




Enjeux et objectifs du projet

1

A young girl with dark hair is looking out of a train window. Her reflection is visible in the glass. The background outside the window is blurred, showing a landscape with greenery and a road. The lighting is soft, suggesting an overcast day or early morning/late afternoon.

Après avoir rappelé les principaux enjeux du projet de réseau de transport en commun du Grand Paris, cette partie présente les diagnostics urbain, socio-démographique et des déplacements dans la région Ile-de-France, ainsi que les perspectives de développement accompagnant le projet.

Sont également rappelés dans ce chapitre le contexte institutionnel dans lequel s'inscrit le projet, ainsi que les principales étapes ayant conduit au projet présenté au débat.

1.1 | Le projet de réseau de transport du Grand Paris

1.2 | La Région Capitale : éléments de diagnostic

1.3 | Le projet et son contexte

1.4 | Perspectives de développement

1.1

Le projet de réseau de transport du Grand Paris

Les démarches prospectives sur l'avenir de la Région Capitale ont souligné le besoin d'aborder de front les enjeux économiques, sociaux et urbanistiques, pour faire émerger une métropole plus unie, dense et multipolaire. Les transports en commun constituent un levier majeur pour y parvenir.



80%

des déplacements de banlieue à banlieue en Ile-de-France s'effectuent en voiture

■ Un projet de développement économique, urbain et social

« Nous devons repenser la ville. Voir plus loin et large. Tout faire pour rendre nos métropoles plus vivables, plus attractives, plus durables, plus humaines. »⁽¹⁾

C'est ce défi majeur qui a amené Nicolas Sarkozy, Président de la République, à lancer en 2008 la « consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain » et à confier à Christian Blanc la responsabilité du Secrétariat d'État chargé du développement de la Région Capitale.

L'idée du Grand Paris est née du constat que l'Ile-de-France ne tire pas pleinement parti de ses réels potentiels humains et économiques pour faire face à la concurrence accrue des métropoles mondiales et permettre à l'ensemble de ses habitants de profiter d'un cadre de vie de qualité.

Le projet du Grand Paris propose, par la création d'un réseau structurant de transport public reliant les grands pôles d'activité de la région Ile-de-France entre eux et Paris à la banlieue, une stratégie globale de réaménagement et de développement économique durable de la Région Capitale, plus solidaire et créatrice d'emplois, au bénéfice de l'ensemble du territoire national, d'ici les vingt prochaines années.

Le projet a une ambition globale, car il vise à réaliser une infrastructure de transport de manière cohérente avec le développement économique, l'urbanisme et l'architecture, autour des territoires qu'elle relie, dans le respect des exigences fixées en matière de développement durable à Kyoto et de manière complémentaire avec les réseaux de transports existants.

Avec l'objectif de concilier bien-être au quotidien et compétitivité internationale, dynamisme

économique et exigences environnementales, le projet du Grand Paris envisage le développement de Paris à plusieurs échelles :

- **l'échelle locale** afin d'en finir avec la distinction binaire entre Paris et sa banlieue et de réduire les déséquilibres sociaux et territoriaux ;
- **la zone agglomérée de Paris, ouverte vers sa façade maritime**, avec l'intention d'en faire un moteur de la croissance nationale ;
- **la Région Capitale en tant que « ville-monde »**, qui a vocation à être la vitrine internationale de la France lui permettant de tenir son rang dans la compétition économique du XXI^e siècle, en synergie avec un archipel de métropoles régionales.

⁽¹⁾ Préface du catalogue de l'exposition « Le Grand Pari(s) », par Nicolas Sarkozy, Président de la République française.

■ Un nouveau réseau de transport structurera la Région Capitale

Sur environ 155 km de nouvelles infrastructures, le **méto automatique du Grand Paris** prévoit le prolongement de la ligne 14 du méto au nord et au sud ainsi que la création d'une double boucle pour relier les territoires de la proche et de la grande couronne à l'est et à l'ouest de l'Île-de-France.

Ses principales caractéristiques :

– Trois grandes liaisons :

- ✓ une liaison aéroport Roissy-Charles de Gaulle - Orly *via* Saint-Denis Pleyel et Paris (ligne 14 prolongée), longue de 50 km ;
- ✓ une liaison Roissy - Charles de Gaulle - Orly *via* La Défense longue de 75 km (comportant dans sa partie nord un tron commun de 21 km avec la liaison Roissy - Paris - Orly) ;
- ✓ une liaison Le Bourget - La Défense *via* l'est et le sud longue de 60 km.

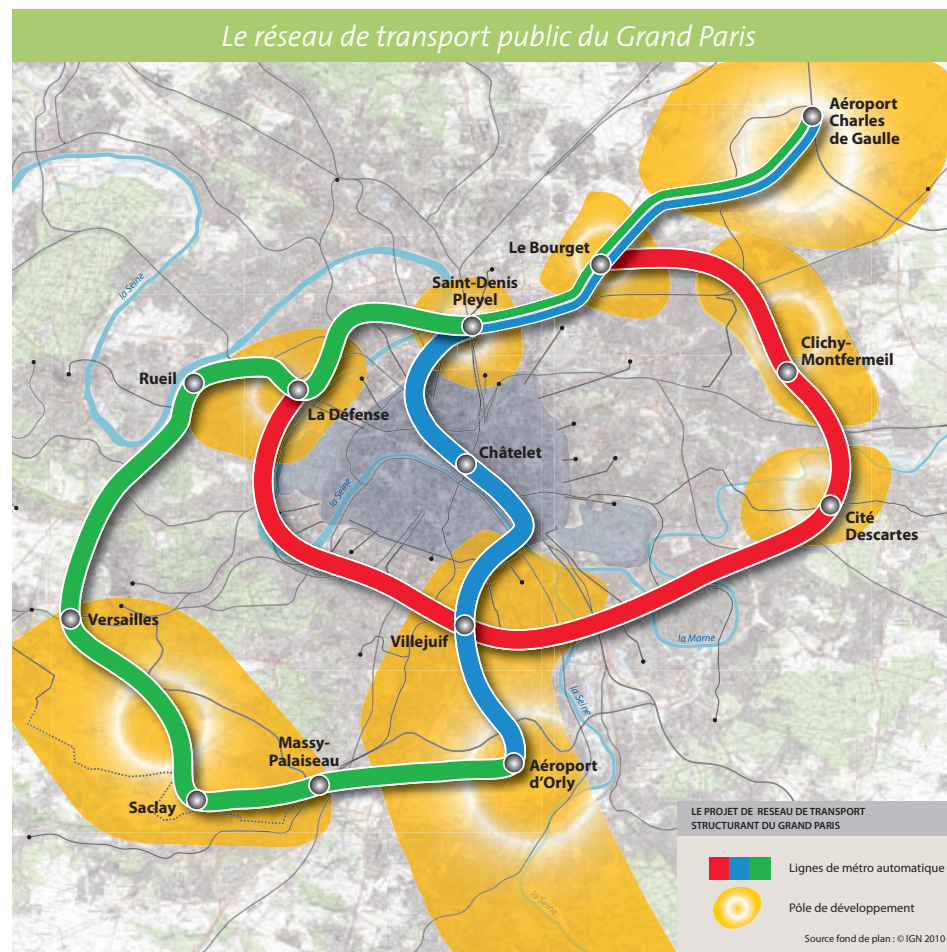
– Une vitesse commerciale élevée (65 km/h en moyenne), permettant des temps de parcours optimisés entre les grands pôles :

- ✓ Roissy CDG - La Défense ou gare Saint-Lazare en moins de 30 minutes ;
- ✓ Orly - gare de Lyon en 20 minutes ;
- ✓ Plateau de Saclay - La Défense en moins de 25 minutes ;

– Une capacité de transport importante, grâce à des fréquences de passage élevées allant jusqu'à 85 secondes aux heures de pointe ;

– Fonctionnement 24 heures sur 24 à l'étude ;

– 2 à 3 millions de voyages par jour ;



– Environ 40 gares nouvelles, pour la plupart en correspondance avec le réseau existant ;

– Complémentarité avec les autres types de dessertes : grande vitesse ferroviaire, transports collectifs régionaux, réseau routier.

■ Les quatre enjeux clés du réseau de transport du Grand Paris

1. Améliorer le fonctionnement quotidien des transports en commun

Défini en cohérence avec les lieux de travail et les lieux de vie, le réseau de transport du Grand

Paris répond à une nécessité et à de nouveaux équilibres, au service aussi bien des millions de Franciliens habitant dans son aire d'influence que des acteurs économiques qui font une priorité de la rapidité et de la fiabilité des déplacements.

La mise en réseau de toute l'agglomération :

- Plus de 85 % des nouvelles gares du réseau du Grand Paris seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre existant ou prévu.
- Dans Paris, la **ligne 14 du méto** deviendra l'épine dorsale du nouveau réseau et mettra en correspondance les gares de celui-ci avec celles du réseau métropolitain actuel.
- Le **maillage avec les lignes de RER et Transilien** améliorera l'accessibilité des départements de la grande couronne, y compris ceux non directement desservis par le réseau du Grand Paris.
- Le **réseau d'autobus** sera réaménagé de manière à favoriser les correspondances avec les gares.
- L'ouverture de l'agglomération à l'international sera renforcée, grâce aux correspondances prévues avec **huit gares du réseau ferroviaire à grande vitesse**, existantes ou projetées (gare Saint-Lazare, gare de Lyon, gare Bibliothèque François-Mitterrand, gare de Roissy Charles de Gaulle, future gare de Saint-Denis Pleyel, gare de Massy-Palaiseau, gare d'Orly, future gare de Nanterre / La Défense), et avec les **trois aéroports** de Roissy, Orly et Le Bourget.

La facilitation des déplacements de banlieue à banlieue en transports en commun :

Les déplacements de banlieue à banlieue représentent aujourd'hui 70 % des déplacements motorisés. Du fait de la configuration majoritairement radiale du réseau de transport en commun, 80 % d'entre eux s'effectuent en voiture et 10 %

des utilisateurs du métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à l'autre.

Le réseau de transport du Grand Paris permettra des déplacements beaucoup plus directs et rapides de banlieue à banlieue sans passer par le centre de Paris. Cette nouvelle structure des déplacements aura trois incidences majeures sur le réseau existant :

– **Une amélioration de l'accessibilité des territoires et une diminution des temps de transport, y compris pour les secteurs non directement desservis**

Les temps de trajet seront considérablement réduits pour des liaisons jusqu'à présent mal assurées par le réseau existant. Les zones et secteurs qui ne sont pas directement situés sur le tracé du réseau du Grand Paris bénéficieront également de ses effets positifs grâce à la qualité du système de rabattement (métro, RER, Transilien, tramway ou bus).

– **Le désengorgement des lignes du réseau ferré les plus chargées (métro, RER et Transilien), notamment dans leur partie centrale**

La charge des lignes de métro en correspondance avec le projet diminuera de 10 à 15 % en moyenne, par report des trafics. La ligne 13 bénéficiera notamment d'un allègement de trafic de près de 25 %.

La ligne B du RER verra son trafic diminuer de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central.

– **Le report modal de la voiture vers les transports en commun**

Le métro automatique, faible émetteur de polluants et de gaz à effet de serre, contribuera, par lui-même et par ses effets induits sur la circulation routière, à la préservation de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Selon l'inventaire 2000 d'AirParif, la quasi-totalité des émissions de polluants atmosphériques et

de gaz à effet de serre liées aux transports régionaux hors transport aérien est due à la circulation routière en Ile-de-France.

Dans cette même région, en attendant le développement des voitures électriques, les véhicules particuliers sont notamment responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (source inventaire des émissions AirParif pour l'année 2005).

2. Soutenir le développement économique

Le réseau du Grand Paris contribuera à engager l'Ile-de-France dans une nouvelle dynamique économique.

La compétitivité de la Région Capitale, et, avec elle, celle de la France, reposent sur la capacité à transmettre les savoirs et à susciter l'innovation scientifique, la recherche et la création.

Le réseau du Grand Paris permettra une desserte rapide et la mise en relation des grands pôles économiques, identifiés comme les moteurs économiques de l'Ile-de-France, et des principaux bassins d'emplois. Ces pôles économiques d'excellence, ou « *clusters* », à vocation mondiale, ouvrent la voie à des activités d'avenir dans l'industrie et les services.

En créant les conditions des échanges nécessaires entre les acteurs de l'innovation dans la recherche, les universités et les entreprises, le réseau du Grand Paris se veut le levier d'un développement économique moderne, durable et créateur de richesses et d'emplois.

Il en résultera un meilleur accès aux emplois, aux gares TGV et aux aéroports, pour mieux relier Paris avec le reste du monde.

L'Ile-de-France pourra ainsi mieux faire face à la concurrence accrue des métropoles mondiales, grâce à un rythme de croissance plus soutenu,

à une meilleure visibilité internationale et à un développement plus équilibré de tous ses territoires. Cette nouvelle dynamique économique doit permettre à l'ensemble de ses habitants de profiter des fruits d'une croissance stimulée, dans un cadre quotidien renouvelé et avec une meilleure qualité de vie : plus de transports, des logements plus nombreux et accessibles, un environnement urbain plus agréable, plus d'emplois et de formations qualifiantes.

3. Promouvoir une nouvelle politique urbaine

Les territoires sont le moteur du Grand Paris, notamment par les contrats de développement territorial, définis et réalisés conjointement entre l'État, les communes ou leurs groupements, dans le cadre de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Le développement économique se fera en lien étroit avec le développement urbain et territorial, afin de rendre la métropole attractive et agréable à vivre pour tous ses habitants. Huit territoires de projets ont déjà été identifiés, d'autres vont émerger au fur et à mesure. Chaque territoire est appelé à acquérir une identité forte, et une capacité d'entraînement au-delà de ses limites géographiques.

Le développement de ces nouveaux pôles, desservis par le réseau de transport du Grand Paris, comportera des effets structurants sur l'aménagement de l'Ile-de-France, autour d'entités urbaines denses, avec des actions déterminantes de régénération urbaine, voire de reconstruction complète de certains quartiers.

Le logement deviendra un levier majeur d'attractivité et de développement pour l'Ile-de-France, car il participe largement de la définition d'un cadre de vie propice au développement économique et à la croissance de l'emploi. La loi relative au Grand

Paris fixe ainsi l'objectif ambitieux de créer 70 000 logements par an, d'ici à 2030. Les contrats de développement territorial statueront sur la part qu'ils estiment leur revenir de cette ambition. La concentration de nouveaux logements dans les territoires de projet et autour des gares permettra de lutter contre l'étalement urbain.

Au cœur d'une politique de reconstruction de la ville sur la ville, les gares du futur réseau ont vocation à être à la fois des lieux de transport, des pôles de services et des noyaux de vie intégrés aux territoires au sein desquels elles seront implantées. Créateurs de centralité, les quartiers autour des gares mixeront les activités économiques et l'habitat, de façon à parvenir à un meilleur équilibre entre population et emplois. La mixité sociale et fonctionnelle sera un fil conducteur des différents projets de développement urbains, concertés avec les élus locaux.

4. Désenclaver les territoires marginalisés

La réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris vise à structurer l'aménagement des territoires desservis, à les connecter et à les mettre en réseau. Le réseau de transport du Grand Paris sera également un levier pour désenclaver et réaménager certains territoires aujourd'hui marginalisés, notamment à l'est de la Seine Saint-Denis : de Clichy-sous-Bois et Montfermeil au Bourget en passant par Sevran, Aulnay-sous-Bois et Le Blanc-Mesnil. Ces territoires, dont certains ne sont desservis par aucun mode lourd, ont besoin d'une impulsion forte pour s'insérer pleinement dans le tissu économique et social de la Région Capitale, avec un accès facilité à l'emploi, au logement et aux loisirs.

Un meilleur équilibre dans le développement des territoires de l'agglomération apportera plus de cohésion sociale, pour mieux vivre ensemble.

Ces quatre enjeux sont déterminants pour entrer dans l'ère post-Kyoto et concevoir la métropole durable du XXI^e siècle. Le projet s'inscrit de manière volontaire dans la droite ligne des exigences des Nations unies et des orientations du Grenelle de l'Environnement.

■ Un projet d'intérêt national

La réussite du Grand Paris sera celle de toute la France, et pas uniquement celle d'une région. L'articulation de la « ville-monde » avec les métropoles régionales françaises, en particulier grâce au réseau de TGV et au réseau numérique, sera décisive pour redonner à l'économie de la France sa modernité et son efficacité.

