

RAPPORT PREPARE PAR M. Jean-Loup FABRE  
au nom de la Commission de l'aménagement du territoire

**La Contribution des OIN  
à l'action régionale  
(SDRIF et territoires de projets)  
Jean-Loup FABRE  
2 JUILLET 2009**

---

29 rue barbet de Jouy 75007 Paris – tél : 01.53.85.66.25 – Télécopie : 01.53.85.65.89  
Mel : [cesr@iledefrance.fr](mailto:cesr@iledefrance.fr) - Internet : [www.cesr-iledefrance.fr](http://www.cesr-iledefrance.fr)

mis à jour le 23/06/2009

# SOMMAIRE

<b>PROLEGOMENES</b> -----	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION</b> -----	<b>7</b>
<b>I – Généralités sur les OIN en Ile de France</b> -----	<b>9</b>
<b>1.1 - Le cadre juridique</b> -----	<b>9</b>
A - Le principe -----	9
B - La géographie des OIN -----	10
C - les effets juridiques de la délimitation d'un périmètre d'OIN -----	11
<b>1.2 - L'évolution historique des OIN en Ile de France</b> -----	<b>13</b>
<b>II – Les OIN dans le SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008</b> -----	<b>15</b>
<b>2.1 - Les OIN et la géographie stratégique du SDRIF : les territoires stratégiques</b> -----	<b>15</b>
<b>2.2 - Les OIN et l'approche thématique du SDRIF</b> -----	<b>28</b>
2.2 - 1 Logement et foncier-----	28
2.2 - 2 Développement économique -----	33
2.2 - 3 Infrastructures de transport et déplacements -----	35
2.2 - 4 Cadre de vie et environnement-----	37
<b>III – Les OIN et les nouveaux projets de l'Etat depuis l'adoption du SDRIF par le Conseil Régional</b> -----	<b>40</b>
<b>3.1 – Le cadre général : une approche thématique renouvelée</b> -----	<b>40</b>
3.1 – 1 Logement et foncier -----	40
3.1 – 2 Développement économique -----	41
3.1 – 3 Infrastructures de transports et déplacements -----	42
3.1 – 4 Environnement et développement durable-----	43
<b>3.2 – L'impact des nouvelles orientations de l'Etat sur les territoires d'OIN</b> -----	<b>44</b>
3.2 – 1 le devenir du Plateau de Saclay -----	44
3.2 – 2 les projets concernant Roissy et Plaine de France -----	45
3.2 – 3 Renforcer le rôle de la Cité Descartes comme pôle majeur de Marne la Vallée -----	46
3.2 – 4 Entre ORSA et Massy-Saclay -----	47
3.2 – 5 Seine Aval et la valorisation du fleuve-----	47
<b>3.3 – Pour une nouvelle vision métropolitaine de l'aménagement ?</b> -----	<b>47</b>
<b>IV – Les problématiques posées par les OIN au regard du SDRIF</b> -----	<b>48</b>
<b>4.1 – Les OIN et les acteurs</b> -----	<b>48</b>
4.1 – 1 Les OIN et les intercommunalités -----	48
4.1 – 2 Les OIN dans la relation Etat - Région-----	52
4.1 – 3 Les OIN et les acteurs opérationnels -----	54
<b>4.2 – Les OIN et les financements</b> -----	<b>58</b>
4.2 – 1 OIN et CPER 2007 – 2013-----	58
4.2 – 2 Les fonds européens -----	67
4.2 – 3 Le plan de relance-----	68
<b>4.3 – Les OIN et l'environnement extra régional</b> -----	<b>69</b>
<b>Conclusion</b> -----	<b>71</b>
<b>La situation actuelle des OIN : monographies</b> -----	<b>74</b>
<b>1 - Les OIN existantes avant la révision du SDRIF :</b> -----	<b>74</b>

1 - 1 La Défense - Seine Arche -----	74
1 - 2 Sénart -----	81
1 - 3 Marne la Vallée-----	91
<b>2 – Les OIN créées pendant la révision du SDRIF-----</b>	<b>99</b>
2 - 1 Orly-Rungis-Seine Amont -----	99
2 - 2 Seine Aval-----	108
2 - 3 Massy Saclay -----	113
<b>3 – Le cas particulier : Roissy – Plaine de France -----</b>	<b>121</b>
<b><i>Annexes</i>-----</b>	<b>128</b>
<b>1 - Listes des personnes auditionnées ou entendues -----</b>	<b>129</b>
<b>2 - Bibliographie -----</b>	<b>131</b>
<b>3 –Tableaux thématiques-----</b>	<b>134</b>

## AVERTISSEMENT

Le présent rapport résulte des travaux qui ont été conduits par la Commission d'Aménagement du Territoire du CESR d'Ile de France, de septembre 2008 à mars 2009.

Il prend toutefois en compte, chaque fois que possible, les éléments nouveaux intervenus depuis avril 2009 et notamment :

- La conférence de presse de Daniel CANEPA, préfet de la région Ile de France, préfet de Paris, consacrée le 15 avril 2009 au thème « les opérations d'intérêt national en Ile de France : des territoires prioritaires d'aménagement ».  
Le document presse remis à l'issue de la conférence présente un état des lieux suite à une réunion rassemblant les présidents et directeurs des établissements publics d'aménagement (EPA) d'Ile de France.
- Le discours du Président de la République du 29 avril 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine à l'occasion de l'exposition des résultats de la concertation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne (le Grand Paris).
- Les réactions et positions qui se sont exprimées ultérieurement de la part des différents acteurs concernés sur le contenu de ce discours et sur les précisions apportées par Christian BLANC, secrétaire d'Etat au développement de la région capitale.

L'avis du CESR Ile de France, émis à partir de ces travaux, le 2 juillet 2009, s'exprime sur les éléments du « dossier OIN » connus à la mi-juin 2009.

Pierre Moulié  
Président de la Commission  
d'Aménagement du Territoire

## **PROLEGOMENES**

**La Commission Aménagement du Territoire a choisi de lancer une étude sur les OIN en Ile-de-France à l'issue de ses travaux sur la révision du SDRIF et de l'avis du 18 septembre 2008 exprimé par le CESR avant le vote du Conseil Régional du 25 septembre.**

Pourquoi ce choix ?

D'abord parce que parmi les divergences que le CESR n'a pu aider à réduire entre l'Etat et la Région sur le contenu du SDRIF, le thème des OIN a été un révélateur des écarts d'appréciation des deux acteurs sur le pilotage même du processus de révision et sur la vision de l'avenir de l'Ile-de-France.

L'Etat a annoncé le lancement de nouvelles OIN en plein débat sur le contenu même du SDRIF ; ce que l'Exécutif régional a perçu comme un moyen pour l'Etat de reprendre l'initiative sur la procédure de révision alors que la loi PASQUA du 4 février 1995 confiait le pilotage de l'opération à la Région "en association avec l'Etat".

Faute de se faire entendre sur certaines de ses orientations, l'Etat a, d'une part, rappelé en octobre 2006 au travers d'un document récapitulatif les servitudes existantes qui s'imposaient à la Région, mais d'autre part, en a créé de nouvelles avec la déclaration du lancement d'OIN sur Seine Amont, Seine Aval et Massy – Saclay – Versailles – Saint-Quentin en Yvelines.

Ainsi, sur ces sujets, le pilotage était repris de fait par l'Etat.

Par nature, les OIN, au travers de l'examen que nous effectuons dans le présent rapport, répondent à des enjeux majeurs, d'envergure supra-régionale, en permettant, par les pouvoirs ainsi exercés par l'Etat en matière d'urbanisme, d'afficher des ambitions "au-delà de l'Ile-de-France":

L'analyse du CESR, associé tout au long de la procédure de révision du SDRIF, tant au niveau du Comité de Pilotage de la révision -par la participation de son Président Jean-Claude Boucherat- que par l'expression de ses avis successifs (6 avis spécifiques de 2004 à 2008, sans compter les avis thématiques divers), conduit à considérer que l'Etat et la Région ne peuvent pas dresser de constat d'échec après une concertation et des débats qui ont mobilisé pendant quatre ans l'ensemble des acteurs publics (Etat, Région, Départements, collectivités locales, Chambres consulaires...) et privés, le monde socio-économique et les Franciliens.

Il apparaît ainsi au CESR la nécessité de réconcilier les acteurs en considérant que le SDRIF adopté par le Conseil Régional le 25 septembre, et dont la Commission d'enquête publique a reconnu par son vote unanime la validité, doit être reconnu comme tel et enrichi par les apports de l'Etat, dès lors qu'ils amplifient son ambition, sa portée, et in fine ses résultats à l'horizon 2030.

En ce sens, les opérations d'intérêt national, dont les territoires constituent, au regard même du SDRIF, des territoires stratégiques, participent au premier chef de cet enrichissement.

Loin d'opposer les acteurs, et dès lors qu'elles ne seraient pas divergentes sur les finalités attendues de ces opérations, les propositions nouvelles de l'Etat méritent toute notre attention.

Quel que soit le jugement porté sur les modalités retenues pour exprimer la volonté de l'Etat et qui ont pu heurter certaines collectivités territoriales, le CESR considère que toutes les propositions dont l'objectif est de faire gagner l'Ile-de-France dans un contexte international de plus en plus concurrentiel, où la crise économique et financière peut conduire à creuser davantage les écarts, sont bonnes à examiner.

Aussi a-t-il accueilli avec intérêt l'ensemble des démarches allant en ce sens : recherche d'une nouvelle gouvernance et d'un nouveau cadre d'action sur la zone dense ; réflexions sur le développement durable de Roissy ; travaux sur le cluster international du Plateau de Saclay et valorisation de la Plaine de France, sans omettre les travaux de la conférence métropolitaine et la création du syndicat d'études qui lui est associé.

Le Président de la République, dans son intervention du 29 avril 2009 consacré à 'avenir du Grand Paris, a ouvert la porte à une reprise du dialogue entre l'Etat et la Région sur la poursuite de la révision du SDRIF.

Rien ne se fera de favorable et de réussi sans l'accord de l'Etat, de la Région et des Collectivités Territoriales sur une réelle ambition francilienne, à partir d'une vision partagée dès lors que le contexte conduit au resserrement du pilotage, aux projets d'ampleur, au regroupement des moyens.

L'examen des OIN, non dans leur contour exhaustif, mais dans leur contribution au service du développement régional et dans le cadre d'un SDRIF enrichi, arrive opportunément, au moment où il devient urgent, à peine de perdre le travail de quatre années ou de s'opposer aux travaux en cours, de conclure sur l'acte majeur d'orientation d'aménagement du territoire francilien, que constitue le SDRIF.

Ce faisant, par ce rapport, le CESR considère faire œuvre utile au service de la Région Ile-de-France.

## INTRODUCTION

Après avoir rappelé le cadre juridique qui définit et présente les opérations d'intérêt national, le rapport expose leur évolution historique et leurs principales caractéristiques.

Il montre comment en Ile-de-France, les villes nouvelles, le quartier nouveau de la Défense et les aéroports ont été le premier objet des OIN ; il a fallu les travaux de révision du SDRIF de 1994 pour voir, en 2006, apparaître les projets de trois nouvelles OIN, étant observé que les territoires d'assiette de ces opérations étaient déjà repérés comme territoires majeurs (centre d'envergure européenne...) et territoires prioritaires au titre du contrat de Plan Etat-Région 2000-2006.

Le CESR avait d'ailleurs émis en 2003, à l'occasion de l'examen du bilan à mi-parcours du CPER, un avis sur chacun des dix territoires prioritaires et un avis général et synthétique sur l'ensemble (avis du 3 juillet 2003).

L'analyse montre qu'au-delà de la reconnaissance juridique d'OIN, dès la création ou lors de sa préfiguration (voir Massy – Saclay – Versailles – Saint-Quentin en Yvelines), des opérations peuvent en présenter toutes les caractéristiques sans en avoir l'appellation. Il est fort vraisemblable que Plaine de France relèvera, en fait ou en droit, de ce type d'opération ; le rapport Dermagne, par ses conclusions, semble y conduire, sans attendre la mise en œuvre de tout ou partie de ses préconisations.

Le rapport met en perspective diverses problématiques mettant en œuvre les OIN.

D'abord, il s'efforce de montrer que les opérations auront d'autant plus de chances de porter leurs fruits et d'atteindre leurs objectifs que le terrain institutionnel et administratif sera mieux préparé. En ce sens, de fortes et larges intercommunalités susceptibles de répondre aux enjeux soulevés par ces OIN constitueront une condition favorable à l'atteinte des objectifs.

Ensuite, le rapport rappelle que les OIN "territoires stratégiques" n'ont pas été délaissées dans le SDRIF, elles représentent une part importante de son ossature et par la couronne qu'elles établissent au sein de la zone agglomérée, elles constituent une large part de sa "force de frappe". Il est montré ensuite que l'Etat et la Région, ensemble, au travers du CPER 2007-2013, en faisant effort sur les grands projets 3, 4 et 5 qui focalisent l'essentiel des moyens financiers du contrat, ont donné de fait un début d'exécution au nouveau SDRIF. L'Etat en outre appelle la Région et les Collectivités territoriales à s'associer au plan de relance qui vise à accélérer la mobilisation des financements au profit des projets, queue de trajectoire du CPER 2000-2006 et aux nouveaux projets et équipements sur lesquels ils se sont mis a priori d'accord.

Afin de mieux faire prendre conscience de l'importance des OIN dans le SDRIF, le rapport met en évidence la place primordiale des principales thématiques sur ces territoires : à savoir : le logement et le foncier, le développement économique, les infrastructures de transport et les déplacements ; enfin, le cadre de vie et l'environnement.

Cette présentation serait incomplète sans une réflexion sur l'exercice de la gouvernance au sein des OIN, mettant en évidence les relations de pouvoirs et d'influence entre les grands acteurs publics : Etat et Région, mais aussi Départements et Intercommunalités. Cette question en amène d'autres relatives au financement des opérations ; à la communication et à l'identité, voire à la visibilité de ces territoires ; mais aussi à la place de la concertation, de la planification...

L'objectif du rapport n'est pas d'établir une présentation exhaustive des OIN en place ou en cours de création en Ile-de-France. Certes, nous n'échappons pas à une présentation monographique des OIN pour planter le décor. Certaines sont davantage mises en évidence pour des raisons d'actualité ou d'intérêt majeur : par exemple le Plateau de Saclay et Roissy Plaine de France. La question du rapprochement de la Défense et de Seine Arche sera aussi naturellement traitée.

Le CESR a pour vocation d'émettre des avis. Les préconisations qu'il présente en ce qui concerne la contribution des OIN à la mise en œuvre et à la réussite du SDRIF s'ordonnent autour de trois thèmes : les territoires d'OIN et leur pertinence au regard des enjeux ; les actions sectorielles développées sur les territoires et leur impact déterminant, leur effet de levier au profit de la Région et de la réussite nationale (la notion de locomotive) ; enfin, la gouvernance qui traduit la capacité de l'Etat et de la Région, avec les Collectivités territoriales à jouer ensemble en donnant le maximum de pouvoir de réalisation et de moyens à ceux qui auront à conduire ces opérations.



# I – Généralités sur les OIN en Ile de France

## 1.1 - Le cadre juridique

### A - Le principe

« Jusqu'en 1983, les compétences d'urbanisme et d'aménagement étaient une prérogative exclusive de l'Etat, exercée par ses services ; sans doute les communes étaient elles associées à l'élaboration des documents d'urbanisme mais la procédure était conduite par les représentants locaux de l'Etat qui avaient le dernier mot en cas de désaccord tandis que les opérations d'urbanisme ne pouvaient être décidées que par les représentants de l'Etat. Cependant la réalité était plus nuancée, tenant compte des situations locales et des personnalités des acteurs.

Dans le cadre du processus de transfert des pouvoirs, des compétences, des moyens au profit des collectivités territoriales (communes, départements et régions) conduit en 1982 et 1983, la loi Defferre du 7 janvier 1983 de transfert et de répartition des compétences a confié aux communes la compétence d'urbanisme (élaboration des documents d'urbanisme locaux et autorisations d'occupation du sol) et aux nouvelles collectivités locales régionales celles d'aménagement du territoire et de planification.

Une telle redistribution des rôles ne pouvait cependant conférer une liberté absolue aux collectivités locales

- au nom de l'intérêt général (rappelé à l'article L.110 du code de l'urbanisme : « le territoire français est le patrimoine commun de la Nation »),
- et du respect des grands équilibres (développement/renouvellement urbain, protection et valorisation de l'environnement, mixité sociale et fonctionnelle, maîtrise des besoins de déplacements) inscrits à l'article L.121-1 du code de l'urbanisme.

L'Etat conserve un ensemble de responsabilités (définition de règles générales d'urbanisme et d'aménagement, élaboration de prescriptions nationales ou particulières), de prérogatives d'intervention et d'outils d'actions.

C'est ainsi que la notion d'**Opération d'Intérêt National** (OIN) apparue dès 1983, en différents articles du code de l'urbanisme, pérennisée lors des multiples évolutions de ce code, conserve en 2008 toute sa valeur. Il s'agit de grandes opérations stratégiques, d'envergure nationale, conduites en application de la politique nationale d'aménagement du territoire menée par l'Etat et bénéficiant d'un régime dérogatoire au droit commun.

Le législateur, sans en donner une définition légale, en a officialisé le principe et le rôle à l'article L.121-2 du code de l'urbanisme qui confie à l'Etat le soin de « veiller au respect des principes définis à l'article L.121-1 (mentionné supra) et à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que **des opérations d'intérêt national** ».

Il a en outre habilité le gouvernement à les désigner par décret en Conseil d'Etat, dans le cadre d'une géographie d'aménagement du territoire national et en a déterminé les effets en différents articles du code de l'urbanisme.

## **B - La géographie des OIN**

Selon l'article L.121-9 du Code de l'urbanisme « des décrets en Conseil d'Etat déterminent en tant que de besoin les conditions d'applications du présent chapitre ».

Ces décrets « précisent notamment la nature des projets d'intérêt général et arrêtent la liste des **Opérations d'Intérêt National** mentionnées à l'article L.121-2 ».

Les divers décrets pris en application de ce texte, entre 1983 et 2008, marquent un regain d'intérêt de l'Etat sur le terrain de l'urbanisme opérationnel. L'article R.121-4-1 du CU (qui remplace l'article R.490-5 encore souvent cité) définit ainsi comme Opération d'Intérêt National « les travaux relatifs » :

### ***A) En dehors de l'Ile de France***

-1- Aux domaines industrialo-portuaires d'Antifer, du Verdon et de Dunkerque, dans les périmètres respectifs des ports autonomes du Havre, de Bordeaux et de Dunkerque (décret 83-1261 du 30 décembre 1983) ;

-2- A la zone d'aménagement de Fos, dans un périmètre défini par décret en Conseil d'Etat (décret 83-1261 du 30 décembre 1983) ;

-3- A l'opération d'aménagement Euroméditerranée dans la commune de Marseille dans le périmètre de compétence de l'Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée (décret 95-1103 du 13 octobre 1995) ;

- 4 - A l'aménagement de Saint Etienne, dans le périmètre défini par décret en Conseil d'Etat (décret 2007-783 du 10 mai 2007) ;

- 5- Aux opérations d'aménagement de la Plaine du Var, dans le périmètre défini par décret en Conseil d'Etat (décret 2008-239 du 7 mars 2008).

