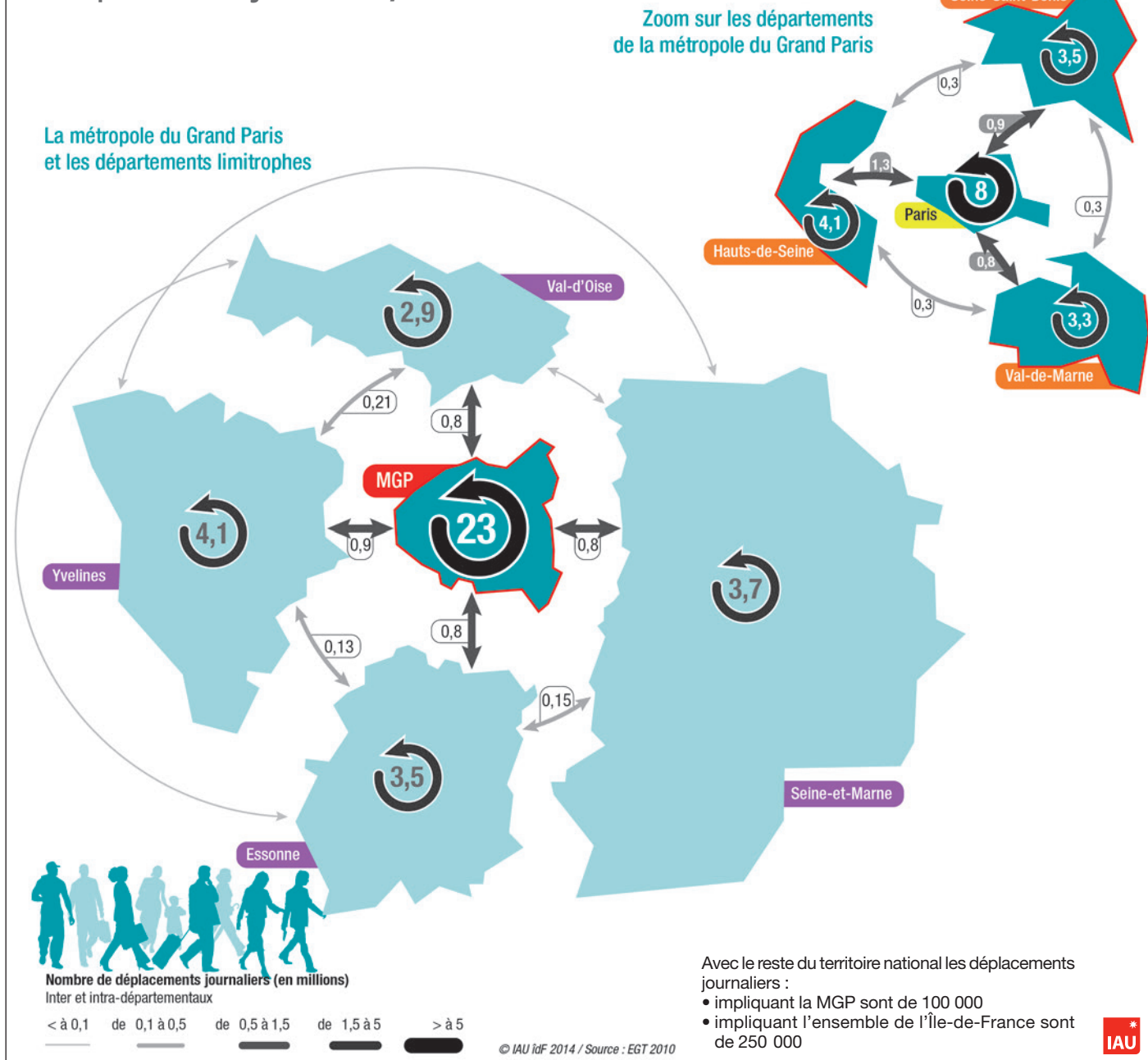
Comme toutes les grandes métropoles du monde, l'Île-de-France est une région-capitale dont les composantes interagissent entre elles de façon systémique. Ce système métropolitain génère des flux qui assurent son fonctionnement et son dynamisme : flux de personnes ou de biens ayant pour origine ou destination 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 ?

### Les déplacements journaliers, tous modes et tous motifs



### → 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.

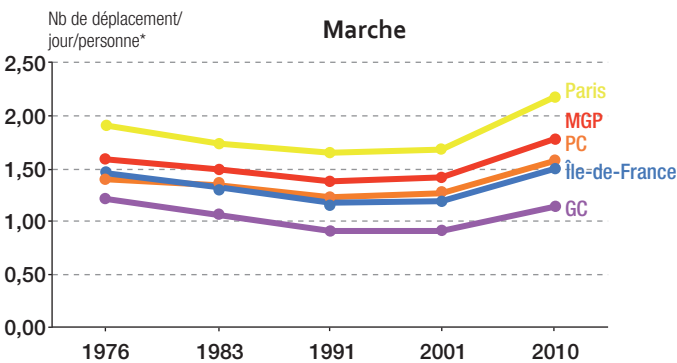
### → Plus de marche et de transports en commun, moins de voitures dans la métropole

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.

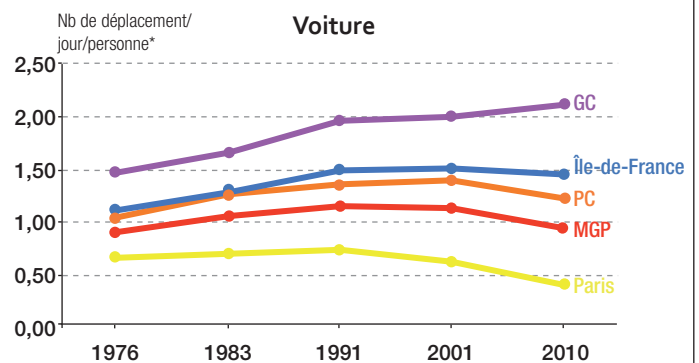
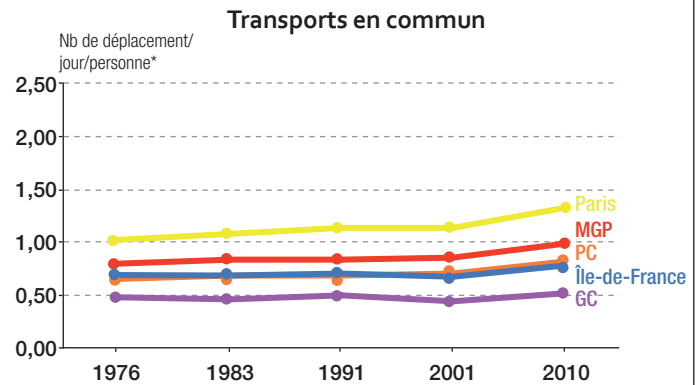
## Dans la métropole, près de la moitié des déplacements se font à pieds, 1/4 en transport en commun, 1/4 en voiture

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

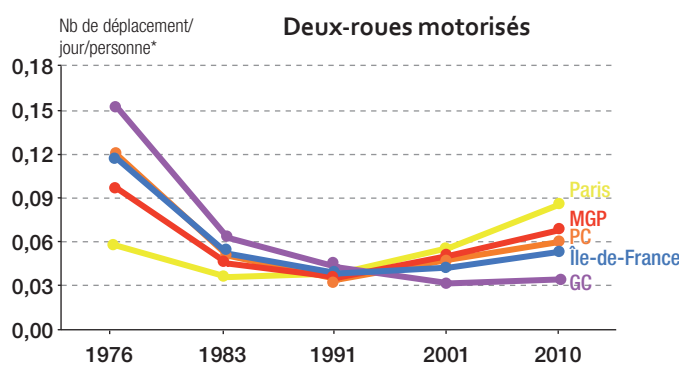
	Île-de-France		Métropole du Grand Paris	
	Nombre	%	Nombre	%
Marche	15 902 000	38,7 %	10 661 000	45,8 %
Transports en commun	8 287 000	20,2 %	5 926 000	25,5 %
Véhicule particulier	15 534 000	37,8 %	5 701 000	24,5 %
Deux-roues motorisés	569 000	1,4 %	406 000	1,7 %
Vélo	652 000	1,6 %	454 000	1,9 %
Autre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



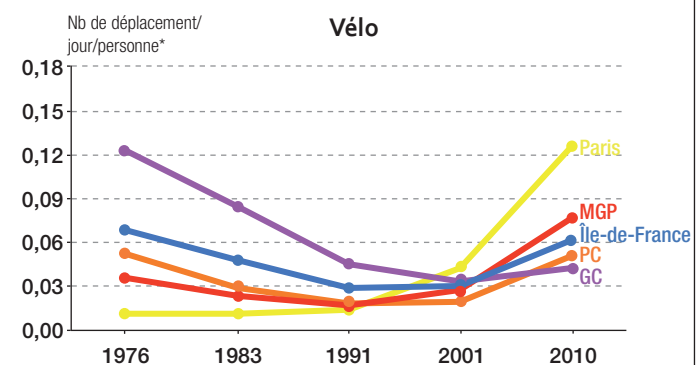
\* Nombre de déplacements réalisés un jour de semaine moyen par les Franciliens âgés de 5 ans et plus, hors vacances scolaires, week-end et jours fériés.