L'État souhaite s'engager pleinement dans cette perspective aux côtés des collectivités territoriales, au travers de deux grands leviers :

- **un apport financier important** relevant d'une troisième génération d'investissements, nécessaires à l'essor économique et social de la Région Capitale, avec une ambition comparable aux deux autres grandes périodes d'investissements qui ont permis la création du réseau de métro parisien au début du XX^e siècle, puis celle du RER dans les années 1960 et 1970 ;
- **la mise en œuvre de contrats de développement territorial**, définis conjointement avec les communes et leurs groupements.

■ Les dates clés du Grand Paris

Septembre 2007 : Lors de l'inauguration de la Cité de l'architecture et du patrimoine, le Président de

la République, Nicolas Sarkozy, exprime le souhait qu'un « *nouveau projet d'aménagement global du Grand Paris* » puisse faire l'objet d'une consultation internationale.

Mars 2008 : Le Président de la République confie à Christian Blanc la responsabilité du Secrétariat d'État chargé du développement de la Région Capitale. Un travail de terrain de plus d'un an permet à Christian Blanc de forger une vision globale pour l'avenir de la Région Capitale et d'imaginer une nouvelle stratégie de développement économique et urbain.

Juin 2008 : Nicolas Sarkozy lance officiellement une « *consultation internationale pour l'avenir de la métropole parisienne* », pour imaginer de

nouveaux projets globaux d'aménagement du Grand Paris.

Dix équipes pluridisciplinaires réfléchissent durant neuf mois à la définition de dix scénarios inédits pour la ville de demain.

29 avril 2009 : Inauguration par le Président de la République de l'exposition « Le Grand Pari(s) », à la Cité de l'architecture et du patrimoine et présentation de la stratégie du Grand Paris et du réseau de transport.

3 juin 2010 : Promulgation de la loi relative au Grand Paris.

7 juillet 2010 : Création de la Société du Grand Paris.

Septembre 2010 : La CNDP constate que le dossier de débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris est suffisamment complet pour être mis au débat.



■ Les pôles majeurs de développement desservis par le réseau du Grand Paris

Autour de Paris, au cœur du nouveau développement de la Région Capitale, se structureront les pôles suivants :

- ✓ **Roissy - Villepinte - Tremblay :** les échanges internationaux, les congrès et salons, le développement industriel et logistique
- ✓ **Paris - Le Bourget :** la porte d'entrée nord de la Région Capitale, autour de l'aviation et du tourisme d'affaires

✓ **La Plaine Saint-Denis :** le territoire de la création et des arts numériques

✓ **Paris - La Défense :** la cité financière, le pôle de développement des services aux entreprises à haute valeur ajoutée

✓ **Est Parisien - Cité Descartes :** le pôle de la ville durable, autour du développement durable, de la maintenance et de l'écocité

✓ **Paris - Saclay :** un pôle de développement scientifique et technologique de taille mondiale dans le sud de la région

✓ **Sud de Paris :** la vallée des biotechnologies et de la recherche en sciences de la vie, le développement du pôle Orly-Rungis

✓ **Est de la Seine-Saint-Denis :** (Clichy / Montfermeil, Livry, Sevran, Aulnay) : recréer un pôle urbain de qualité.

1.2

La Région Capitale : éléments de diagnostic

Paris Région Capitale : un territoire d'exception, un territoire de contrastes

Paris et sa région ont longtemps concentré l'activité économique, financière et intellectuelle française. Aujourd'hui, cette attractivité est menacée par plusieurs facteurs : hausse du coût de la vie et du chômage, pénurie de logements, inégalités croissantes entre les territoires, saturation des réseaux de transports publics et des axes routiers montrent que le territoire francilien a besoin d'une nouvelle dynamique.



2%

de croissance moyenne
du PIB en Ile-de-France

1.2.1 | Rayonnement mondial, concurrence internationale et environnement national

■ Une région dynamique, mais au rythme de croissance modéré

Malgré son dynamisme, l'économie de la Région Capitale évolue sur un rythme de croissance modéré, qui tend à remettre en cause son rôle moteur pour l'ensemble de l'économie nationale et son positionnement face à la concurrence des autres métropoles, notamment dans les domaines de la finance, du tourisme ainsi que de la recherche et du développement.

Depuis 2001, l'économie francilienne n'a pas renoué avec une dynamique forte. Si l'Ile-de-France se classe en tête des régions européennes pour son niveau de PIB (le PIB francilien représente près de 30 % du PIB français), sa croissance

moyenne de 2 % entre 2000 et 2008 est moins élevée que celles d'autres grandes métropoles, comme New York ou Londres qui ont connu des taux situés entre 3 et 4 % durant la même période.

Par ailleurs, peu d'emplois sont créés en Ile-de-France et le taux de chômage est proche de la moyenne nationale.

La structure sociale de la région est duale : elle concentre à la fois des actifs très qualifiés dans les activités à forte valeur ajoutée, et une main-d'œuvre peu qualifiée particulièrement vulnérable face au chômage, qui représente une réserve d'actifs à mobiliser pour porter une forte croissance de l'emploi.

■ Une économie à la fois diversifiée et spécialisée dans des secteurs de pointe

La Région Capitale accueille des activités très diversifiées et à haute valeur ajoutée. Les services aux entreprises (conseil, assistance, finances, immobilier), le commerce et le tourisme occupent une place prépondérante ; quant à l'industrie, si sa part diminue, elle garde un fort potentiel dans certains secteurs comme l'édition, l'automobile, l'aéronautique ou la pharmacie, permettant à l'Ile-de-France de rester la première région industrielle française.

La région parisienne concentre les administrations publiques, mais aussi les fonctions

décisionnelles, commerciales et de recherche et développement des entreprises françaises. Toutes les entreprises de plus de 1 000 salariés ont leur siège social en Ile-de-France et 40 % des effectifs industriels français dépendent d'une entreprise dont le siège est en Ile-de-France⁽¹⁾.

■ Paris « ville-monde » : une attractivité en danger face à la concurrence des autres métropoles

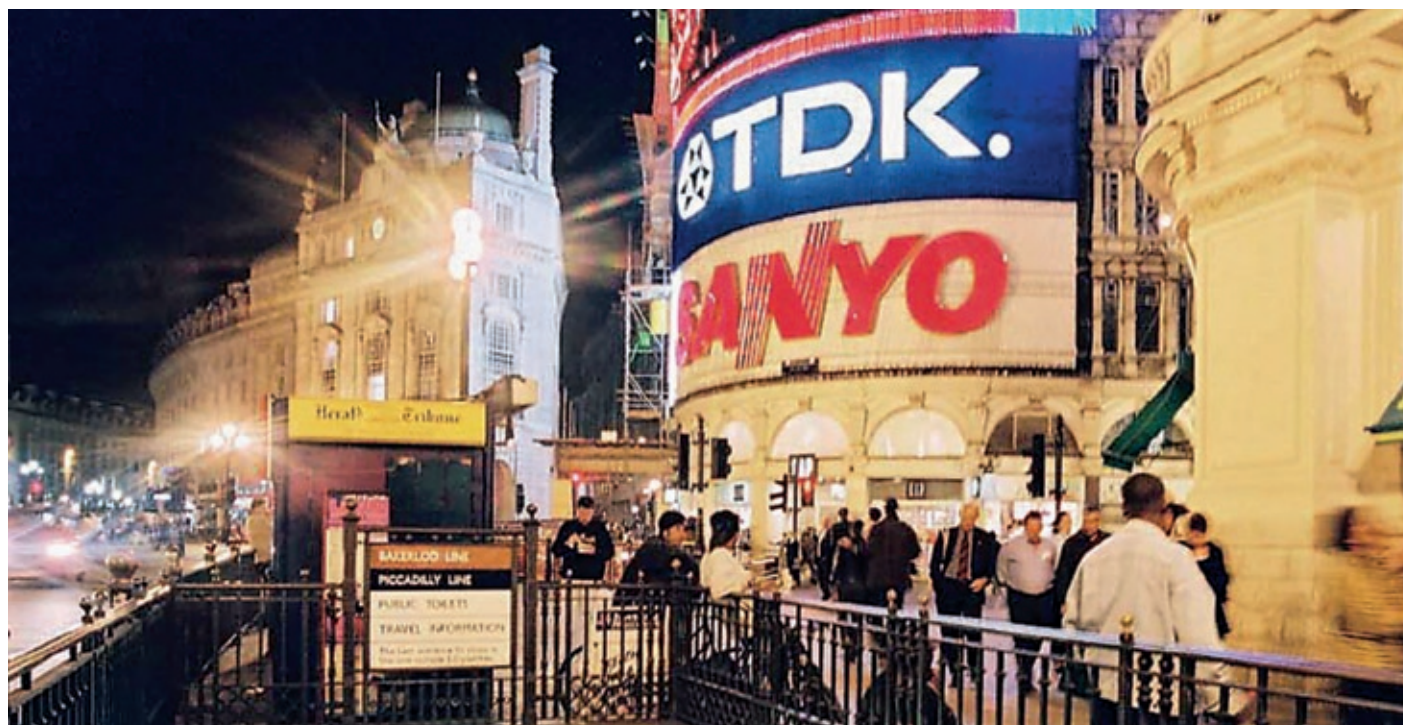
Paris est la deuxième ville au monde après Bruxelles pour l'accueil des sièges des organisations internationales comme l'Unesco, l'OCDE ou l'Agence spatiale européenne.

Aux yeux des étrangers, Paris demeure aussi avant tout une capitale culturelle. Son patrimoine, sa gastronomie, sa haute couture font de Paris la première destination touristique mondiale.

À l'échelle européenne, Paris est la première ville d'accueil d'implantations internationales avec 194 entreprises devant les 177 entreprises étrangères du Grand Londres. Néanmoins, Londres attire respectivement trois fois plus d'implantations de fonctions stratégiques et quatre fois plus d'implantations de quartiers généraux.

Paris est aussi la première métropole pour les salons, avec près de 400 congrès internationaux par an. Cependant, ces dernières années, sa part de marché diminue par rapport à ses principaux concurrents européens.

(1) A. Bailly, J.-M. Huriot, Villes et croissance, *Anthropos, Paris, 1999*



■ Les « villes-mondes »

La définition de « ville-monde » est issue des travaux de géographes de l'université de Loughborough, en Angleterre, qui ont défini une série de critères pour identifier, à l'échelle de la planète, les principaux pôles commerciaux et d'attraction.

Parmi ces critères figurent la notoriété internationale, la présence de sièges sociaux, des interconnexions faciles avec le reste du monde, une aire urbaine vaste et peuplée, mais aussi une vie culturelle active ou la capacité à accueillir des événements d'importance mondiale.

Paris est aujourd'hui une « ville-monde », tout comme New York, Tokyo et Londres : à la fois places économiques et financières et centres culturels, elles guident l'évolution de l'économie mondiale, de la connaissance et de l'innovation.

À l'heure de la mondialisation, ces « métropoles mondiales » doivent plus que jamais renforcer leur attractivité internationale et parer à l'émergence de nouveaux concurrents (Shanghai, Bombay, São Paulo), en captant les capitaux et la main-d'œuvre hautement qualifiée.

Le faible rang des universités et grandes écoles dans le classement académique des universités mondiales, ou classement de Shanghai, résulte des problèmes d'attractivité internationale de la région.

■ Libérer les moteurs de la compétitivité

Pour améliorer sa compétitivité, en termes d'attractivité et de création d'emplois, l'Île-de-France doit développer ses capacités d'innovation, qui manquent aujourd'hui de visibilité et de coordination, tout en améliorant, au préalable, la qualité de vie et la qualité urbaine.

L'émergence de grands pôles d'excellence, de dimension mondiale, est indispensable pour que le Grand Paris maintienne sa place sur la scène internationale. Ces pôles d'excellence dans des secteurs stratégiques d'avenir se développeront sans altérer la diversité des activités économiques qui est un des atouts forts du Grand Paris.





■ Profil démographique de la Région Capitale

L'évolution démographique limite la croissance potentielle de la région

L'Ile-de-France comptait 11 532 000 habitants au 1^{er} janvier 2006. Selon l'Insee, la croissance démographique annuelle 1999-2006 de la région est comparable à celle de la France, soit 0,7 %. Le solde naturel y est particulièrement élevé: 0,9 % (+ 100 000 habitants/an de 1999 à 2007).

La fécondité francilienne, en hausse depuis la fin des années 1990, est parmi les plus fortes de l'Union européenne (196 naissances pour 100 femmes en moyenne) et l'espérance de vie y est plus élevée qu'ailleurs (78,3 ans pour les hommes et 84,5 ans pour les femmes).

Cependant, le solde migratoire de l'Ile-de-France est négatif (-0,2 %). Si beaucoup d'étrangers arrivent dans la

région chaque année (solde migratoire positif de + 32 000/an), nombre de Franciliens quittent la capitale pour la province (solde migratoire négatif de - 78 000/an)⁽¹⁾. La région Ile-de-France est surtout attractive pour les étudiants et les jeunes actifs: sur les 550 000 personnes qui arrivent de province chaque année, près de 200 000 ont entre 18 et 30 ans⁽²⁾. Mais à partir de trente ans, le solde migratoire s'inverse, et nombreux sont les actifs franciliens qui décident de partir pour la province.

À titre de comparaison, la croissance de la population du Grand Londres provient, en premier lieu, de sa capacité à attirer des étrangers (+ 78 000 par an) et moins de son solde naturel positif (+ 56 000 par an).

⁽¹⁾ & ⁽²⁾ Révision du PDU Ile-de-France, étude de l'IAU: La population francilienne à l'horizon 2030.

1.2.2 | Diagnostic urbain

■ L'étalement urbain

La logique d'aménagement périurbain des grandes agglomérations, qui est commune dans les années 1960 aux principaux pays d'Europe occidentale, a trouvé en France une traduction concrète à travers la politique des « villes nouvelles » consacrée par Paul Delouvrier dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1965. Cinq villes nouvelles furent créées *ex nihilo* en Ile-de-France: Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines, Évry, Cergy, Marne-la-Vallée, situées à plus de 20 km du périphérique parisien.

Progressivement, les communes périurbaines ont donc pris le relais des banlieues dans la croissance de l'aire urbaine de Paris et ont contribué à renforcer indirectement le phénomène de l'étalement urbain.

L'augmentation progressive de l'emploi en première et surtout en deuxième couronne, au détriment de Paris intra-muros, entraîne une perte massive d'accessibilité aux emplois des actifs de la région. Ainsi, l'utilisation des transports en commun, principalement radiaux, diminue dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

C'est l'automobile qui permet désormais les déplacements de banlieue à banlieue, avec son lot de problèmes induits: congestion, pollution, allongement des temps de transport. Les plus pénalisés par cette situation sont les actifs des catégories les plus modestes, de plus en plus captifs de l'automobile, alors que les catégories

supérieures, qui résident et travaillent plutôt dans les zones centrales, ont un meilleur accès aux transports collectifs.

La crise du logement accentue ces tendances croissantes de ségrégation spatiale et sociale et des déséquilibres habitat/emploi qui frappent l'Ile-de-France. Les classes modestes et moyennes, progressivement exclues du cœur de l'agglomération et de sa banlieue proche, se tournent vers des marchés plus éloignés, qui accueillent la plus grande partie des logements sociaux. Les populations de ces territoires se retrouvent ainsi écartées du dynamisme de la région.

Enfin, cet étalement se fait par l'urbanisation d'espaces ouverts, notamment agricoles, qui sont ainsi considérés comme de simples réserves foncières. Ce remplissage progressif, par l'urbanisation et les infrastructures qui l'accompagnent, fragmente le territoire, rompt les continuités écologiques et diminue progressivement la viabilité des exploitations agricoles, contraignant les exploitants à rechercher d'autres sources de revenus et rendant plus difficile la reprise de l'activité par les jeunes.

■ Les conséquences d'un développement très hétérogène des territoires

Densité, revenus, emplois, logements, services et équipements publics : sur tous ces indicateurs, l'Île-de-France révèle des disparités importantes, qui affaiblissent la cohésion sociale et le développement global de la région.