### ***B) En Ile-de-France***

Sont également des Opérations d'Intérêt National les travaux relatifs :

-1- Aux agglomérations nouvelles de Marne la Vallée et Sénart régies par le livre III de la cinquième partie du Code général des collectivités territoriales, dans leur périmètre d'urbanisation défini en application des articles L.5311-1 et L.5311-2 de ce code ;

-2- A l'aménagement de la Défense, dans un périmètre défini par arrêté du ministre chargé de l'urbanisme à l'intérieur du périmètre de compétence de l'Etablissement Public pour l'Aménagement de la Défense (EPAD);

-3- A l'opération d'aménagement de Nanterre dans le périmètre de compétence de l'Etablissement Public d'Aménagement de Seine-Arche (décret 2000-1238 du 19 décembre 2000) ;

-4- A l'aménagement et au développement des aéroports de Paris – Charles de Gaulle, de Paris Orly et de Paris-Le Bourget, à l'intérieur des périmètres délimités, pour l'application de l'article L.251-3 du Code de l'aviation civile, par le cahier des charges d'Aéroports de Paris ;

-5 - A l'aménagement et au développement du secteur du Mantois - Seine Aval dans les périmètres définis par décret en Conseil d'Etat (décret 2007-783 du 10 mai 2007) ;

-6 - A l'aménagement et au développement du secteur d'Orly - Rungis - Seine Amont dans les périmètres définis par décret en Conseil d'Etat (décret 2007-783 du 10 mai 2007).

Outre ces Opérations d'Intérêt National figurant aujourd'hui dans le code de l'urbanisme, l'Etat a annoncé dans son document d'octobre 2006 « prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique, aux projets d'intérêt général et aux opérations d'intérêt national » que le territoire de Massy – Palaiseau – Saclay - Versailles - Saint-Quentin en Yvelines faisait l'objet d'une Opération d'Intérêt National : celle-ci est actuellement en phase de préfiguration

Il convient de souligner l'existence d'une différence majeure entre les territoires d'OIN de province et ceux d'OIN d'Ile-de-France : depuis 1965, l'Ile de France dispose d'un document de planification à long terme (25 ans), d'aménagement du territoire régional et d'urbanisme dont les orientations s'imposent aux documents locaux d'urbanisme. Il a été élaboré par l'Etat, dans ses versions successives de 1965, 1976 et 1994, puis entre 2004 et 2008 par la Région Ile-de-France, en association avec l'Etat et par approbation en décret en Conseil d'Etat.

Par rapport à cette liste, il convient de préciser par ailleurs, que le premier décret relatif aux OIN du 30 décembre 1983 portait sur toutes les villes nouvelles, alors au nombre de 5 en Ile-de-France (Cergy Pontoise, Evry, Saint-Quentin en Yvelines, Marne la Vallée et Melun Sénart) et 4 en Province (Le Vaudreuil, Lille Est/Villeneuve d'Ascq, L'Isle d'Abeau, rives de l'étang de Berre).

Enfin, compte tenu de l'importance du secteur « Plaine de France », en étroites inter-relations avec le développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (cf. point 4), et bien qu'il ne figure pas dans cette liste d'OIN, la commission de l'aménagement du territoire du CESR a décidé de l'intégrer à sa réflexion sur l'OIN de Roissy, compte-tenu notamment des travaux en cours du Secrétariat d'Etat au Développement de la Région Capitale.

### **C - les effets juridiques de la délimitation d'un périmètre d'OIN**

La délimitation d'un périmètre d'Opération d'Intérêt National comporte des effets juridiques modifiant les règles applicables, la répartition des compétences, la hiérarchie des normes et les procédures d'élaboration des règles et documents d'urbanisme.

Le régime dérogatoire au droit commun des Opérations d'Intérêt National permet à l'Etat d'en assurer plus facilement la réalisation : la qualification d'Opération d'Intérêt National a pour effet juridique de limiter, sur leurs périmètres, les compétences des communes en matière d'urbanisme

#### **1- La règle dite « de la constructibilité limitée » ne leur est pas applicable :**

Cette disposition du code de l'urbanisme (article L.111-1-2) limite les possibilités d'urbanisation dans les espaces non bâtis d'une commune non couverte par un plan local d'urbanisme, une carte communale ou tout document d'urbanisme en tenant lieu, et ce dans le but d'inciter les communes à se doter d'un document d'urbanisme : le recours à la procédure d'OIN représente une des exceptions à cette règle : ainsi « sont autorisées en dehors des parties actuellement urbanisées de la

commune les constructions et installations nécessaires (...) et à la réalisation des opérations d'intérêt national ».

## 2- Les documents locaux d'urbanisme sont assujettis aux OIN :

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales, situés dans le périmètre d'une OIN, doivent « prendre en compte » les Opérations d'Intérêt National inscrites sur leur territoire (article L.121-2 du code de l'urbanisme) : ces documents locaux d'urbanisme ne sauraient en contrarier la réalisation. L'Etat doit veiller à leur prise en compte et peut imposer les mesures nécessaires à leur mise en œuvre.

De même, pour l'Ile-de-France, le SDRIF doit-il « respecter (...) les dispositions nécessaires à la mise en œuvre (.....) d'opérations d'intérêt national » (article L. 141-1, 4<sup>ème</sup> alinéa, du code de l'urbanisme).

A noter le particularisme de l'OIN du quartier de la Défense au travers des récents articles L.141-3 et L.141-4 du code de l'urbanisme, issus de la loi 2007-254 du 27 février 2007. Le premier spécifie le caractère d'intérêt national de la modernisation et du développement du quartier d'affaires, prévoit l'établissement par décret d'orientations générales d'urbanisme dont la mise en œuvre pourra relever de PIG (projets d'intérêt général). Le second habilite l'Etat à doter le quartier de la Défense de règles d'urbanisme propres. Mais il s'agit de règles ayant un champ d'application partiel et un caractère provisoire dans la mesure où elles ne seront rendues applicables que dans les périmètres de l'opération non couverts par un document d'urbanisme et cesseront d'être applicables dès l'approbation d'un document d'urbanisme par les communes concernées (Courbevoie et Puteaux). Les articles R.111-24-1 et 111-24-2 établissent également des dispositifs particuliers en matière d'implantations de bâtiments.

## 3- Les autorités de l'Etat redeviennent compétentes (y compris lorsque les communes concernées sont dotées d'un plan local d'urbanisme) :

- Pour délivrer les autorisations d'occupation ou d'utilisation des sols : permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir ou pour statuer sur les déclarations préalables (cf. *Art L.422-2 du code de l'urbanisme : » par exception aux dispositions de l'article L.422-1 (ndlr : cet article L.422-1 confie ces compétences au maire), l'autorité administrative de l'Etat est compétente pour se prononcer sur un projet portant sur les travaux, les constructions et les installations réalisés à l'intérieur des périmètres des Opérations d'Intérêt National mentionnées à l'article L.121-2 »*
- Pour créer des zones d'aménagement concerté (cf. l'article L.311-1, 3<sup>ème</sup> alinéa, du code de l'urbanisme) : «Sont toutefois créées par le préfet, après avis du conseil municipal des communes concernées ou de l'établissement public de coopération intercommunal compétent, (...) et les zones d'aménagement concerté situées en tout ou partie à l'intérieur d'un périmètre d'opération nationale ».

## 1.2 - L'évolution historique des OIN en Ile de France

### 1.2. – L'historique des OIN en Ile-de-France

L'apparition et le développement des Opérations d'Intérêt National se sont opérés en deux vagues, sur le territoire de la Région Ile-de-France, l'une dans les années 80, l'autre dans les années 2000.

- Dès l'année 1983, et dans le prolongement de la loi du 7 janvier qui attribue à l'Etat la compétence exclusive pour délimiter sur le territoire des opérations dites d'"intérêt national" par voie de décret en Conseil d'Etat, la loi n° 83-636 du 13 juillet porte modification du statut des agglomérations nouvelles et leur confère le statut "d'opérations d'intérêt national" ; sont ainsi concernées les cinq villes nouvelles de Cergy-Pontoise, Evry, Saint-Quentin en Yvelines, Marne la Vallée et Melun-Sénart.

Des décrets viennent compléter et préciser ces textes législatifs : notamment l'un du 30 décembre 1983 et l'autre du 18 mars 1986, qui ajoute à la liste des villes nouvelles justiciables d'Opérations d'Intérêt National les travaux relatifs à l'aménagement de la Défense, à l'intérieur du périmètre de compétence de l'établissement public d'aménagement en charge de cette opération d'urbanisme d'importance majeure.

- Il faudra attendre la décennie des années 2000 pour voir resurgir des OIN en Ile-de-France.

Avec en premier lieu, l'opération d'aménagement de Nanterre, dans le prolongement à l'ouest de la Défense et dans le périmètre de compétence de l'EPA Seine Arche (Décret 200-1238 du 19 décembre 2000).

Avec ensuite le décret 2005-828 du 20 juillet 2005 créant une OIN pour les travaux relatifs à l'aménagement et au développement des aérodromes relevant de la société Aéroports de Paris. Ce texte a donné lieu à un contentieux à l'initiative de la Commune de Tremblay-en-France qui a été tranché par un arrêt du Conseil d'Etat du 18 juin 2008 ; tout en confirmant le bien fondé de cette OIN, l'arrêt a conduit à une modification de l'article L.121-4-1 du Code de l'Urbanisme, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2007, en précisant que sont désormais visés les "travaux relatifs à l'aménagement et au développement des aérodromes de Paris Charles de Gaulle, de Paris Orly et de Paris le Bourget, à l'intérieur des périmètres délimités, pour l'application de l'article L.251.3 du Code de l'aviation civile, par le cahier des charges d'Aéroports de Paris".

Il faut attendre le 20 octobre 2005, à l'occasion de l'installation de la Délégation interministérielle pour le développement de l'offre de logements, pour que le Premier Ministre annonce que le Préfet de Région recevra mandat pour poser les bases nécessaires à la conduite de deux grandes opérations nationales, sur le plateau de Saclay et sur le territoire de Seine-Amont.

Une troisième grande opération de même nature est validée, dans un second temps, pour le secteur de Seine-Aval.

Ces nouvelles démarches ont vocation à s'appuyer également sur les pôles de compétitivité dont les contrats ont été validés lors du CACT du 14 octobre de la même année. Un décret

du 10 mai 2007 qualifiera d'OIN les travaux relatifs à l'aménagement et au développement du secteur du Mantois-Seine Aval, ainsi que du secteur d'Orly – Rungis – Seine-Amont.

A ces opérations, il convient d'ajouter celles qui sont en cours de préfiguration ou d'instruction et qui visent d'une part le territoire de Massy - Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin en Yvelines, d'autre part, le territoire de Plaine de France, en lien étroit avec Roissy. Les décrets correspondants doivent sortir en 2009, à l'issue des études conduites par le Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale.

Si ces deux vagues se situent bien dans le prolongement du processus de décentralisation initié au début des années 80, avec le souci de conserver des possibilités pour l'Etat de "reprenre la main", en matière d'urbanisme et de logement pour les grands travaux et aménagements d'envergure nationale, la seconde se développe à l'occasion de la révision du SDRIF de 1994 dont le pilotage échappe à l'Etat, même s'il doit être associé à l'élaboration du nouveau schéma.

En ce sens, le document d'octobre 2006 établi par le D.R.E. Ile-de-France et concernant les "prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique, aux projets d'intérêt général et aux opérations d'intérêt national", traduit la volonté de l'Etat de fixer le cadre et les limites de la révision du SDRIF au regard de ses propres ambitions de développement pour la région Ile-de-France.

Ainsi la démarche étatique apparaît plus large et plus "politique" dans la deuxième vague. La première ayant pour objet principal de renforcer et accélérer le développement des villes nouvelles et du pôle de la Défense, la seconde répond à un projet plus global d'aménagement "métropolitain", auquel s'attache notamment la création du Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale, au côté d'autres initiatives (aménagement durable de Roissy ; Grand Paris...).

## **II – Les OIN dans le SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008**

### **2.1 - Les OIN et la géographie stratégique du SDRIF : les territoires stratégiques**

Lors de la révision du SDRIF de 1994 ouverte par décret du 31 août 2005, plusieurs OIN étaient déjà engagées au sein de la région Ile-de-France : Marne la Vallée, Sénart, La Défense, Seine Arche, les aérodromes relevant d'Aéroports de Paris : Roissy Charles de Gaulle, Paris Orly, Paris le Bourget.

Les écarts d'appréciation entre l'Etat et la Région sur quelques contenus d'opérations à conduire et sur certaines modalités de mise en oeuvre dans le cadre du nouveau SDRIF ont amené l'Etat, en mars 2006, à annoncer son intention de mettre en place de nouvelles OIN sur le territoire de l'Ile-de-France : Seine Amont, Seine Aval, le territoire Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin en Yvelines.

La persistance de divers désaccords, les réflexions en cours sur l'organisation territoriale et en particulier sur la gouvernance de la zone dense, ont conduit en 2008 le Président de la République à :

- créer un Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale, confié à Christian Blanc,
- confier une mission au Président du Conseil économique, social et environnemental de la République sur le territoire de Roissy,
- engager une réflexion sur l'organisation institutionnelle et territoriale, dans le cadre d'une commission présidée par Edouard Balladur.

Les territoires visés par ces réflexions ont potentiellement concerné des OIN ou des opérations non labellisées OIN mais en ayant les caractéristiques (Plaine de France).

#### **1 – Les OIN sont des "Territoires stratégiques" au sens du SDRIF**

Comme dans le SDRIF de 1994, le SDRIF adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008 met en évidence "une géographie stratégique et prioritaire".

Cette géographie spécifique identifie les espaces sur lesquels il convient de s'assurer de la cohérence dans l'action des différents acteurs et de concentrer les moyens pour assurer la réussite du projet régional, en s'appuyant sur les différentes politiques sectorielles : transport, logement, équipements, environnement, développement économique...

La géographie stratégique et prioritaire cible aussi les zones d'effort maximum de l'action publique.

Les "territoires stratégiques", correspondent à des secteurs présentant de fortes potentialités de développement, avec un rôle moteur et structurant permettant de tirer l'ensemble de l'Ile-de-France vers le haut : développement économique, progrès social...

Les Opérations d'Intérêt National décrétées par l'Etat sont des territoires stratégiques.

Les « sites prioritaires » sont des secteurs géographiquement plus limités en surface et concernés d'abord, par des enjeux de rééquilibrage, de réduction des inégalités, de renforcement de la cohésion sociale.

Les deux géographies, stratégique et prioritaire, se recoupent en partie ; aussi des OIN peuvent comprendre des secteurs prioritaires en leur sein.

Le projet de SDRIF adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008, sur la base de l'approche matricielle que nous avons retenue dans nos travaux et nos avis du 12.10.2006 et du 08.02.2007 à partir d'un croisement approche cardinale/approche concentrique, liste les OIN reconnues comme "territoires stratégiques structurants pour le développement régional".

Il identifie ainsi, du centre vers la périphérie :

- dans le cœur d'agglomération : **la Défense, Seine-Arche** sur le faisceau ouest, **Roissy/Plaine de France**, sur le faisceau Nord, **Orly/Rungis/ Seine-Amont** sur le faisceau sud-est.
  
- Au delà, mais toujours dans la zone agglomérée :
  - sur le faisceau **ouest** : **Seine Aval (Mantes / les Mureaux / Vallée de la Seine Aval / Poissy)**,
  - sur le faisceau **est** : **Marne la Vallée** (Bussy Saint Georges/Val de Bussy/Val d'Europe),
  - sur le faisceau **sud-est** : **Sénart**,
  - sur le faisceau **sud** : **Massy - Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint - Quentin en Yvelines**.

On peut noter qu'au sein de ces territoires, certaines communes figurent également dans le SDRIF comme « sites prioritaires » : par exemple l'agglomération de Mantes, les Mureaux, Chanteloup, Poissy, qui relèvent de Seine Aval, ou aussi Seine Amont, Orly, Rungis, ou encore Le Bourget.

On constate que l'ensemble des OIN s'inscrit dans « l'agglomération centrale » et se répartit à peu près équitablement sur les cinq faisceaux.

Aucune OIN ne se développe véritablement dans l'espace rural et dans les « territoires interrégionaux », même si l'on peut noter que l'OIN Seine Aval comprend, à l'ouest, une petite partie d'espace rural ainsi que Plaine de France dans son extrémité nord. En outre, tant à Massy-Saclay-Versailles – Saint-Quentin, qu'à Sénart et Marne la vallée, les « espaces ouverts » agricoles et forestiers sont importants.

Ce relatif « éloignement » des espaces interrégionaux pourrait laisser craindre que l'Etat ne porte aucun effort particulier sur ces vastes territoires, partie prenante de l'espace "Bassin Parisien". En réalité, l'Etat continue à s'investir de façon sectorielle notamment au niveau des grandes infrastructures routières, ferroviaires et fluviales qui traversent ces zones (par ex. Canal Seine Nord Europe ; LGV ; réseau autoroutier...).



Parallèlement, « l'agglomération centrale » dispose d'excroissances qui innervent ces territoires et assurent la relation, pour certaines d'entre elles, avec les régions voisines : tel est le cas par exemple de Seine Aval qui assure la relation avec les Haute et Basse Normandie, tel est aussi le cas de Roissy - Plaine de France qui jouxte la Picardie. Quant à l'OIN Sénart, elle constitue un cas particulier, dans le cadre du Cône sud, en prolongeant et complétant l'espace Evry...

## **2 – Les opérations d'intérêt national au regard du SDRIF dans le cadre des faisceaux**

Il ne nous appartient pas ici de revenir sur notre appréciation sur la notion et le contenu des "faisceaux" tels que le présente le SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 (voir nos avis des 05.07.2007 et 18.09.2008). Nous avons fait part de nos réserves et des limites que constitue la déclinaison par faisceau de l'approche stratégique du Schéma Directeur.

Nous retenons toutefois ici cette approche afin de montrer comment le SDRIF intègre, au niveau des faisceaux, les OIN considérées comme partie intégrante des territoires stratégiques.

Notre présentation ne se veut pas exhaustive ; elle retiendra quelques éléments majeurs que nous retrouvons par ailleurs dans l'approche sectorielle évoquée dans une autre partie du rapport (voir chapitre II – 2.2)

L'approche par faisceau est intéressante, car elle structure la région par grands territoires de solidarité ; le fonctionnement de la région est très dépendant de la structure radiale des infrastructures qui convergent vers le centre de l'agglomération, et une grande part des échanges quotidiens se déploie au sein de chaque faisceau : migrations alternantes vers les pôles d'emplois et équipements universitaires, déplacements hors travail (achats, loisirs...). Dans chaque faisceau, s'articulent des bassins de vie et d'emplois liés les uns aux autres, avec des effets de proximité et des synergies, de Paris jusqu'à l'espace rural, aux territoires inter-régionaux et aux régions limitrophes du Bassin Parisien.