## 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.

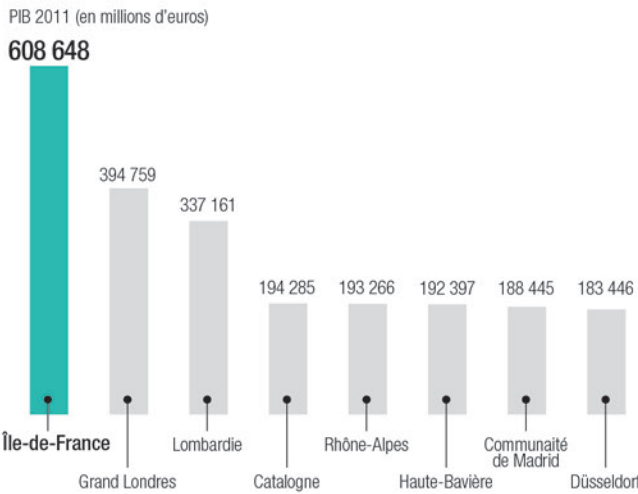
**Définition d'un déplacement :** Un déplacement est un mouvement d'une personne entre deux lieux (une origine et une destination), chacun étant caractérisé par une activité (motif), il peut être effectué avec un ou plusieurs moyens de transport. Si plusieurs personnes utilisent un même véhicule, on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

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

# Les activités économiques

## La mobilité des établissements

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



© IAU îdF / source : Eurostat 2014



### Une métropole très qualifiée

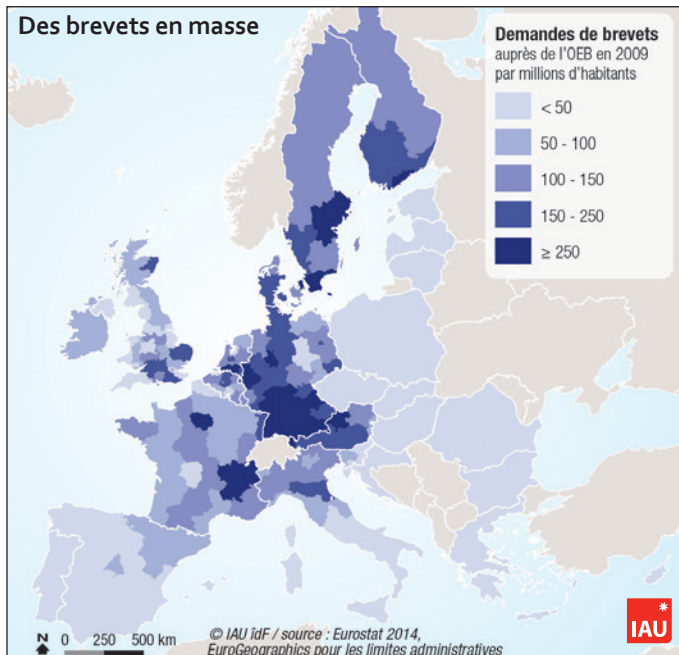
le Grand Paris totalise **35 %** des cadres des fonctions métropolitaines de la France



© IAU îdF / source : Insee, RP 2010, cadres des fonctions métropolitaines



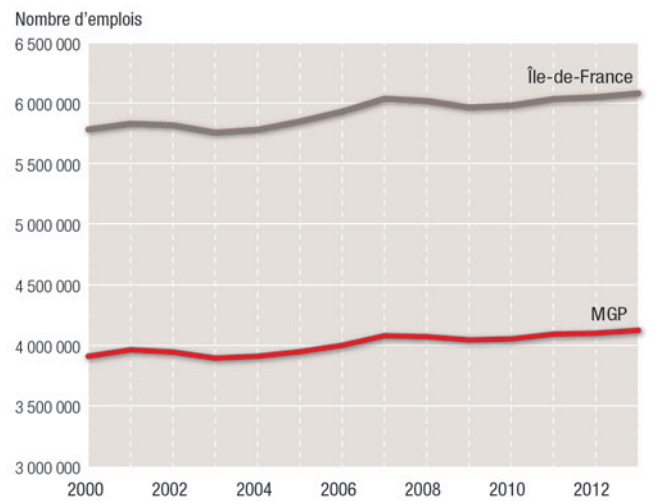
### Des brevets en masse



© IAU îdF / source : Eurostat 2014, EuroGeographics pour les limites administratives



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



© IAU îdF / source : Insee, estimations annuelles d'emplois



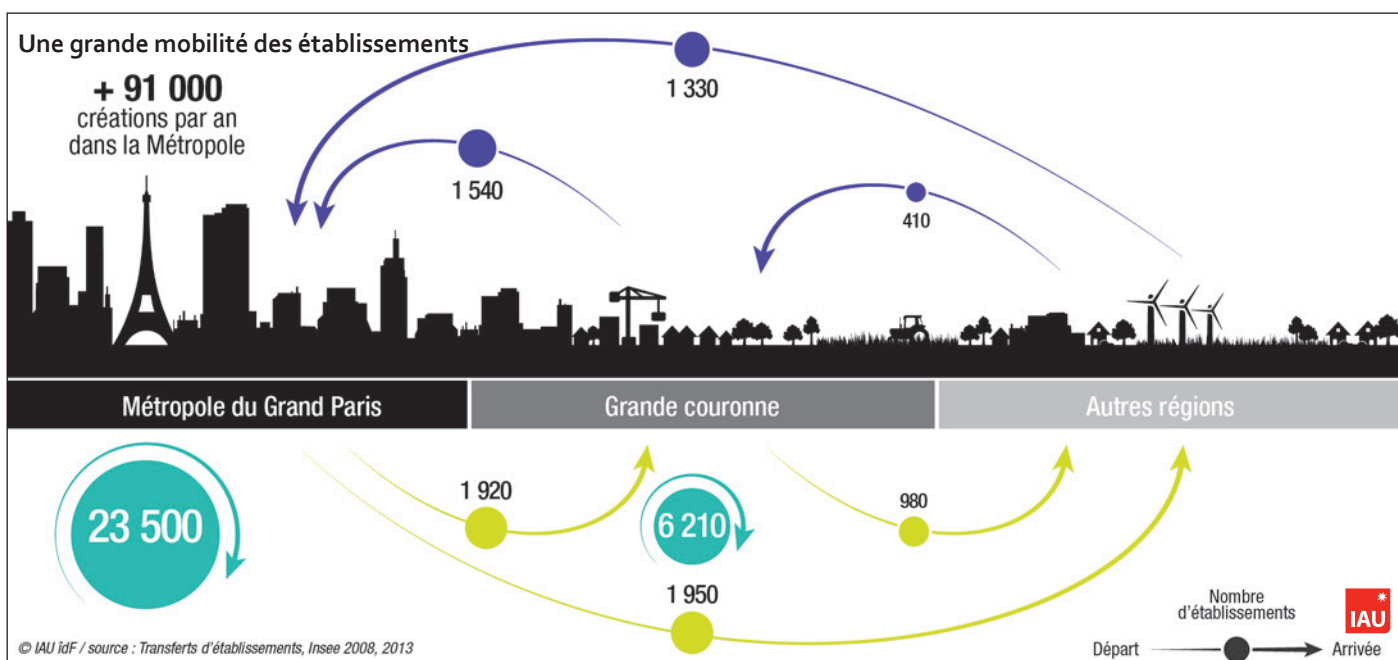
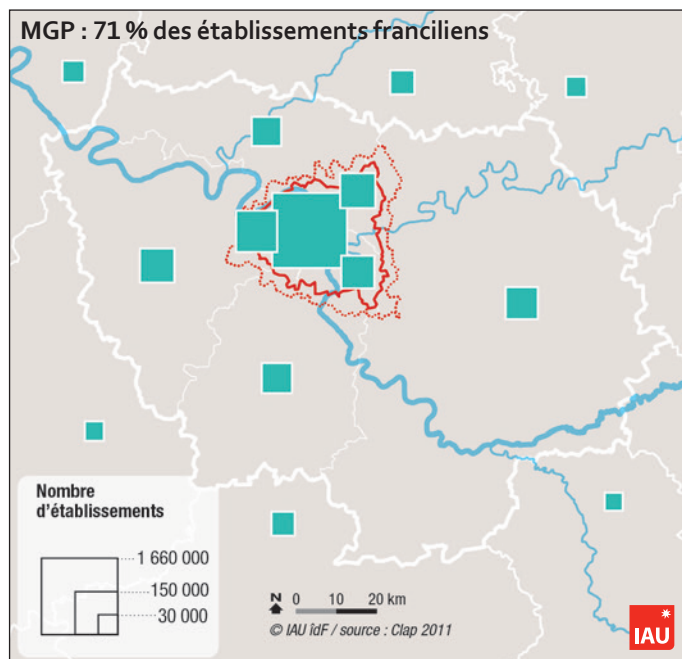
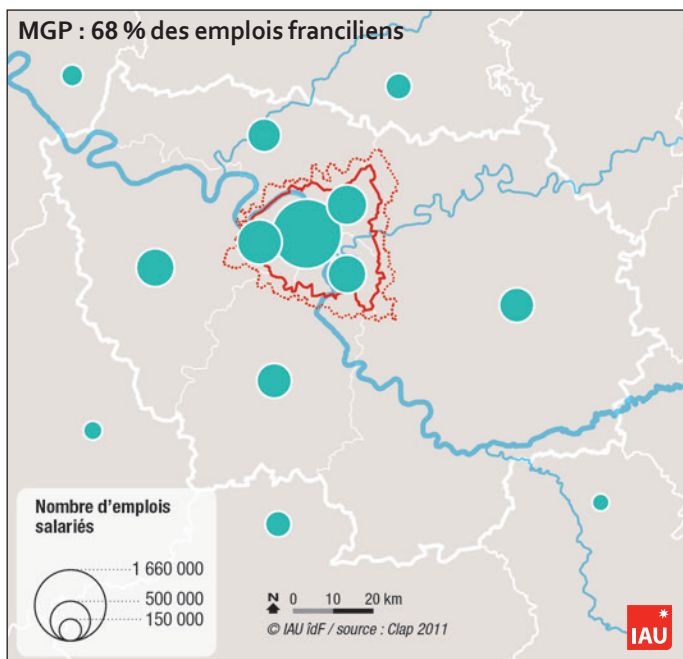
### → Une métropole très performante

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<sup>(1)</sup>).

Un établissement sur 3 qui change de région vient de l'Île-de-France (1996-2001<sup>(2)</sup>). 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.