Richesse et pauvreté

Un état des lieux dressé en février 2006⁽¹⁾ par l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme

de la Région d'Île-de-France) sur les territoires de pauvreté en Île-de-France précise que « *jouxtant parfois les territoires les plus prospères, il existe aujourd'hui en Île-de-France des territoires de grande pauvreté où les habitants vivent avec un revenu moyen deux fois plus faible que celui de l'ensemble des Franciliens* ». Ces espaces ne sauraient se réduire aux zones urbaines sensibles (ZUS), puisque 40 % d'entre eux n'en font pas partie. 20 % des territoires « pauvres » sont situés à Paris, plus du tiers en Seine-Saint-Denis, 12 % dans le Val-d'Oise. Près de la moitié des ménages résidant dans ces espaces pauvres sont ouvriers

ou employés, les cadres et les professions intermédiaires étant nettement sous représentés. Le niveau de chômage y est deux fois plus élevé qu'en moyenne dans la région.

Densité

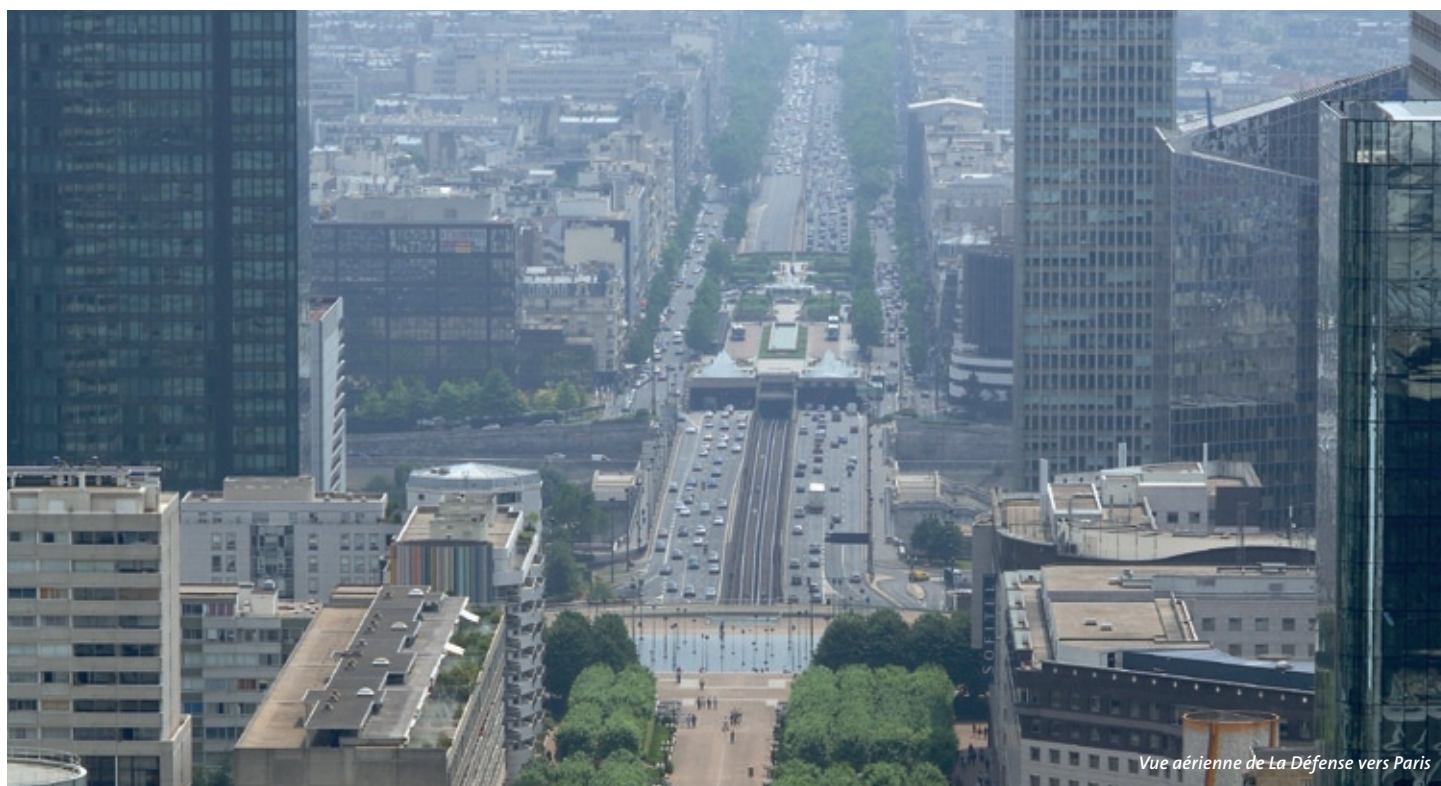
On note de grandes différences entre Paris intra-muros et les espaces périphériques. Ainsi, la densité de Paris (hors Bois de Boulogne et de Vincennes) dépasse 25 000 hab/km². En revanche, une fois passé le périphérique, la densité est pratiquement divisée par trois et tombe même à moins de 1 000 hab/km² en grande couronne⁽²⁾.

Services et équipements

Si l'offre de services et d'équipements est très dense au cœur de Paris, elle diminue progressivement dès qu'on s'éloigne de Paris.

D'après l'enquête globale transport (EGT) 2001, chaque semaine, les équipements et services franciliens seraient la destination d'environ 86 millions de déplacements, soit près des deux tiers des déplacements hebdomadaires totaux observés dans la région, hors retour au domicile, devant les déplacements consacrés à l'emploi et aux affaires professionnelles (25 %).

Une analyse de l'IAU⁽³⁾ précise que « *rapporté à la population, le niveau d'offre en équipements et services est très variable au sein de la région, non seulement entre la zone centrale et dense et les zones plus rurales ou périphériques, mais aussi entre les zones socialement favorisées et les autres* ». Ainsi, les zones denses, urbaines et socialement favorisées se caractérisent par un suréquipement par rapport aux moyennes régionales ou nationales dans certains domaines (petite enfance, court séjour hospitalier, médecins spécialistes, commerces de proximité, culture...), mais par un sous-équipement dans d'autres domaines (médico-social, sports de plein air...). En revanche, les départements de grande couronne sont mieux équipés en services médico-sociaux, en commerces de grande taille, ou en équipements sportifs consommateurs d'espace. Quant aux départements fortement touchés par des difficultés sociales, comme la Seine-Saint-Denis, ils sont dans une position défavorable pour une grande partie des indicateurs.



Vue aérienne de La Défense vers Paris

(1) « Les territoires de pauvreté en Île-de-France » état des lieux, Note rapide population – modes de vie n° 407, IAURIF

(2) Insee, résultats du recensement de la population 2006

(3) Note rapide « Équipements et structuration du territoire francilien : quelle méthode d'analyse », IAU, février 2009



1.2.3 | Diagnostic des conditions de déplacement

Tout en étant l'un des plus complets et performants des grandes métropoles européennes comparables, le réseau de transport en commun francilien souffre de plusieurs insuffisances :

- une carence des dessertes au-delà du boulevard périphérique ;
- un manque de liaisons en rocade qui contribue à la forte saturation des principales lignes de métro et RER ;

– l'absence de liaisons rapides entre les aéroports et les gares TGV, ainsi qu'entre ces « portes » de la Région Capitale et les pôles majeurs de la métropole.

Si, dans Paris, les transports en commun et les circulations douces prennent le pas sur l'automobile, plus on s'éloigne de Paris, plus l'utilisation des transports en commun diminue au bénéfice de la voiture, entraînant une saturation des infrastructures routières en de nombreux points.

Les dysfonctionnements du réseau de transport de la Région Capitale ont un impact direct sur son attractivité tant pour ses habitants que pour les investisseurs et les touristes. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les prévisions indiquent une augmentation globale de l'ensemble des déplacements mécanisés dans les années à venir.

Les déplacements sont un élément déterminant en matière environnementale ; cette question

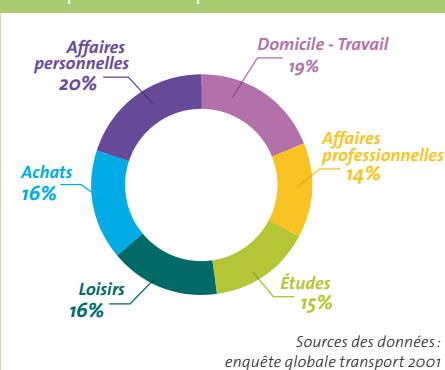
fait donc l'objet d'une analyse approfondie dans le rapport de l'évaluation stratégique environnementale réalisée sur le projet de réseau de transport du Grand Paris.

Les grandes tendances de la mobilité

Une mobilité globale en hausse

Alors que la mobilité individuelle des Franciliens est stable depuis les 25 dernières années et tourne autour de 3,5 déplacements par jour et par personne⁽¹⁾, la mobilité globale a augmenté de 6,1 % entre 1991 et 2001, du fait de l'accroissement de la population de la région. Toutefois, la part relative

Répartition des motifs de déplacements quotidiens



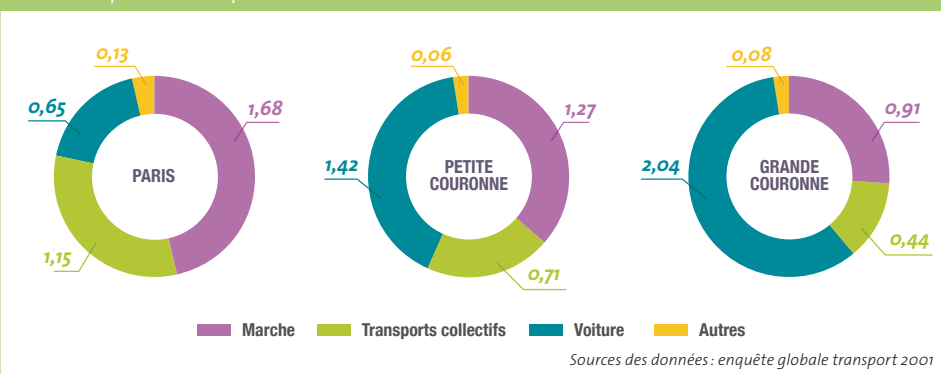
des déplacements effectués en transports en commun n'a cessé de diminuer en passant de 34 % en 1976 à 29 % en 2001.

Parmi les 35 millions de déplacements quotidiens, 43 % sont effectués par les habitants de la grande couronne, 37 % par les habitants de la petite couronne et 20 % par les Parisiens. Le temps moyen journalier consacré au déplacement est relativement stable (entre 75 et 80 minutes), quelle que soit la zone de résidence, mais le choix du mode de transport est fortement dépendant du lieu d'habitation et de la géographie des déplacements.

Une diversification des motifs de déplacement

Les motifs personnels (loisirs, achats...) sont à l'origine de plus de la moitié des déplacements effectués par les Franciliens, contre une diminution des déplacements pour motifs obligés tels que les déplacements entre le domicile et le travail ou entre le domicile et le lieu d'étude. Cela a comme conséquence une augmentation des déplacements en heures creuses, en soirée et le week-end.

Mobilité quotidienne par mode selon la zone de résidence



En dehors de Paris on prend surtout sa voiture...

Plus on s'éloigne de Paris, plus l'utilisation des transports en commun diminue au bénéfice de la voiture en passant de 64 % dans Paris intramuros à 23 % pour les liaisons internes à la petite couronne et 10 % pour les liaisons internes à la grande couronne.

La voiture est désormais le mode de transport le plus utilisé pour se déplacer en Ile-de-France. C'est en particulier vrai pour tous les déplacements hors Paris. Entre 1991 et 2001, les déplacements banlieue-banlieue en voiture ont augmenté de plus de 20 %, à la fois grâce au développement du réseau routier francilien et à cause des caren-

ces des transports en commun en rocade. C'est également une conséquence de la prédominance de formes urbaines moins denses en grande couronne, alors que la ville dense permet au contraire l'utilisation conjuguée des transports collectifs pour les longues distances et de la marche ou du vélo pour les courtes distances.

Cependant, les transports collectifs restent majoritaires pour tous les déplacements ayant une extrémité dans Paris et le cœur d'agglomération.

... ce qui accroît les émissions de gaz et polluants atmosphériques et sonores

Selon l'inventaire 2000 d'AirParif, la quasi-totalité des émissions de polluants atmosphériques et de

gaz à effet de serre liées aux transports régionaux hors transport aérien est due à la circulation routière en Ile-de-France. Les véhicules particuliers sont responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre⁽²⁾.

Le trafic routier dans sa globalité est responsable d'une part importante de l'émission de polluants, notamment de dioxyde de carbone (CO₂), d'oxyde d'azote et de microparticules, dont la concentration à proximité des axes routiers franciliens est deux fois supérieure aux objectifs de qualité de l'air⁽³⁾.

Explosion des déplacements de banlieue à banlieue

Les déplacements internes à la banlieue ont augmenté de 50 % entre 1976 et 2001.

Le schéma ci-contre montre la répartition des 23,2 millions de déplacements motorisés quotidiens des Franciliens en 2001. Les déplacements dont Paris n'est ni l'origine ni la destination représentent 70 % du total : les déplacements internes à Paris ou radiaux Paris-banlieue ne correspondent qu'à une part de 29 %.

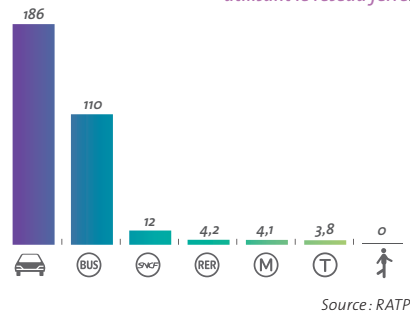
(1) Enquête globale transport, publiée en 2001. Il s'agit de la dernière enquête globale réalisée. Les résultats de la prochaine EGT seront disponibles fin 2010. Toutefois, l'évolution de la mobilité est un phénomène relativement lent et la plupart des observations faites en 2001 restent encore valables.

(2) Source : Inventaire des émissions AirParif pour l'année 2005.

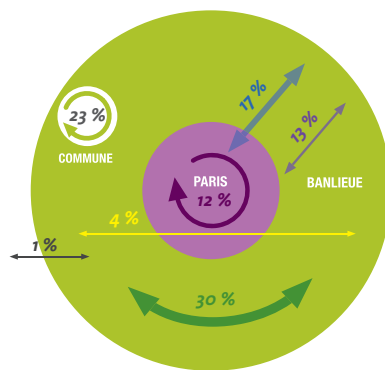
(3) Source : AirParif.

Équivalences en grammes CO₂ / voyageur.km

Un automobiliste rejette en moyenne 1,7 fois plus de CO₂ qu'une personne prenant le bus et 15 à 40 fois plus qu'un voyageur utilisant le réseau ferré.



Répartition géographique des déplacements motorisés dans la région Ile-de-France en 2001



Une offre de transports en commun insuffisante et inadaptée

Le réseau francilien souffre d'un manque croissant d'adaptation à l'évolution des besoins et modes de déplacements depuis 25 ans.

La structure radiale du réseau force à passer par Paris

La majorité des lignes du réseau lourd (RER, métro, Transilien) sont organisées en étoile autour de la capitale. Cela a plusieurs impacts négatifs sur :

- **les territoires** : des mobilités entre pôles ou au sein de bassins de vie non confortées ;
- **les déplacements** : 10 % des utilisateurs de métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à l'autre ;
- **l'offre de transport en commun** : plusieurs lignes du réseau métro et RER sont saturées, notamment dans leur partie centrale, ou risquent de l'être à moyen terme, ce qui est également un facteur d'irrégularité de trafic et donc d'allongement des temps de déplacement.



Carence des transports en commun au-delà du périphérique

Quel que soit l'indicateur choisi, on constate une réelle rupture entre Paris et la banlieue, en termes d'offre, d'accessibilité et de temps d'accès au travail en transports en commun⁽¹⁾:

- **96% de la population parisienne** est desservie par un réseau lourd à Paris, contre 48% en petite couronne;
- à Paris, **29% des stations de métro** offrent au moins une correspondance avec le réseau lourd: en banlieue, seul le terminus de la ligne 1 au pôle de La Défense est dans cette situation;
- **le temps moyen d'accès au travail** d'un Parisien en transports en commun est de 34 minutes, alors qu'il est de 46 minutes en petite couronne et de 77 minutes en grande couronne.

Un réseau routier dense mais partiellement saturé

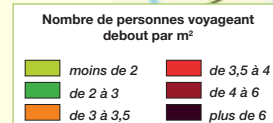
Le réseau routier et autoroutier francilien est densément maillé à partir de rocade et radiales qui se relâchent en s'éloignant de la zone dense. Il est essentiellement utilisé par les Franciliens. Ce trafic de transit est, assez logiquement, principalement porté par le réseau francilien de voiries rapides: environ 80% du trafic de transit à la région emprunte ce réseau.