Le SDRIF identifie ainsi cinq faisceaux : Nord, Est, Sud-Est, Sud, Ouest.

Ces faisceaux accrochent leur dynamique aux pôles moteurs de rayonnement régional parmi lesquels se situent, en bonne place, les OIN.

Il s'agit de Roissy pour le faisceau Nord, de Marne la Vallée Val d'Europe pour le faisceau Est, d'Orly Rungis pour le faisceau Sud-Est, de Massy - Saclay - Saint-Quentin en Yvelines pour le faisceau Sud.

Le pôle Paris la Défense/Seine Arche influence tous les faisceaux, même si géographiquement nous pouvons le rattacher au faisceau Ouest.

Les faisceaux constituent une approche "commode" et "souple". Leurs frontières se recoupent et permettent toutes les synergies entre les territoires stratégiques et les OIN elles-mêmes.

Ceci est particulièrement vrai entre les faisceaux :

- Ouest et Nord, avec le rapprochement à réaliser, notamment, entre la Défense et Roissy-Plaine de France,
- Nord et Est, avec le raccrochement, en particulier, de Marne la Vallée à Roissy et Paris,

- Sud Est et Sud avec les synergies à développer entre Orly - Rungis - Seine Amont et Massy-Saclay, en y incluant la Vallée scientifique de la Bièvre,
- Sud et Ouest avec le prolongement et les complémentarités de Massy - Saclay - Versailles – Saint-Quentin et Paris la Défense.

Il y a aussi, au travers des OIN et des faisceaux, un véritable encerclement du « cœur d'agglomération » par un réseau quasi-continu de territoires stratégiques et d'OIN qui traduit, on le comprend par l'examen cartographique, un effort principal de l'action publique en première et deuxième couronne, dont la meilleure traduction en terme d'infrastructure est le projet Arc Express ; les tangentielles participent aussi de l'illustration de cet effort principal dans et autour de la zone centrale.

Chaque faisceau a ainsi vocation à offrir pour sa population, un même niveau d'offre métropolitaine et de développement. Ceci implique de la part des acteurs publics des efforts particulièrement soutenus en faveur des faisceaux Nord, Est et Sud-Est, afin de rééquilibrer le développement régional. C'est dans ce cadre et avec cet objectif qu'il convient d'apprécier la création par l'Etat d'une OIN sur ORSA et sur Seine Aval mais aussi d'une mission de préfiguration sur Massy - Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin en Yvelines.

#### **a) OIN et faisceau Ouest**

Le faisceau constitue l'ouverture maritime de l'Ile-de-France vers l'ouest ; il est fortement structuré par la Seine et par les grandes infrastructures qui la bordent : l'A13, et la voie ferrée vers la Normandie, l'A15 et l'A16 vers le Nord.

L'urbanisation s'est développée le long de ces axes et trois polarités structurent le faisceau : l'agglomération de Cergy-Pontoise, et 2 territoires supports aujourd'hui d'OIN : Paris la Défense et Seine Aval.

- **Les OIN de la Défense et Seine Arche :**

- L'opération de renouveau du quartier d'affaires de la Défense a été déclarée d'intérêt national par la loi du 27 février 2007. La première phase de programmation (correspondant au CPER) porte sur la période 2007-2013. Elle concerne la gestion urbaine et la restructuration, ainsi que la réalisation de 450.000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires dont 150.000 m<sup>2</sup> d'extensions liées à des démolitions-restructurations.

Le CESR a assorti son accord sur cette opération de renouvellement-développement à un renforcement concomitant de l'accessibilité du site en transports collectifs (métro, RER, réseau TGV, prolongement d'EOLE...) et à un programme ambitieux de constructions neuves à proximité ou sur les axes de transport collectif (en particulier vers Seine Aval). Ces conditions permettront à la Défense de maintenir son rang parmi les premiers grands quartiers d'affaires mondiaux.

- L'opération Seine Arche présente un intérêt majeur pour la Défense, en recréant des liens entre secteur résidentiel et secteur tertiaire, en ouvrant la ville sur le fleuve (lui-même compris comme territoire stratégique), en restaurant des continuités urbaines rompues par les infrastructures.

**Seine Arche dispose d'un important foncier mutable permettant de renforcer un équilibre logements/activités actuellement faible, avec l'objectif de rééquilibrer le territoire en matière de logement social, en s'appuyant sur les territoires proches situés à l'ouest de la Défense et dans les Hauts de Seine.**

Le SDRIF adopté le 25 septembre 2008 insiste fortement sur la nécessité d'une recherche, d'un meilleur équilibre habitat-emploi, phasée et mesurée au regard de la réalisation des dessertes en transports collectifs.

En ce domaine, les tramways T1 et T2 seront prolongés ; le RER E pourrait être prolongé entre Haussmann – Saint-Lazare et la Défense, lui assurant un accès plus direct à Roissy et permettant l'amélioration des dessertes vers Seine-Aval.

La possibilité d'implanter une gare TGV au bénéfice du Grand ouest parisien est également étudiée ; Arc-Express devrait permettre de relier efficacement la Défense à la Plaine Saint-Denis.

Ce développement attendu de la Défense Seine Arche doit en outre générer une dynamique de projets bénéfique pour le territoire de Seine Aval. Sur ce plan, une liaison en transport collectif par l'A14 pourrait s'accompagner de la création d'une gare routière sur Montesson.

- **L'OIN de Seine Aval**

Le territoire de Seine Aval constitue un "territoire stratégique" relevant d'une OIN.

L'un des objectifs premiers est de consolider des pôles économiques majeurs dans un contexte difficile de mutation de l'activité industrielle, largement dominée par le secteur automobile, en crise depuis la fin 2008.

Aussi le scénario de développement doit-il permettre de prendre en compte et d'équilibrer de multiples fonctions qui doivent être implantées ou renforcées : développement économique, production de logements, protection et valorisation des milieux naturels et des paysages. Ainsi le développement tertiaire doit être encouragé notamment avec les pôles de Saint - Quentin en Yvelines et de la Défense, dont Seine Aval constitue un point d'appui industriel et technologique.

La vocation technologique et industrielle, notamment en matière automobile et aéronautique doit être fortement réaffirmée ; la filière mécatronique doit bénéficier de la mise en place du pôle de compétitivité Movéo.

Parallèlement, les fonctions éco-industrielles seront développées, en s'appuyant sur les berges de la Seine : création d'un éco-pôle d'intérêt régional à Limay – Porcheville ; ports de Triel-sur-Seine et d'Achères, permettant une alternative au fret routier.

La constitution d'un grand bassin de vie autonome structuré sur Seine Aval nécessitera l'implantation de grands équipements : pôle universitaire technologique à Mantes en Yvelines, relié à l'Université de Versailles – Saint-Quentin, autour de la mécatronique et de l'écologie industrielle, et installation d'un centre de congrès ; développement du Musée de la Batellerie à Conflans - Sainte- Honorine.

Naturellement, cela suppose un renforcement significatif de la production de logements diversifiés, permettant de réactiver les parcours résidentiels, avec un objectif de rééquilibrage interne au territoire de l'offre de logements sociaux. Un effort majeur de rénovation urbaine sera poursuivi sur Mantes, les Mureaux et Chanteloup les Vignes. Dans ce dernier secteur, il convient de préserver tout particulièrement les espaces ouverts.

En effet, le renouveau de Seine Aval doit s'appuyer sur un environnement assez exceptionnel, avec la présence de la Seine, dont les berges peuvent servir de support à un réseau de liaisons douces, par le site de la Boucle de Moisson, les sites Natura 2000, par les paysages des coteaux et des sites de confluence, qui doivent être préservés, ainsi que les plaines alluviales.

Enfin, une attention particulière sera portée aux reconversions des sites pollués et aux ressources énergétiques.

Les infrastructures de transport collectif doivent être optimisées. La desserte interne du territoire doit faire l'objet d'une réflexion globale en termes d'organisation des transports collectifs de rabattement. Seine Aval doit profiter du prolongement de la Tangentielle Ouest vers Cergy et du prolongement vers l'Ouest du RER E ; sans oublier également la réalisation de la liaison rapide Normandie - Vallée de la Seine avec son raccordement au réseau TGV. C'est un dossier emblématique au niveau de l'approche "Bassin Parisien" qui a retenu toute l'attention du CESR Ile-de-France et des 2 CESR normands.

La liaison rapide Normandie Vallée de la Seine (LRNVS) s'impose en raison de l'importance des migrations alternantes, de la nécessité d'accès rapide aux plate-formes aéroportuaires, du développement du Port du Havre et de la réalisation du Canal Seine Nord Europe.

Le SDRIF rappelle que le plan Seine a une vocation interrégionale en couvrant l'ensemble du bassin de la Seine et souligne la nécessité d'une forte coordination entre régions et d'un renforcement des liaisons de toutes natures (protections contre les inondations, qualité des eaux, gestion des risques de report d'urbanisation dans les départements limitrophes...).

Au plan routier, une liaison Mantes - Cergy par la rive droite doit être complétée par un nouveau franchissement de la Seine pour rejoindre l'A 13. Reste à poser la question de la circulation dans la Vallée de la Mauldre pour laquelle le SDRIF ne prévoit qu'un principe de liaison.

L'ensemble de ces projets doit permettre une meilleure mise en relation du territoire, à la fois vers les autres régions (Haute et Basse Normandie) et vers Saint-Quentin en Yvelines et Cergy.

## **b) Les OIN et le faisceau Nord**

Le faisceau Nord est celui où les limites régionales sont les plus proches de l'agglomération. Il constitue la principale entrée internationale de l'Ile-de-France, grâce à la plate-forme aéroportuaire de Roissy CDG et à l'aéroport d'affaires du Bourget, au réseau LGV vers l'Europe du Nord-Ouest et au système d'autoroutes.

Les aéroports constituent des OIN.

En outre, ce faisceau a une relation forte avec la Picardie toute proche de l'agglomération, générant avec l'Oise des migrations importantes.

Il se positionne aussi dans les grands flux d'échanges internationaux, touristiques (avec Villepinte et le Bourget) et logistiques et dispose d'un potentiel économique exceptionnel à conforter.

En son sein, se situe le « territoire stratégique » Plaine de France qui, associé à Roissy et au Bourget, constitue un ensemble qui, pour le CESR, relève de fait, sans en avoir aujourd'hui l'appellation, d'une logique globale d'OIN au-delà des seules plate-formes aéroportuaires.

Le signe en est d'ailleurs donné par l'intérêt que suscite le territoire dans les réflexions du Secrétaire d'Etat au développement de la région capitale.

Mais ce territoire n'a pas que des points forts : il concentre des populations et des zones parmi les plus en difficultés d'Ile-de-France, avec des tissus urbains fortement perturbés par les coupures d'infrastructures et les nuisances environnementales.

Il existe une distorsion forte entre développement économique et développement social que les projets de développement à venir doivent contribuer à résorber.

De vastes espaces mutables doivent faire l'objet d'un développement urbain significatif.

Ce territoire à cheval sur le Val d'Oise et la Plaine Saint Denis, est structuré autour de la RN 2 et de l'A 1, du Bourget aux confins de l'Oise en passant par Roissy.

**Plaine Commune**, première communauté d'agglomération de l'Ile-de-France est un élément essentiel de ce territoire. C'est d'abord un pôle tertiaire, universitaire et de recherche avec ses deux universités ; c'est aussi un pôle de services de niveau national, en particulier grâce au Stade de France. Son rôle structurant doit être renforcé par un développement économique à dominante tertiaire, des Portes de Paris jusqu'au secteur Pleyel, en s'appuyant sur les ressources foncières du secteur.

Ce développement s'appuiera aussi, dans le cadre du pôle de compétitivité Cap Digital, sur les industries de la création et de l'image, du cinéma (avec la Cité du Cinéma) ; il bénéficiera aussi des activités liées à la santé (pharmacie, médecine), des éco-activités et de la logistique, orientée vers le fret ferroviaire (lien avec la gare de Paris Evangile à créer) et en synergie avec le développement fluvial à Gennevilliers.

En matière de desserte, Arc Express et la Tangentielle Nord favoriseront l'intégration du secteur dans la dynamique régionale, avec également le prolongement du T 1, du tramway des maréchaux, des lignes de métro (4, 7, 12 et 13) ; sans oublier l'amélioration des liaisons internes (tramways Paris – Evangile - Saint Denis / Epinay / Villetaneuse et Saint Denis / Sarcelles / triangle de Gonesse) de la zone.

A noter aussi l'arrivée des Archives Nationales à Pierrefitte et l'installation du Centre aquatique olympique à Aubervilliers.

Plaine Commune comprend d'importantes zones mutables qui permettent une restructuration urbaine majeure du territoire, qui est l'un des principaux secteurs de densification préférentielle du SDRIF.

**Le Pôle du Bourget** est porté par le 1<sup>er</sup> aéroport d'affaires d'Europe, le parc des expositions et la Cité de l'Espace ; il dispose, en périphérie de zones d'activités mutables, avec un important potentiel de redynamisation, autour des industries aéronautiques, des services et des hautes technologies.

D'importants projets sont à concrétiser en vue d'un nouvel élan : rénovation de la Cité de l'Air et de l'Espace ; restructuration du parc d'exposition ; développement de l'aéroport d'affaires.

Les liaisons seront améliorées avec la rénovation de la ligne RER B, la réalisation de la Tangentielle Nord, le prolongement de la ligne 7 du métro, et avec le TCSP du Bourget à Villepinte.

Avec une forte densification urbaine, se constitue ainsi un pôle urbain significatif entre Plaine Commune et Roissy.

**Le Pôle de Roissy** comprend, avec la plate-forme aéroportuaire (OIN en elle-même), le parc des expositions, la zone tertiaire Paris-Nord II et plusieurs sites logistiques.

Ce pôle doit connaître un développement prioritaire vers le tertiaire et la haute technologie, dans la partie sud et ouest, autour de Tremblay, Gonesse, Villepinte et Roissy avec l'extension du parc des expositions.

Les activités logistiques devront privilégier la multi-modalité autour des plates-formes de Saint-Mard, Bruyère sur Oise et de Mitry-Compan, et des gares de fret TGV de Goussainville et Tremblay.

L'offre urbaine et la production de logements au nord et au sud, pour rééquilibrer le développement en emplois de ce pôle, devront naturellement tenir compte des contraintes (Plan d'exposition au bruit –PEB) liées au trafic aérien sur le plan acoustique. C'est un point majeur dans le développement de ce territoire.

En ce qui concerne les transports ferroviaires, les projets visent l'implantation d'une nouvelle gare au nord de Paris pour la ligne grande vitesse Paris-Londres par Amiens, la ligne SNCF Creil-Roissy et la réalisation du barreau de Gonesse entre les RER B et D, avec une nouvelle gare dans le Triangle de Gonesse. Parallèlement, doit se réaliser la liaison CDG Express, en liaison avec l'amélioration du RER B nord et avec la possibilité d'un arrêt à la Plaine Saint Denis.

Le Triangle de Gonesse constitue un site à fort potentiel foncier ; même soumis à de fortes nuisances acoustiques; il peut constituer un site d'activités de niveau international par sa proximité avec Roissy.

La création ou l'extension de parcs d'activités et l'implantation de grands équipements dans ce territoire doivent faire l'objet d'une approche globale dans le cadre d'un ambitieux projet cohérent nécessitant une gouvernance plus structurée, partagée avec les acteurs de la plate-forme aéroportuaire.

Cet appel du SDRIF a trouvé une réponse en tout ou partie dans les conclusions de la mission confiée à Jacques Dermagne, Président du Conseil économique, social et environnemental « pour un développement durable de l'aéroport Charles de Gaulle », qui seront à conjuguer avec les propositions attendues des réflexions en cours au Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale.

Ces développements ne doivent pas faire obstacle, dans le respect des contraintes environnementales, à l'aménagement urbain, au sud et au nord de l'aéroport, par exemple autour des pôles de Persan-Beaumont, Louvres -Puisseux, Fosses - Marly la Ville et Dammartin en Goële-Saint Mard.

Parallèlement, il s'agira de préserver de la pression urbaine les paysages agricoles et ouverts, d'assurer les continuités vertes et de protéger les espaces agricoles au nord et à l'est de l'aéroport.

Le faisceau Nord est celui dont la proximité géographique avec la région voisine de Picardie est la plus marquée. Il est aussi particulièrement marqué par les relations inter-régionales (Bassin Parisien et Nord - Pas de Calais) et intra-européennes (Europe du Nord Ouest).

Afin de coordonner les stratégies de développement inter-régionales, il y a nécessité d'un grand projet fédérateur prenant en compte les contraintes environnementales qui dépassent largement le territoire : nuisances sonores de Roissy notamment.

Enfin, les réflexions en cours doivent prendre en compte le besoin d'un grand schéma logistique à l'échelle du Bassin Parisien ; la réalisation du canal Seine Nord Europe facilitera le développement des modes de transports de marchandises alternatifs à la route même si de grands contournements ferrés et routiers de l'Ile-de-France sont prévus (ligne ferrée le Havre - Dijon, aménagement de la RN 31).

### **c) OIN et faisceau Est**

Ce faisceau ouvre la région Ile-de-France sur l'Est de la France et l'Allemagne du Sud. Il a un rôle à jouer en matière de logistique compte tenu de la proximité de Roissy et de la montée en puissance du pôle aéroportuaire de Vatry.

Ce faisceau est socialement très diversifié avec des secteurs à vocation résidentielle, mais aussi avec des territoires en difficulté, à désenclaver.

Il a aussi d'importants atouts touristiques à renforcer, notamment par une accessibilité internationale plus efficace.

C'est dans cet espace que se situe le territoire de la ville nouvelle de Marne la Vallée auquel l'Etat a conféré le statut d'OIN pour les agglomérations nouvelles de Val Maubuée (secteur II), Bussy Saint Georges (secteur II) et le Val d'Europe (secteur IV).

L'organisation locale des communes en 2 SAN (Syndicats d'agglomération nouvelle), avec deux EPA (établissements publics d'aménagement) permet le portage de projets de territoire et d'aménagement, de réduire la segmentation de la ville nouvelle, de participer à l'effort en faveur de la construction de logements.

Le développement de Marne la Vallée a généré un chapelet urbain le long du RER A jusqu'à Val d'Europe. Ce développement urbain doit être davantage ordonné avec un souci de densification, compte tenu du potentiel foncier disponible.

**Le Val Maubuée** participe à ce développement avec des opérations de renouvellement urbain. **Bussy Saint Georges** doit créer de nouveaux quartiers d'habitat diversifié, avec les services et

équipements correspondants ; il y est prévu l'implantation d'une piste d'athlétisme couverte, d'intérêt régional.

Tout ceci doit se faire avec le souci de pérenniser l'activité agricole de l'ensemble du secteur, et ce, dans le respect des continuités écologiques. Le réseau de liaisons douces et vertes doit être amélioré avec le franchissement des coupures autoroutières et ferrées. Un projet d'éco-activités lié au traitement des eaux usées et des déchets devrait voir le jour sur les berges de la Marne, à Saint Thibault-les-Vignes.