## 2 - De grandes fonctions assurant le dynamisme régional et métropolitain

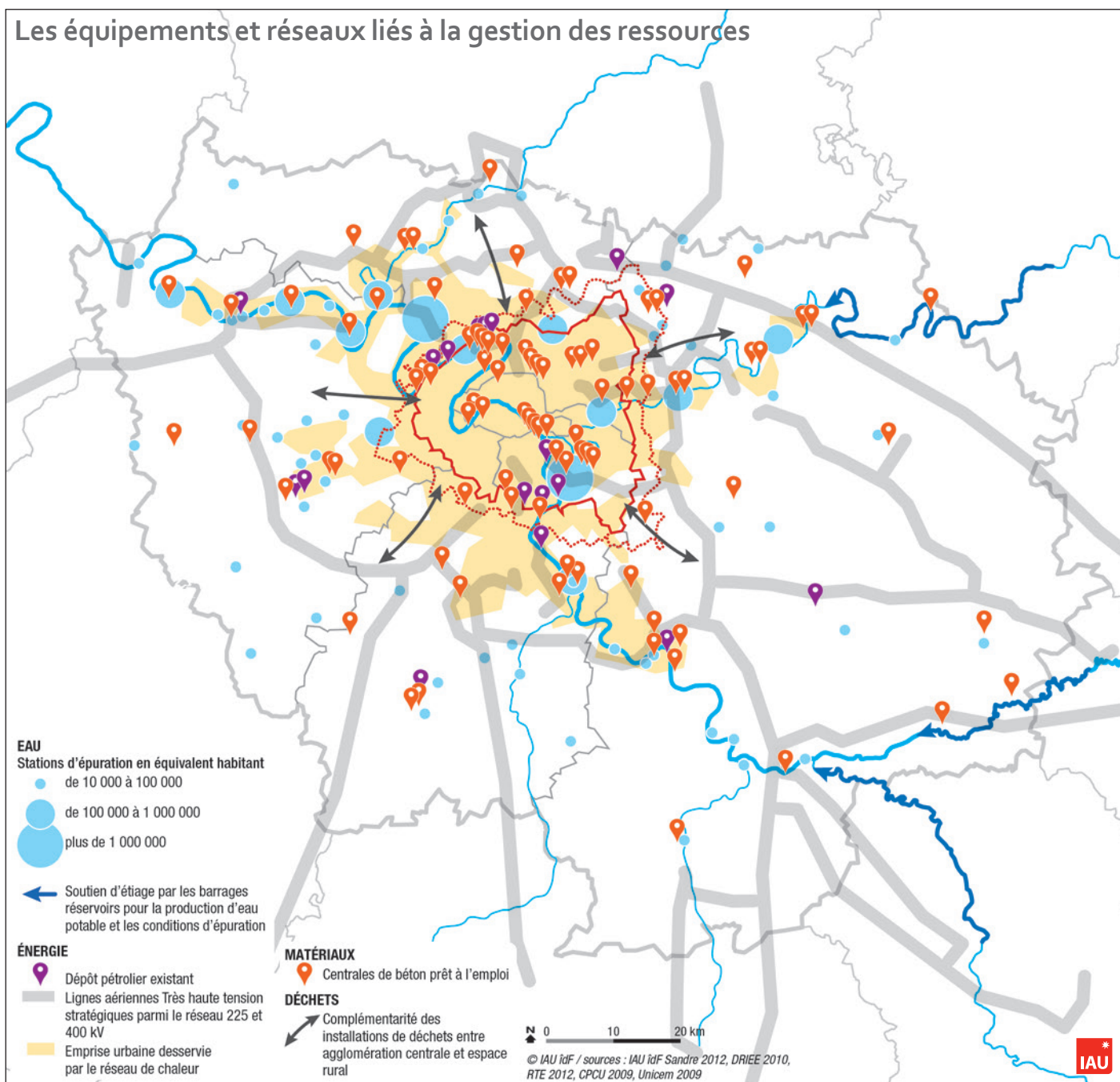
Au-delà des flux qui irriguent la métropole et la région, permettant les mises en réseaux, les migrations, leur desserte et leur alimentation, un certain nombre de grandes fonctions participent du dynamisme régional et métropolitain, contribuant à maintenir l'Île-de-France au premier plan des métropoles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

# Les grands services urbains

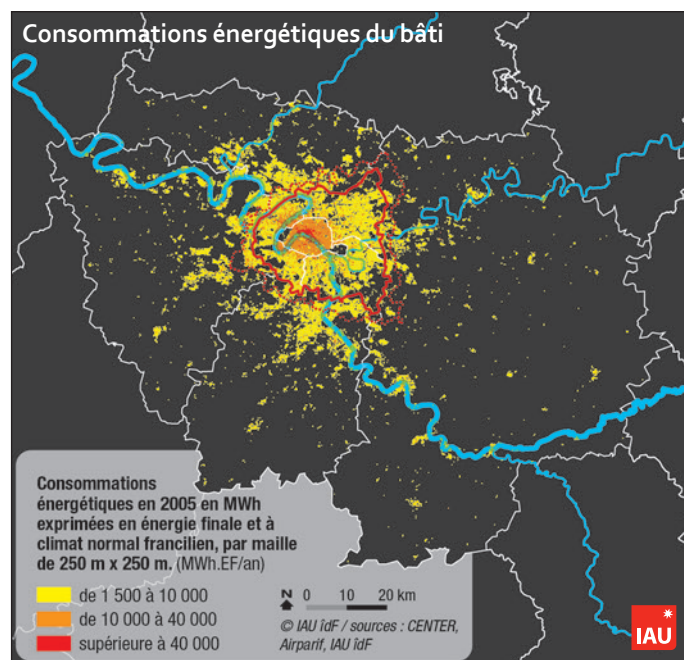
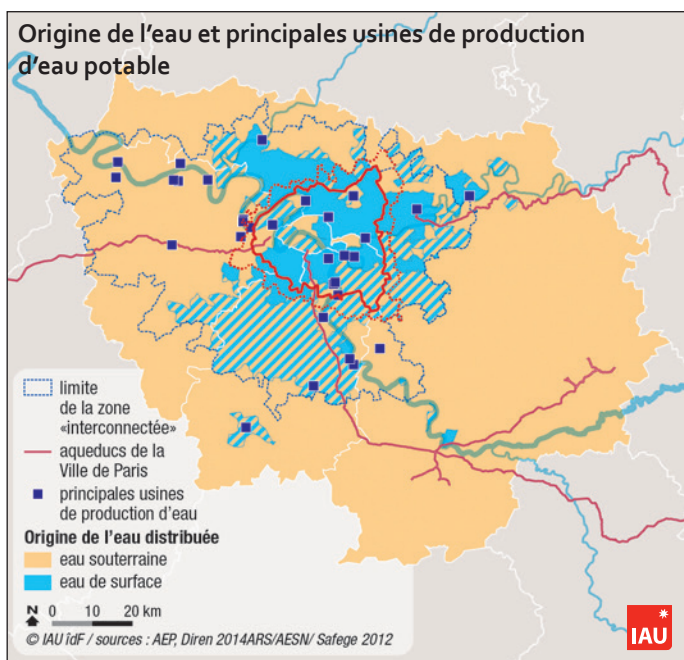
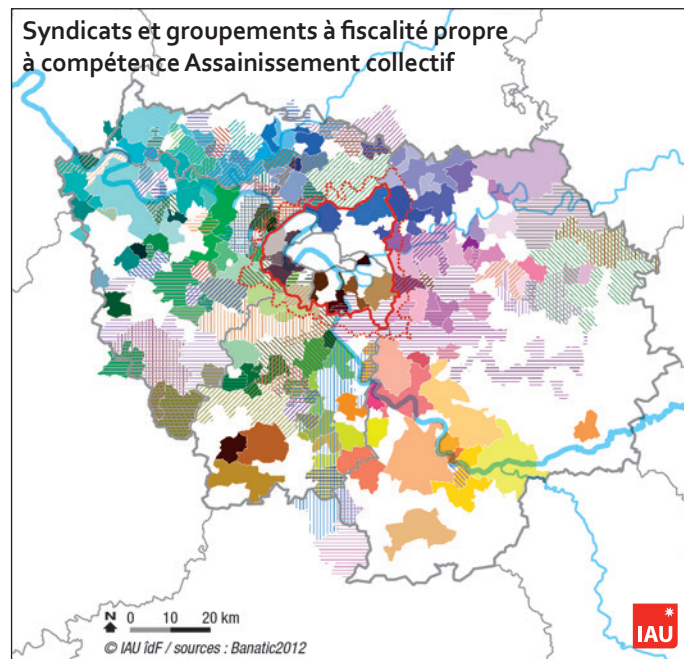
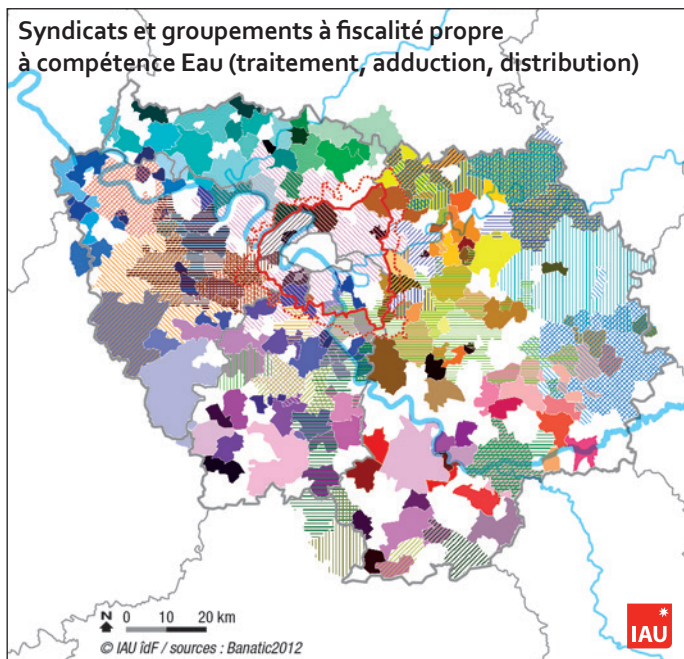
Des équipements nombreux et nécessaires au fonctionnement régional et métropolitain



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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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 000V 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 SIPPPEC 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.