Si ce réseau dense constitue un atout fort pour les échanges de la région avec le reste de la France et l'Europe, il est partiellement saturé aux heures de pointe autour de Paris. Il ne s'agit pas d'un phénomène récent, mais la congestion a évolué, suivant en cela l'évolution de la géographie des déplacements franciliens.

Réseau métro: saturation à l'heure de pointe du matin

DIAGNOSTIC DU RÉSEAU ACTUEL (2008)
Période: 8h00 – 9h00 (HPM)
Charge: Moyenne hors hyperpointe
Offre: Effective

La saturation des lignes de métro aux heures de pointe met en lumière la nécessité de créer des lignes de rocade afin de diminuer le nombre de voyages transitant par Paris.



Source: RATP

Un réseau routier de proche banlieue très chargé, notamment les axes en rocade



Auparavant associée aux mouvements pendulaires entre Paris et la banlieue, elle est maintenant beaucoup plus sensible dans les mouvements de rocade: l'analyse des évolutions depuis 1998 sur le réseau de voies rapides urbaines montre une stabilisation de la congestion sur les radiales situées entre le boulevard périphérique et la Francilienne, tandis que les flux de banlieue à banlieue (notamment via la Francilienne et l'A86) continuent de progresser. Des améliorations ponctuelles de capacité du réseau apparaissent nécessaires pour optimiser le fonctionnement global et pour conserver la qualité de l'accessibilité routière de la région depuis le reste du territoire, condition nécessaire au maintien de sa position dans le peloton de tête des régions métropolitaines mondiales.

Une desserte insuffisante entre aéroports et gares TGV

L'accessibilité à la région est primordiale pour les acteurs économiques, qui ont besoin d'atteindre les équipements d'ampleur nationale et internationale implantés en Ile-de-France dans de bonnes conditions depuis l'ensemble du territoire national, mais aussi de l'Europe et du monde.

Les aéroports de Roissy - Charles de Gaulle et d'Orly ont respectivement accueilli environ 58 millions et 25 millions de passagers en 2009, ce qui place l'Ile-de-France à la 6^e place mondiale et, pour le trafic passager international, à la 2^e place européenne après Londres. Le nombre d'utilisateurs du réseau ferroviaire compte également parmi les plus élevés d'Europe. Le trafic grandes lignes SNCF en Ile-de-France s'élevait en 2008 à 125 millions de voyageurs environ.

Pour toutes ces raisons, l'amélioration des dessertes aériennes et ferroviaires « grande vitesse » de la région, qui sont les deux modes privilégiés d'accès à l'Ile-de-France depuis l'étranger, est un enjeu primordial, avec une desserte régionale adaptée de ses pôles majeurs.

(1) Contribution RATP / DAT au bilan et à la révision du SDRIF, décembre 2006



À ce jour, malgré la hausse continue du trafic de passagers, l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle ne bénéficie d'une desserte en transport collectif ferroviaire que via le RER B dont la qualité de service n'est pas toujours adaptée aux exigences de la clientèle aérienne, notamment durant les heures de pointe.

À Orly, l'accès aux aérogares depuis le réseau ferré des RER nécessite une correspondance (OrlyVal pour le RER B, navette bus pour le RER C). Cette faible qualité se traduit par un usage limité des transports collectifs (de l'ordre de 30 %) et une forte utilisation de la voiture et du taxi, la part de ce dernier atteignant respectivement 28 % et 27 % pour Paris-CDG en 2008. L'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail des employés aéroportuaires est encore plus réduit, de l'ordre de 10 %.

Le projet « CDG Express » vise à améliorer les conditions d'accès à l'aéroport pour les passagers aériens, avec la création d'une nouvelle liaison ferroviaire dédiée. De manière complémentaire, le projet « RERB Nord + » porte sur la modernisation des infrastructures et de l'exploitation du RERB au bénéfice de tous les utilisateurs de la ligne dans sa partie nord.

■ Historique des projets de rocade

Le besoin d'un mode de transport lourd en rocade, à forte capacité, s'est fait d'autant plus sentir que les demandes de déplacements de banlieue à banlieue augmentaient et que la part des transports collectifs diminuait sur ce segment. Cette réflexion a commencé dans les années 1980.

Orbitale

Dans les années 1980, un premier projet de ligne de métro de banlieue à banlieue dénommé « Orbitale » a été imaginé.

Il proposait de réaliser une double rocade en banlieue.

La rocade de proche couronne, prévue pour être exploitée à l'aide d'un métro automatique, prévoyait de relier l'ensemble des lignes de métro radiales à une distance d'environ 1 kilomètre de Paris. Cette rocade figurait dans le SDRIF de 1994.

Métrophérique et Orbival

En 2006, la réflexion sur une rocade métro en petite couronne a été relancée en mettant l'accent sur la complémentarité entre l'aménagement territorial et le transport. Ce projet, baptisé « Métrophérique », se situe à une distance moyenne de 2 à 8 kilomètres du périphérique. Il reçoit très rapidement les faveurs d'élus locaux.

Dans le Val-de-Marne, l'association Orbival, « un métro pour la banlieue », développe un projet de métro rapide en

rocade dans le Val-de-Marne inspiré de Métrophérique. Orbival mène ses propres études et initie une dynamique politique et territoriale autour d'un projet fédérateur.

Arc Express

En novembre 2006, la Région Ile-de-France présente un avant-projet de SDRIF dans lequel figure le projet « Arc Express » composé de quatre arcs en cœur d'agglomération intégrant le tracé d'Orbival (voir partie 2.1.5).

1.3

Le projet et son contexte

Le Grand Paris et son réseau de transport structurant s'inscrivent dans les stratégies régionale, nationale et internationale en matière de mobilité et de développement durable. Ils concourent à l'émergence d'une métropole parisienne plus unie, dense et multipolaire, plus attractive, durable et solidaire, afin d'effacer les coupures entre le centre et ses périphéries.



1.3.1 | Le contexte institutionnel

■ Le Grand Paris du développement durable et de la croissance économique

Dans le respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et des priorités inscrites dans la loi du 3 août 2009 relative au Grenelle de l'Environnement, le projet de réseau de transport du Grand Paris contribue à lutter contre le dérèglement climatique et à limiter l'utilisation de l'automobile.

La mise en œuvre d'un « *projet de rocade structurante par métro automatique, en complémentarité avec les autres projets d'infrastructures de transport déjà engagés dans le cadre du contrat de projets État-Région* » est d'ailleurs inscrite dans

la loi relative au Grenelle : il s'agit d'accroître la fluidité des déplacements de banlieue à banlieue et de contribuer au désenclavement des zones périurbaines marginalisées par le manque de desserte en transports en commun.

Le Grand Paris fait converger plusieurs dynamiques : la stratégie nationale de développement durable et ses préconisations en faveur de formes urbaines plus denses, la stratégie nationale pour la biodiversité et les continuités écologiques qu'elle veut promouvoir, ou encore la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi au sein de l'Union européenne.

■ Le projet de révision du SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) est un document de référence qui formalise une stratégie d'aménagement et de développement du territoire, élaboré par le Conseil Régional d'Ile-de-France en association avec l'État.

Le projet de SDRIF préparé par la Région entend donner une nouvelle impulsion au développement de l'agglomération parisienne. Il prévoit ainsi de passer de 40 000 à 60 000 logements construits chaque année, soit 1,5 million de logements d'ici à 2030, et fixe comme objectif de créer au moins 700 000 emplois pour atteindre 6 millions d'emplois en Ile-de-France en 2030. Pour ce faire, l'accent est mis sur l'attractivité et la complémentarité des pôles d'affaires.

Le projet de SDRIF et le projet du Grand Paris présentent de nombreuses similitudes en ce qui concerne le diagnostic des besoins de la Région Capitale : nécessité de penser un rééquilibrage vers l'est de l'agglomération centrale ; besoin d'amplifier le dynamisme des rencontres et événements professionnels pour renforcer la capacité d'accueil en matière de congrès de l'Ile-de-France ; impératif d'avoir une stratégie d'offre territoriale pour la recherche, l'innovation, l'enseignement supérieur et la mise en réseau des pôles d'excellence...

■ Le syndicat mixte Paris Métropole

Né en juin 2009, le syndicat mixte Paris Métropole est une instance issue de la Conférence Métropolitaine, espace de dialogue qui réunissait depuis 2006 de nombreux élus locaux de toutes les tendances politiques. Ses objectifs sont de mettre en place une véritable interterritorialité, de partager un diagnostic et d'identifier des enjeux communs sur tous les aspects de la métropole.

Paris Métropole s'est ouvert progressivement à la participation de nouvelles collectivités, réunies pour trouver ensemble des réponses aux défis de la métropole francilienne, qu'ils concernent le logement, les transports, le développement économique durable, la culture ou encore l'aménagement.

La loi relative au Grand Paris reconnaît le statut du syndicat mixte Paris Métropole, en précisant que ce dernier est consulté pour avis sur le schéma d'ensemble au même titre que les collectivités, établissements publics et associations compétentes en matière d'urbanisme et d'aménagement.

■ Les principales étapes de révision du SDRIF



Le précédent schéma directeur élaboré en 1994 ne répondant plus aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux de l'Ile-de-France, le Conseil régional décide, par délibération du 25 juin 2004, d'exercer la compétence que la loi lui a transférée et ouvre la procédure de révision du SDRIF.

Le projet de SDRIF est validé par le Conseil régional le 15 février 2007, au terme d'une période de conférences, d'ateliers et de consultations.

Le 6 juillet 2007, le Ministre de l'Écologie fait connaître son avis et émet certaines réserves sur l'ambition portée par le projet.

L'enquête publique est organisée du 15 octobre au 8 décembre 2007. Après remise du rapport de la commission d'enquête le 11 juin 2008, le Conseil régional adopte le projet de SDRIF le 25 septembre 2008.

Le projet de SDRIF est transmis par le gouvernement au Conseil d'État pour approbation en juin 2010, conformément aux exigences de la loi. Compte tenu des travaux engagés dès le mois de mai 2008 sur la base de la lettre de mission adressée par le Président de la République au Secrétaire d'État chargé du développement de la Région Capitale, qui ont donné lieu à la présentation du projet pour le Grand Paris par le chef de l'État le 29 avril 2009, le SDRIF devra être mis en révision immédiate après son approbation par le Conseil d'État pour intégrer les éléments traduits par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et tenir compte des échanges entre l'État et la Région.

1.3.2 Complémentarité des autres projets de transport

■ Les projets régionaux

En complément de la réalisation du réseau du Grand Paris, d'autres projets de transports en commun régionaux contribueront à améliorer la desserte des territoires et à faciliter les conditions de déplacement de tous les voyageurs.

Le Contrat de projets État-Région 2007-2013 et son complément, le plan « Espoir banlieues »

Le Contrat de projets est un document par lequel l'État et la Région Ile-de-France s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de grands projets structurants pour accompagner le développement économique, social et environnemental de la Région Ile-de-France.

Signé le 23 mars 2007, le Contrat de projets fixe à 2 milliards d'euros la contribution de l'État et 3,4 milliards d'euros celle du Conseil régional.

En complément du Contrat de projets, le plan « Espoir banlieues » est un programme national de mesures et actions concrètes pour les quartiers les plus défavorisés, articulé autour de cinq grands domaines : l'emploi, l'éducation, les transports, la gestion urbaine et la sécurité.

Le désenclavement des quartiers en difficulté par les transports en commun apparaît comme l'une des priorités de ce plan, car la mobilité est considérée comme le facteur essentiel de la promotion sociale et économique, en favorisant

l'accès des habitants au reste de la ville et aux bassins d'emplois.

Ainsi, 500 millions d'euros sur les crédits prévus dans le cadre du développement des transports en commun du Grenelle de l'Environnement serviront à financer l'amélioration de la desserte des quartiers sensibles.

Le Contrat de projets 2007-2013 et son complément, le plan « Espoir banlieues », constituent un engagement fort de l'État et de la Région. Parmi les projets majeurs figurent :

– **la modernisation du réseau RER** : projet « RER B Nord + » et schémas directeurs des lignes C et D, nouveaux matériels roulants sur le RER A ;

– **le prolongement du RER E à l'ouest**, qui permettra d'améliorer la desserte de la Confluence Seine-Oise et du Mantois depuis Paris et de le relier au pôle de La Défense ;

– **le prolongement des lignes 1, 11 et 14** (cette dernière à Mairie de Saint-Ouen en vue de désaturer la ligne 13) ;

– **le barreau de Gonesse** ;

– **le débranchement du T4 à Clichy / Montfermeil** ;

– **le tram-train de Massy - Évry**.

En Ile-de-France, le Contrat de projets et le plan « Espoirs banlieues » trouvent une traduction concrète à travers quatre projets de transports en commun : le barreau de Gonesse (liaison RER B et RER D), la tangentielle nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec (dans un premier temps entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget), le débranchement du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, le tram-train Massy - Évry.

D'autres projets spécifiques

Parmi les autres projets spécifiques, il paraît nécessaire de réaliser :

– **des projets permettant de desservir et améliorer l'accès aux emplois**, en particulier du pôle de Roissy - Villepinte, depuis les territoires du Val-d'Oise tels qu'Argenteuil, Sarcelles, Villiers-le-Bel : barreau ferroviaire de Gonesse, mais aussi réalisation d'un transport en commun

■ Modernisation du réseau RER

En complémentarité avec le projet de transport du Grand Paris, un effort très significatif doit être engagé pour améliorer les conditions de transport sur les lignes radiales de RER, qui demain comme aujourd'hui continueront à assurer le transport d'un grand nombre de voyageurs (plus de 4 millions de voyages par jour en 2025). Les objectifs poursuivis sur le réseau RER ont trait à la régularité des circulations et à la capacité offerte. Les principes mis en œuvre reposent sur une spécialisation des voies affectées au RER lorsque cela est possible, sur une simplification de la desserte en remplaçant certains services assurés sur des branches ou des extrémités de ligne par des circulations de trains plus directs, sur une modernisation de la signalisation et du système d'exploitation, sur la modernisation des matériels roulants et enfin dans certains cas sur l'augmentation du nombre de voies. Parallèlement, il est prévu une densification de la desserte de la petite couronne.



en site propre sur l'avenue du Paris dans le Val-d'Oise;

– le tramway Orly-Évry pour améliorer l'accès au Gépôle;

– le prolongement du tram-train Tangentielle Nord à Champigny pour une connexion avec le réseau du Grand Paris, en passant par Val-de-Fontenay et Le Perreux.

■ Les projets de liaisons nationales et internationales

Le développement de l'accessibilité de l'Ile-de-France par un réseau à grande vitesse ferroviaire représente un enjeu fort pour le renforcement de sa position stratégique en Europe.

Le trafic annuel grandes lignes en Ile-de-France s'élevait en 2008 à 125 millions de passagers, dont 96 millions au titre du trafic TGV. Les perspectives de développement du réseau de lignes à grande vitesse en France (projets de LGV Sud Europe Atlantique, Bretagne-Pays de la Loire, Rhin-Rhône, LGV Est deuxième phase, Ligne Nouvelle Paris-Normandie...) et à l'étranger engendreront une croissance des trafics estimée à plus de 50 % à l'horizon 2030.

La croissance la plus importante concernera l'ensemble constitué des gares de Lyon, d'Austerlitz et Bibliothèque François Mitterrand (BFM). Compte tenu des réserves de capacité limitées de la gare de Lyon et vraisemblablement de l'arrivée à la gare d'Austerlitz de la nouvelle ligne Paris - Orléans - Clermont - Lyon, les gares d'Austerlitz et BFM devraient connaître une croissance considérable de leur fréquentation.

■ Le prolongement du RER E à l'ouest

Le projet EOLE consiste à prolonger le RER E de la gare Haussmann - Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense et par Nanterre. La ligne emprunterait un nouveau tunnel de 8 kilomètres environ entre Haussmann - Saint-Lazare et La Défense, dont le tracé est à préciser.

Au sortir de ce tunnel, à Nanterre, elle rejoindrait les voies ferrées existantes reliant Paris - Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy, remplaçant les trains Transilien qui assurent aujourd'hui cette liaison.

Deux nouvelles gares seraient construites, l'une à La Défense, dont l'emplacement reste à définir, l'autre à Nanterre-La Folie, dans le quartier des Groues. Une troisième gare pourrait être construite entre Haussmann - Saint-Lazare et La Défense.