Le **Val d'Europe** doit renforcer sa vocation de pôle urbain structurant, de pôle économique tertiaire et de pôle touristique international ; il constitue aussi le deuxième pôle en devenir de l'université de Marne La Vallée. Son offre internationale sera confortée par l'ouverture d'un centre des congrès et d'exposition, le développement du parc d'affaires à vocation internationale.

**Aussi, le Val d'Europe est un des principaux secteurs préférentiels d'urbanisation du SDRIF, avec des logements diversifiés mais aussi avec des entreprises.**

Enfin, l'attractivité touristique du Val d'Europe sera confortée par la mise en œuvre du projet « Villages nature », projet mettant en valeur le développement durable et le respect de l'environnement, avec une concertation approfondie entre l'Etat et la Région.

Naturellement, le faisceau ne se réduit pas aux territoires couverts par l'OIN ! L'agglomération de Meaux y a sa place, de la même façon que les territoires interrégionaux qui s'ouvrent sur la Champagne Ardennes et la Picardie.

Le territoire de Marne la Vallée y a toutefois une part centrale et déterminante sur le développement du faisceau.

#### **d) OIN et faisceau Sud-Est**

Le faisceau Sud-Est se trouve concerné par deux OIN, l'une ancienne liée à la ville nouvelle de Sénart, l'autre, très récente sur le territoire de Orly - Rungis – Seine Amont plus communément appelée ORSA.

Le faisceau reste encore aujourd'hui caractérisé par son rôle de grand territoire d'industries et de services métropolitains. Il est fortement structuré par la Seine, voie d'échanges et d'approvisionnement ; les axes routiers (RN 7 et RN 6, A 5 et A 6) et ferroviaires ont permis le développement des fonctions logistiques.

L'expansion urbaine jusqu'à Melun, via Sénart, est jalonnée par le RER.

L'espace urbanisé est particulièrement fragmenté par les radiales, le relief, les grands équipements d'infrastructures et de services.

Le développement économique s'articule autour :

- Du territoire de **Seine Amont Nord**, avec un tissu varié de PME à conforter, un marché dynamique de bureaux à proximité de Paris, avec Médecin Santé, pôle de compétitivité dont Seine Amont constitue le cœur, en liaison avec Paris, la Vallée Scientifique de la Bièvre, le Centre Essonne, avec le Génomètre d'Evry. La création de centres de recherche liés à la santé est



encouragée, ainsi que la structuration d'un pôle universitaire lié à Paris Rive Gauche. Le centre international du cancer doit être installé près du cœur du pôle Medicen Santé.

- **Rungis**, avec le marché d'intérêt national de Rungis et la plate-forme aéroportuaire d'Orly, avec le projet "cœur d'Orly" et la densification de la zone d'activités SILIC.

L'accessibilité nationale et internationale renforcée par l'amélioration du trafic aérien autorisera l'implantation d'un centre de congrès international dont la fréquentation bénéficiera aussi d'un accès TGV (ligne d'Interconnexion sud des TGV) avec une gare à l'aéroport d'Orly.

Les connexions du pôle avec les pôles voisins (Massy, Evry...) seront facilitées par de nouvelles liaisons de transport collectif.

La mutation et la valorisation des activités industrielles d'échelle régionale et de services urbains vers la création d'éco-activités en lien avec le fleuve, vise la constitution d'un pôle d'excellence regroupant les activités liées à l'environnement.

Les activités logistiques trouveront à se développer autour de Villeneuve le Roi et Orly (avec la densification de la zone SENIA), avec une priorité au transport fluvial et ferré, en lien avec les ports de Valenton et Bonneuil sur Marne.

**Le territoire de Seine Amont Orly Rungis dispose désormais d'un statut d'OIN.** Le territoire a l'avantage de disposer d'un potentiel foncier exceptionnel, avec de nombreuses friches industrielles et ferroviaires, à proximité de Paris. Il bénéficie à cet égard d'une nouvelle dynamique grâce à la montée en puissance des projets de Paris Rive Gauche (Tolbiac et Masséna) et de Paris - Bercy – Charenton conjuguée à la réalisation du tramway T3.

L'objectif du projet de territoire doit conduire à une forte intensification urbaine de la rive gauche de la Seine, de Paris à Seine Amont ; avec un équilibre à rechercher entre les activités économiques et une offre de logement favorisant la mixité sociale et les parcours résidentiels ; tout en prenant en compte les contraintes dues aux risques naturels et technologiques, ainsi qu'aux nuisances sonores liées à Orly et à l'activité ferroviaire.

Dans ce cadre, il y a lieu d'envisager rapidement le déplacement des dépôts pétroliers stratégiques implantés aux Ardoines (Vitry sur Seine) et à la Caravelle (Villeneuve le Roi), ce qui permettra la restructuration et le développement de ces deux secteurs.

La desserte en transports collectifs, importants mais peu maillés, sera améliorée notamment avec un tramway en site propre sur la RN 305 (Paris – Choisy - Juvisy), le transport en site propre vallée de la Seine, et enfin avec la liaison Arc Express.

Deux nouveaux franchissements de Seine seront réalisés.

Ces opérations devront s'accompagner d'un effort de densification significatif autour des gares futures de la liaison Arc Express et le long des principales lignes de transports collectifs et des pôles d'échanges.

**Sénart constitue également un territoire stratégique du SDRIF en tant que ville nouvelle et OIN.**

Ce territoire se situe à l'interface de l'agglomération centrale et de l'espace rural / territoires inter-régionaux ; il dispose d'un patrimoine paysager et bâti de qualité, de grandes capacités de construction de logements et d'un important potentiel foncier, d'une desserte RER qui sera améliorée.

Il reste pénalisé aujourd'hui par un taux d'emploi insuffisant et un sous-dimensionnement du tertiaire public ; aussi, les équipements universitaires (IUT de Lieusaint - Paris XII) seront renforcés. Des liaisons en site propre doivent être réalisées avec Melun, Evry et Corbeil.

La ville nouvelle n'est pas arrivée à maturité de son développement. Grâce à ses importantes potentialités foncières, ce territoire doit contribuer aux objectifs régionaux de construction de logements, en recherchant une densification urbaine accrue et un renouvellement de l'équilibre habitat-emploi.

La centralité naissante autour du Carré-Sénart doit être confortée, notamment par la création d'un grand équipement culturel de niveau national.

Les liaisons transports collectifs devront prendre en compte la relation en rocade vers Roissy, Marne la Vallée et Melun val de Seine, mais aussi l'arc sud est d'Arc-Express, le tramway Villejuif/Juvisy, l'achèvement du bouclage du Grand tram. Des projets de TCSP sur voirie compléteront le dispositif, de même que des franchissements de Seine (Vigneux, Melun).

#### **e) Le faisceau Sud et le projet Massy - Palaiseau - Saclay - Versailles - Saint-Quentin en Yvelines**

Le faisceau se caractérise par la concentration de pôles d'enseignement supérieur et de recherche scientifique et technologique allant d'Evry (Génopole) jusqu'à Versailles et Saint-Quentin en Yvelines en passant par la Vallée scientifique de la Bièvre et le Plateau de Saclay.

L'expression "Cône sud de l'innovation" a été utilisée pour identifier la zone partant des arrondissements centraux de Paris, sièges des grandes universités et centres de recherches, zone que s'élargit jusqu'au Centre Essonne.

Le territoire de Massy - Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin en Yvelines (MPSVSQY) constitue un "territoire stratégique" du SDRIF. Il doit faire l'objet d'une opération d'intérêt national.

Pour l'essentiel, il s'agit de faire émerger une véritable "Silicon Valley à la française" avec la rénovation du pôle de recherche et d'enseignement supérieur d'Orsay – Saclay, l'implantation de nouveaux établissements d'envergure internationale consacrés à la recherche, de constituer un lieu d'accueil privilégié pour les entreprises, l'industrie et la recherche, bref de faire émerger un véritable pôle d'excellence technologique et scientifique.

Le projet vise à créer les meilleures conditions d'accueil -et les plus attractives- pour les entreprises, les établissements et leurs personnels, dans un cadre favorable, avec un environnement urbain et naturel de qualité. De par son ambition, il a vocation, à se réaliser dans le cadre d'un partenariat de long terme avec les 4 agglomérations de Massy, Palaiseau, Versailles, Saint-Quentin en Yvelines.

Aussi l'aménagement de ce territoire doit poursuivre trois objectifs : d'abord donner une visibilité internationale au pôle d'excellence scientifique et technologique ainsi développé ; ensuite veiller à

un bon équilibre habitat - emploi et à une bonne accessibilité ; enfin préserver les espaces naturels, boisés et agricoles qui caractérisent le territoire concerné.

Ce projet se veut exemplaire au regard du développement durable ; ce qui nécessite un traitement particulier du dossier et justifie l'intérêt porté à ce territoire par le Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale.

L'équilibre habitat - emploi devra prendre en compte, au niveau de l'ensemble du territoire, le maintien de la population existante, les besoins des personnels, des étudiants et des chercheurs ainsi que ceux des actifs liés à la création des nouveaux emplois.

Les liaisons en transports collectifs et les infrastructures correspondante devront être renforcées avec l'aménagement du RD 36, la réalisation rapide du TCSP sur le Plateau, le renforcement du RER C, les liens nouveaux avec Orly, la requalification de la gare de Massy comme gare d'échanges TGV/RER...

Le débat reste ouvert aujourd'hui sur l'objectif de maintien d'une forte agriculture peri-urbaine. En effet, si le SDRIF évoque le maintien d'au moins 2.300 ha de surfaces cultivées sur le plateau de Saclay dont 200 au Nord Ouest de Toussus-le-Noble, les travaux initiaux du Secrétariat d'Etat semblaient limitent à 1.800 ha les zones agricoles.

En ce qui concerne l'urbanisation, le SDRIF définit trois grands principes :

° permettre l'urbanisation des sites "cœur de cible" pour favoriser le rapprochement des établissements d'enseignement et de recherche et des entreprises à fort potentiel d'innovation, en mutualisant services et équipements ; ceci permettrait le développement d'un grand campus au sud du Plateau, avec le pôle de compétitivité "system@tic".

L'urbanisation de ce secteur se ferait d'abord dans le prolongement du bâti existant au sud, puis au nord, après la mise en œuvre du TCSP sur le plateau.

° créer les conditions d'un développement urbain complémentaire permettant de diversifier l'offre foncière et de favoriser l'équilibre habitat - emploi sur l'ensemble du territoire notamment avec la reconversion du plateau de Satory.

Si le plateau de Saclay constitue le centre majeur du projet, l'ensemble Versailles Grand Parc – Saint Quentin en Yvelines est une composante importante du territoire du projet d'OIN.

**Saint-Quentin en Yvelines** est définie par le SDRIF comme « territoire stratégique ». Cette agglomération constitue dès à présent un grand pôle d'emploi métropolitain avec plus de 100.000 emplois ! Elle participe ainsi au rayonnement international de l'Ile-de-France. Elle devra renforcer sa fonction d'accueil résidentiel, en visant la densification urbaine, avec de nouveaux équipements structurants (par exemple le futur vélodrome couvert), et une desserte en transports en commun améliorée.

**Versailles** - Satory participe pleinement du pôle d'affaires, d'échange et de recherche de Versailles – Saint-Quentin. Le SDRIF l'inscrit en secteur d'urbanisation conditionnelle pour sa partie ouest : il est en effet concerné par le pôle de compétitivité Movéo (Seine Aval).

Ce rappel du SDRIF serait incomplet s'il n'évoquait rapidement deux territoires contigus :

- celui de la **Vallée scientifique de la Bièvre**, appuyant son développement sur la présence du CEA, le site de l'ancienne ENS, sur plusieurs grandes écoles et résidences universitaires, sur la recherche (notamment médicale avec Medicen Santé),

- celui du **Centre Essonne Seine Orge**, élément du Cône Sud de l'innovation, pôle économique de niveau international et pôle d'emploi majeur du faisceau Sud.

Ces territoires doivent être irrigués par un ensemble de moyens de transports collectifs avec notamment la Tangentielle Sud en tram-train entre Corbeil – Evry – Massy et Versailles ; avec la liaison Arc Express également.

Il convient enfin de rappeler pour mémoire que le SDRIF, répondant à une recommandation ancienne du CESR, a inscrit le fleuve (la Seine et ses affluents) comme élément fédérateur du projet spatial régional.

Ce thème concerne spécifiquement les OIN Seine Aval et Seine Amont mais doit aussi prendre en compte Seine Arche.

## 2.2 - Les OIN et l'approche thématique du SDRIF

### 2.2 - 1 Logement et foncier

« Logement et foncier » est l'un des thèmes majeurs du SDRIF. « *Viser 60.000 logements par an pour offrir un logement aux Franciliens d'aujourd'hui et de demain est une priorité* ».

Un rythme ambitieux, difficile à tenir dans un contexte durable de tensions et de prix élevés. Ainsi, alors qu'on tablait sur près de 43.000 mises en chantier en 2007, moins de 37.500 ont été réalisées.

#### Une situation difficile

La **hausse spectaculaire des niveaux de prix** d'achats et de locations témoigne de l'ampleur de la crise dans ce secteur (+155% entre 1984 et 2002). Qu'il s'agisse de la production de nouveaux logements ou de l'acquisition (achat et location) du parc existant, **le marché de l'immobilier rencontre une crise profonde et durable**. La flambée des prix, sans rapport avec l'évolution du pouvoir d'achat des ménages, et les volumes de constructions, nettement inférieurs aux besoins, renforcent cette tendance.

L'immobilier est un **secteur à composantes très spécifiques** : il se désorganise et sature très vite dès que les volumes de production augmentent. Par ailleurs, la construction de logements est une fonction linéaire de la production foncière : la limite de cette dernière constitue la limite à la construction supplémentaire de logements. Or, **la production foncière constructible a insuffisamment augmenté** entre 2000 et 2006 pour permettre une croissance plus significative du volume de logements mis en chantier.

**L'Ile-de-France se distingue tout particulièrement par des mises en chantier en secteurs organisés (Zones d'Aménagement Concerté ou lotissements) ainsi que de logements individuels purs moins importantes que sur le reste du territoire.** En outre, la région rencontre une forte pénurie dans la gamme « intermédiaire » (41% de l'offre contre 67% de la demande) ainsi qu'une saturation en « haut de gamme » (59% de l'offre contre 33% de la demande).

Jusqu'en 2002, en dehors de Paris intra-muros et de l'Ouest parisien, les prix restaient accessibles dans une grande majorité de l'Ile-de-France. Depuis 2005, ce n'est plus le cas, l'ensemble de la l'agglomération centrale et de la zone dense ayant été contaminées par des prix élevés. Ces déséquilibres n'ont fait que s'accroître depuis 2005.

Enfin, le **logement social** est un élément essentiel. En janvier 2006, on compte en Ile-de-France plus de 370 000 demandeurs de logements sociaux pour seulement 100 000 attributions. En outre, le parc social est très inégalement réparti puisque 50 communes de la région concentrent à elles seules 50% de l'offre.

### **La part des OIN**

Toutes les OIN, à des degrés différents, constituent des potentiels de construction de logements neufs. Elles l'ont d'ailleurs programmé :

- **Seine-Amont** = 3000/an
- **Seine-Aval** = 2500/an
- **Massy-Saclay** = 2500/an
- **La Défense** = 250/an
- **Seine-Arche** = 700/an
- **Roissy-Plaine de France** = 4500/an
- **Marne-la-Vallée** = 2000/an
- **Sénart** = 1000/an

➔ **soit un total annuel de 16.450 logements, ce qui représente environ 27,5% de l'objectif du SDRIF.**

Ces quelques chiffres démontrent l'**importance des OIN dans l'atteinte des objectifs du SDRIF** en matière de construction de logements neufs. Il ne faut cependant pas oublier le risque de déséquilibre entre habitat et emploi que pourrait provoquer une telle intensification urbaine. De même, cette dernière doit être impérativement accompagnée de développement de services et des infrastructures, particulièrement dans le domaine des transports, de la pérennisation voire de l'accroissement d'espaces ouverts, notamment de proximité.

Pour répondre à ces projets d'habitat, on peut constater que les OIN offrent des potentiels fonciers intéressants. La Plaine de Montméjean pour **Seine-Amont**, les Terrasses de Poncey pour **Seine-Aval**, le Val-Maubuée et Bussy-Saint-Georges pour **Marne-la-Vallée** ou **Sénart** en constituent des exemples significatifs. De la même manière, si l'on peut constater un fléchissement du nombre de ZAC créées en Ile-de-France, il faut noter que la plupart sont localisées dans le périmètre des OIN. Il faut enfin noter que **Sénart** représente près du quart des réserves foncières d'Ile-de-France.

Les OIN ont donc prévu des projets de mise en œuvre d'un maillage urbain efficace et structurant, notamment sur des secteurs de densification préférentielle.

Il convient de préciser que ce n'est pas la création d'une OIN qui favorise l'éclosion des ZAC à l'initiative des collectivités locales. Il serait donc indispensable de recenser dans ces secteurs :

- les ZAC à l'initiative des EPA,
- les ZAC à l'initiative des collectivités.

pour mesurer l'impact des mises en œuvre locales contribuant à la réalisation des objectifs du SDRIF à l'intérieur de ces territoires.

#### Perspectives et préconisations

Paris et ses communes limitrophes ont représenté 16.300 mises en chantier en 2007. Cependant, vu la tension sur les prix et le foncier, il paraît difficile de monter à un niveau nettement supérieur. On devrait donc enregistrer une forte croissance en « zone verte », mais les prix y sont déjà sous grande pression et les volumes ont du mal à excéder les 16.000 logements au lieu des 25.500 prévus. C'est dans la zone agglomérée et dans les territoires inter-régionaux, autour des pôles de centralité qu'il faut imaginer accroître les objectifs. Les OIN, et tout particulièrement celles de Massy, de Marne-la-Vallée, de Sénart et de Seine-Aval, et à un degré moindre celle de Plaine de France, représentent à ce titre de formidables opportunités. L'aménagement de ces zones constituera un réel levier d'attraction des populations. Y prévoir des projets associant lots aménagés et logements groupés, est la garantie d'un développement durable au profit d'une mixité urbaine et sociale.

L'Etat est convaincu que c'est en relançant l'ensemble de la chaîne du logement que la région capitale parviendra à résoudre la crise actuelle et à relancer son attractivité. A ce titre, la Ministre du logement et de la ville a installé le comité de pilotage des « Etats généraux du logement en Ile-de-France » en novembre 2007. Les conclusions, présentées le 13 mai 2008 par le Préfet de la Région Ile-de-France, proposent notamment que, pour atteindre les 60.000 logements par an, l'on partage les objectifs entre Etat, Région et Départements et l'on mette en œuvre des objectifs territorialisés sur trois ans. Les « projets logements » des OIN doivent s'inscrire et prendre toute leur dimension dans ce contexte.

Quoiqu'il en soit, une politique d'urbanisation maîtrisée passe par l'impérieuse nécessité de mener de pair accueil de nouveaux habitants et emplois (équilibre habitat/emploi).