### 3 - Liens, solidarités et continuités territoriales aux différentes échelles

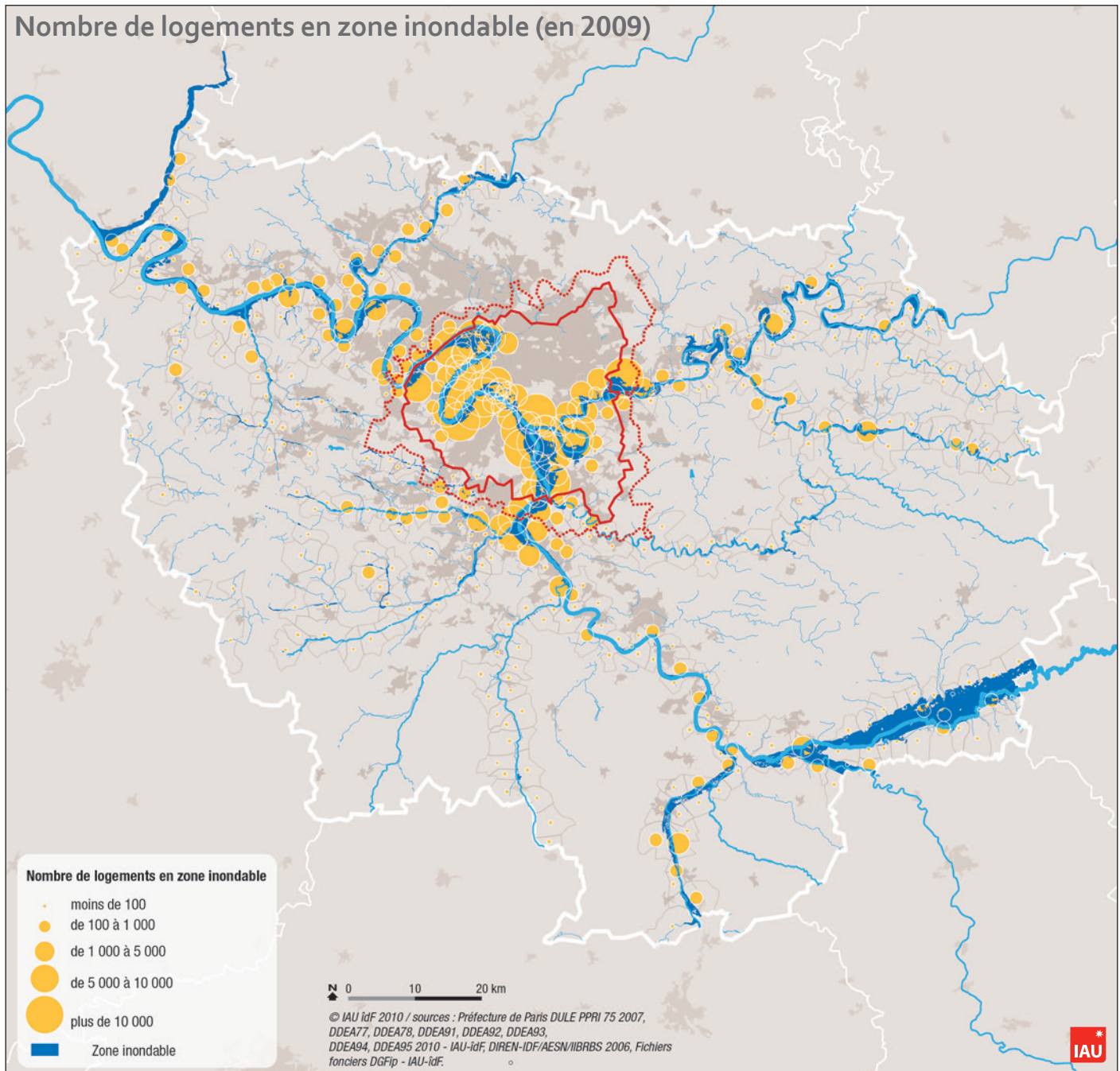
La métropole du Grand Paris, tout comme la région Île-de-France, ne sont pas des îles. Elles fonctionnent en système entre elles et avec leur environnement.

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.

# 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-

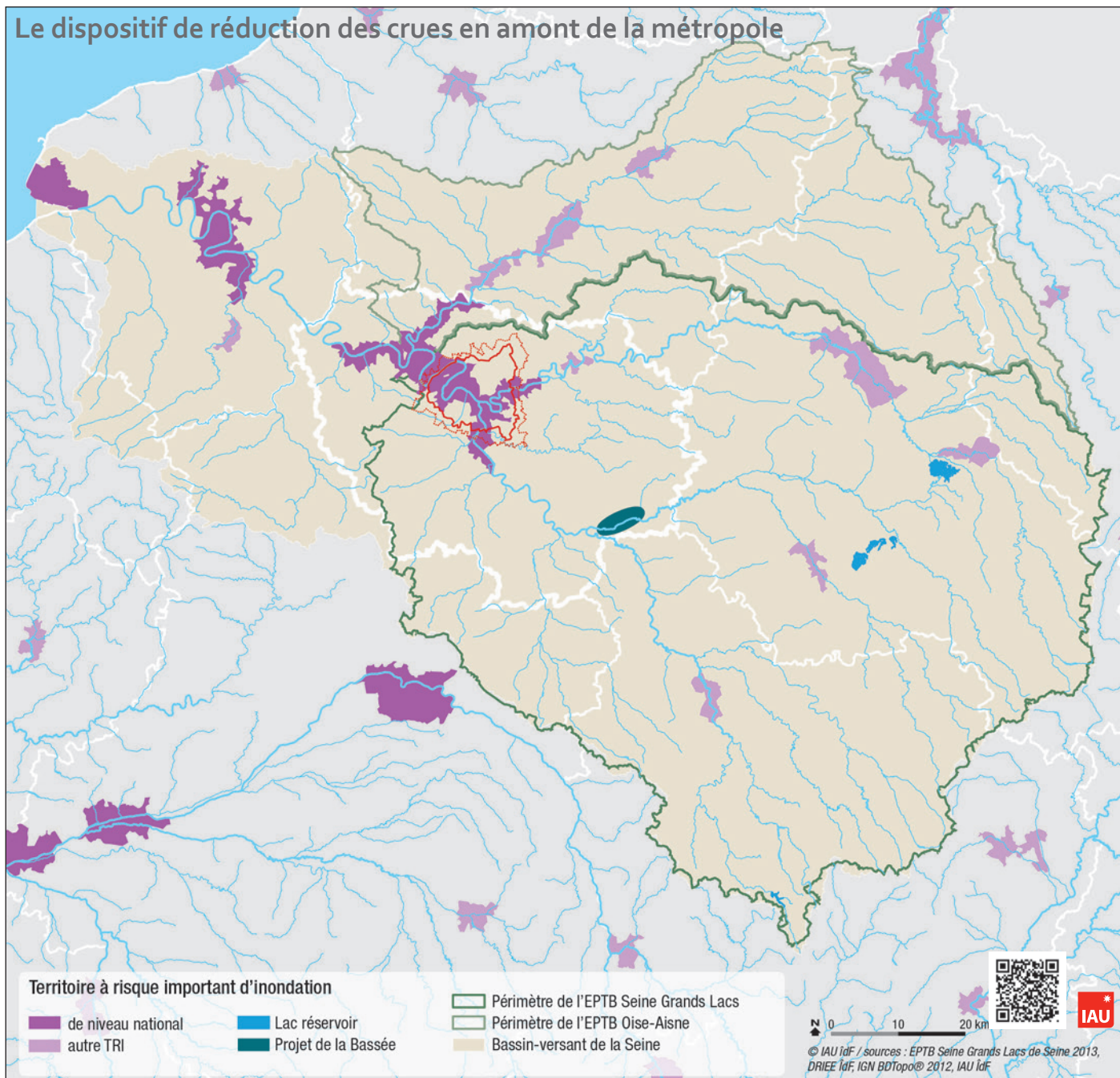
ment exposées et plusieurs millions de personnes impactées dans leur vie quotidienne pendant plusieurs semaines, un coût des dommages directs pouvant atteindre 30 milliards d'euros selon un récent rapport de l'OCDE<sup>(1)</sup>, la prévention des inondations constitue un enjeu de robustesse pour l'agglomération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

## Le dispositif de réduction des crues en amont de la métropole



d'étiage et d'écroulement 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 m<sup>3</sup>.

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.

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 :

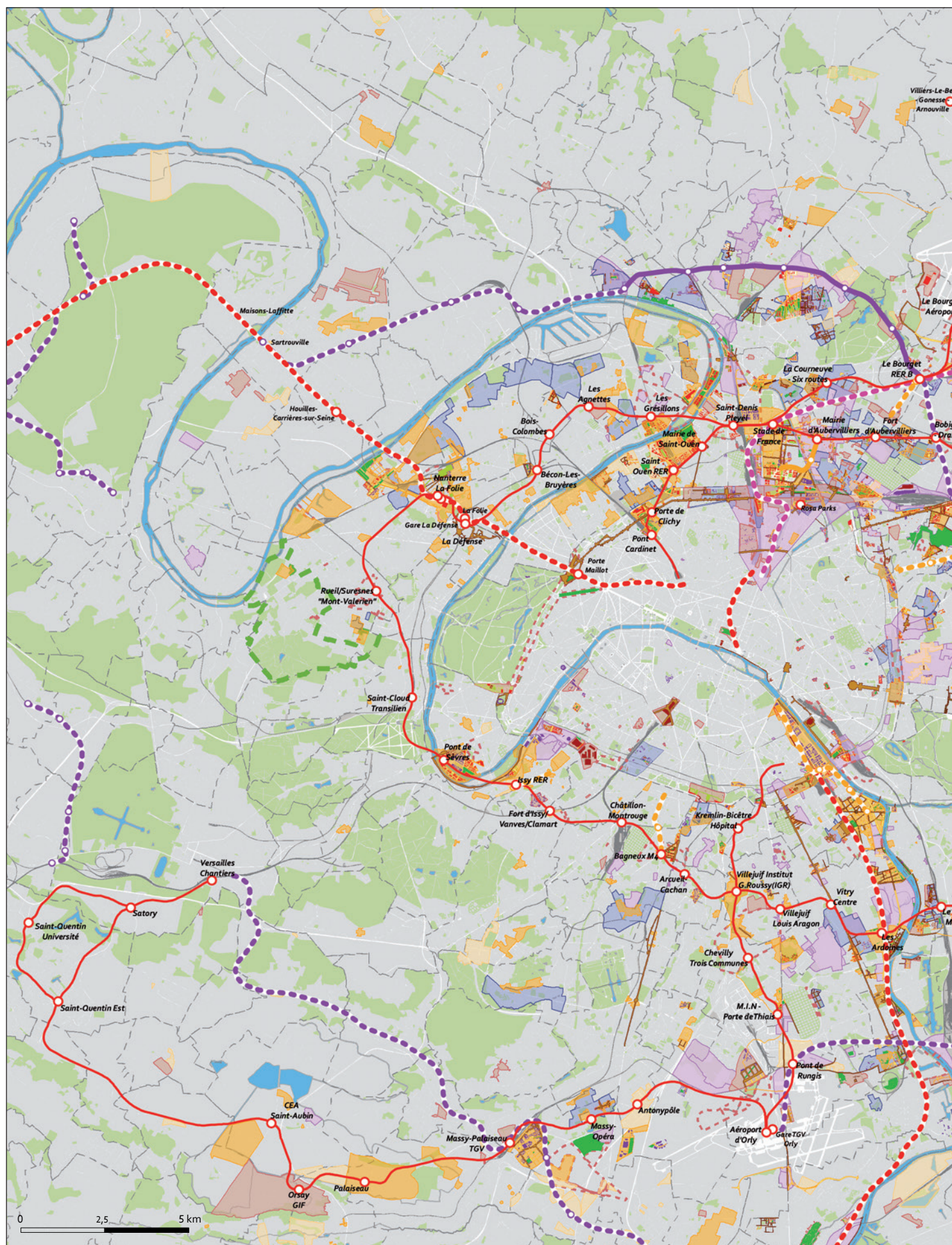
1. L'emploi et l'activité économique
2. Le logement et les services aux habitants
3. Les voies majeures
4. Les centralités
5. L'énergie et le recyclage
6. Le patrimoine et les paysages.