Conçu pour répondre aux besoins de déplacements quotidiens en Ile-de-France, le projet a pour vocation :

- d'améliorer la desserte de Seine Aval, comme entre Mantes-la-Jolie et Poissy;
- de faciliter les déplacements domicile-travail des habitants de l'est francilien, en offrant une alternative au RER A;
- de permettre l'accès à La Défense pour les trains normands;
- de renforcer les correspondances à La Défense avec les autres lignes existantes et avec le futur réseau du Grand Paris.

Le renforcement de la desserte de la gare de Pont Cardinet est un objectif associé au projet.

Dans cette perspective, la ligne 14 devrait être appelée à jouer un rôle important dans le pré- et le post-acheminement des voyageurs.

Est également envisagée la création d'une nouvelle gare TGV à Saint-Denis Pleyel, sur le faisceau nord : cette nouvelle gare permettra de répondre aux problèmes de saturation de la gare du Nord. Elle aura vocation à accueillir des circulations TGV internationales au cœur du territoire de La Plaine Saint-Denis.

En l'état actuel des réflexions, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie devrait être en correspondance avec le réseau du Grand Paris

au niveau de la gare Saint-Lazare et du site de Nanterre / La Défense. Le réseau du Grand Paris permettrait d'y assurer des liaisons de correspondances avec l'aéroport et la gare de Roissy, l'aéroport et la future gare d'Orly, la gare de Pleyel, ainsi que les gares de Lyon et BFM.

Les études engagées sur l'interconnexion des lignes à grande vitesse permettront de préciser les scénarios possibles.

La gare de Roissy devrait connaître aussi une forte croissance du fait de la future liaison Roissy-Picardie et du développement général des liaisons province-province empruntant l'interconnexion Est des lignes à grande vitesse.

La desserte de la gare de Roissy par le réseau du Grand Paris sera donc un élément déterminant de son accessibilité.

Le projet d'Interconnexion Sud des LGV prévoit la création d'une gare à Orly. Comme la gare de Roissy, cette gare devrait être attractive, car elle devrait être desservie par les TGV province-province. Selon la variante qui sera adoptée pour ce projet, il pourrait également être créé une nouvelle gare dans le secteur de Sénart ou de Villeneuve-Saint-Georges.

■ Les grands projets ferroviaires en Ile-de-France

■ Le projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse (LGV) en Ile-de-France

Le projet d'Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France consiste à créer à l'horizon 2020 une liaison dédiée aux TGV reliant la LGV Atlantique et la LGV Sud-Est. Cette liaison desservira la gare de Massy et une nouvelle gare TGV à l'aéroport d'Orly.

Ce projet s'inscrit dans une triple problématique :

- une forte augmentation des déplacements province-province, souvent contraints à une correspondance à Paris;

- un besoin de correspondances entre le train et l'avion en forte croissance, passant aujourd'hui quasi exclusivement par les gares parisiennes et le réseau de transports en commun;

- une desserte TGV de l'Ile-de-France trop concentrée sur Paris, qui pénalise les habitants de la grande couronne.

Il vise ainsi à développer et améliorer les dessertes intersecteurs province-province (fréquence, régularité),

pour accompagner le développement de la Région Capitale et de ses territoires stratégiques, notamment afin de :

- favoriser le report modal, depuis la voiture ou l'avion vers le train, et la décongestion des gares parisiennes;
- améliorer l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy;
- améliorer la qualité de service du RERC, qui partage les mêmes voies que les TGV intersecteurs actuels.

■ Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie répond aux objectifs suivants :

- réaliser un transport rapide qui reliera Paris au Havre par Mantes et Rouen en une heure et quart et qui profitera également aux deux régions normandes;
- réduire les durées de déplacements, agir sur la fiabilité, la robustesse et la fréquence des liaisons entre Paris, la vallée de la Seine et les grandes villes normandes;

- renforcer le rôle du port du Havre pour la desserte de l'Ile-de-France et accroître son hinterland.

En Ile-de-France, cette nouvelle ligne pourrait relier notamment la gare Saint-Lazare, Nanterre et Mantes. Il en résultera un meilleur maillage de l'ouest francilien vers les projets de tangentielles et de réseau du Grand Paris.

Les études en cours sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie permettront d'identifier plusieurs scénarios d'aménagement dans la perspective du débat public en 2011.

■ Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Ce projet vise à améliorer le maillage du réseau ferré par la réalisation, au nord de Roissy, d'une liaison d'une dizaine de kilomètres entre la ligne classique Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse d'interconnexion qui dessert l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle.

D'un coût compris entre 225 et 375 millions d'euros suivant les options de passage présentées lors du débat public, le projet Roissy-Picardie répond à des enjeux de déplacement nationaux et interrégionaux entre les territoires picards, Roissy, le reste de la France et de l'Europe.

Il permettra ainsi d'améliorer l'accès ferroviaire :

- aux régions françaises et européennes pour une grande partie de la Picardie;
 - à la plate-forme aéroportuaire de Roissy - Charles de Gaulle et au pôle d'emploi de Roissy.
- En créant un nouvel itinéraire pour les trains à grande vitesse au nord de Roissy distinct de la LGV Nord, il contribuera, en outre, à accroître la capacité du réseau à grande vitesse. Le projet prévoit également une augmentation de la capacité de la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV par le passage de 4 à 6 voies à quais, ce qui renforcera fortement son potentiel de développement.

■ Le projet de révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

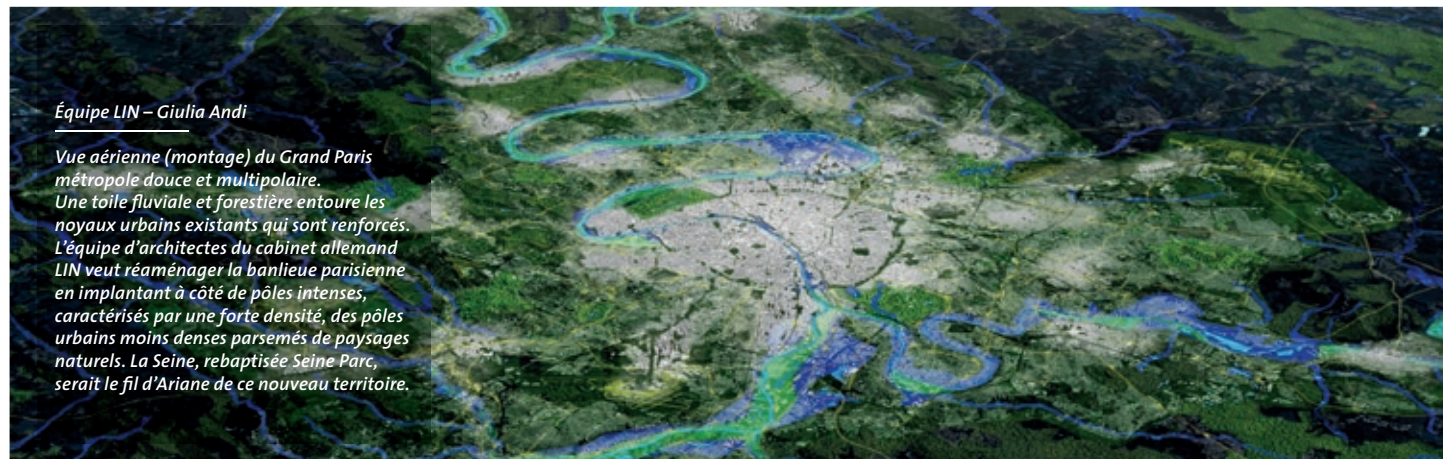
Le PDUIF⁽¹⁾ est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour améliorer et organiser de façon durable les déplacements des 11 millions de Franciliens, le transport de marchandises, la circulation et le stationnement. Après le premier plan élaboré en 2000, le PDUIF est actuellement en cours de révision sous le pilotage du STIF, entouré d'un comité de partenaires réunissant tous les acteurs et décideurs en matière de déplacements franciliens (la Région, l'État, les départements, la Ville de Paris, l'AMIF, le GART, les transporteurs, l'ADEME...). Le prochain PDUIF définira des plans d'actions à l'horizon 2020.

Le projet du Grand Paris partage globalement les diagnostics et les orientations clés définis par le projet de révision du PDUIF, notamment sa volonté de mieux articuler politiques d'aménagement et politiques de transport avec, comme levier principal, la densification autour des gares et des axes forts de transports en commun en site propre.

Autre orientation partagée : l'amélioration de la desserte des bassins de vie et d'emploi situés en dehors de Paris doit contribuer à minimiser l'utilisation de la voiture particulière, qui reste aujourd'hui le moyen de transport le plus utilisé en Ile-de-France.

(1) L'élaboration d'un PDU est obligatoire dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la Loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996).

1.3.3 | Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne : le « Grand Pari(s) »



■ Une consultation pour repenser la ville

À l'initiative du Président de la République et sous le patronage du Ministère de la Culture et de la Communication, une consultation internationale a été lancée début 2008 pour imaginer un « nouveau projet d'aménagement global du Grand Paris ».

La Ville de Paris et la Région Ile-de-France ont été associées étroitement à cette démarche au sein d'un comité de pilotage.

Dix équipes pluridisciplinaires réunies par des architectes et urbanistes de renom ont participé à cette grande consultation.

Les dix équipes pluridisciplinaires de la consultation internationale

- Sir Richard Rogers, équipe Rogers Stirk Harbour & Partners / London School of Economics / Arup;
- Yves Lion, équipe Groupe Descartes;
- Djamel Klouche, équipe l'AUC;
- Christian de Portzamparc, équipe Atelier Portzamparc;
- Antoine Grumbach, équipe Agence Grumbach et associés;
- Jean Nouvel, mandataire de l'équipe Ateliers Jean Nouvel / Michel Cantal-Dupart / Jean-Marie Duthilleul;
- Bernardo Secchi et Paola Vigano, équipe Studio 09;
- Finn Geipel, équipe LIN;
- Roland Castro, équipe Atelier Castro / Denissof / Casi;
- Winy Maas, équipe MVRDV.

■ Lecture croisée des dix propositions

Faire de la grande métropole parisienne un espace compétitif et dynamique économiquement mais aussi agréable à vivre et respectueux de l'environnement, tel a été le parti pris ambitieux des différentes équipes.

Au-delà de leur diversité d'approche et de stratégie, ces projets ont plusieurs objectifs communs :

- le besoin de **refaire la ville sur la ville** sans faire table rase ni créer de nouvelles extensions urbaines;
- **imaginer une ville dense et polycentrique** au réseau de transports performant qui désenclave les quartiers isolés et retisse les liens géographiques et humains;
- créer une **ville ouverte**, en harmonie avec les espaces naturels;

Si toutes les équipes prônent la généralisation des transports en commun, elles s'interrogent sur la manière de composer avec l'usage de la voiture particulière.

■ La vision des architectes sur l'organisation spatiale de l'économie

Deux conclusions majeures sur le développement économique émergent des différents projets :

- l'efficacité des regroupements géographiques d'activités en misant sur une dynamique économique territorialisée ;
- l'importance de la « mixité fonctionnelle » : la cohabitation des services, équipements culturels et de loisir, commerces ou habitat dans des pôles ouverts et multifonctionnels améliore la qualité de vie urbaine.

■ De la vision à la réalisation

Les projets sur les territoires

D'ores et déjà, des architectes ont commencé à travailler au réaménagement de certains territoires du Grand Paris, en dialogue avec le Secrétariat d'État en charge du développement de la Région Capitale, les élus locaux et les établissements publics d'aménagement. Le cabinet allemand de Finn Geipel et Giulia Andi s'est vu confier par le Secrétariat d'État une mission d'étude sur Clichy / Montfermeil, Livry-Gargan et Aulnay-sous-Bois. Pour l'aménagement du plateau de Saclay, c'est le paysagiste Michel Desvigne qui a été retenu à la tête d'un groupement.

Sur le territoire du Bourget, trois équipes de concepteurs urbains sont à l'œuvre, menées par Christian de Portzamparc, Jean-Marie Duthilleul et Roland Castro. De même l'atelier AUC, avec Djamel Klouche, sur le territoire de la création, Yves Lion sur la Cité Descartes et Antoine Grumbach sur la Confluence Seine-Oise engagent des études stratégiques de développement.

L'Atelier international du Grand Paris, AiGP

Dans le cadre d'appels d'offres, l'Atelier international du Grand Paris a pour vocation de fédérer les travaux des dix équipes de la consultation internationale et de favoriser les synergies politiques et institutionnelles en étant à la fois :

- **un centre de recherche et de partage** : pour donner son avis sur les grandes orientations ;
- **un instrument d'impulsion** : afin de mettre en œuvre un projet urbain global pour la métropole et les opérations d'aménagement locales ;
- **un instrument de coordination des différents projets**.

Y participent des personnes aux compétences différentes, des architectes, mais aussi des ingénieurs, des agents de l'État, des collectivités locales et des experts indépendants.

« L'atelier assurera une mise en cohérence dynamique, entre ses propres projets, validés et orientés par un conseil d'administration politique, et l'ensemble des projets issus "du terrain", qu'il ne s'agit pas d'écraser mais, au contraire, de stimuler et de mettre en synergie avec l'ensemble des autres projets. »

Dossier de presse sur la création de l'AiGP, 15 décembre 2009

1.3.4 | La loi relative au Grand Paris



Le travail intense réalisé par les parlementaires à l'Assemblée nationale, au Sénat et à la Commission mixte paritaire a permis d'enrichir le texte de la loi sur le Grand Paris.

©Assemblée nationale - 2010

■ Une loi pour définir l'esprit et les contours du projet

La loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010 est un outil pour en établir les fondations et en amorcer concrètement la mise en œuvre en agissant sur les trois priorités de la Région Capitale :

- renforcer l'attractivité et la visibilité des potentiels de la Région Capitale, nécessitant d'être développés afin de mieux faire face à la concurrence des autres grandes métropoles dans une économie mondialisée ;
- apporter plus d'équilibre et de cohésion sociale dans la Région Capitale, notamment vis-à-vis des banlieues ;
- répondre à l'urgence d'améliorer le réseau de transport pour mieux répondre aux besoins de déplacements.

La loi s'articule en trois grands items :

- **Le nouveau réseau de transport public du Grand Paris :**
 - ✓ définition du réseau ;
 - ✓ procédures spécifiques ;
 - ✓ création de l'établissement public « Société du Grand Paris » en tant que structure de maîtrise d'ouvrage.
- **Le développement des territoires :** création d'un nouvel outil, le contrat de développement territorial (CDT), pour le partage d'ambitions et d'objectifs entre l'État et les communes. Le partenariat est ainsi inscrit au cœur de la loi avec ce nouveau modèle de contrat entre l'État et les communes ou groupements de communes, visant à réaliser un aménagement concerté et à donner un nouvel élan à la réflexion sur le développement territorial.
- **La création de l'établissement public spécifique de Paris - Saclay, nouveau pôle scientifique et technologique.**

1.4

Perspectives de développement

« Il ne faut pas reproduire les erreurs du passé en commençant par imaginer des pôles de développement nouveaux pour ne se pencher qu'après sur la question des transports et de la croissance. Sans croissance et sans désenclavement des territoires urbains aujourd'hui marginalisés, nous n'aurons que des utopies. Le dynamisme économique du Grand Paris est un préalable aux effets bénéfiques sur la vie future des citoyens. »

« L'ambition nationale du Grand Paris »,
par Christian Blanc, *Lemonde.fr*, 23 nov. 2009



■ La loi sur le Grand Paris précise, dans son article 1, l'ambition générale du projet du Grand Paris

« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la Région Capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs

dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Sa-

clay dont l'espace agricole est préservé. Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France. »

Comme vu dans la partie 1.2, Paris Région Capitale occupe aujourd'hui une place d'exception dans le monde et en Europe, aux côtés de New York, Tokyo et Londres : celle d'une « ville-monde », une métropole mondiale et une puissance économique concentrant les fonctions de commandement des plus grandes entreprises mondiales. Ces grandes métropoles sont des « hubs mondiaux », leurs infrastructures de transport de premier plan sont des éléments déterminants de leur attractivité et conditionnent leur performance. Mais pour rester compétitives, elles doivent aussi être des lieux de référence pour leur patrimoine culturel et leur potentiel de création.