Par ailleurs, il est impératif que l'offre locative sociale soit renforcée au sein de la région. Ainsi, dans les communes de l'agglomération centrale et des zones denses, où se trouvent les OIN, l'objectif « régional » du SDRIF est de passer de 21% à 30% de logements sociaux entre 2005 et 2030.

Le domaine « logement et foncier » étant l'un des principaux enjeux du SDRIF, il permet à l'Etat, qui récupère un pouvoir juridique et décisionnel évident au travers des OIN, de mettre sous tension collectivités territoriales et partenaires du bâti (promoteurs, organismes sociaux) sur d'ambitieux programmes de constructions neuves et de rénovations. Ceux-ci devront se situer principalement et prioritairement sur les zones de densification et d'urbanisation préférentielles présentes dans les OIN, permettant ainsi de contrebalancer l'atonie générale due en grande partie à la crise économique et financière actuelle, s'ajoutant à un malthusianisme municipal assez répandu en matière de construction de logement social.

## Les éco-quartiers et les OIN

« Concevoir un éco-quartier, c'est :

- cesser de considérer le sol comme un simple actif à valoriser à court terme, pour l'envisager comme un bien non renouvelable dont on assure l'économie, la cohérence et le devenir ;
- penser les extensions urbaines d'aujourd'hui comme le patrimoine de demain ;
- appréhender le cadre de vie des habitants actuels comme étant celui des générations futures ;
- savoir que l'énergie est précieuse ; que les territoires, l'eau, l'air, le climat ont leurs logiques propres, qu'ils sont indispensables à nos vies mais que si on ne s'inscrit pas dans leur logique, ils constituent aussi un risque ;
- comprendre que la proximité est une richesse et une valeur pour les habitants. » \*

Le développement d'éco-quartiers est plus que jamais à l'ordre du jour

A l'instar des expériences menées en Europe, le groupe de travail climat du Grenelle de l'Environnement a préconisé un plan volontariste d'éco-quartiers, c'est-à-dire un secteur urbain conçu de façon à minimiser son impact sur l'environnement, visant généralement au moins une autonomie énergétique, et cherchant à diminuer son empreinte écologique. L'objectif est qu'au moins un quartier de ce type soit développé avant 2012 dans toutes les communes ayant des programmes de développement significatif de l'habitat.

Beddington Zero Energy Development (BedZED) -soit Développement énergie zéro fossile en français- est le premier îlot résidentiel à avoir été construit à grande échelle au Royaume-Uni, sur le principe d'un apport neutre en carbone. Bâti sur un ancien site houiller de 1,7 ha, BedZED rassemble une variété de lieux : 82 logements, 2500 m<sup>2</sup> de bureaux et commerces mais aussi un espace communautaire, une salle de spectacles, des espaces verts publics et privés, un centre médico-social, un complexe sportif, une crèche, un café et un restaurant. Pour un coût supérieur de 20% à une construction traditionnelle, tous les principes de la construction écologique ont été appliqués : économie d'énergie, co-génération, utilisation de matériaux locaux. Les aspects sociaux et les problématiques de transports ont également été intégrés : mixité sociale, commerces de proximité, auto-partage, liaisons par transports en commun, espaces verts favorisant la biodiversité. Résultat : le chauffage y est réduit de 90%, la consommation totale énergétique de 70% et le volume des déchets de 75%.

Si d'autres pays européens sont d'ores et déjà en mesure de présenter des expériences comparables (Danemark, Allemagne, Suède...) en France en revanche, les projets commencent seulement à voir le jour (Grenoble, Lille, Narbonne, Paris...)

A Paris, le plan climat du 1<sup>er</sup> octobre 2007 fixe, pour l'opération Clichy Batignolles (17<sup>ème</sup> arrondissement) par exemple, l'objectif de :

- rechercher un bilan d'émissions de CO<sub>2</sub> nul,
- une performance thermique des nouvelles constructions de la RT 2005 - 75 %,
- une production de chaleur (chauffage et eau chaude sanitaire) avec 85 % d'énergies renouvelables
- une production d'électricité photovoltaïque correspondant aux consommations des futurs immeubles.

\* Définition reprise sur [www.ecoquartiers.developpement-durable.gouv.fr](http://www.ecoquartiers.developpement-durable.gouv.fr)

Dans ses premières propositions remises au Président de la République, **la Commission pour la Libération de la Croissance Française (CLCF) présidée par Jacques Attali**, avait évoqué la création avant 2012 de dix « eco-villes » d'au moins 50.000 habitants, intégrant haute qualité environnementale, nouvelles technologies de communication, emploi, logements, cadre de vie, mixité sociale, ressources énergétiques renouvelables (éoliennes et panneaux solaires), réduction de la consommation d'eau, biodiversité...

Dans ce contexte de multiplication des projets, **l'Etat et la Région Ile-de-France ont lancé, parallèlement, des concours ou appel à projets.**

Etat, collectivités territoriales et aménageurs ont ainsi signé, mardi 3 mars 2009, les **premiers contrats-cadre Eco-quartiers franciliens**. Implantés sur l'un des 6 territoires d'intérêt régional et national (TIRN) identifiés en Ile-de-France (ensemble de Seine Aval à Cergy, Plaine de France et aire d'influence de Roissy, ensemble de Marne-la-Vallée à Meaux, ensemble d'Orly-Rungis Seine Amont, ensemble de Sénart, Massy/Saclay/Versailles/Saint-Quentin en Yvelines), ils sont les suivants :

- éco-quartier du Sycomore à Bussy-Saint-Georges (OIN Marne-la-Vallée)
- éco-quartier de Montévrain (OIN Marne-la-Vallée)
- éco-quartier Foch Roosevelt à Meaux (proximité OIN Marne-la-Vallée)
- éco-quartier de la Boucle de Chanteloup (OIN Seine Aval)
- éco-quartier des Hautes Garennes à Mantes la Jolie – Rosny sur Seine (OIN Seine Aval)
- éco-quartier des Docks de Saint Ouen (OIN Plaine de France)
- éco-quartier fluvial de l'Ile-Saint-Denis (OIN Plaine de France)
- éco-quartier de Louvres – Puiseux (OIN Plaine de France)

Par ailleurs, l'Etat a également lancé une **grande consultation internationale** sur le thème « la métropole du XXI<sup>e</sup> siècle de l'après-Kyoto ». L'objectif est d'appliquer ensuite le résultat obtenu sur l'agglomération parisienne. Les équipes – dix au total parmi les noms les plus prestigieux dans le domaine de l'architecture – doivent être menées par un architecte ou un urbaniste mais comprendre aussi paysagistes, chercheurs, bureau d'études... Leurs travaux devraient contribuer à la réflexion du Secrétaire d'Etat à la Région capitale. Les dix projets devront être suffisamment différenciés et prendre en compte les besoins de la population à long terme, en développant une stratégie de développement durable qui tienne compte des caractéristiques propres à chaque territoire.

La région Ile-de-France a, quant à elle, décidé d'accompagner les territoires franciliens dans ce domaine. A ce titre, elle a souhaité engager une démarche de réflexion et d'imagination sur l'urbanisme francilien de demain et a ainsi invité les collectivités locales franciliennes à répondre à l'appel à projets « **Nouveaux Quartiers Urbains** ». Parmi les 27 dossiers reçus (dont beaucoup se situent dans des OIN), une quinzaine a été retenue pour une prochaine étape de sélection.

Le Nouveau Quartier Urbain s'implante dans des zones urbanisées et constitue un morceau de la ville dans laquelle il s'inscrit. Il offre à ses habitants toutes les fonctions de la ville en matière de logements, d'emplois, d'équipements et d'espaces publics, nécessaires à la vie quotidienne. Il répond à leurs attentes en termes de qualité environnementale et de cadre de vie. A ce titre, ils participent à la mise en œuvre du SDRIF.

Si l'on peut regretter que ces deux initiatives se fassent sans réelle concertation et risquent ainsi de récompenser les mêmes projets, elles démontrent néanmoins que le concept d'éco-quartier est plus que jamais à l'ordre du jour.



## 2.2 - 2 Développement économique

Située au carrefour des échanges européens et mondiaux, l'Ile-de-France est le premier pôle de développement économique de la France et l'un des plus importants au niveau mondial.

### Une forte mutation

Un fort mouvement de **désindustrialisation** a été constaté en Ile-de-France au cours des 25 dernières années. Un peu plus de 600.000 emplois industriels ont été perdus alors que 1.210.000 étaient créés dans le secteur tertiaire. L'**économie francilienne s'est donc fortement tertiarisée** au cours de cette période. Elle reste toutefois la première région industrielle française (21% de la valeur ajoutée industrielle en 2005) avec une propension de plus en plus forte à se tourner vers des activités et des emplois tertiaires (83% des emplois franciliens contre 73% en France). Ainsi, nombreux sont en Ile-de-France les sièges sociaux d'entreprises internationales et nationales (38% des sièges implantés en France), ce qui a pour conséquence d'accroître les emplois tels finances, RH, informatique, marketing - communication...

En poids économique, l'**Ile-de-France reste de loin la première région française**. Cependant, il faut noter que **davantage d'entreprises quittent l'Ile-de-France qu'il n'en arrive**. Pourtant, le fait que l'Ile-de-France ait réussi à maintenir sa contribution au PIB en dépit de ses pertes d'emplois reflète non seulement des gains de productivité du travail mais également un positionnement marqué sur des emplois à forte valeur ajoutée. C'est sans doute là le signe d'une mutation économique d'une région qui développerait davantage des activités à haute valeur ajoutée au détriment d'emplois moins qualifiés.

Plusieurs grandes tendances devraient, dans les prochaines années, influencer sur le développement économique de l'Ile-de-France. Le **vieillissement de la population**, la **poursuite de la tertiarisation** et le phénomène de **mondialisation** modifieront le type et la nature des emplois offerts aux salariés régionaux. Il faut compter avoir davantage de services à la personne mais moins d'ouvriers. Par ailleurs, la recherche d'une certaine **qualité de vie**, la **sensibilité croissante aux préoccupations environnementales**, le **renchérissement des coûts de l'énergie** et le **développement des technologies de l'information et de la communication** auront également des influences sur le développement économique de l'Ile-de-France. Mais la crise économique mondiale qui sévit actuellement changera peut être ces tendances.

Ces facteurs risquent, à long terme, de peser sur l'**attractivité de l'Ile-de-France** et donc d'amplifier ou d'inverser, selon leur prise en compte, les mouvements migratoires constatés ces dernières années.

### La part des OIN

Les OIN n'échappent pas au phénomène de tertiarisation de l'emploi constaté en Ile-de-France. Au contraire, elles semblent en être les zones majeures. Les projets de pôles tertiaires y sont nombreux : Orly (**Seine-Amont**), Mont d'Est à Noisy-le-Grand (**Marne la Vallée**), Val d'Europe (**Marne la Vallée**), **La Défense**...

L'OIN de **Seine-Amont** est particulièrement significative de cette évolution de secteurs d'activité. On y assiste en effet à une forte tertiarisation du territoire en lieu et place des PME et de la logistique.

Pour le SDRIF, le parti d'encourager le développement économique de territoires moteurs doit s'accompagner d'une action résolue pour attirer les entreprises par la mise à disposition de terrains et de locaux adaptés pour les accueillir. Pour ce faire, le schéma directeur prévoit :

- la désignation de territoires de recherche et d'innovation destinés à un accueil préférentiel d'unités de recherche publique et privée, d'enseignement supérieur, d'activités innovantes de haute technologie ou de création (**Massy-Saclay**).
- la polarisation et l'organisation de l'accueil des activités sur des axes de développement, visant à une consommation plus contrôlée des espaces naturels (**Marne la Vallée, Roissy/Plaine de France**).
- le renforcement de pôles de services rayonnant à l'échelle de bassins de vie élargis, en y organisant l'accueil de fonctions récréatives, commerciales, artisanales, dans le sens d'une concentration de ces activités et d'une rationalisation des déplacements et des consommations foncières (**Sénart**).
- le rééquilibrage des implantations tertiaires :
  - moderniser le quartier d'affaires de La Défense (450.000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires dont 150.000 m<sup>2</sup> d'extensions liées à démolitions-reconstructions) et veiller aux complémentarités avec les sites voisins (**La Défense et Seine Arche**).
  - favoriser la montée en puissance d'un pôle de dimension internationale fédérant les sites tertiaires émergents de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers et des portes nord-est de Paris (**Roissy/Plaine de France**).
- le confortement du pôle d'Orly-Rungis en tant que carrefour d'échanges, centre d'affaires et pôle économique de dimension internationale (**Seine Amont**).
- le développement autour de l'aéroport du Bourget (**Plaine de France**).
- etc...

On le voit, les OIN ont un rôle moteur à jouer dans le développement économique de la Région Ile-de-France. Elles en sont les territoires prioritaires car elles disposent du foncier et de l'offre immobilière permettant à l'Etat et à la région de réaliser ces objectifs, en lien avec une nécessité forte de rééquilibrages emploi/habitat, tant au niveau local que régional. Cette situation privilégiée doit permettre aux OIN d'accélérer l'aboutissement de leurs projets économiques.

## **Perspectives et préconisations**

Dans un contexte de mondialisation, les pays – et donc les territoires – sont de plus en plus en concurrence pour attirer les entreprises créatrices de richesses. L'Ile-de-France dispose pour cela d'un certain nombre d'atouts dont la **taille de son marché**, la **diversité de ses activités économiques**, sa **main d'œuvre qualifiée** et ses **zones potentielles de développement économique** que sont, notamment, les OIN. Mais ces atouts sont actuellement limités par des difficultés : augmentation du prix du foncier et saturation des transports en commun. Ceci démontre la forte corrélation entre développement économique et développement des infrastructures.

Les pouvoirs publics (Etat, Région et collectivités locales) ont un rôle à jouer non seulement en organisant le territoire (infrastructures) mais aussi en lui conférant **une logique organisationnelle de filières et de pôles de compétences**. Ceci contribuera à donner aux territoires, et notamment aux

OIN, une image autour d'un ou plusieurs domaines. Mais il faut également veiller à ce que les territoires jouent la complémentarité plutôt que la concurrence qui s'avère totalement contre-productive.

Ainsi, on peut citer, pour chaque OIN, les orientations suivantes :

- **Seine Amont** : biotechnologie, agroalimentaire, logistique.
- **Seine Aval** : mécatronique, éco-industrie.
- **Marne-la-Vallée** : loisirs, culture, enseignement et recherche.
- **Plaine de France** : aéronautique, logistique.
- **Massy – Saclay** : recherche et enseignement supérieur, santé.
- **Sénart** : excellence logistique, université et recherche.
- **La Défense – Seine Arche** : centre d'affaires.

Les pôles d'excellence permettent une **géographie de compétences**. Toutefois, les domaines de la logistique et de l'enseignement et de la recherche, exploités par plusieurs OIN, démontrent de façon significative que la complémentarité (répartition des domaines, mutualisations...) n'est pas toujours possible. L'effet réseau doit alors jouer entre OIN disposant de mêmes spécialités.

Enfin, seule la mise en place de **gouvernances associant tous les acteurs** (élus, institutionnels publics et privés, entreprises et partenaires sociaux, résidents) permettra la transformation en proximités organisationnelles et donc l'efficacité des territoires et des entreprises.

## 2.2 - 3 Infrastructures de transport et déplacements

Les 11,6 millions de Franciliens effectuent quotidiennement 35 millions de déplacements. Deux déplacements motorisés sur trois sont effectués en voiture et près de 7 millions sont faits en transports en commun. L'Ile-de-France, c'est 800 km d'autoroutes et de voies rapides, 9500 km de routes nationales et départementales, 1411 km de lignes de chemin de fer, 211 km de lignes de métro...

### De nombreux projets

Les flux de déplacements en Ile-de-France augmentent et leur nature se modifie. On observe notamment une **intensification des besoins et de la demande de déplacements de banlieue à banlieue** auxquels les réseaux existants ne peuvent répondre d'une manière satisfaisante en raison de l'**insuffisance des infrastructures ou d'une mauvaise qualité de service**.

Aussi, le renforcement de l'attractivité de la région-capitale est-il conditionné par l'amélioration de la qualité de ses infrastructures de transport. A ce titre, l'Ile-de-France bénéficie de projets majeurs pour les années à venir. Parmi les plus significatifs, on notera **Arc-Express** (ou Métrophérique), en rocade, pour le métro, **Eole**, vers l'ouest, pour le RER, les **prolongations du T2 et du T3** pour le tramway, le **tram-train Massy - Evry** et la **Tangentielle Nord** pour le train et le **canal Seine-Nord** pour le fret par voie fluviale. Mais de nombreux projets, déjà évoqués dans le SDRIF de 1994, ont pris du retard par rapport aux échéances annoncées.

Il ne faut pas oublier le **fret** qui représente une part importante des déplacements en Ile-de-France. Ainsi, la Région génère un trafic annuel, hors transit, de 286\* millions de tonnes de marchandises, soit 12% de celui de la France entière. La Région réalise la majeure partie de ses échanges avec

elle-même (50%), puis avec les autres régions (38%), le solde (12%) constituant le trafic international. Les flux qui entrent en Ile-de-France en provenance du reste de la France et de l'étranger, sont supérieurs à ceux qui en sortent. La route est le mode le plus utilisé (85%) puis le mode fluvial (5%, le Port Autonome de Paris, avec 22 ports et 22 millions de tonnes par an étant le 2<sup>ème</sup> port fluvial d'Europe) et le mode ferroviaire (4,5%).

\* Chiffre 2003

## La part des OIN

Dans ce contexte, les OIN ont une place primordiale à jouer. Pour assurer leur attractivité, elles doivent être le **moteur de la réalisation** de ces différents projets. Les OIN sont en effet directement impactées par ces projets.

Si l'on reprend les orientations du SDRIF dans le domaine des transports, on peut constater que les OIN sont fortement concernées, quels que soient les objectifs visés. Quelques exemples :

- **Renforcer l'accessibilité nationale et internationale** : modernisation de la Liaison Rapide Normandie Vallée de la Seine (LRNVS) (**Seine Aval**), interconnexion sud des TGV et création d'une gare sous l'aéroport d'Orly (**Seine Amont**), nouvelle ligne à grande vitesse Londres-Amiens (**Plaine de France**)...
- **Améliorer les services ferroviaires franciliens** : renforcement des RER C et D (**Roissy/Plaine de France, Seine Amont, Sénart, Massy-Saclay**), E (**Marne - la -Vallée, La Défense, Seine Aval**), A (**La Défense, Marne la Vallée, Seine Aval**), B (**Massy - Saclay**)...
- **Constituer des liaisons ferrées de rocade** : Tangentielle Sud (**Massy – Saclay, Sénart**), TCSP Sénart – Torcy-Roissy, TCSP Corbeil – Sénart, Tangentielle Nord (**Plaine de France**), prolongements T1 et T2 (**La Défense**)...
- **Réaliser Arc-Express (Seine-Amont, Seine-Aval, La Défense, Plaine de France)**.
- **Développer le réseau** : construction du « barreau de Gonesse » (**Plaine de France**), construction d'un tunnel de raccordement du RER E (**La Défense**)...
- **Poursuivre le développement des lignes de TCSP sur voirie** : TCSP Massy/Les Ullis/Orly, TCSP Marne – la – Vallée...
- **Prolonger les lignes de métro** : ligne 1 à Nanterre (**La Défense/Seine Arche**), ligne 5 à la Place de Rungis (**Seine Amont**), ligne 7 au Bourget (**Roissy/Plaine de France**)...