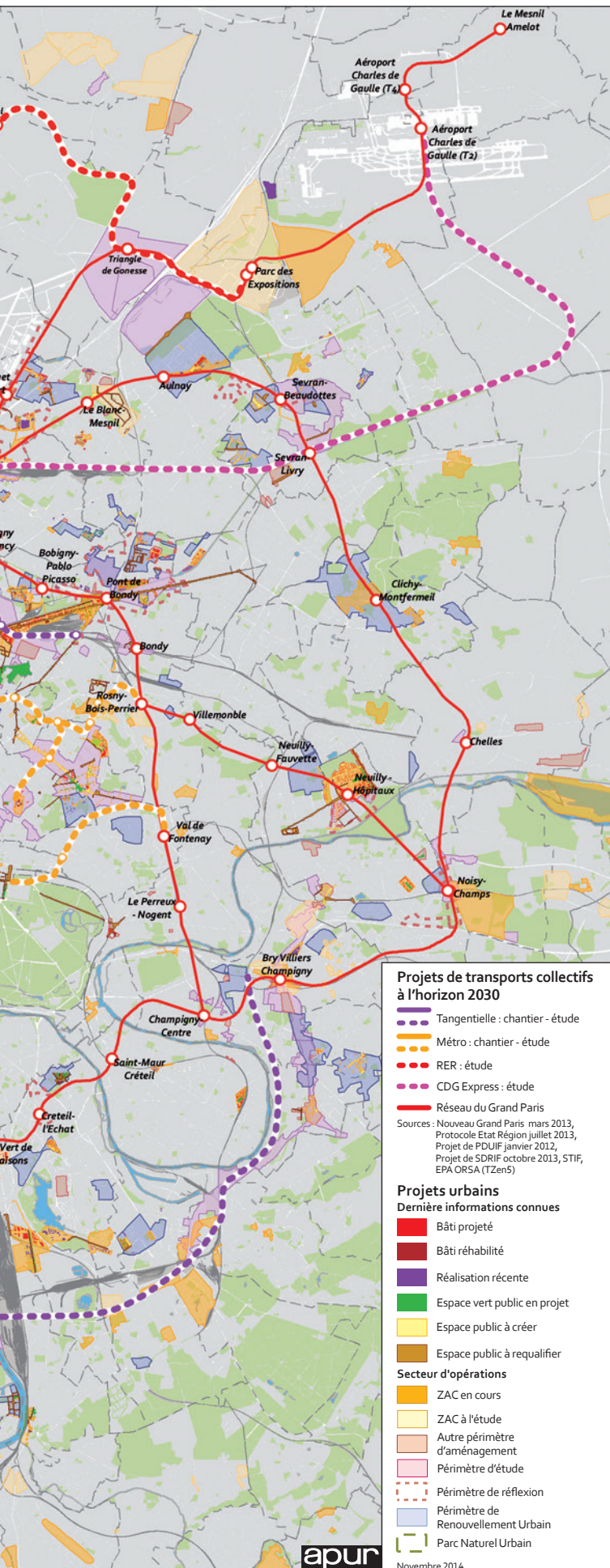




**Partie B:**  
**Les projets engagés dans les territoires**

# 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 :

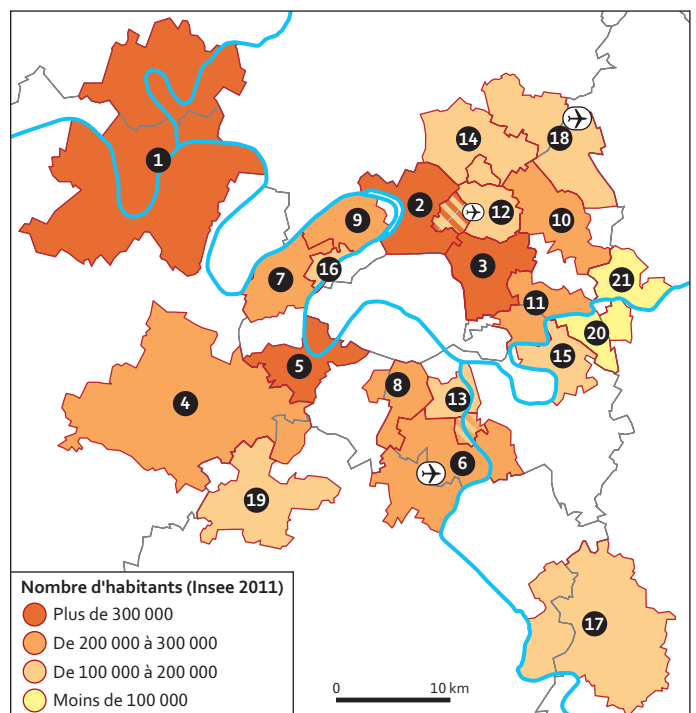
- les projets urbains en cours et à l'étude ;
- les projets de transport inscrits au plan de mobilisation de l'État et de la Région Ile-de-France à horizon 2030 ;
- les périmètres des CDT.

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)

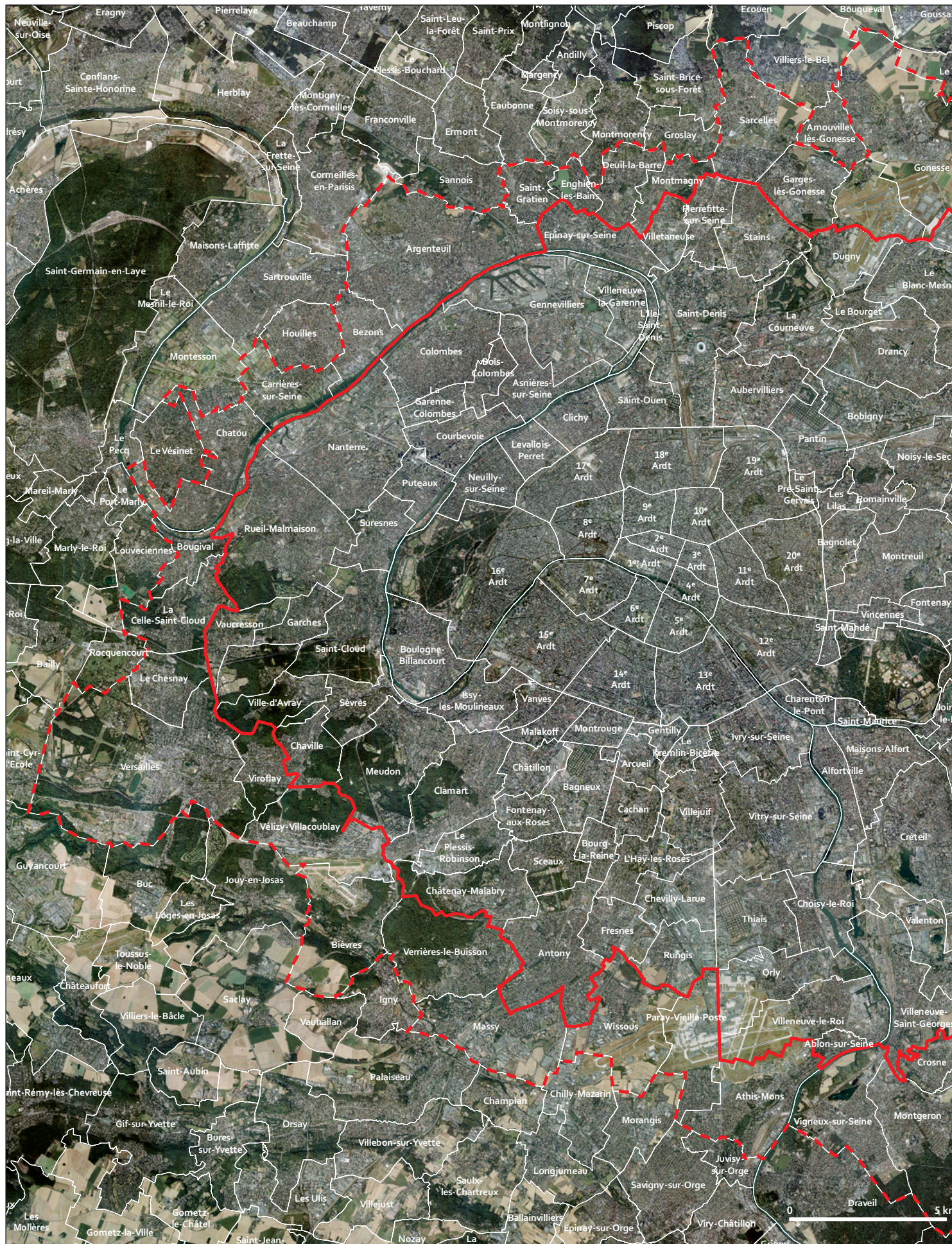
- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 1 Confluence Seine-Oise                      | 12 Le Bourget                         |
| 2 Territoire de la culture et de la création | 13 Grandes Ardoines                   |
| 3 Fabrique du Grand Paris                    | 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             |                                       |

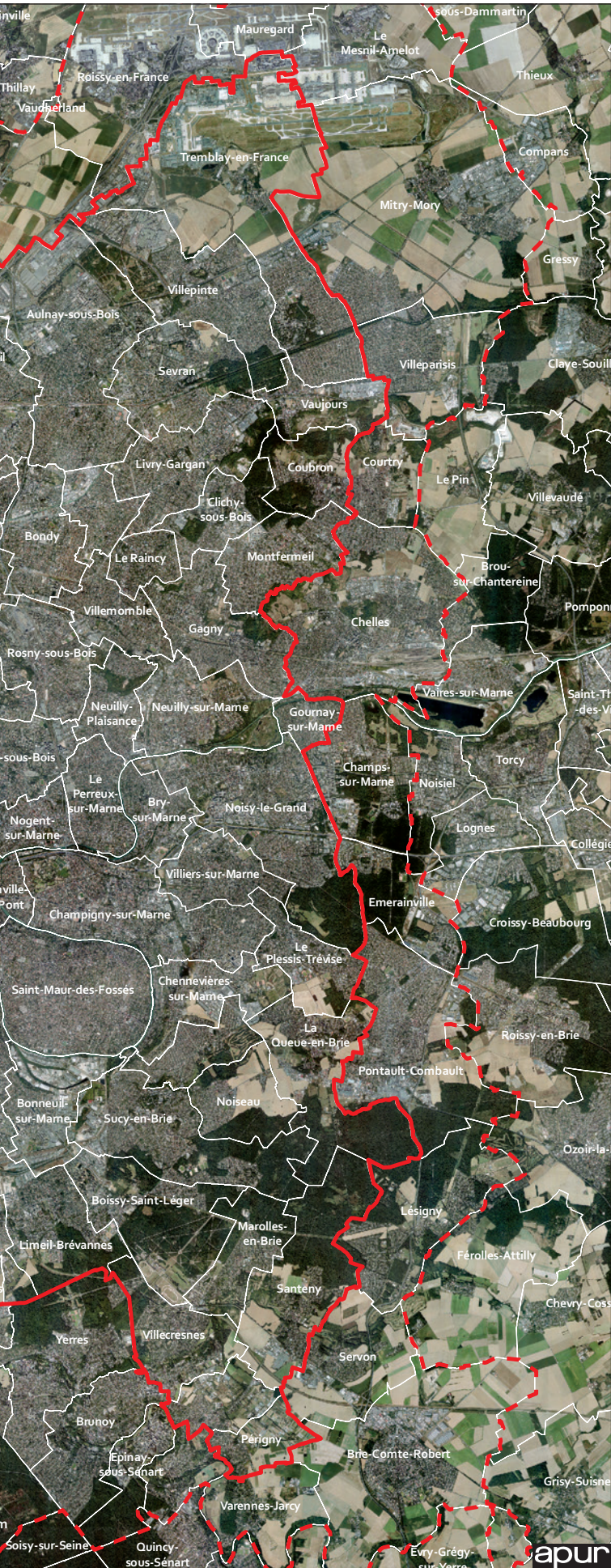


### Nombre d'habitants (Insee 2011)

- Plus de 300 000
- De 200 000 à 300 000
- De 100 000 à 200 000
- Moins de 100 000