Ces « villes-mondes » présentent une grande diversité économique et sociale, ce qui constitue un atout. C'est pourquoi le projet du Grand Paris vise, à partir de ses potentialités et de ses spécificités, à maintenir la Région Capitale dans une position d'exception à moyen terme, dynamique au plan économique et garantissant à sa population et aux acteurs dans leur globalité un environnement urbain, une qualité de vie de haut niveau, un « art de vivre » à la française, ce qui constitue un avantage incontestable.

Les défis à relever dans la mise en œuvre du Grand Paris concernent l'environnement, les déplacements, le logement, l'équilibre territorial et le progrès social.

1.4.1 | Développement économique : stratégie générale et perspectives

■ L'économie de la connaissance et de l'innovation

L'Île-de-France possède l'un des plus forts potentiels d'innovation scientifique, universitaire et industriel des régions françaises, mais ne parvient pas à l'exploiter pleinement faute de mises en relation suffisantes des acteurs et des dynamiques à l'œuvre.

La stratégie économique développée s'appuie ainsi sur **le développement et la mise en réseau de pôles d'excellence ou clusters à vocation mondiale**, spécialisés dans des activités d'avenir liées à l'innovation dans l'industrie et les services (cf. encadré page suivante).

La compétition mondiale est marquée par l'innovation et la connaissance. La compétitivité de la Région Capitale, comme celle de toute la France, repose sur la capacité à transmettre les savoirs et à susciter les innovations.

Ces deux exigences ne se décrètent pas. Elles procèdent de la mise en relation, sur un territoire donné, d'un marché et des différents acteurs : recherche, industrie, services...

Le projet du Grand Paris crée ces liens et cet environnement dans les « territoires de projet » afin de faire du Grand Paris un territoire organisé vers l'ambition d'un développement économique moderne, durable et créateur d'emplois. Le Grand Paris réunit déjà beaucoup des atouts qui, organisés, doivent lui permettre de libérer ses poten-

tiels. Notamment, la région concentre près de 40 % de la R&D française, publique et privée.

Mais ce potentiel souffre d'une sous-valorisation économique, ce qui freine la croissance de la Région Capitale depuis près de deux décennies (si l'on exclut le dynamisme lié aux NTIC à la fin des années 1990), et l'émergence de champions mondiaux. Conséquence : un marché du travail peu dynamique, associé à des difficultés croissantes en matière de logements et de transports, entraîne une désaffection de plus en plus marquée de la population active.

Le développement et la croissance économique passent par une attractivité et une compétitivité renforcées, sur des espaces propices à la création et à l'innovation.

■ Les territoires : levier crucial de l'économie de la connaissance et de l'innovation, pivots d'une organisation économique et spatiale en parfaite intégration

La Région Capitale réunit de nombreuses polarités économiques déterminantes pour son positionnement et son rayonnement internationaux qui sont présentés au chapitre 1.

Certains territoires accueillent ou vont accueillir des infrastructures de dimension internationale engageant la compétitivité de la France sans disposer pour autant soit de la stratégie

adaptée à cette visibilité internationale, soit des moyens d'enclencher davantage de bénéfices sur le plan territorial.

C'est pourquoi le projet du Grand Paris propose de définir des stratégies pour les territoires qui porteront les vocations économiques, scientifiques et culturelles indispensables au développement de la Région Capitale comme « ville-monde », en parfaite cohérence avec une stratégie économique globale sur les plans régional et national.

Ces orientations stratégiques générales, qui déclinées sur chaque territoire, en partenariat étroit avec les collectivités locales, créeront des identités fortes, permettront de piloter l'approche spatiale du développement et de l'aménagement de la Région Capitale en renforçant les performances économiques, environnementales, sociales et en termes de déplacement.

■ Indispensable taille critique

Pour rester l'un des principaux moteurs économiques et technologiques sur le plan mondial, il faut construire cette « ville-monde » à l'échelle adaptée.

Ainsi, chacun des pôles de développement doit acquérir une **visibilité internationale** et faire référence parmi les grands compétiteurs mondiaux. La concentration économique et le potentiel d'innovation permettront d'atteindre cette taille critique sur le plan international.

■ Les *clusters* : moteurs de la croissance économique

Le savoir, la création et l'innovation scientifique sont aujourd'hui les principaux moteurs de la croissance. Des théoriciens et des économistes tels que Michael Porter, spécialiste de stratégie d'entreprise à l'université de Harvard, se sont appuyés sur ce constat pour définir un modèle de développement qui place le concept de « *cluster* » au cœur de la performance économique des territoires.

Un « *cluster* » se définit comme « *un groupe d'entreprises et d'institutions partageant un même domaine de compétences, proches géographiquement, reliées entre elles et complémentaires* »⁽¹⁾. Il constitue avant tout un « *environnement des possibles* », un écosystème favorable à l'innovation grâce à la proximité géographique sur un même territoire d'un tissu d'entreprises, de clients, de fournisseurs et d'investisseurs qui coopèrent autour de projets partagés.

La valeur d'un *cluster* réside ainsi prioritairement dans son **ancrage territorial**, à travers les synergies qui se créent entre les différents acteurs. Dans tous les domaines d'activités, la proximité physique et la transversalité sont un élément fondamental de l'innovation, de l'émulation économique et de la créativité, suscitées par la circulation des hommes et les rencontres qui véhiculent la connaissance.



Malgré sa spécificité « locale », un *cluster* ne vit pas en autarcie :

- pour atteindre une taille critique sur un territoire donné et bénéficier d'une visibilité suffisante au plan national et international,

« *Dans ce monde de la connaissance, le territoire n'est pas le cadre de l'économie, il est son moteur.* »⁽²⁾

il est nécessaire de disposer d'infrastructures permettant des échanges rapides et efficaces favorisant la mise en réseau des pôles et leur meilleure accessibilité ;

- d'autre part, l'efficacité d'un *cluster* repose aussi sur une bonne articulation avec un ensemble de fonctions supports et de res-

sources (habitat, financement, formation, commerce...), qui peuvent être localisées sur des territoires voisins et relèvent d'une logique d'équipement à l'échelle régionale.

Malgré l'essor des nouvelles technologies et d'Internet, qui favorisent les échanges à distance, l'intérêt économique des *clusters* demeure une réalité, prouvée empiriquement par la réussite économique de nombreux pôles internationaux en Europe (des pays nordiques à la Finlande, de la Catalogne à la Bavière, la finance à Londres, les nanotechnologies à Grenoble) et dans le monde (les biotechnologies à Boston, les technologies de l'information dans la Silicon Valley...).

(1) Michael Porter, *On competition*, 1999

(2) Christian Blanc, *au Sénat à propos du Grand Paris*

Cependant, les spécialisations visibles à l'international qu'afficheront ces territoires ne seront en rien exclusives du développement d'autres activités et du nécessaire équilibre en termes de développement local porté par les collectivités locales. Les projets de territoires réussis, fondés sur les valeurs économiques et sociales des territoires, seront ceux qui apparaîtront en capacité de provoquer des effets d'entraînement sur des périmètres géographique et socio-économique larges, au bénéfice d'une population qui aujourd'hui reste trop souvent à l'écart des grandes évolutions de la métropole. Les effets directs d'un surcroît d'activité en termes d'emploi, des formations en plus grand nombre et étroitement corrélées aux stratégies de développement des territoires, seront les leviers puissants d'une nouvelle cohésion sociale.

■ Faire ville

La « ville-monde » que sera le Grand Paris doit remplir un objectif déterminant à l'égard de la population qu'elle accueille, celui d'une qualité de vie élevée.

Cet enjeu est d'autant plus crucial que la Région Capitale attirera une population en plus grand nombre demain grâce à son dynamisme et pour répondre aux besoins de son marché du travail. La valorisation du cadre de vie se fera par un urbanisme et un aménagement renouvelés, avec l'émergence et l'affirmation de nouvelles identités urbaines permettant enfin de rompre avec l'opposition entre banlieue et ville-centre, redéfinissant un nouvel espace de vie sociale, économique et culturelle pour la Région Capitale.

À titre illustratif, sur le territoire aggloméré autour de Paris, la population présente équivaut à celle des 14 premières villes françaises : ainsi, le potentiel existe pour créer autour de Paris plusieurs « centralités urbaines » qui auront chacune leur identité avec tous les attributs qui s’y attachent, un certain art de vivre, une architecture identifiable, des lieux de vie et de rencontres...

La mixité sociale et fonctionnelle doit être considérée comme un fil conducteur des différents projets de territoires : la forte ambition en matière d’urbanisme, intégrant des actions déterminantes de régénération urbaine voire de reconstruction radicale de certaines centralités urbaines, permettra d’ouvrir au plus grand nombre les bénéfices de la nouvelle dynamique du Grand Paris, en termes de logement et de qualité de vie.

■ Le réseau de transport : le système nerveux du Grand Paris

La réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris est déterminante dans la mise en œuvre du projet économique, urbain et social du Grand Paris.

Ce réseau vise à structurer l’aménagement des territoires desservis, à les relier, les mettre en réseau et à les raccorder au cœur même de l’agglomération et aux « portes » de la « ville-monde » (aéroports et les gares TGV périphériques).

Il doit favoriser la structuration du territoire et la fluidité des déplacements quotidiens de la population de la région.

Il doit permettre de connecter les territoires et de désenclaver ceux qui actuellement n’évoluent pas au rythme de la métropole.

Il répond à la vocation d’internationaliser encore davantage la Région Capitale en articulant les territoires aux aéroports (Roissy-CDG, Orly, Le Bourget) et aux TGV, permettant aussi une meilleure articulation des échanges avec l’ensemble du territoire national.

Enfin, il permet l’articulation économique, fonctionnelle et spatiale des territoires de développement économique de la région, ce qui aura un effet systémique multiplicateur. La complémentarité de leurs objectifs, avec des spécialisations économiques et technologiques tournées vers l’avenir, renforcera la résistance de l’économie de la métropole aux chocs conjoncturels et structurels.

■ Scénario de développement économique

Cette nouvelle stratégie de développement de la Région Capitale intègre un scénario économique avec des rythmes d’évolution en rupture avec les tendances observées sur les 15 dernières années (1990-2005). Néanmoins, durant la période 1995-2000, l’Ile-de-France a réussi à dépasser voire doubler ses niveaux de croissance et d’emploi.

Une croissance fortement stimulée

Trois facteurs interviendront de manière décisive dans la formation du taux de croissance.

L’innovation

Les *clusters*, dont le propre est de stimuler l’innovation et d’en accélérer la diffusion, permet-

tent de tirer un meilleur parti des potentiels de création de chaque territoire.

L’entrepreneuriat

Il se mesure au pourcentage de création d’entreprises et d’emplois non salariés. Le niveau d’entrepreneuriat de la région Ile-de-France est beaucoup plus faible que celui des autres métropoles mondiales⁽¹⁾. Pour inverser cette tendance, le rôle des PME et des mécanismes en accompagnement de leur développement est central.

La marge de progression est considérable, ainsi que le suggèrent les quelques chiffres suivants :

- Le chiffre de 100 *start-up* de haute technologie pour 10 000 chercheurs aux États-Unis est huit fois plus élevé que celui de l’Ile-de-France.
- Si on restreint la comparaison à deux sites français, quand il se crée 10 *start-up* pour 16 000 chercheurs sur le plateau de Saclay, il en naît 30 pour 10 000 chercheurs à Grenoble.

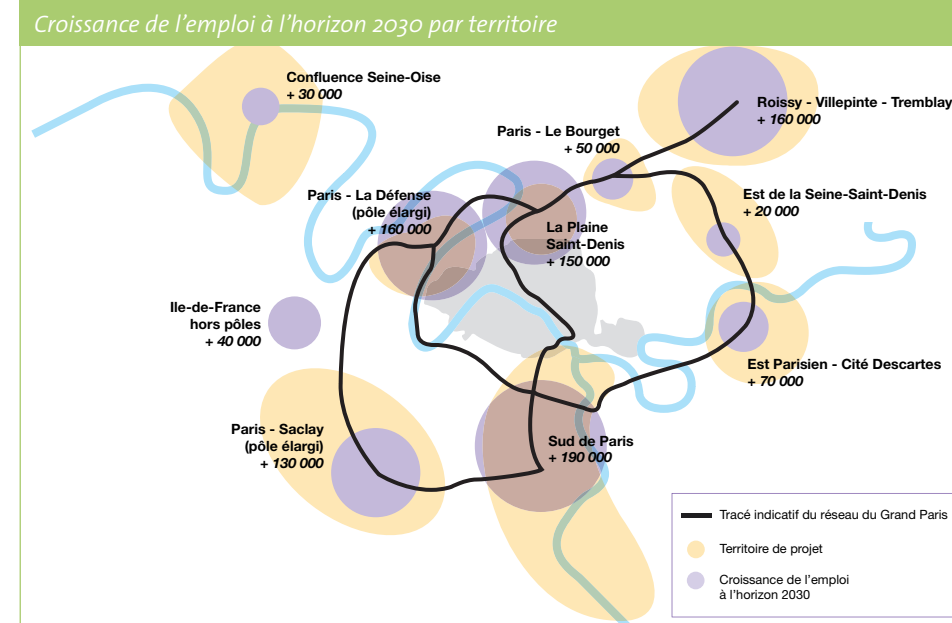
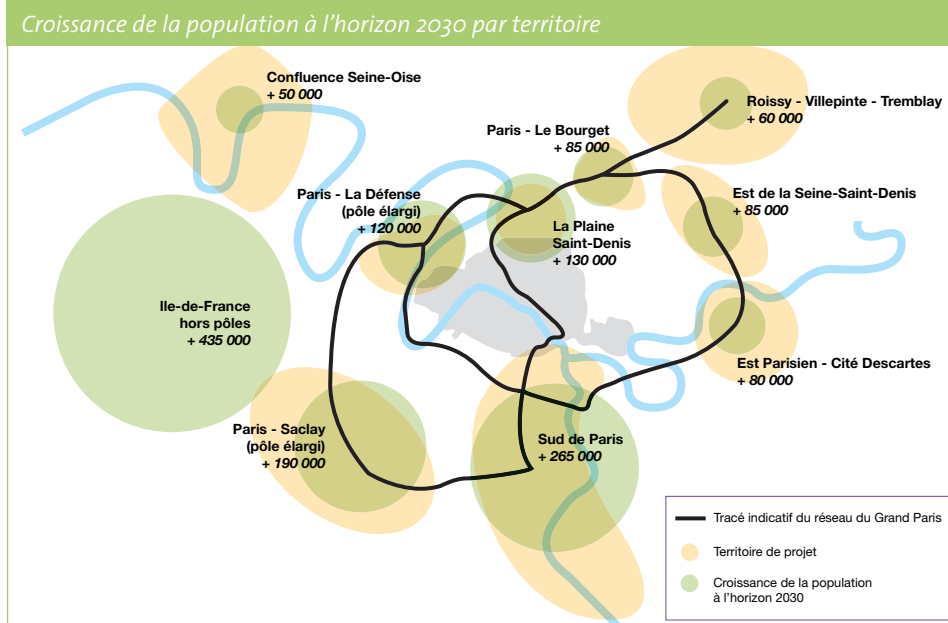
Le capital humain

Pour augmenter les forces productives, les différentes sources en apport de main-d’œuvre seront

(1) Source : Jean-Claude Prager : La région Ile-de-France et les grandes métropoles mondiales, novembre 2008

Scénario de développement économique : croissance de l’emploi en Ile-de-France		
	Variation en niveau à 15 ans	Variation annuelle moyenne
Hypothèse haute	+ 1 million	+ 67 000 + 1,2 %
Hypothèse basse	+ 800 000	+ 53 300 + 1 %

Tendances et évolutions observées sur les 15 dernières années en Ile-de-France et en France					
	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2006	1990-2005
Croissance du PIB (en volume), évolution annuelle moyenne en %					
Ile-de-France	0,67 %	3,20 %	1,57 %	2,2 %	1,80 %
France	1,23 %	2,79 %	1,65 %	2,2 %	1,89 %
Évolution de l’emploi total, évolution annuelle moyenne en %					
Ile-de-France	- 0,60 %	1,58 %	0,19 %	1,3 %	0,39 %
France	- 0,45 %	1,70 %	0,53 %	1,2 %	0,58 %
Croissance démographique, évolution annuelle moyenne en %					
Ile-de-France	0,40 %	0,30 %	0,68 %	0,80 %	0,46 %
France	0,41 %	0,38 %	0,66 %	0,56 %	0,48 %



sollicités : augmentation des taux d'activité, accentuation de l'attractivité des territoires en contrepoint des évasions de talents, apport d'une population venue de l'étranger, etc...