Outre les moyens de transports collectifs qui ont la priorité, les **réseaux routiers doivent être rénovés** et complétés pour garantir un fonctionnement cohérent. Dans ce domaine également, les OIN occupent une place prépondérante. Ainsi, pour le SDRIF, il est primordial :

- **d'optimiser le fonctionnement et compléter le maillage du réseau existant** : prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy et Poissy-Orgeval (**Seine-Aval**)...
- **de compléter le réseau intermédiaire** : aménagement RD36 et RN10 (**Massy – Saclay**), liaison RN3 – RN2 (**Plaine de France**)...

A cela, il faut ajouter les projets de **franchissement de la Seine et de faisceaux ferrés**, particulièrement importants, notamment pour **Seine Amont** et **Seine Aval**. A noter également la volonté de la région de réinvestir la voie d'eau pour le transport des personnes par la mise en service de navettes fluviales (**Plaine de France, La Défense...**).

Enfin, le traitement des déplacements doit prendre en compte la **condition des deux roues** (notamment vélos) et **des piétons**. Rappelons en effet que la marche est le premier mode de déplacement des Franciliens. Si on aide les piétons à se rendre aux stations, les transports collectifs seront renforcés.

### **Perspectives et préconisations**

Les quelques exemples cités ci-dessus montrent la **position essentielle des OIN** dans les projets de développement des transports en Ile-de-France. Les OIN doivent donc jouer un rôle moteur dans leur mise en œuvre.

Indispensables car ils renforcent la qualité de vie et l'attractivité des territoires concernés, les projets dans les domaines des transports et des déplacements sont très nombreux, tant d'un point de vue général pour l'Ile-de-France que pour les OIN en particulier. Cette « surabondance » risque d'entraîner à minima des retards importants dans les mises en œuvre, voire des non réalisations. Il est donc primordial de **prioriser ces dossiers** (phases 1, 2 et 3 du SDRIF) et d'en faire un **suivi fléché rigoureux** pour s'assurer de leur conduite à terme.

A ce titre, il faut noter les trois temps de mise en œuvre prévus par le SDRIF : phase 1 (de 2007 à 2013), phase 2 (de 2014 à 2020) et phase 3 (de 2021 à 2027). Dans ce cadre, les principaux projets impactant les OIN se situent essentiellement en phases 1 et 2. Quelques exemples :

- TCSP Massy - Saclay en 2008\*
- TCSP Sénart - Evry (1<sup>ère</sup> tranche) en 2011\*
- TCSP Versailles - Le Chesnay en 2012\*
- Renforcement des RER B, D, C et A avant 2020\*
- Prolongement du T1 en 2011\*
- Tangentielle Ouest en 2015\*
- Tangentielle Nord en 2016\*
- Barreau de Gonesse en 2015\*
- etc...

On peut le constater, les OIN sont plutôt privilégiées dans l'interclassement des projets. Elles doivent donc jouer un rôle moteur pour assurer la réalisation de ceux-ci dans les délais prévus car leur réussite passe aussi par la réalisation de ces projets.

\* Dates indicatives

## **2.2 - 4 Cadre de vie et environnement**

Si l'on prend en compte l'évolution des aspirations des habitants de la Région Ile-de-France et que l'on considère qu'elles portent maintenant très largement sur des aspects plus qualitatifs tels que la sécurité, la propreté, les espaces extérieurs et la proximité des services, on peut affirmer qu'il convient de mettre en œuvre une politique volontariste d'amélioration de la qualité de vie au quotidien.

## Des projets importants

Il est difficile de comparer la qualité de vie entre chaque OIN. Habiter La Défense résulte souvent d'un choix différent de celui d'habiter Marne la Vallée. Habiter les limites de l'agglomération centrale, l'espace rural et les territoires inter-régionaux n'a pas la même signification qu'habiter dans le cœur d'agglomération ou même Paris intra-muros. Certes, un certain nombre d'objectifs, dans le domaine de la qualité de vie, sont partagés par l'ensemble des OIN :

- établissement d'une politique de développement durable ;
- maîtrise des risques et des nuisances ;
- articulation ville – campagne ;
- gestion des espaces ouverts et préservation des espaces naturels, boisés et agricoles ;
- restructuration de secteurs dégradés ;
- etc...

## La part des OIN

Dans chacun de ces domaines, les OIN de la région Ile-de-France se sont donné des objectifs et ont lancé des projets :

- valorisation de la Seine (territoire stratégique en soi) en tant qu'élément fédérateur pour **Seine-Amont** et **Seine Aval**;
- réhabilitation de secteurs dégradés (boucle de Chanteloup, confluence Seine Mauldre) pour **Seine-Aval** ;
- protection de l'espace agricole pour **Massy – Saclay** ;
- densité et Haute Qualité Environnementale (HQE) pour **La Défense – Seine Arche** ;
- préservation de l'agriculture, des espaces naturels et des cours d'eau et rendre acceptables les nuisances aéroportuaires pour **Roissy/Plaine de France** ;
- confortement de la trame verte pour **Marne la Vallée** ;
- valorisation du fort potentiel environnemental et agricole pour **Sénart**.

Les OIN d'Ile-de-France présentent la caractéristique d'être, pour la plupart d'entre elles, dessinées autour de « villes nouvelles » (récentes ou plus anciennes) ou d'extensions d'agglomérations. C'est le cas pour **Massy – Saclay** (à proximité de St-Quentin en Yvelines), pour **Marne la Vallée** et pour **Sénart**.

Or, la qualité de vie dans les « villes nouvelles » révèlent des spécificités qu'il est utile de rappeler ici :

- **Les habitants s'installent durablement en ville nouvelle** : le phénomène d'installation durable est d'autant plus important que la ville nouvelle est « ancienne » et que la construction de logements y est stabilisée. L'ancrage est plus fort pour **St-Quentin en Yvelines**, plus ancienne, que pour **Sénart** et **Marne la Vallée**, plus récentes.
- **Des habitants satisfaits de leur logement et de leur quartier** : les habitants des villes nouvelles se déclarent quasiment tous satisfaits de leur logement (92%).
- **Quatre actifs sur dix travaillent dans une « ville nouvelle »** : 43% des actifs résidant en ville nouvelle ont trouvé un emploi sur place. Seuls les actifs de **Sénart** sont moins nombreux à travailler sur place (29%). Le temps passé dans les trajets est l'un des principaux inconvénients évoqués. L'utilisation des transports en commun varie en fonction des types d'emplois : plutôt en voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue et

plutôt en transports en commun pour les déplacements de banlieue à Paris. L'utilisation de ces derniers est de 24% à **St-Quentin en Yvelines** et de 37% à **Marne la Vallée**.

- **Des quartiers bien équipés** : l'une des ambitions assignée aux villes nouvelles est d'en faire des lieux exemplaires en matière de qualité de vie, notamment par l'offre de services et d'équipements. Sur ce plan, elles sont jugées mieux pourvues que la moyenne de l'Ile-de-France.

On peut le constater, la qualité de vie dans ces villes nouvelles - que l'on retrouve souvent dans les OIN - est bien appréciée si tant est que les acteurs de leur gouvernance (communes, communautés d'agglomérations ou de communes et syndicats d'agglomérations nouvelles, Région, Etat) les dotent des infrastructures (notamment transports en commun) et de l'activité (commerces et loisirs) indispensables.

### **Perspectives et préconisations**

Grâce aux enquêtes et sondages sur la qualité de vie, on connaît avec précision les attentes individuelles des Franciliens. L'objectif consiste donc à se projeter dans vingt ans (2030, horizon du SDRIF) et de concilier les desiderata d'aujourd'hui avec les perspectives d'avenir en terme de besoins collectifs créateurs de qualité de vie.

Il est bien difficile de définir le terme de « qualité de vie » car cette notion est très différente selon l'âge, l'éducation, le milieu social, les choix de vie, les us et coutumes... Cela repose sur des critères subjectifs et des modes d'appréciation très diversifiés. Toutefois, certains éléments constituent inéluctablement la base d'appréciation : le logement, les transports, les services et l'environnement.

Sur ce dernier point, et contrairement à l'image d'une région capitale trop urbanisée et pauvre en espaces naturels, l'Ile-de-France est en réalité riche en terres agricoles, forêts, parcs et jardins sur 80% de son territoire.

De ce fait, les OIN disposent, tant dans le domaine « qualité de vie » que dans le domaine « environnement » associé, de bon nombre d'**atouts** pour séduire de nouveaux résidents et convaincre ceux qui le sont déjà de le rester.

La qualité de vie se jugera sur la capacité à offrir aux habitants des facilités d'accès aux services publics ou aux services nécessaires à la vie quotidienne (services administratifs, services sociaux, services sanitaires et médicaux, sécurité) ainsi qu'aux équipements de proximité (sportifs, culturels, commerces...) et des espaces ouverts plus nombreux et/ou plus grands, sans omettre la condition essentielle de la desserte par les transports en commun.

### **III – Les OIN et les nouveaux projets de l'Etat depuis l'adoption du SDRIF par le Conseil Régional**

*Le présent chapitre reprend l'essentiel des informations recueillies à l'occasion de l'allocution du Président de la République le 29 avril 2009.*

Les OIN, y compris celles créées en 2006, ont été prises en compte dans le projet de SDRIF ; leurs périmètres d'exercice constituant -nous l'avons vu- des "territoires stratégiques".

L'accord interne sur un certain nombre de points entre l'Etat et la Région le 1<sup>er</sup> avril 2008 n'a toutefois pas permis d'aboutir à un accord général de la part de l'Etat sur le projet du SDRIF présenté le 25 septembre au vote du Conseil Régional, malgré l'accord unanime donné par la Commission d'enquête publique.

C'est dans ce cadre, et dans le droit fil du discours du Président de la République à Roissy le 27 juin 2007, que différentes initiatives ont été prises en vue, selon l'Etat, de formuler davantage d'ambition pour le développement à moyen et long terme de l'Ile-de-France ; parmi celles-ci, on citera : le rapport demandé au Président du Conseil économique, social et environnemental de la République afin d'inscrire Roissy dans une dynamique prenant en compte, de façon équilibrée, les nécessités du développement durable ; la consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne auprès de groupements d'architectes et urbanistes ; la création d'un secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale avec des réflexions orientées notamment sur le Plateau de Saclay et sur Roissy-Plaine de France ; l'établissement du Plan Campus ; sans oublier les réflexions sur le Grand Paris qui ont suscité de nombreuses propositions (mise en place de la Conférence Métropolitaine et, ultérieurement du Syndicat Paris Métropole ; rapports DALLIER, PLANCHOU,...dispositions spécifiques du rapport BALLADUR...).

L'ensemble des réflexions de l'Etat a trouvé son expression dans l'intervention du Président de la République le 29 avril 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine, en ouverture de l'exposition consacrée aux dix projets inscrits dans la consultation internationale.

Les propositions présentées s'inscrivent dans une approche thématique renouvelée où il conviendra de noter les écarts et inflexions par rapport aux objectifs du SDRIF adoptés en septembre 2008. En outre, elles impactent directement ou indirectement, les territoires supports d'OIN. Enfin, elles peuvent exprimer une nouvelle conception de l'aménagement du territoire régional et, de ce fait, posent la question de la compatibilité des nouvelles orientations proposées avec le contenu du SDRIF.

#### **3.1 – Le cadre général : une approche thématique renouvelée**

##### **3.1 – 1 Logement et foncier**

**Alors que la période actuelle traduit la difficulté -pour ne pas dire plus- d'envisager de tenir l'objectif particulièrement ambitieux de 60 000 logements en moyenne par an, ce sont 70.000 à 75.000 logements qui sont revendiqués comme objectif annuel moyen.**



Au-delà du chiffre repère ainsi retenu, les moyens envisagés pour les atteindre ne paraissent pas à première vue différents de ceux que propose le SDRIF. Il est en effet fait appel à la densification, prioritairement à proximité des gares (actuelles mais aussi celles envisagées sur les réseaux et lignes nouveaux), la mobilisation et la mutation des friches et délaissées, la mobilisation renforcée du foncier public.....

L'Etat fait allusion à l'établissement de contrats de développement urbain qui prévoiront, en contrepartie des investissements réalisés, des objectifs spécifiques de production de logement et de densification, notamment sur les territoires impactés par le nouveau réseau de transport métropolitain (voir infra § 1.3). Des accords pourront être conclus sur les autres territoires avec des aides opérationnelles en contrepartie de la production d'une offre de logements.

Dans ce cadre, des répartitions repère sont opérées, en nombre et nature de logements : par exemple, 19 000 logements locatifs sociaux neufs par an, diversifiés en fonction des populations concernées ; 35.000 à 40.000 logements en accession ou en locatif libre, en faisant effort sur les classes moyennes ; une offre également de résidences, notamment pour les personnes âgées (7.000 à 8.000 logements par an).

Il conviendra naturellement de vérifier la compatibilité de ces nouveaux objectifs avec les zones à urbaniser retenues par le SDRIF, non seulement au niveau de surfaces disponibles, mais aussi au plan géographique (voir notamment en fonction du nouveau réseau primaire de transport envisagé).

Pour sa part, le Président de la République annonce une offre foncière disponible de 200 km<sup>2</sup>, c'est-à-dire 2 à 3 fois supérieure à ce qui est nécessaire pour construire les 1,5 million de logements prévus à l'horizon 2030.

### **3.1 – 2 Développement économique**

C'est un des éléments majeurs de divergence entre la Région et l'Etat ; ce dernier rappelant régulièrement l'insuffisance d'ambition du projet de SDRIF au regard des enjeux dans la compétitivité internationale entre les grandes métropoles mondiales. La position exprimée par le Secrétariat d'Etat en charge du Développement de la Région Capitale insiste sur le "primat de l'innovation", considéré comme un des principaux moteurs de la compétitivité de l'Ile-de-France. Elle reprend largement les propositions du rapport « Ecosystème de la croissance » de Christian Blanc en 2004 qui prônait l'établissement d'une "Silicon Valley à la française" sur le Plateau de Saclay.

Elle repose sur l'idée que le SDRIF n'est pas assez offensif face aux différents signes de perte de compétitivité, de visibilité et d'attractivité que certains identifient en Ile-de-France au travers d'une croissance économique trop modérée depuis vingt ans, d'un marché du travail atone, affecté par les difficultés croissantes en matière de logements et de transports, un départ de la région d'une population active de jeunes cadres mariés avec enfants, une perte du rôle "locomotive" que l'Ile-de-France devrait jouer vis-à-vis des autres régions françaises.

Or, la croissance devrait être davantage stimulée grâce à la présence d'entreprises, leaders mondiaux dans des secteurs porteurs : biopharmacie, ingénierie et services urbains construction, transports aéronautique ; énergie environnement, TIC ; grâce aussi à un positionnement exceptionnel dans les domaines du tourisme et du luxe.

Pour infléchir cette situation, en s'appuyant sur l'importance des activités de R et D publiques et privées en Ile-de-France, sur les pôles de compétitivité, sur la qualité des 78 000 chercheurs présents dans la région, sur la loi LRU et sur le Plan Campus, le nouveau système de recherche et d'innovation devra être organisé en clusters : avec des échanges renforcés entre industrie, recherche et formation, en sélectionnant des thématiques d'excellence : énergie, environnement, nano technologies, biotechnologies, santé, bâtiment, transports...

Des initiatives fortes seront prises en matière de filières de formation d'excellence (y compris dans les métiers techniques et manuels), de structures de valorisation et de financement, de coopérations européennes et internationales, de communication...Un nouvel urbanisme des campus sera développé, offrant des services et un cadre de vie adapté pour les étudiants, les chercheurs et les personnels.

Ces orientations doivent stimuler la croissance démographique, à la fois en retenant la population active dans la région et en attirant de nouveaux talents. Ce sont de 800 000 à un million d'emplois supplémentaires qui sont attendus en 15 ans alors que le SDRIF envisage, au mieux, 700 000 nouveaux emplois sur la période. Mais également le plus favorable résultat, du large éventail de qualifications attendues, dans les secteurs les plus variés (logistique, éco-construction, tourisme) ouvrant des perspectives positives dans des territoires actuellement en situation difficile.

### 3.1 – 3 Infrastructures de transports et déplacements

- Il s'agit là de la proposition la plus novatrice, avec un changement d'échelle du projet, mais aussi un changement de nature, **en se projetant très au-delà du projet déjà emblématique que constitue Arc Express.**

**L'Etat propose d'engager "la troisième génération** d'investissement (après la création du métro, puis du RER) pour construire un nouveau réseau primaire structurant, intégré au réseau existant, répondant à la fois aux urgences de désengorgement du centre, mais aussi permettant de se projeter dans l'avenir".

**Ce réseau, selon ses promoteurs, permettra à la Région Capitale de retrouver une croissance économique dynamique** pour rester l'une des 4 ou 5 "villes-monde".

Il doit desservir et relier entre eux les territoires économiques majeurs de la région, en les connectant aux gares TGV et aux aéroports, pour les relier aussi au territoire national et à l'international.

Il structurerait ainsi la zone agglomérée, désenclaverait des territoires marginalisés, notamment au nord-est de la capitale, assurerait une densification, en termes de logements et d'emplois, autour des polarités desservies.

Ce sont 130 kilomètres de lignes nouvelles de métro automatique qui seraient ainsi réalisées.

L'objectif est de pouvoir rejoindre, depuis l'aéroport de Roissy, la Défense ou le centre de Paris en moins de 30 minutes ; mais aussi de relier l'aéroport d'Orly à la gare de Lyon en 25 mn, Villejuif à Noisy-Champs en 25 mn, ou encore de relier Orly à Roissy en moins d'une heure.

Un hub métropolitain serait créé au quartier Pleyel à Saint-Denis, avec une gare TGV permettant une nouvelle liaison rapide entre Roissy, la Défense et le centre de Paris.

Cet énorme projet serait mené en deux phases : la première, avec la prolongation de la ligne 14 vers le Carrefour Pleyel puis Roissy au nord et Villejuif au sud ; avec une liaison circulaire reliant Villejuif à Pleyel par l'ouest, via Issy-les-Moulineaux et la Défense et par l'est via Saint-Maur, Noisy-le-Grand et le Bourget ; cette phase se déroulerait de 2012 à 2017, pour l'achèvement des premières sections ; ultérieurement, une liaison serait envisageable entre la Défense, Massy et Orly, via Versailles ; une nouvelle prolongation de la ligne 14 au sud rejoindrait Orly.

Pour réaliser cette opération dans des délais aussi réduits, des dispositions législatives seraient nécessaires pour accélérer les procédures (enquête publique, expropriations, assouplissement des règles d'urbanisme).

Deux observations peuvent être retenues : d'abord, à l'évidence, par sa novation et sa nature, ce projet ne s'inscrit aujourd'hui dans aucune des dispositions du SDRIF adopté par le Conseil Régional en septembre 2008.