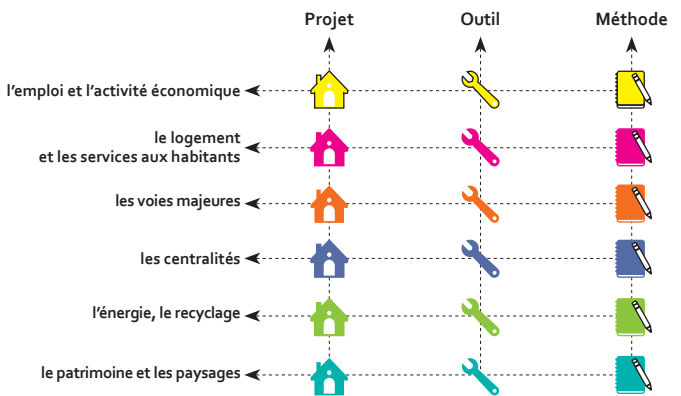
# Présentation des fiches actions





## → 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

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 37000/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 surchère 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 Vallis, 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 Nestlé 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/m<sup>2</sup>, 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.

**apur** FICHE ACTION : NOUVEAUX LOGEMENTS ET NOUVEAUX SERVICES AUX HABITANTS

133



Colombes : le secteur du cimetière de la Cerisaie, le quartier d'affaires de la Défense en arrière-plan © ph.guignard@air-images.net



# 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

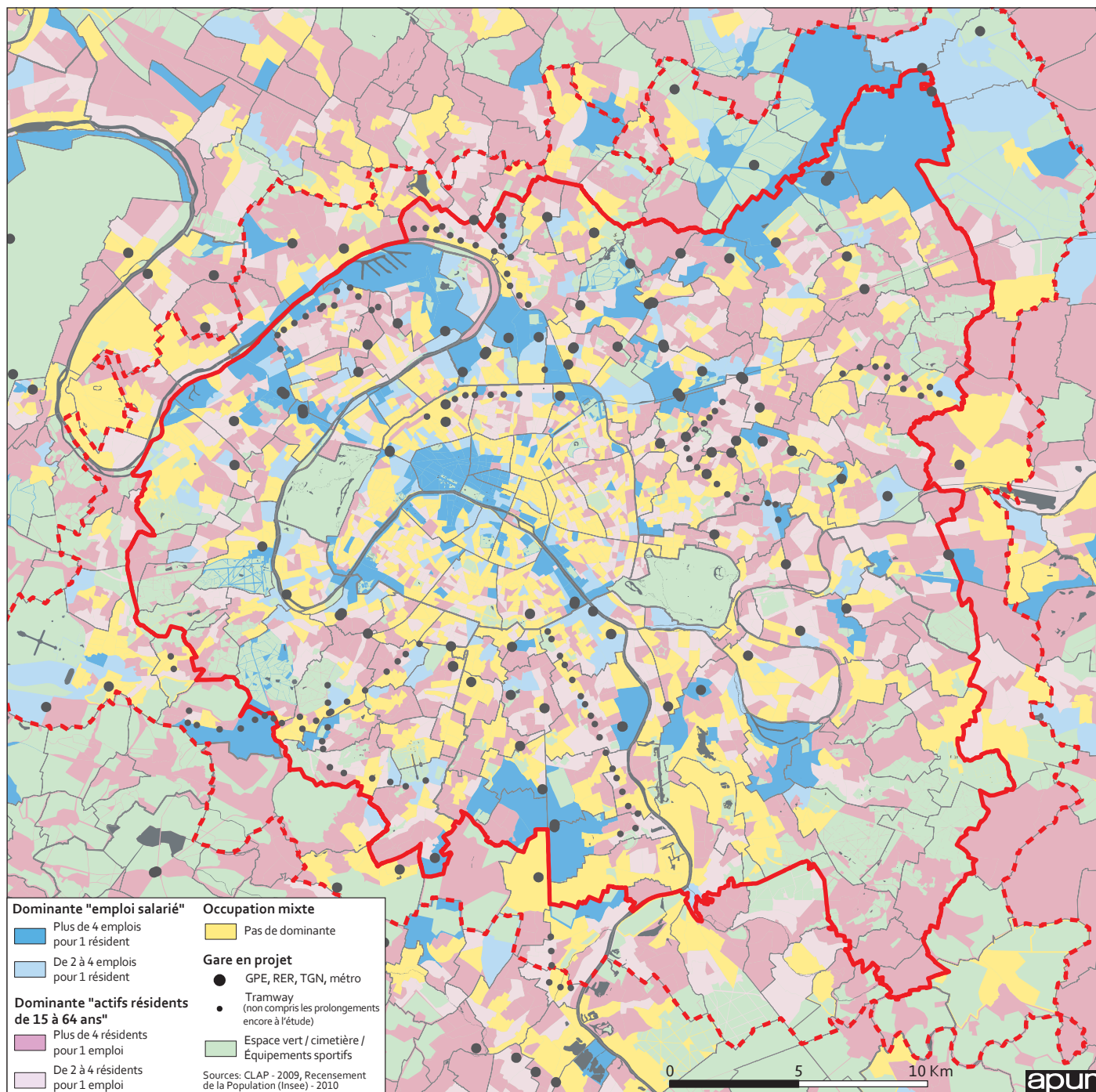
L'arc de l'innovation, le numérique, les incubateurs

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.

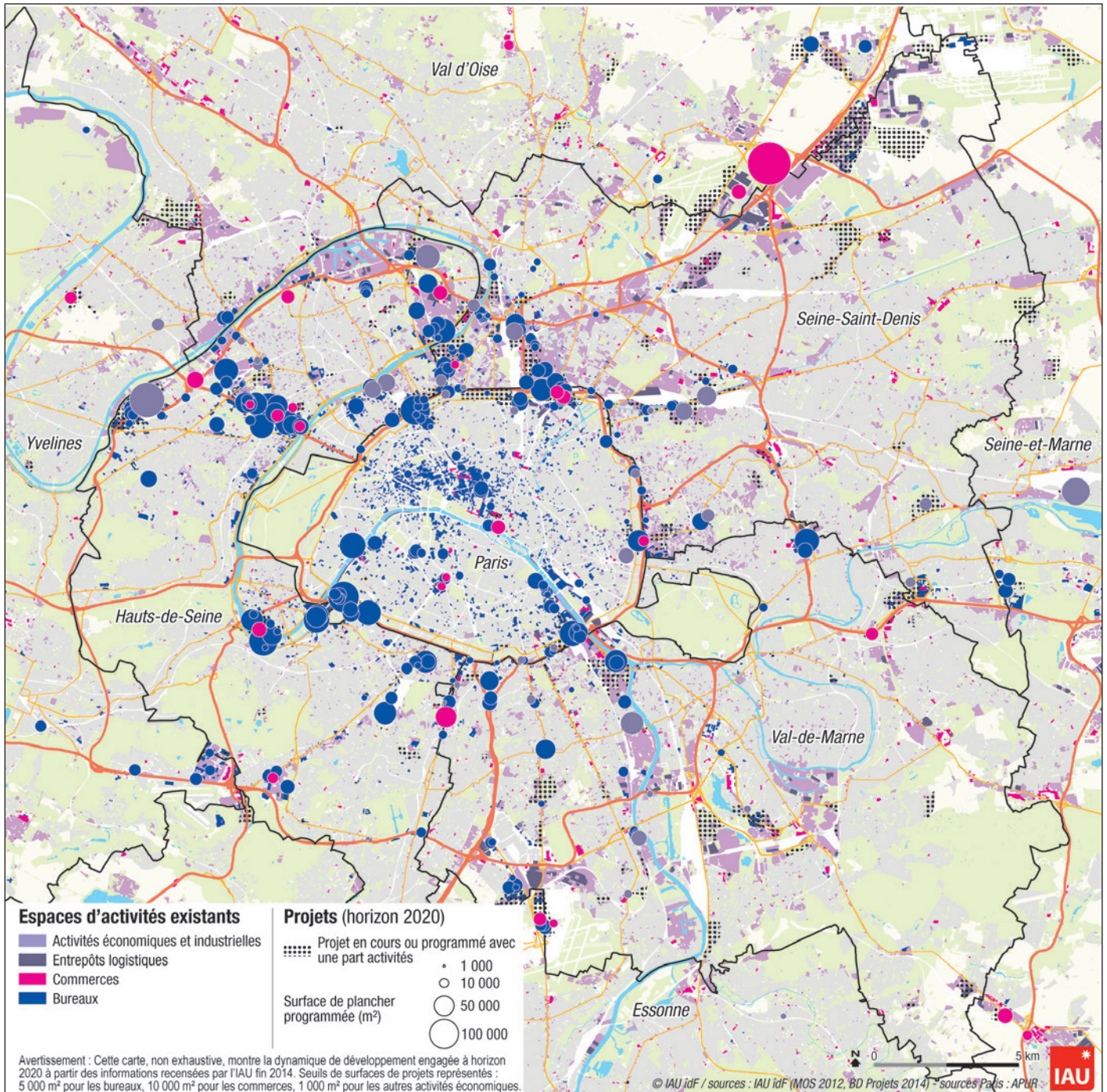
La carte proposée ici inscrit la mixité habitat/emploi comme critère majeur de lecture du territoire. Elle fait apparaître une carte très différente de celle des pôles d'emploi (carnet 1 page 44). On peut souligner :

- 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.