Mais l'accent ne sera jamais assez mis sur le niveau de qualification des ressources humaines de la région parisienne. S'il soutient la comparaison européenne, il souffre encore d'un retard par rapport aux plus dynamiques des régions américaines⁽¹⁾.

Ce scénario de développement démographique et économique, appuyé par les implantations d'entreprises étrangères, doit permettre d'atteindre un rythme de croissance tendanciel de l'économie de la Région Capitale compris entre 3,5 % et 4 % du PIB à terme.

La **croissance de l'emploi** qui accompagnera cette évolution se situera au-dessus d'un rythme annuel de 1 %, le double de celle enregistrée sur les années 1990-2005 en tendance, mais inférieure aux évolutions constatées sur la période de croissance la plus forte, entre 1995 et 2000.

Une population active plus importante

La croissance des emplois générés implique une évolution de la population active, en rupture également avec les tendances constatées.

Pour permettre la création de 1 million d'emplois à l'horizon 2030, il faudra utiliser un ensemble de leviers :

- **taux d'activité supérieurs, et notamment pour les seniors** (55-65 ans) ;
- **moins de dégradation du solde migratoire inter-régional**, rendue possible par l'amélioration des

conditions de logement et de transport induite par le projet du Grand Paris ;

- **attractivité et flux internationaux de population** : l'attractivité de la « ville-monde » suppose un volant de migrations internationales supérieur à ce qui est constaté aujourd'hui. À titre d'exemple, Londres accueille 78 000 étrangers par an sur la période récente, contre 38 000 en Ile-de-France.

Pour 1 million d'emplois créés à l'horizon 2030 l'augmentation de la population totale est de 1,5 million, possible en utilisant les leviers permettant l'augmentation du taux d'activité de la population.

Ces hypothèses sont en cohérence avec la construction de 70 000 logements par an,

inscrite comme objectif dans l'article 1 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Hypothèses de répartition territoriale

Les hypothèses de croissance de l'emploi sont essentiellement réparties sur les pôles territoriaux majeurs, qui devraient passer de 2 millions aujourd'hui à 2,9 millions d'emplois en 2030, soit 45 % de l'emploi total de l'Ile-de-France. Sur la base d'une hypothèse de stabilisation de l'emploi à Paris, la croissance prévue sur ces pôles est de 48 % en moyenne à cet horizon, quand celle projetée sur la région dans son ensemble est de près de 20 %.

(1) Source : Jean-Claude Prager : op. cit.

1.4.2 | Le logement : un levier majeur d'attractivité et de développement pour l'Ile-de-France

Les années 2000-2010 ont vu s'accroître le problème du logement en Ile-de-France : alors que la demande a augmenté notamment à cause de l'évolution du profil démographique de la population, la création de logements est historiquement basse et les prix n'ont jamais été aussi élevés, en rupture avec les capacités d'investissement des ménages. Cette situation a pu être en partie compensée par la mobilisation du parc existant et la baisse du taux de logements vacants. Le parc existant est désormais aux limites de ses capacités d'accueil.

Le Grand Paris est l'occasion d'inverser cette tendance. Pour donner à la Région Capitale un nouvel élan économique, la question de l'attractivité sera essentielle. Le logement en est une composante primordiale qui participe largement à la définition d'un cadre de vie propice au développement économique et à la croissance de l'emploi.

La rareté du logement et la hausse des prix accentuent le clivage entre les territoires qui accueillent des populations aisées et ceux habités par des populations fragiles et à faibles revenus. Le développement d'un réseau de transport structurant permettra de renouer le dialogue entre les territoires et de redonner des perspectives aux secteurs les plus enclavés.

Pour atteindre l'objectif ambitieux de créer 70 000 logements par an d'ici à 2030, il est nécessaire de mettre en œuvre des politiques ciblées en partenariat avec les maires, décideurs en matière d'urbanisme. C'est également l'occasion de recon-

sidérer dans leurs complémentarités les grandes politiques d'aménagement (réseau de transport, renouvellement urbain...) et de mobiliser l'ensemble des professionnels de l'aménagement. L'ensemble des éléments de diagnostic présentés rapidement ci-dessus ont été partagés avec les élus et les professionnels lors des états généraux du logement de 2008 et de 2010.

■ La région la plus riche et peuplée a une offre de logement inadaptée

Le besoin en logement était déjà estimé à 54 000 par an dans le SDRIF de 1994. Cet objectif n'a jamais été atteint.

Aujourd'hui, l'Ile-de-France est aussi la région qui construit le moins en proportion de sa population. Entre 2002 et 2006, avec une construction équivalente à 0,6 % du parc de résidences principales contre 1,2 % en moyenne pour la France métropolitaine, elle est la dernière des régions. Enfin, le niveau des logements vacants a atteint son plus bas niveau en 35 ans. Le taux de vacance ne représente plus que 5,7 % de l'ensemble du parc. C'est un plancher, car tout marché du logement compte des logements vacants à louer ou vendre.

■ Une production qui remonte, mais reste très insuffisante

Même si les dernières années indiquent une reprise du nombre de permis de construire (le poids de l'Ile-de-France dans la construction pour

la France entière passant de 9,65 % à 12,70 % en logements autorisés), l'érosion progressive des stocks et le faible niveau des logements autorisés par rapport aux années précédant la crise financière et économique font craindre un recul durable de l'activité de construction de logements.

Dans ce contexte de sous-production, le prix d'achat d'un logement et les loyers ont augmenté plus vite que les ressources des ménages : sur les dix dernières années, quand l'indice des prix augmentait de 20 %, les prix de l'immobilier dans l'ancien en Ile-de-France augmentaient de 150 % et les loyers de relocation augmentaient de 117 % à Paris, de 79 % en proche banlieue et de 55 % en province, selon l'Observatoire des Loyers de l'Agglomération Parisienne (OLAP). Le prix d'achat moyen représentait 4,7 années de revenu en 2006 contre 3,5 quinze ans plus tôt.

■ Dans un contexte de crise du logement, les déséquilibres territoriaux s'aggravent

Les territoires de l'Ile-de-France sont socialement très ségrégués avec une forme de spécialisation selon les statuts d'occupation. La structure du parc, notamment le déficit local d'offre sociale, conjuguée à la cherté de l'acquisition et de la location privée rendent certains territoires inabordable pour une grande partie de la population. L'évolution de l'occupation du parc social montre que les territoires défavorisés sont ceux qui accueillent le plus de ménages fragiles. Les spécialisations constatées se renforcent.

Autre adaptation, plus radicale : de nombreuses familles avec enfants et à revenus intermédiaires quittent l'Ile-de-France, dont le seuil migratoire est déficitaire par rapport à la province, avec un effet économique négatif sur le développement de certaines filières.

■ Les contrats de développement territorial, une opportunité de développement

La voie contractuelle pour accompagner les communes a été complétée par la loi sur le Grand Paris avec la notion de contrat de développement territorial. Ces contrats permettront notamment de partager des objectifs de développement ambitieux autour de nouvelles centralités urbaines à densifier, favorisées par le nouveau réseau de transport.

La relance d'une production de logements au niveau communal reste le premier enjeu d'un développement quantitatif de l'offre de logement. Les grands programmes de l'État peuvent également servir de leviers puissants.

Cette approche globale de tous les projets éclaire d'un jour nouveau la rénovation urbaine. Certaines zones urbaines sensibles sont porteuses de développement. En travaillant la question de la forme urbaine, de la densité et des services s'ouvrent de nouvelles possibilités d'offrir d'avantage de logements, mais aussi des emplois accessibles aux résidents. À côté de la structuration d'une offre nouvelle, l'accès au logement pour les plus fragiles est également essentiel.





1.4.3 | Les territoires de projet

Un temps de diagnostic et de rencontres avec les maires, les acteurs locaux, les universitaires, les entreprises a permis au Secrétaire d'État chargé du développement de la Région Capitale, durant près d'un an, d'identifier les potentiels du territoire du Grand Paris, d'en dessiner la carte des connexions existantes ou à développer et d'en imaginer l'organisation.

De ces rencontres et de ce travail d'analyse ont émergé des territoires de projet, ayant pour vocation d'impulser le développement de la Région Capitale.

Chaque territoire a sa logique, son caractère et son destin. Mais considérés dans leur globalité, ils constituent un ensemble cohérent et équilibré tant d'un point de vue économique que géographique. Cette cohérence et cette complémentarité globale seront portées et renforcées par le réseau de transport du Grand Paris qui reliera les territoires entre eux, à l'ensemble du pays et à l'étranger.

Sont ici présentés les contours et les potentialités de développement de huit territoires.

À noter: cette présentation des territoires de projet n'est pas exhaustive. D'autres projets de territoires avec de forts potentiels existents ou sont en émergence. C'est le cas du territoire « Confluence Seine - Oise, Rouen, Le Havre », future porte fluviale et port de la Région Capitale, ou encore d'un projet qui pourrait se développer autour de Val-de-France/Gonesse.

Paris - Le Bourget

Une porte sur l'international

Le pôle du Bourget se trouve au carrefour des flux Roissy-Paris et de l'axe Est-Ouest.



Situé entre Roissy et la capitale, Le Bourget a vocation à devenir la porte d'entrée urbaine internationale du Grand Paris.

Le périmètre de ce pôle métropolitain couvre 3 400 hectares (soit 2/3 de la superficie de Paris intra-muros⁽¹⁾) et rassemble 190 000 habitants, sur six communes de Seine-Saint-Denis : Le Bourget, Drancy et Dugny, qui forment la Communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget, ainsi que le Blanc-Mesnil, Bonneuil-en-France et La Courneuve.

En dépit de la présence du premier aéroport d'affaires européen, avec 130 000 passagers par an environ, le développement du pôle du Bourget est pénalisé par sa faible accessibilité en transports en commun, son morcellement et son manque d'attractivité résidentielle.

Territoire fortement touché par la désindustrialisation d'après-guerre, sa mutation va être accélérée par la libération d'emprises militaires et industrielles.

L'arrivée du réseau de transport du Grand Paris va permettre de relancer les potentiels de ce territoire et d'accompagner son projet de développement urbain et économique⁽²⁾, engagé autour de trois orientations majeures :

- développer un pôle économique d'envergure métropolitaine autour de l'aéroport, dans les domaines de l'aviation d'affaires (conforter la place de 1^{er} aéroport d'affaires en Europe), du tourisme d'affaires et de l'événementiel (faire monter en standing le parc des expositions, favoriser l'accueil de grandes manifestations

de plein air), de l'aéronautique (installer un pôle d'excellence technologique aéronautique et donner de la visibilité à cette filière stratégique), de la formation aux métiers de l'aérien et du tourisme ;

- régénérer en profondeur le cadre urbain pour faire émerger une nouvelle centralité dense, attractive et équilibrée, faire du Bourget un lieu de vie et d'animation pour l'ensemble des communes du nord de l'agglomération ;

- constituer un pôle culturel et scientifique de rayonnement international avec la rénovation du musée de l'Air et de l'Espace et la réalisation d'un nouvel équipement culturel de premier plan exprimant les questionnements majeurs de l'humanité du XXI^e siècle, au croisement des

phénomènes de la mondialisation, du métissage culturel et de la découverte de l'univers.

Pour construire une nouvelle identité lisible et singulière, Le Bourget va s'appuyer sur les principes du développement durable : ville compacte et durable, préservation des zones naturelles (Parc de La Courneuve), insertion harmonieuse des activités économiques et aéroportuaires dans le tissu urbain, créations d'emplois pour la population locale et amélioration de la qualité de vie au quotidien.

(1) Paris intra-muros (sans les bois de Boulogne et de Vincennes) couvre 6 000 hectares.

(2) Une étude d'urbanisme par trois cabinets spécialisés est en cours, qui associe les communes directement concernées par un projet de développement territorial, dont le contenu ne pourra être défini entre elles et l'État qu'après la prise du décret en Conseil d'État fixant le tracé et les gares du réseau de transport structurant du Grand Paris.

La Défense

Cité financière du Grand Paris : *cluster* financier et de services à haute valeur ajoutée

L'arrivée du réseau du Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité de ce territoire, en reliant directement La Défense aux autres pôles de développement et aux portes internationales de la Région Capitale que sont les aéroports de Roissy et d'Orly. Le prolongement du RER E à l'ouest contribuera à amplifier ce bénéfice. Les nouvelles gares à l'ouest de l'Arche permettront de consolider le développement de Seine-Arche, et d'engager la transformation du quartier des Groues.



Premier quartier d'affaires en Europe, directement relié au cœur de Paris, La Défense est aujourd'hui le pôle économique le plus dense de la région, avec 330 000 salariés. Le quartier d'affaires historique de La Défense concerne aujourd'hui les communes de Courbevoie, Nanterre et Puteaux.

Deuxième site d'implantation des 500 premières entreprises mondiales derrière Tokyo, la région capitale prend cependant du retard, en particulier par rapport à Londres, en ce qui concerne l'accueil des nouveaux centres de décisions.

Le développement du pôle stratégique de La Défense doit lui permettre d'accroître sa visibilité mondiale, son attractivité, et celle du Grand Paris pour ce type d'investissement. Ce développement se fait dans deux directions.

La première est la constitution de la cité financière de La Défense, à partir du potentiel dont le quartier dispose déjà, pour devenir l'équivalent parisien de Wall Street ou de la City.

Le projet du Grand Paris vise ainsi à constituer au sein de La Défense un véritable *cluster* de services à haute valeur ajoutée à destination de grandes entreprises multinationales et à en faire le moteur principal du développement économique du quartier d'affaires et des communes de l'Ouest parisien.

Cette dynamique s'appuie sur trois leviers principaux :

- le renforcement de l'intégration des institutions économiques et financières de la Région Capitale dans le périmètre du quartier d'affaires ;
- l'accueil d'activités de services financiers et à haute valeur ajoutée à destination des centres

de décision (conseil, services informatiques, juridiques...);

- l'intégration et le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche au sein du *cluster*, autour des questions économiques, financières, fiscales, juridiques et linguistiques, en particulier grâce à l'université de Paris-Dauphine.

Le plan de renouveau du site a déjà permis l'amélioration de la qualité architecturale et du niveau de service du parc immobilier. Mais l'objectif est aussi de faire de ce quartier d'affaires un haut lieu de la vie culturelle, en journée comme en soirée, d'y améliorer la qualité de vie.

La seconde direction de développement est l'extension du pôle à l'ouest de l'Arche, jusqu'à la Seine, avec

l'opération Seine-Arche aujourd'hui en cours, et avec, demain, l'aménagement du secteur des Groues.

Le projet du Grand Paris sur ce territoire vise à élargir la réflexion de développement et d'aménagement du pôle de La Défense aux six communes de Puteaux, Courbevoie, Suresnes, Nanterre, La Garenne-Colombes et Rueil-Malmaison, directement concernées, et d'en faire les premiers acteurs de la construction d'un aménagement urbain renouvelé, donnant au territoire un caractère de ville agréable à vivre, intense et mixte. Ce territoire intégré au sein de la Région Capitale, qui représente aujourd'hui près de 400 000 habitants, doit conjuguer et renforcer le développement des dynamiques économiques en lien avec le développement d'une véritable urbanité, dans le cadre d'un projet partenarial entre les communes et l'État.

Est Parisien - Cité Descartes

Territoire d'innovation pour un développement urbain durable

Aujourd'hui, le territoire est relié à la capitale par une branche du RERA et deux branches du RER E. Entre les rocades A 86 et A 104 qui délimitent le territoire, l'autoroute A 4 assure la principale desserte routière. La mise en service du réseau du Grand Paris concrétisera le développement d'un nouvel axe Nord-Sud, et effacera la barrière que constitue la Marne. La Cité Descartes se trouvera ainsi à 30 minutes de Roissy et à moins de 45 minutes du pôle de Saclay, ce qui permettra de faciliter des échanges liés à l'innovation avec ce pôle scientifique et technologique.



De l'A 86 à l'ouest au Val-Maubuée à l'est, des boucles de la Marne de Champigny au sud aux coteaux de Montfermeil au nord, l'Est parisien souffre d'un manque de centralité, d'urbanité et d'identité. Tissus pavillonnaires, zones d'habitat social et développement urbain peu dense alternent avec de nombreux espaces naturels de qualité.