Il nécessite de ce fait une analyse juridique afin de déterminer les conséquences précises, au plan de la compatibilité et de la conformité des procédures, pour la poursuite du processus en cours d'approbation du SDRIF.

Ensuite, les tracés retenus mettent largement à contribution les territoires stratégiques supports des OIN : seuls Sénart et Seine Aval échappent à ce projet très ambitieux.

Ainsi, au travers des OIN et de ce projet nouveau de transports collectifs, l'Etat reprend l'initiative sur les territoires majeurs de l'Ile-de-France.

- Ce projet ne remet pas en cause, loin s'en faut, les propositions d'évolution du réseau de transports en commun incluses dans le SDRIF ; ce qu'a confirmé le Président de la République le 29 avril 2009.

On retrouve en effet les projets de prolongement d'EOLE (tunnel entre Haussmann, Saint-Lazare et la Défense), l'extension à l'ouest du RER E avec la liaison la Défense-Mantes ; la réalisation du Barreau de Gonesse ; le prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay, puis jusqu'à Saint-Maur/ Créteil ; enfin, la réalisation de CDG Express...

Ces opérations s'accompagneront d'un plan RER, qui aura pour objectif la mise en place d'une desserte cadencée et accélérée sur l'ensemble du réseau RER ; parallèlement, le matériel sera renouvelé et la réalisation des schémas directeurs des lignes B, C et D sera accélérée.

Il y aura nécessairement à examiner les jonctions ou superpositions entre le nouveau réseau primaire et le projet Arc Express. L'ensemble représente un investissement global sur 10 ans de 37 Md€, dont 23 pour le métro automatique à grande capacité et le plan RER.

Le financement reste naturellement une grande inconnue aujourd'hui alors que des questions se posent déjà pour la mise en œuvre des projets en cours dans le cadre du SDRIF, ce qui est de nature à générer de vives inquiétudes sur la capacité de réalisation de l'ensemble des projets. Le Président de la République a confié à Gilles CARREZ la mission de proposer un schéma global de financement du projet, en s'appuyant sur un groupe de travail et une large concertation.

Les réactions à ce projet ne sont pas négatives dans la mesure où, non seulement elles ne remettent pas en cause les dispositions contenues dans le SDRIF, mais où elles les amplifient, en donnant priorité au développement des transports collectifs et des infrastructures ferrées.

### **3.1 – 4 Environnement et développement durable**

Les travaux des architectes urbanistes retenus dans le cadre de l'appel à projets international ont pris en compte les orientations du Grenelle de l'Environnement et ont posé les bases d'un urbanisme post-Kyoto adapté à la région capitale pour le 21<sup>ème</sup> siècle.

Ces projets devront inspirer les orientations qui seront arrêtées au niveau de l'Etat. C'est dans ce cadre, par exemple, que le fleuve doit être valorisé et le projet "Seine métropole" de l'équipe Antoine GRUMBACH et associés rend bien compte de l'importance de ce nouveau "territoire stratégique" ouvrant la région Ile-de-France sur la mer, via Rouen et le Havre.

La recherche sera approfondie, autour de la Cité Descartes, dans le domaine des géomatériaux et du génie urbain ; des technologies performantes seront mises en œuvre sur le plan énergétique pour les constructions, pour améliorer l'habitat et le cadre de vie (éco-constructions) ; la nature devra reprendre sa place dans le cœur des villes (toitures végétalisées, jardins filtrants...).

Devant les réactions suscitées par les premières orientations concernant l'aménagement du Plateau de Saclay et suite aux apaisements apportés au plus haut niveau de l'Etat, il a été indiqué que les espaces non urbanisés garderaient largement leur vocation naturelle, agricole, paysagère et forestière et seraient ainsi "sanctuarisés" ; il reste à s'assurer que les engagements quantitatifs retenus dans le projet de SDRIF seront tenus.

L'Etat confirme par ailleurs l'importance à accorder à "la construction de trames vertes et bleues, en s'appuyant sur les espaces protégés, les canaux et le fleuve pour assurer les continuités territoriales et les connexions nécessaires à la biodiversité". Sur ce plan, rien ne semble différencier les positions de l'Etat et de la Région. L'élément le plus emblématique étant toutefois le projet de planter une forêt d'un million d'arbres sur les 2.500 hectares du cône de bruit de Roissy. Elle permettrait à elle seule de capturer treize tonnes de carbone par an.

Enfin, les recherches conduites sur le Plateau de Satory en vue de créer et promouvoir des véhicules individuels ne rejetant pas de CO<sub>2</sub>, la construction d'un réseau structurant de métro automatique, vont dans le sens de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Au-delà des exemples concrets rappelés ci-dessus, l'Etat et la Région expriment une même volonté de prise en compte globale des exigences du développement durable et de la protection de l'environnement.

### **3.2 – L'impact des nouvelles orientations de l'Etat sur les territoires d'OIN**

Dans le droit fil des orientations exprimées par l'Etat, les travaux du Secrétariat d'Etat au Développement de la Région Capitale se sont largement polarisés sur les territoires d'OIN, en premier lieu sur le Plateau de Saclay dont la lettre de mission de Christian BLANC rappelle le caractère prioritaire.

#### **3.2 – 1 le devenir du Plateau de Saclay**

Les éléments d'information communiqués le 29 avril 2009 traduisent l'élargissement et l'amplification des orientations déjà retenues dans le projet de SDRIF.

Le Plateau de Saclay a vocation à devenir une des plus importantes plate-formes scientifiques et technologiques au monde. Déjà richement doté dans les domaines de l'optique, de la physique, de la chimie, des mathématiques, de la biologie, le territoire du plateau doit s'élargir aux secteurs porteurs des T.I.C., de l'énergie, du biomédical, des "technologies vertes", mais aussi aux technologies de l'automobile et de l'aéronautique du futur.

Pour réussir cette opération d'intérêt national, différentes actions complémentaires sont envisagées :

- D'abord, et en particulier dans le cadre du Plan Campus, une modernisation des équipements de recherche et d'enseignement supérieur, pour un investissement de 850 M€.

L'Université de Paris XI doit être reconstruite sur le Plateau, en regroupant, en première étape, chimie, biologie et pharmacie ; Agro Paris Tech rejoindra le campus de l'Ecole Polytechnique afin de créer un pôle agronomique de premier rang ; dans le cadre du plan de relance, un pôle dédié aux nanotechnologies, associant recherche fondamentale et recherche appliquée sera créé.

De plus, un grand institut de la mobilité durable dédié au développement du véhicule décarboné sera installé à Satory.

- Ensuite, et en vue d'accélérer la croissance des entreprises, dans toutes les phases de leur développement, et pour mieux valoriser les résultats de la recherche, seront mis en place, en réseaux, un ensemble d'incubateurs et de pépinières d'entreprises, au sein d'un cluster qui sera un élément majeur de compétitivité, au profit de l'ensemble de l'économie française. Dans la périphérie, des villages d'entreprises accueilleront, à côté des installations R et D de grands groupes, des start-up et PME innovantes. Des zones d'activités alentour accueilleront les services de ces mêmes entreprises.
- Enfin, cet ensemble s'organisera dans un cadre de vie de qualité favorisant l'activité des chercheurs, étudiants, entrepreneurs ; le plateau devra bénéficier d'un système de transport interne efficace et de liaisons faciles avec les zones d'activité économique proches, le centre de Paris, les aéroports.

Un "vaste espace naturel et agricole protégé" doit permettre de répondre aux engagements retenus dans le cadre du SDRIF.

Cette opération, par sa nature et son importance exceptionnelle, doit être mise en œuvre par un établissement public de type nouveau, doté de compétences en matière de valorisation, de développement économique et d'aménagement du territoire ; il associera, dans sa gouvernance, l'Etat, les collectivités territoriales, la communauté scientifique et les acteurs économiques.

Dans l'attente de sa création, la fondation de coopération scientifique du Campus de Saclay coordonnera les premières étapes de mise en œuvre du plan Campus, avec l'appui de la mission de préfiguration de l'établissement public.

### 3.2 – 2 les projets concernant Roissy et Plaine de France

- **En ce qui concerne Roissy**, les propositions rejoignent les orientations contenues dans le projet de SDRIF et devront prendre en compte tout ou partie des conclusions du rapport DERMAGNE dans sa recherche d'équilibre au regard du développement durable.

L'optimisation des dispositifs de lutte contre le bruit sera d'autant plus nécessaire et justifiée que l'ambition internationale de la plate-forme visera l'objectif de 100 millions de passagers et de cinq millions de tonnes de fret par an.

L'intermodalité air-fer sera renforcée avec la création de grandes plate-formes multimodales et grâce à une meilleure desserte générale : les services seront améliorés (commerces, hôtellerie...) ; l'offre de formation sera renforcée autour des métiers en lien avec l'activité du territoire (logistique, tourisme...).

Les nouvelles liaisons de transports (barreau de Gonesse, mais aussi CDG Express et le nouveau métro automatique vers Paris) renforceront l'attractivité internationale, nationale et locale de Roissy.

- **Pour ce qui est du Bourget**, l'objectif est de développer un nouveau pôle d'excellence économique dédié à l'aviation et au tourisme d'affaires, en confortant ainsi le premier aéroport d'affaires européen, et le troisième site d'expositions en Ile-de-France ; l'idée est de capitaliser davantage sur l'image internationale du site et d'en faire un pôle de développement majeur pour le territoire au nord de Paris, en lui assurant une meilleure desserte, en y implantant 50.000 emplois et 65.000 habitants avec la construction de 25.000 logements ; en y établissant aussi un centre de formation professionnelle aux métiers de l'aérien et du tourisme, et en y installant un nouvel équipement scientifique et culturel.
- **Quant à elle, la Plaine Saint-Denis** voit confirmer le rôle que le SDRIF lui attribue en matière d'industries de la création et des arts numériques. Ici aussi, comme sur le territoire de Saclay, l'idée est de mettre en place un "cluster" destiné aux entreprises mais aussi aux artistes et créateurs, en offrant un appui financier et technique aux projets ; le pôle de compétitivité Cap Digital constitue le point d'accroche de ces activités nouvelles.

Le développement d'éco-quartiers (ou de nouveaux quartiers urbains, si l'on reprend la terminologie du SDRIF) doit créer à proximité un cadre propice à la réalisation de ces activités.

Dans le cadre du Plan Campus, sera créé le Campus Condorcet dédié aux sciences humaines et sociales qui renforcera la vitalité de la zone.

- **Enfin, en limite de territoire**, et assurant la liaison avec l'OIN de Marne la Vallée, tout l'hinterland urbain comprenant les communes de Montfermeil, Clichy sous Bois, Livry-Gargan, Sevran et Aulnay sous Bois, doit faire l'objet d'une stratégie de régénération du tissu urbain, en réhabilitant les logements existants, en améliorant qualité de vie et mixité sociale mais aussi en favorisant le développement économique par un meilleur accès, notamment avec le nouveau métro automatique. Les importantes réserves foncières et les espaces verts seront valorisés.

### 3.2 – 3 Renforcer le rôle de la Cité Descartes comme pôle majeur de Marne la Vallée

La Cité Descartes se voit attribuer un double rôle dans le projet présenté le 29 avril.

- Tout d'abord, devenir l'un des grands pôles mondiaux de référence dans le domaine de la construction, de la maintenance et des services de la ville durable. Il s'agit, en liaison avec le pôle de compétitivité « Advancity » de mettre en synergie les filières actuelles du pôle scientifique implanté à Marne la Vallée, concernant le bâtiment et l'aménagement urbain : nouveaux matériaux, utilisation des énergies, gestion et traitement de l'eau stockage et capture du CO2, nouveaux services urbains...
- Il s'agit ensuite, à partir du cœur du cluster constitué par la Cité Descartes, de remodeler les espaces urbains à l'est de la confluence entre la Seine et la Marne. Par sa vocation, la Cité Descartes doit devenir le moteur de la rénovation urbaine d'un vaste territoire allant de Neuilly sur Marne à Torcy en passant par Noisy le Grand, Mont d'Est, Chelles, Champigny sur Marne, le Plessis-Trevisé.

Les éco-quartiers et éco-cités, déjà en projet sur le périmètre de la ville nouvelle de Marne la Vallée bénéficieront de cet effet "cluster". Ce serait alors un ensemble urbain cohérent de 600.000 habitants qui émergerait à partir du tissu urbain existant.

### **3.2 – 4 Entre ORSA et Massy-Saclay**

**Au sud, entre Orsa et Massy-Saclay, en incluant la Vallée scientifique de la Bièvre et jusqu'à Evry** doit se développer un grand bio-cluster, bénéficiant d'un environnement académique et industriel exceptionnel, avec l'INSERM, le CNRS, Pasteur et Curie, le CEA, l'INRIA, le plus important réseau hospitalier européen, et neuf universités. Ce sont 45.000 emplois qui sont ici concernés par le développement d'entreprises à visibilité internationale.

### **3.2 – 5 Seine Aval et la valorisation du fleuve**

Le SDRIF fait de la Seine un véritable territoire stratégique. L'activité portuaire est au cœur du dynamisme de nombreuses grandes métropoles. Les projets en cours doivent mettre l'accent sur l'axe Paris le Havre qui doit constituer un ensemble portuaire intégré soutenant le développement du Grand Paris et assurant son ouverture aux flux d'échanges mondiaux. Le développement du Havre Port 2000, le prolongement du Canal Seine Nord Europe constituent une opportunité à saisir pour donner à l'Ile-de-France une dimension nouvelle au sein du Bassin Parisien. Ici aussi, l'idée de cluster -à dimension logistique et maritime- fait son chemin, avec le souci de favoriser la relance industrielle de la Vallée de la Seine ; en liaison notamment avec le centre de Satory et le pôle d'enseignement supérieur de Cergy-Pontoise, dans les domaines de l'éco-mobilité.

La nouvelle plate-forme d'Achères à l'embranchement du réseau fluvial Nord Europe et de la Seine devrait constituer le symbole de l'éco-construction, sur la base des compétences développées sur ce territoire.

Parallèlement, la grande vitesse sur l'axe Paris-le Havre devrait mettre le Havre à une heure de Paris.

## **3.3 – Pour une nouvelle vision métropolitaine de l'aménagement ?**

Changement d'échelle ou changement de nature par rapport au SDRIF ?

La question n'est pas neutre au regard du devenir du projet de SDRIF adopté le 25 septembre 2008 par le Conseil Régional.

Envisager 70.000 logements par an en moyenne, viser 1 million d'emplois supplémentaires en fin de période, viser une évolution démographique plus forte : nous sommes ici dans le domaine de l'expression d'une ambition qui peut traduire un changement d'échelle, nonobstant toutes considérations liées aux aléas de la conjoncture. Il est vrai que la crise économique et financière actuelle soulève beaucoup d'interrogations sur la capacité à satisfaire ces ambitions sur le moyen et le long terme.

Les projets proposés ne semblent pas remettre en cause fondamentalement les grandes orientations du SDRIF. Il y a incontestablement d'importantes convergences et similitudes même si le discours sur la méthode est radicalement différent (par exemple en s'appuyant sur les dix cabinets d'architectes missionnés sur le Grand Paris pour examiner les projets de territoire).

Ainsi, le souci de voir "l'émergence d'une agglomération multi-polaire, structurée autour de centres à la densité de bâti optimisée", la volonté de "réintroduire des espaces de nature dans la ville", le

"souci d'investir les territoires de recomposition urbaine" au sein des grands secteurs de projet, participent des réflexions déjà largement développées dans le SDRIF.

En réalité, et au-delà d'un discours plus offensif sur l'impulsion donnée au développement économique par la généralisation de clusters spécialisés sur les grands territoires de projet, le changement de nature s'exprime au travers du nouveau réseau de transport, véritable colonne vertébrale du projet de l'Etat, qui conditionne et structure l'aménagement de chacun des territoires desservis.

Ce ne sont pas les territoires de projet qui font la différence. Ce sont largement les mêmes, et les projets qui les concernent ne sont guère différents dans le SDRIF et le projet de l'Etat, ce sont les réseaux qui les relient. Il est clair que l'ambition transport est d'une autre nature que celle, déjà forte, du projet de SDRIF, notamment avec le projet Arc Express.

D'autre part, la mise en œuvre des nouveaux projets nécessite de revisiter les méthodes et les outils, pour tirer tout le bénéfice des dispositions envisagées dans le projet d'engagement national pour l'environnement (Grenelle II) notamment en termes d'urbanisme et de construction ; ceci suppose, selon l'Etat, de repenser le mode de gouvernance de l'aménagement, de revoir un certain nombre de dispositions réglementaires et de procédures, afin de favoriser une approche globale des territoires, mais aussi pour accélérer les procédures, lever les freins de toutes natures, faciliter le renouvellement des formes urbaines (par exemple, en élevant les COS,...).

La question à se poser in fine est de savoir si les deux démarches (SDRIF et nouveaux projets de l'Etat) sont compatibles et réductibles dans un SDRIF "révisé" avant envoi au Conseil d'Etat.

Force est de constater que cette question majeure divise les experts en termes de faisabilité juridique et peut rendre difficile l'avancement des projets, notamment si l'on veut, comme l'a exprimé le Chef de l'Etat, que le SDRIF ainsi amendé soit adopté avant la fin de l'année 2009.

Certes, juridiquement, les OIN et les PIG s'imposent, dans la hiérarchie des normes, mais ne faut-il pas alors relancer une procédure nouvelle de révision ?

Ce ne sont pas les "territoires stratégiques" et les OIN qui font débat. Le polycentrisme proposé par l'Etat et la Région s'appuie sur les mêmes territoires stratégiques.

Ce qui fait débat aujourd'hui, c'est l'asynchronisme des démarches de l'Etat et de la Région qui complexifie le règlement des désaccords de 2008.

## **IV – Les problématiques posées par les OIN au regard du SDRIF**

### **4.1 – Les OIN et les acteurs**

#### **4.1 – 1 Les OIN et les intercommunalités**

Les travaux relatifs à la **révision du SDRIF** de 1994 ont indirectement conduit à mettre en perspective, sur de grands territoires à enjeux de l'Ile-de-France, les ambitions de l'Etat pour la région capitale et les démarches engagées localement par les collectivités territoriales et la Région.



L'objectif ici est d'accélérer les processus d'**adaptation des territoires** en matière de développement économique, de déplacements et transports, de logements et d'équipements structurants. Le niveau des enjeux (adaptation aux exigences de la compétition internationale, recherche du mieux vivre pour les Franciliens...) suppose d'unir les forces entre l'Etat, la Région et les collectivités territoriales.

La **mise en place de 3 OIN** par l'Etat, en plein débat sur la révision du SDRIF, répond à la nécessité de disposer d'outils à caractère prescriptif, tout en donnant une large place à la concertation et à la contractualisation locales.

Il est intéressant de constater que les solutions retenues ou proposées **varient fortement en fonction des enjeux et des contextes locaux.**

**1. « Seine-Amont »** : le territoire couvert par l'OIN n'est pas « intercommunalisé », à l'exception d'une commune (Alfortville) rattachée à une communauté d'agglomération (CA Plaine Centrale du Val de Marne) qui n'est pas dans le périmètre de l'OIN.