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



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

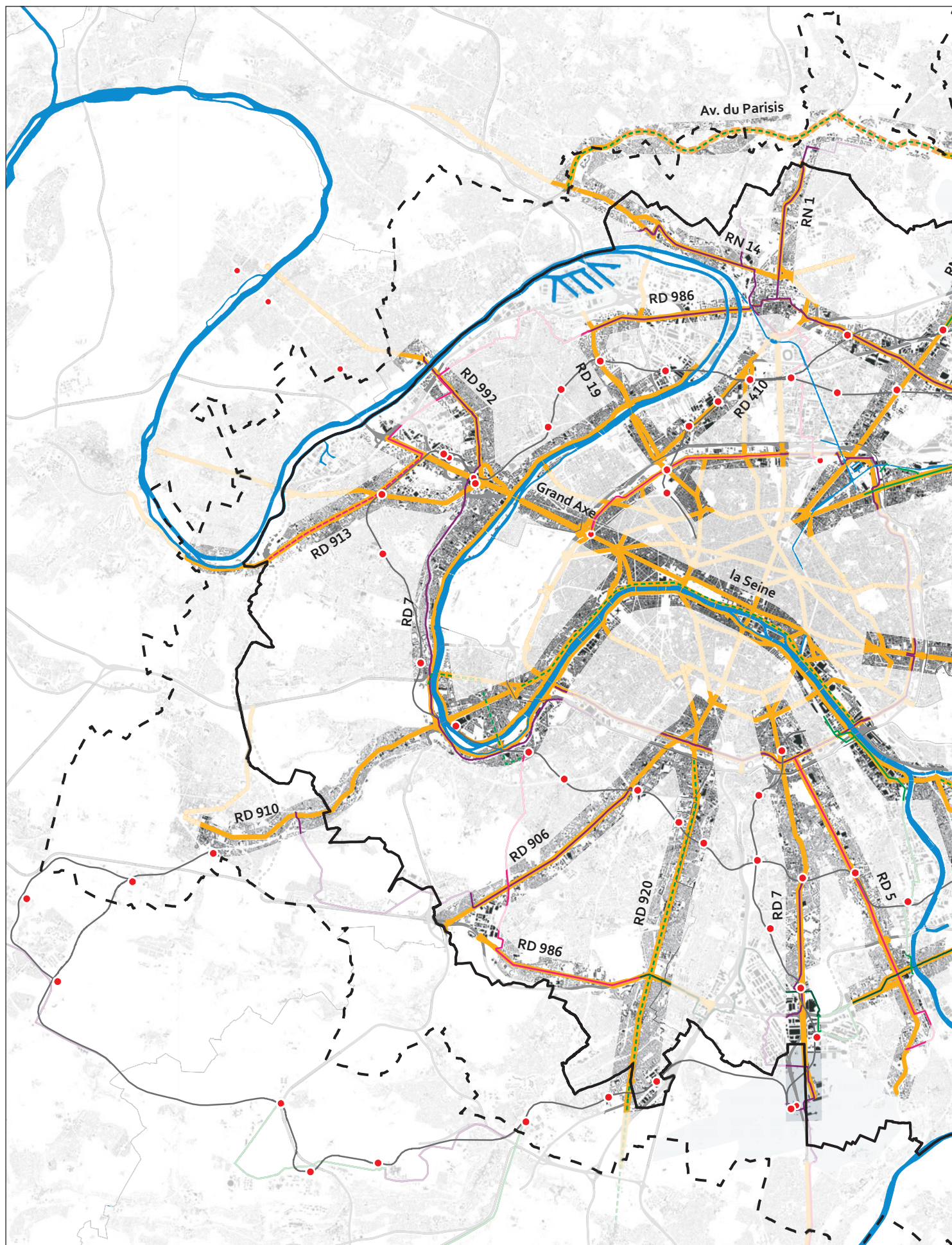
La transformation de l'A 186 en une avenue urbaine

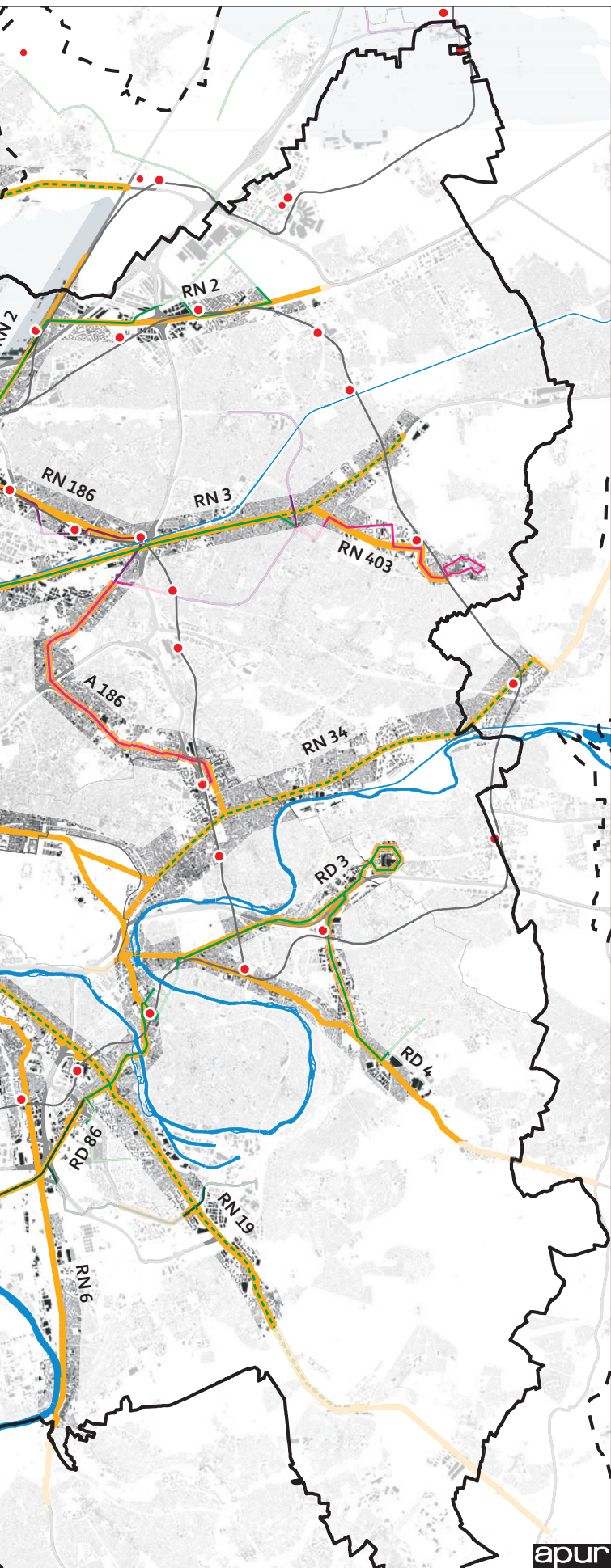
#### 3/ Des méthodes renouvelées

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







## 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

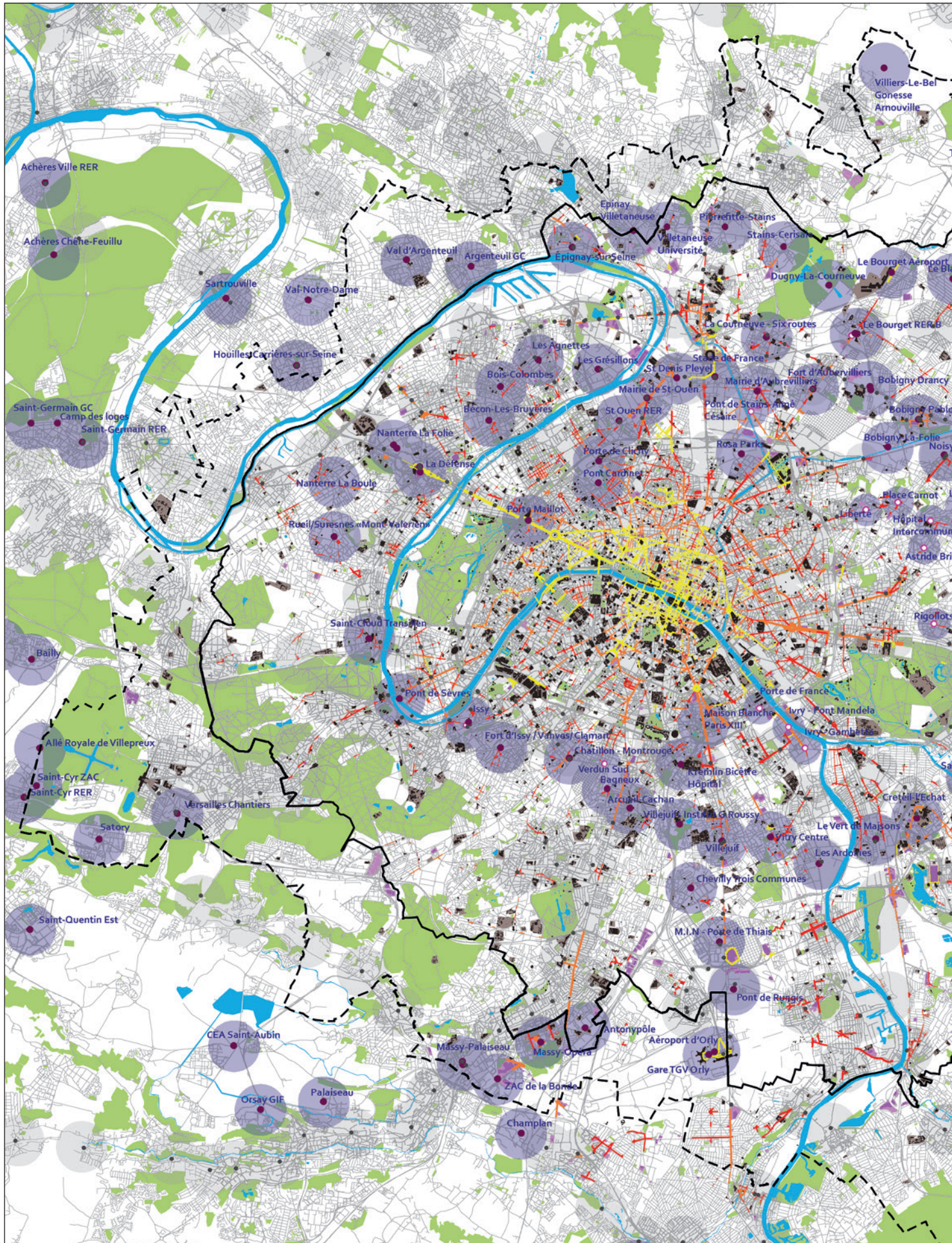
Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges

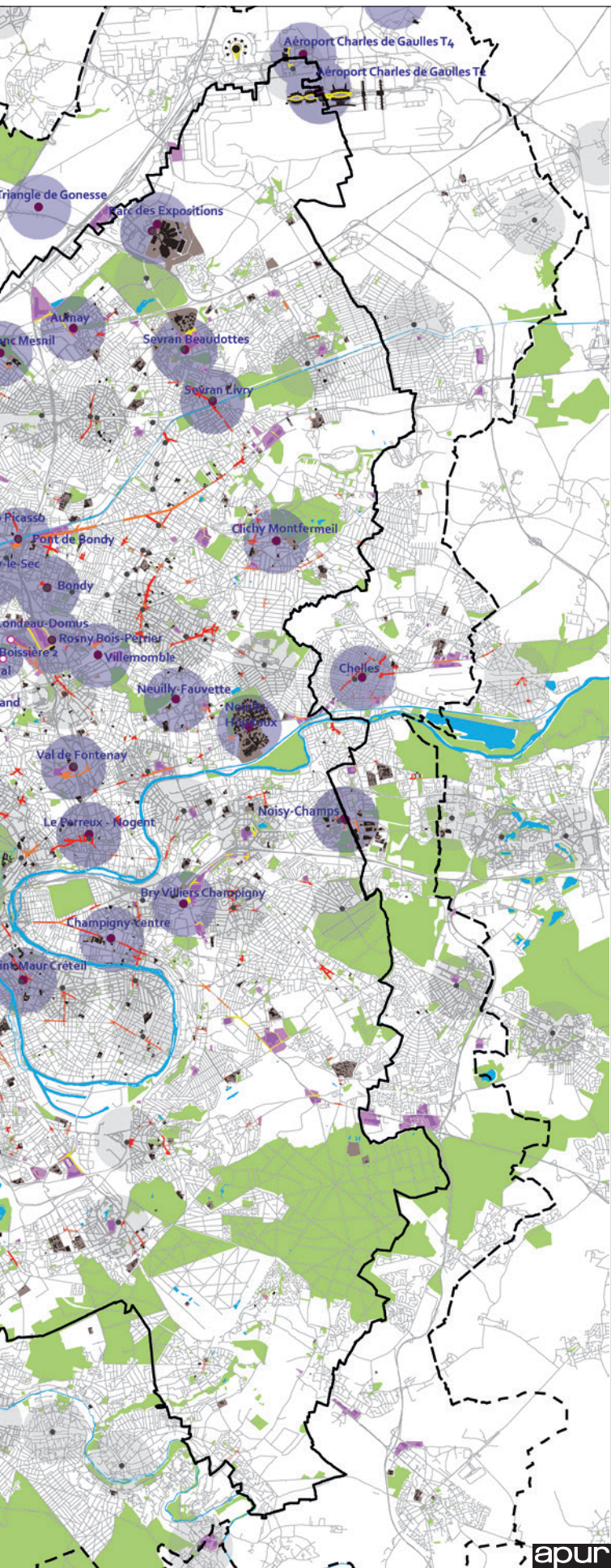
#### 3/ Des centralités au rayonnement supra-métropolitain

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





## 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<sup>e</sup> Conférence des Nations Unies  
sur les changements climatiques



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

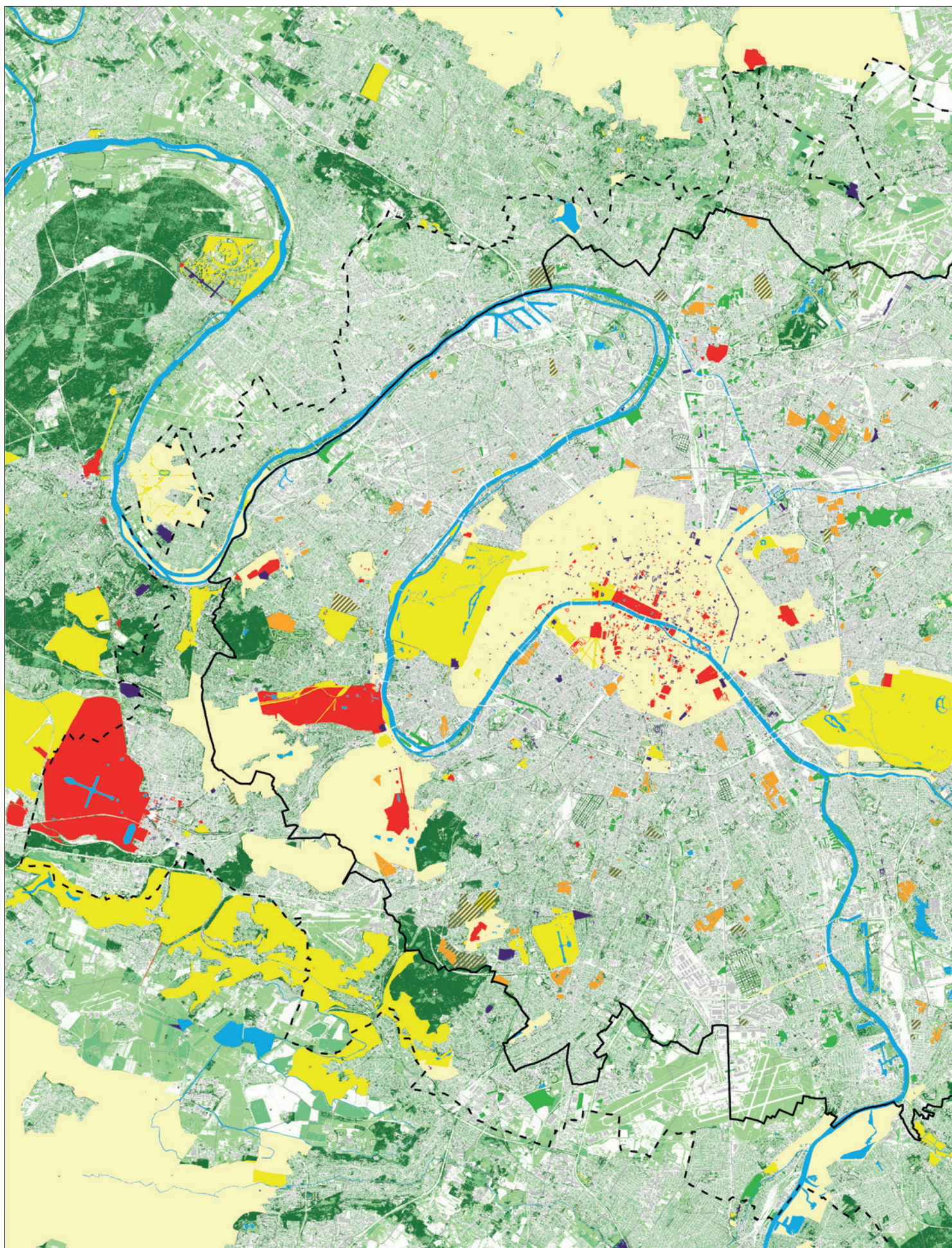
La boucle de la Seine Nord

#### 3/ Des méthodes renouvelées

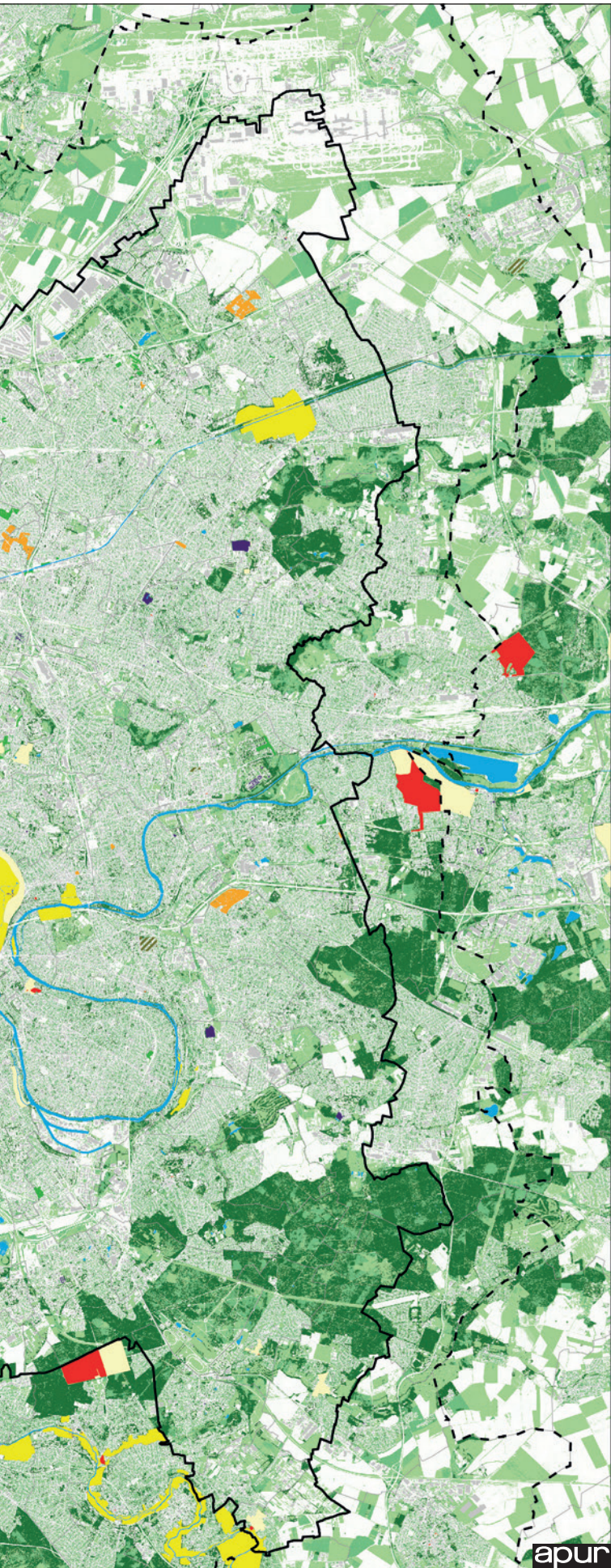
La charte du canal de l'Ourcq

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<sup>e</sup> siècle, le patrimoine du XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle
- Cités-Jardins

### Patrimoine paysager reconnu par l'État

- Site classé
- Site inscrit
- Grands espaces verts en projet



ISBN : 9 782737 119347 18€



9 782737 119347