Au cœur de ce territoire qui compte plusieurs centaines de milliers d'habitants, la Cité Descartes doit devenir le moteur d'un *cluster* de réputation mondiale ciblé sur le développement urbain durable.

La Cité Descartes réunit près de 1200 chercheurs et ingénieurs et en regroupera près de 1500 en 2012, sur les thématiques de la ville et du déve-

loppement durable (capteurs, matériaux intelligents, géothermie, nouveaux services urbains, nouvelles technologies énergétiques, traitement de l'eau...).

Trois instituts Carnot et un pôle de compétitivité renforcent les relations entre centres de recherche et entreprises et le potentiel de Recherche & Développement.

Reste à impliquer de grands acteurs du développement durable, qui renforceraient la visibilité du territoire et favoriseraient l'implantation de PME et de TPE à fort potentiel.

La construction d'incubateurs et de structures d'accueil pour les *start-up* permettrait de faciliter l'innovation et la création de richesse.

Le potentiel de développement urbain est très important, avec de grandes opportunités foncières au sein même de la Cité Descartes, sur le site des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne, sur des emprises réservées pour la construction d'une autoroute abandonnée à Champigny-sur-Marne ou encore sur des voies ferrées à Chelles.

Sur le modèle de l'*Institute for Sustainability* de Londres, au cœur du projet urbain *Thames Gateway*, la Cité Descartes peut ainsi devenir une vitrine du savoir-faire français en mettant en avant éco-matériaux, développement de projets architecturaux innovants, éco-quartiers, mixité sociale et vision totalement renouvelée de l'éco-conception urbaine en réponse aux défis de la métropole post-Kyoto.

La réalisation d'un équipement sportif, qui manque à l'Est parisien, pourra également être envisagée, en lien avec le site de Vaires.

Est de la Seine-Saint-Denis

(Clichy / Montfermeil, Livry, Sevran, Aulnay)

Recréer un pôle urbain de qualité

Le futur réseau du Grand Paris va permettre de redynamiser le tissu urbain, de désenclaver certains quartiers et de faciliter l'accès à l'emploi dans les pôles du Bourget, de Roissy et de la Cité Descartes. Le territoire sera ainsi réintégré à la métropole parisienne et ses habitants bénéficieront de cette nouvelle dynamique économique et urbaine.



Ce territoire couvre les communes d'Aulnay-sous-bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil, soit 4 000 hectares pour 230 000 habitants. Cette partie de l'agglomération parisienne accueille des populations paupérisées, comme en témoignent ces indicateurs socio-économiques :

- taux de chômage plus de deux fois supérieur à la moyenne francilienne (taux de chômage des jeunes à près de 50 % sur certaines zones urbaines sensibles) ;
- taux de logement social supérieur de 40 % à la moyenne francilienne ;
- revenu moyen par ménage inférieur de 35 % au revenu moyen d'un ménage francilien, alors que la taille des ménages y est sensiblement supérieure à la moyenne.

Sur le plan urbain, aucune centralité ne se dessine dans cette zone relativement diffuse, où la densité est faible (25 à 50 hab/ha et COS < 1). Le tissu pavillonnaire est ancien et peu structuré et les quartiers d'habitat social souvent enclavés.

Le secteur est dépourvu de toute stratégie territoriale globale : les projets urbains en cours concernent quasi exclusivement les quartiers d'habitat social ou d'habitat privé dégradé (projets ANRU, l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine).

Au niveau économique, Aulnay-sous-Bois est sous l'influence de Roissy, alors que Clichy-sous-Bois et surtout Montfermeil se tournent vers la Seine-et-Marne et le Val-de-Marne.

Avec une croissance démographique estimée à près de 50 % sur les quinze prochaines années,

ce territoire fait donc face à un défi : recréer un pôle urbain de qualité en capacité d'accueillir une population diversifiée.

Les populations résidentes, pourtant situées à moins de 5 km du territoire de Roissy, souffrent d'un manque d'accessibilité aux emplois de ce pôle, le deuxième d'Ile-de-France.

Le réseau de transport du Grand Paris constitue un levier essentiel pour ce projet urbain⁽¹⁾ qui se construit autour des futures gares et s'appuie sur les ressources foncières importantes du territoire.

Cette dynamique permettra l'achèvement des rénovations des grands ensembles et leur réintégration dans un tissu urbain plus dense et mixte, ainsi que l'insertion sociale des habitants.

L'accès à l'emploi sera facilité par la desserte plus performante des pôles économiques du Bourget, de Roissy et de la Cité Descartes.

Parmi les orientations majeures du projet urbain, figurent : la restructuration des réseaux de transport de surface ; la requalification et la transformation urbaine des anciennes routes nationales ; la diversification de l'offre de logements ; l'urbanisation de la butte de Montceuleux ; la liaison et l'ouverture des espaces naturels sur la ville (Forêt de Bondy, Parc de la Poudrerie, Canal de l'Ourcq, Parc du Sausset) ; la construction d'équipements structurants.

⁽¹⁾ Une étude d'urbanisme par un cabinet spécialisé est en cours, qui associe les communes directement concernées par un projet de développement territorial, dont le contenu ne pourra être défini entre elles et l'État qu'après la prise du décret en Conseil d'État fixant le tracé et les gares du réseau de transport structurant du Grand Paris.

La Plaine Saint-Denis

Territoire de la création

Desservi par le futur réseau du Grand Paris, le secteur Pleyel-Landy deviendra un carrefour stratégique interconnecté au RERD, et accueillera la future gare TGV internationale. La Plaine Saint-Denis occupera ainsi une position plus centrale dans l'agglomération parisienne.



Le développement d'un *cluster* ciblé sur les activités de création (cinéma, production audiovisuelle, design, jeux vidéo, multimédia, graphisme, mode, musique, cultures urbaines, métiers d'art) est essentiel pour la Région Capitale.

Les loisirs numériques et les « nouvelles images » (3D, jeux vidéo, *serious game*, industries de l'Internet, design numérique) figurent parmi les marchés mondiaux à forte croissance. Au-delà du potentiel économique, ces activités constituent un facteur d'innovation pour l'ensemble de la société.

Le projet de territoire de la création⁽¹⁾ concerne au premier chef les communes de Saint-Ouen, l'Île-Saint-Denis, Saint-Denis et Aubervilliers, soit environ 2 400 hectares et 218 000 habitants. For-

tement urbanisée mais recelant de vastes friches industrielles, cette partie de l'agglomération connaît de graves difficultés et sa population profite encore trop peu des développements dans le secteur tertiaire qui ont suivi la construction du Stade de France.

Or, la richesse créative de ce territoire, issue notamment de la diversité et de la jeunesse de sa population, est un réel atout. La Seine-Saint-Denis, lieu d'émergence et de développement d'artistes imprégnés de leur vie dans la ville, peut devenir un pôle de premier plan pour les cultures urbaines, à la fois vitrine et point d'ancrage.

Une multitude de savoir-faire en matière de métiers d'art et d'artisanat d'ores et déjà présente constitue un patrimoine considérable et offre des perspectives économiques, notamment

dans le secteur de la mode et du luxe (Puces de Saint-Ouen, savoir-faire et archéologie à Saint-Denis, artisans d'art).

Du fait notamment de sa situation stratégique entre les centres-villes de Saint-Ouen et Saint-Denis, de sa proximité avec la Cité du Cinéma et les éco-quartiers des Docks et de l'Île-Saint-Denis en construction, d'un positionnement au carrefour de grandes infrastructures de transport ferrées (RERD, grandes lignes nationales et internationales, métro Ligne 13 et future gare TGV internationale) et routières (A1, A86, RN1), le secteur Pleyel-Landy apparaît comme le cœur du Territoire de la création.

Reliant ce secteur avec tout le territoire, le réseau de transport du Grand Paris sera un puissant

levier de développement, notamment en raison du prix compétitif et de la disponibilité des terrains à proximité.

⁽¹⁾ Une étude d'urbanisme par un cabinet spécialisé est en cours, qui associe les communes directement concernées par un projet de développement territorial, dont le contenu ne pourra être défini entre elles et l'État qu'après la prise du décret en Conseil d'État fixant le tracé et les gares du réseau de transport structurant du Grand Paris.

Roissy-Villepinte-Tremblay

Au cœur de l'économie des échanges

Le réseau du Grand Paris assurera une desserte performante pour les usagers de l'aéroport, de sa gare TGV et du Parc international des Expositions de Villepinte. De plus, il permettra un accès fiable pour l'est de la Seine-Saint-Denis, ainsi que pour le secteur de Marne-la-Vallée.



Premier aéroport européen en nombre de mouvements, Roissy - Charles de Gaulle est aussi le deuxième pour les voyageurs après Londres et pour le fret après Amsterdam Schiphol. L'aéroport est inséré dans le deuxième bassin d'emplois francilien après La Défense : plus de 3400 établissements et près de 280 000 emplois, dont plus de 90 000 pour la seule plateforme aéroportuaire.

Toutefois, une partie des populations locales se trouve enclavée du fait d'un manque de dessertes en transports collectifs adaptées. Le bassin d'emploi de Roissy - Charles de Gaulle accueille de vastes complexes hôteliers, des fonctions de service dédiées au tourisme d'affaires, des activités économiques directement liées à la logistique aérienne et

au fret, ainsi que des fonctions métropolitaines, avec le Parc international des Expositions de Villepinte, notamment. Paris est, en effet, classée en tête des villes d'accueil de congrès internationaux *ex aequo* avec Vienne, devant Barcelone, Singapour et Berlin⁽¹⁾. Le territoire dispose d'importantes réserves foncières stratégiques pour assurer le développement des activités aéroportuaires, des fonctions métropolitaines, notamment congrès et salons, de la logistique industrielle à forte valeur ajoutée et de l'interface air/route/TGV pour le fret et pour les passagers.

Le projet de développement du pôle de Roissy concerne près de 200 000 habitants sur environ 230 km² : la communauté de communes de Roissy Porte de France, la communauté d'agglomé-

mération Plaine de France (Tremblay-en-France, Villepinte et Sevran), Mitry-Mory, la communauté de communes de la Plaine de France en Seine-et-Marne. Son périmètre couvre les 3400 hectares de la plate-forme exploitée par Aéroports de Paris, ainsi que plus de 1500 hectares situés sur le territoire des communes de Roissy-en-France, Tremblay-en-France, Villepinte, Goussainville, ainsi que sur les communes de Mitry-Mory, du Mesnil-Amelot et de Mauregard en Seine-et-Marne.

Il a pour objectifs de conforter la position du « hub » de Paris-CDG en captant les flux européens et mondiaux, de mieux intégrer les populations riveraines à la croissance des activités aéroportuaires, de préserver et valoriser les espaces agricoles et naturels.

(1) *Étude International Congress and Convention Association (ICCA), parue le 15 mai 2009*

Le *cluster* scientifique et technologique du Plateau de Saclay

Le réseau du Grand Paris, en complément du réseau RER, permettra à la fois de desservir le chapelet de campus et de relier le Plateau de Saclay aux autres pôles de recherche régionaux et au cœur de Paris.



Ce territoire regroupe tous les acteurs qui constituent l'écosystème de l'innovation, à un niveau d'excellence mondiale : pôles de R&D de grandes firmes, universités tournées vers la recherche, centres de recherche publique, grandes écoles d'ingénieur et de management... Au total, ce territoire représente 10 % de la recherche publique et privée française, avec une forte spécialisation dans les domaines des mathématiques, de la physique, de la chimie, de la biologie et de l'optique. Seul Paris centre dispose d'un potentiel scientifique équivalent.

Notons que la médecine en est aujourd'hui absente, et que les sciences humaines et sociales y sont trop faiblement représentées : des connexions spécifiques et fortes doivent donc

être trouvées dans ces domaines avec d'autres territoires de la région.

En mars 2009, une Opération d'intérêt national (OIN) a été décrétée sur le plateau de Saclay. Le territoire de l'OIN dispose à la fois d'un pôle de recherche public très puissant et d'un ensemble de grands centres de développement d'entreprises privées. La mission de préfiguration du futur Établissement Public de Paris-Saclay (EPPS) a commencé à définir les grands principes d'aménagement :

– Gestion de l'espace : à l'échelle du plateau, il s'agira d'imaginer un chapelet de campus cohérents regroupant chacun des fonctions multiples et bien reliés les uns aux

autres plutôt qu'un grand campus éparpillé. Lutter contre l'étalement permettra, d'une part, de conserver des réserves foncières et, d'autre part, de préserver un vaste espace naturel protégé sur le plateau de Saclay, élément important de qualité de vie pour tout le sud parisien.

- Exemplarité écologique : les projets urbanistiques mis en œuvre sur le plateau de Saclay devront être à la pointe des innovations en matière de performances énergétiques et environnementales.
- Adaptabilité : pour être durable, un *cluster* doit être transformable. Nul ne sait quel croisement entre deux disciplines scientifiques sera le plus

fertile dans dix ans, nul ne sait quelle *start-up* deviendra une multinationale.

La mise en place du futur *cluster* doit éliminer trois faiblesses actuelles : fragmentation du potentiel académique et manque de synergie entre acteurs économiques et académiques ; faiblesse de la création d'entreprises et d'emplois ; manque d'une desserte efficace en transport public et d'un cadre de vie agréable.

Sud de Paris

Le territoire de la santé et des biotechnologies

Le réseau structurant du Grand Paris va changer la perception et l'usage des lieux. Il jouera un rôle déterminant pour structurer le pôle lui-même en « rapprochant » ses différents composants et répondre au manque de liaisons est-ouest. Le nouvel équipement reliera Paris à Orly en moins de 15 minutes. Un nœud majeur du réseau francilien est prévu à Villejuif, ce qui contribuera à renforcer l'attractivité du territoire.



Les biotechnologies sont considérées comme l'un des quatre domaines scientifiques majeurs (avec les NTIC, les nanotechnologies, les nouveaux matériaux) qui généreront les plus grands progrès technologiques à venir.

La Région Capitale présente une concentration d'acteurs remarquable dans ce secteur: industrie pharmaceutique, entreprises de biotechnologies, centres hospitaliers avec le plus grand réseau européen (APHP), entreprises de technologies médicales (imagerie médicale, etc.), centres de recherche publique, universités et grandes écoles spécialisées constituent un tissu très dense, à la fois scientifique, technologique et industriel. Les acteurs de ce territoire sont mondialement reconnus, mais pas le territoire en lui-même. Le

cluster est trop dispersé et le tissu urbain pas assez dense et trop peu attractif pour devenir un pôle de rang mondial et susciter plus d'implantations d'entreprises.

En appui des initiatives des collectivités territoriales et, en particulier, de la démarche « Paris Biotech Valley », le projet consiste à favoriser l'émergence d'un pôle dans les domaines de la santé, de la pharmacie et des biotechnologies.

Les axes de spécialisation sont fortement identifiés dans les domaines de la lutte contre le cancer, les neurosciences, le génome, l'innovation thérapeutique, l'imagerie biomédicale et les technologies de la santé.

Dans le prolongement de Paris et ses universités, la Vallée scientifique de la Bièvre forme le

second plus grand pôle hospitalier de la région intégrant le CHU Bicêtre, les hôpitaux Paul-Brousse et Antoine-Béclère, l'Institut Gustave-Roussy, le centre chirurgical Marie-Lannelongue, l'hôpital militaire Percy et des centres de recherche (INSERM, CNRS...), le pôle Ivry-Charles Foix sur la thématique de l'allongement de la vie. S'y ajoutent la présence d'un leader mondial, Sanofi, sur le site des Ardoines, et le potentiel de développement autour de l'aéroport international d'Orly et du MIN de Rungis près duquel peuvent se développer des activités liées à l'alimentation et à la santé.

Le territoire concerné par le projet de développement se poursuit en direction d'Évry (Géno-pole). Il est lié également au Plateau de Saclay (Neurospin, université Paris Sud XI), ou encore à Créteil (hôpital Henri-Mondor).

Les réserves de foncier mutable sont importantes et le territoire peut être densifié malgré les contraintes du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport et du Plan de Prévention des Risques d'Inondation. L'attractivité sera renforcée par le développement d'un environnement urbain dense et mixte, mêlant activités, équipements, logements, espaces verts.

En outre, les terrains existents pour envisager le développement d'un équipement sportif de grande ampleur de type grand stade, sur le territoire situé entre Orly et Massy. Cet équipement viendrait compléter sur le plan sportif les développements envisagés autour de l'aéroport d'Orly.