Seine-Amont est couvert par deux structures de projets (l'Association Seine-Amont Développement et le syndicat intercommunal d'études du pôle Orly-Rungis) où seules les communes d'Orly et de Choisy-le-Roi sont représentées de part et d'autre.

C'est un établissement public d'aménagement, créé le 10 mai 2007, qui vient coordonner l'opération.

**2. « Seine-Aval »** : la situation de Seine-Aval est totalement différente. L'OIN couvre 51 communes, comprenant la communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines, 4 communautés de communes (Portes de l'Ile-de-France, Seine-Mauldre, Les Deux Rives de la Seine et Vexin-Seine) et une dizaine de communes non intercommunalisées dont Limay, les Mureaux et Achères.

C'est l'EPAMSA qui assure la direction du projet et le rôle d'opérateur pour l'ensemble de l'OIN. On peut imaginer que le niveau des enjeux et l'ampleur des projets (relance économique, logements, transports...) conduiront à une logique « associative » avec un remodelage, à terme, de l'intercommunalité sur le périmètre de l'OIN.

**3. « Massy – Saclay – Versailles - St Quentin en Yvelines »** : la 3<sup>ème</sup> OIN a d'autres particularités. Etablie autour de 2 communautés d'agglomération (St Quentin-en-Yvelines, Plateau de Saclay) et d'une communauté de communes (Versailles Grand Parc), l'OIN comprend quelques communes de 2 communautés d'agglomération non incluses en tant que villes dans le périmètre (Europ'Essonne, Hauts de Bièvre) ; elle comprend aussi des communes non intercommunalisées, certaines enclavées (par ex. Vélizy, le Chesnay, les Ulis, Chateaufort...) qui n'échapperont pas à terme à la logique « intégratrice » de l'OIN.

Force est de constater, d'une part, que l'intercommunalité n'a pas permis, par ses limites, de répondre à des enjeux qui la dépassaient et que l'ampleur des opérations à conduire en termes d'infrastructures, d'aménagement urbain, de développement économique, nécessitait, en accompagnement de la révision du SDRIF, des initiatives de l'Etat qui seront de nature demain à « **faire travailler** » ensemble des communes qui n'y sont pas encore aujourd'hui totalement préparées.

En ce qui concerne les **OIN plus anciennes**, la situation est tout aussi hétérogène au regard de l'intercommunalité.

- Les OIN de **La Défense et de Seine-Arche** se développent sur les territoires les plus denses et les plus homogènes : La Défense se déploie sur 1,6 km<sup>2</sup>, à cheval sur les communes de Puteaux et de Courbevoie ; Seine-Arche représente 3,2 km<sup>2</sup> sur la seule commune de Nanterre.

Ces deux OIN sont conduites au travers de deux EPA (EPAD et EPASA) pour lesquels des réflexions ont été conduites récemment en vue de leur rapprochement. Une première mesure en ce sens vient d'être prise avec la nomination de Philippe CHAIX en tant que Directeur Général des deux EPA.

- A contrario, la situation des autres OIN est nettement **plus complexe** :
  - **Marne-la-Vallée** se développe sur 26 communes à cheval sur 3 départements : 1 commune sur la Seine-Saint-Denis = Noisy-le-Grand, par ailleurs membre de l'ACTEP, elle-même à cheval sur la Seine-Saint-Denis et sur le Val de Marne ; 2 communes sur le Val de Marne (Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne), elles-mêmes membres de l'ACTEP et non intercommunales au sens de la loi ; enfin 23 communes sur la Seine et Marne. La situation de ces communes est administrativement éclatée, avec les 2 Syndicats d'Agglomération Nouvelle (SAN) du Val Maubuée (6 communes) et du Val d'Europe (5 communes), la seule partie sud de la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire (9 communes), avec une seule commune au sud de la communauté de communes de Brie Boisée (Férierie) ; enfin, deux communes isolées et non intercommunales : Montevrain (en limite de Val d'Europe) et Bussy-Saint-Georges.  
On peut facilement imaginer que ce **patchwork administratif complexifie la prise de décisions**, d'autant plus que les communes adhèrent par ailleurs à différentes structures en dehors de leur appartenance au territoire de l'OIN. En ce sens, l'OIN doit pouvoir créer les conditions d'un travail en commun de nature à faciliter pour l'avenir des renforcements administratifs plus harmonieux.  
Deux EPA (EPAMARNE et EPAFRANCE) se partagent le pilotage de l'OIN.
  - **Sénart** est organisée en Syndicat d'Agglomération Nouvelle, se déployant sur 10 communes réparties sur deux départements : 8 communes en Seine et Marne (Sénart Ville Nouvelle) et 2 communes en Essonne (Saint-Pierre du Perray et Tigery) sur les 4 que regroupe « Sénart en Essonne ».

Cette situation, certes moins complexe que la précédente, met toutefois en évidence la **nécessité de rapprochements inter-départementaux** sur les questions relatives aux compétences de ces échelons administratifs.

C'est ici aussi un EPA (EPA Sénart) qui assure la gouvernance de l'opération.

- Reste à examiner la situation particulière de « **Plaine de France** » qui n'est pas juridiquement une OIN mais qui en présente de nombreuses caractéristiques. Plaine de France s'étend sur 40 communes et 2 départements (17 communes en Seine-Saint-Denis et 23 en Val d'Oise).

Sur la Seine Saint Denis, ces communes sont regroupées pour 8 d'entre elles dans la communauté d'agglomération de Plaine Commune et pour 2 dans la communauté de communes du Bourget-Drancy. Les autres communes ne sont pas, pour leur part, intercommunales : on y trouve ainsi Aulnay-sous-Bois, Dugny, le Blanc Mesnil, Saint-Ouen (au sud-ouest de Plaine Commune), Sevran et le Tremblay en France.

Nul doute que le processus de **regroupement intercommunal** - que le CESR appelle de ses vœux - est en marche et que les projets d'ampleur en accéléreront la concrétisation.

Côté Val d'Oise, la situation n'est guère plus simple : avec la communauté d'agglomération de Val de France (4 communes), les 14 communes de la communauté de communes de « Roissy Porte de France », 1 commune de la communauté de communes de « la Vallée de Montmorency » (sur 10 communes) et enfin 4 communes non encore intercommunalisées avec Bonneuil-en-France, Gonesse, Goussainville et Ecoen.

Ce vaste panorama, sur lequel se déploient les 8 structures-support d'OIN (en titre ou non !), montre à la fois **la diversité, l'hétérogénéité et la complexité** des structures administratives support des OIN en Ile de France (voir annexes).

Certes, les structures de gouvernance mises en place ou en cours d'installation, généralement de type EPA, sont là pour porter les opérations au delà des structures administratives existantes. Mais elles révèlent surtout la nécessité d'un **pilotage plus simple et plus direct**, d'un ordonnancement des compétences « déléguées » mieux hiérarchisé, d'une contractualisation entre acteurs multiples à la fois sur le contenu des projets, la répartition des rôles, des maîtrises d'ouvrage et d'œuvre et des financements.

On mesure ici combien le projet (ou l'opération pour reprendre le terme juridique retenu) influence l'organisation et le fonctionnement de la structure qui le conduit, au delà de la mosaïque des collectivités locales, incapables par nature de prendre en charge de telles opérations (nécessité d'accords multiples, enchaînement de délais sur les accords d'abord et les réalisations ensuite...).

Ce n'est pas la décentralisation qui est ici en cause mais davantage **le morcellement administratif**. L'OIN ne doit avoir d'autre objectif que de recréer les conditions de la décision commune au delà des structures administratives existantes et des compétences réparties entre elles.

**L'Etat, au travers de la notion « d'intérêt national » doit retrouver une place dans le débat** et les orientations retenues, compte-tenu du niveau des enjeux (supra-locaux et supra-régionaux), de l'importance des opérations eu égard à leur ampleur territoriale, financière et à leur rôle d'entraînement sur l'environnement (moteur de développement).

La **répartition géographique** des OIN sur le territoire francilien est aussi intéressante :

- Les OIN se répartissent **du centre vers la périphérie** :
  - La Défense, Seine-Arche et Seine-Amont sont en limite de la ville-centre. Elles en constituent un prolongement et leur examen ne peut se faire sans prendre en compte cette proximité géographique.
  - En deuxième ligne et jouxtant les « territoires inter-régionaux » du SDRIF, se déploient d'une part deux villes nouvelles (Marne-la-Vallée et Sénart) et trois territoires qui méritent une sérieuse restructuration interne à l'occasion des opérations envisagées, sur la base de la vocation assignée à ces OIN : à savoir Seine-Aval d'une part, Plaine de France d'autre part ; enfin, le vaste et complexe ensemble s'étendant de Massy à St Quentin-en-Yvelines et Versailles.
- Mais ces opérations s'organisent aussi géographiquement **sur le plan cardinal**, au niveau des faisceaux avec :
  - à l'Ouest : La Défense et Seine-Arche en cœur d'agglomération et Seine-Aval ;
  - au Nord : Plaine de France
  - à l'Est : Marne-la-Vallée
  - au Sud-Ouest : Seine-Amont en cœur d'agglomération et Sénart
  - au Sud : Massy – Saclay – St Quentin-en-Yvelines et Versailles.

On notera à nouveau que l'ensemble des OIN se situe dans ce qu'il est convenu d'appeler l'agglomération centrale, à l'exception des excroissances vers Seine-Aval et vers Sénart d'une part et Marne-la-Vallée d'autre part, qui se développent dans l'axe du fleuve, que ce soit la Seine ou la Marne.

Ceci confirme la place majeure voire totale qu'occupe la zone agglomérée dans les grandes opérations reprises dans le SDRIF ; l'effet d'entraînement de ces opérations devant naturellement jouer au profit de la périphérie et des territoires inter-régionaux.

#### **4.1 – 2 Les OIN dans la relation Etat - Région**

L'article L.141.1 du Code de l'Urbanisme indique clairement que désormais la Région élabore, en association avec l'Etat, le Schéma Directeur.

Pour la première fois, le nouveau SDRIF a été établi dans ce cadre.

Il a permis, sans que nous puissions définir une "jurisprudence" en la matière, de préciser le contenu et les limites du mot "association".

La position du CESR, exprimé dans ses avis sur le SDRIF, traduit le regret que ce terme n'ait pas recouvert une réelle coproduction, voire une co-rédaction du document, entre l'Etat et la Région.

A défaut d'un parfait équilibre entre acteurs dans l'initiative et la maîtrise de l'élaboration du projet de SDRIF, des initiatives de l'Etat (établissement du document "porter à connaissance", création de nouvelles OIN, mission Dermagne, création d'un Secrétariat d'Etat au développement de la région capitale) ont pu apparaître comme le moyen de redonner une part d'initiative à l'Etat dans l'élaboration du projet de SDRIF, en particulier sur le traitement des territoires majeurs et des objectifs sectoriels premiers.

En ce sens, l'Etat utilise logiquement la hiérarchie des normes à son profit en faisant appel à des textes ou des documents qui s'imposent juridiquement au SDRIF, donnant ainsi une coloration nouvelle au mot "association".

Dans ce cadre, l'approche OIN permet à l'Etat de cibler les territoires franciliens sur lesquels il estime devoir faire prévaloir l'intérêt national ; force est de constater que les territoires concernés sont limités en nombre, mais ils concentrent l'essentiel des enjeux de l'Ile-de-France sur les grands domaines et objectifs de l'action publique : le développement économique, l'emploi, le logement et l'aménagement urbain, les grands équipements et infrastructures (notamment de transport), le développement durable.

Ce faisant, l'Etat cible, au travers des OIN, les éléments essentiels de sa politique.

L'exécutif régional ne peut, au regard de la loi, que prendre acte de la primauté de ces opérations d'intérêt national qu'il reconnaît comme "territoires stratégiques" du SDRIF.

Dans cette concurrence Etat-Région d'initiatives et de projets majeurs pour le devenir de l'Ile-de-France, les partenaires, tout en marquant leurs différences d'appréciation, doivent, selon le CESR,

trouver les ajustements et les compromis permettant, dans les meilleurs délais, une mise en œuvre d'un SDRIF rénové.

Par ses avis, le CESR a fait connaître son regret que les calendriers respectifs de l'Exécutif régional et de l'Etat n'aient pas permis de prendre en compte dans le document soumis et adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008, les résultats de réflexions engagées à l'initiative de l'Etat, notamment sur les ambitions de développement (et les moyens associés) des territoires de Massy – Saclay et de Plaine de France ; sur la conciliation des différents impératifs de développement durable sur et autour des grandes plates-formes aéroportuaires franciliennes ; sur l'organisation administrative et la gouvernance de l'agglomération centrale.

Par leur implantation dans la zone agglomérée de la région, par les enjeux qui sont les leurs, les OIN concentrent une large partie, sinon la totalité des questions qui restent à traiter permettant, à notre sens, de débloquer les procédures d'approbation du SDRIF voté par le Conseil Régional en septembre 2008.

Comment et sous quelle forme les OIN peuvent contribuer à la mise en œuvre du SDRIF ?

"Territoires stratégiques", les OIN sont partie intégrante du nouveau Schéma Directeur. Au-delà de leur contribution dans les différents compartiments sectoriels de l'action publique, que peuvent apporter en supplément ces opérations ?

- D'abord, selon nous, une visibilité supplémentaire, et une communication forte, tant sur le territoire lui-même qu'au dehors (dans l'Ile-de-France et au-delà), permettant de donner une image et une identité, au travers de l'OIN, à un espace géographique, une zone, un bassin de vie...

Les OIN actuelles ont cette notoriété interne et externe ou sont en mesure de la développer : la communication doit être renforcée sur les atouts, les projets et les ambitions affichés, en insistant sur les éléments majeurs : enseignement, innovation et recherche sur Saclay, logique industrielle sur Seine Aval ; restructuration urbaine sur Seine Amont ; équilibre péri- urbain sur Sénart, centres d'affaires sur la Défense...

- Ensuite, et en complément un ciblage et une concentration des moyens de l'action publique et des partenaires économiques sur les opérations décidées et voulues sur ces territoires stratégiques. Cela suppose, au cas par cas, **une gouvernance adaptée** au contexte local, à la composition territoriale (intercommunalités), en acceptant l'idée d'un leadership exercé par celui qui paraît le mieux placé pour donner l'efficacité maximale et le meilleur résultat en fonction des projets et des enjeux : les moyens financiers seront orientés par les différents

- acteurs sur ces projets, sans exclure le recours à des solutions fiscales innovantes, à mettre en œuvre dans le cadre des dispositifs actuels, ou à adopter si nécessaire.

Cela suppose également de poser la question de la subsidiarité entre les opérateurs. Les OIN et leurs entreprises publiques locales n'ont pas vocation à intervenir seuls sur ces territoires. Les enjeux stratégiques définis par l'Etat et le SDRIF peuvent être mis en place par différents outils dont ceux des collectivités locales. Ces territoires concentrent les grands enjeux d'aménagement pour les années à venir et constituent donc un marché non négligeable pour les Sem d'aménagement.

Cela suppose enfin un accord sur la hiérarchisation des projets, sur la base de critères acceptés par les parties prenantes, permettant une inscription chronologique des opérations dans la durée du

SDRIF, au travers de démarches contractuelles, comme par exemple les CPER (voir notamment le CPER 2007-2013 sur les OIN).

- Dans quelles conditions doivent se développer ces opérations ?

D'abord, et nous le répétons, cela suppose une qualité de relations entre partenaires. Si l'on veut améliorer la lisibilité et la cohérence de l'intervention publique, encore faut-il un accord fort sur l'essentiel et sur la finalité du SDRIF notamment entre Etat, Région, Départements et intercommunalités.

Au travers du Comité de pilotage du SDRIF, que le document propose de prolonger dans la mise en œuvre du schéma, le CESR a toujours favorisé, par ses positions et ses avis, la recherche de l'accord et d'une position commune, au-delà des écarts d'appréciation des uns et des autres. Sur ce plan, il considère que les recommandations associées au rapport d'enquête publique ont utilement relayé sa position constante.

Le CESR reste davantage en observation et en attente sur les travaux de la conférence territoriale régionale et ceux de la conférence métropolitaine. Les avis sur le SDRIF considèrent que ces structures originales sont à expérimenter. Il émet toutefois des doutes sur leur niveau d'efficacité et sur le syndicat mixte d'études créé dès lors, que des clivages politiques et territoriaux ne permettraient pas une représentation équilibrée et réelle de différentes collectivités concernées. Le risque en effet est que la légitimité nécessaire à ces structures soit entachée par une représentation incomplète des territoires concernés. L'examen actuel de l'adhésion des collectivités territoriales tant à la conférence métropolitaine qu'au syndicat mixte permet de constater une évolution plutôt positive.

Naturellement, il convient de prendre comme un encouragement les propos tenus par le Président de la République le 29 avril 2009, souhaitant l'élargissement de cette initiative à tous les maires, tous les élus, dans le cadre d'une Agora du Grand Paris.

#### **4.1 – 3 Les OIN et les acteurs opérationnels**

L'intérêt national des opérations à entreprendre se traduit par une présence forte et majoritaire de l'Etat dans la gouvernance des OIN de l'Ile de France.

L'Etat intervient au travers d'outils dont il prend l'initiative de la création ou de la mise en œuvre, sous son contrôle direct et son autorité, même si le plus souvent, il propose aux collectivités locales une participation dans les conseils d'administrations c'est le cas pour les

- EPA (Etablissement public d'aménagement)
- Etablissements Public fonciers en Ile -de France (EPF d'Etat, départementaux)

D'autres structures publiques, où l'état est moins présent, sont aussi sollicitées sur les problématiques de l'aménagement de ces territoires, que sont les Etablissements publics locaux EPL (les sociétés d'économie mixte)

##### **1-les EPA (Les Etablissements publics d'aménagement)**

Les Opérations d'Intérêt National s'appuient généralement, pour leur mise en œuvre, sur un Etablissement Public d'Aménagement (EPA) à caractère industriel et commercial. L'EPA, créé par décret en Conseil d'Etat après avis des collectivités locales territoriales :

- doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière (quand un EPA est à l'origine d'une opération d'aménagement, il en assume le risque financier son statut d'établissement public de l'Etat lui apportant, de droit, la garantie de l'Etat)
- placé sous la tutelle du ministre chargé de l'urbanisme.
- doté d'une mission, à l'intérieur du périmètre d'intervention, qui sera de conduire, pour le compte de l'Etat, des communes et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, toutes les opérations de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain, les interventions foncières et les opérations d'aménagement.

Dans ce cadre, il pourra :

- Acquérir, aménager et céder, au besoin par voie d'expropriation, les immeubles, terrains et constructions ;
- Exercer, par voie de délégation, le droit de préemption urbain ;
- Acquérir des participations dans les sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt directement à la réalisation de ses missions.

L'établissement est administré par un conseil d'administration dont la composition et les pouvoirs sont fixés par le décret de création. Il est composé de représentants désignés par :

- les ministères concernés (urbanisme, logement, budget, environnement, politique de la ville, intérieur, finances) tant au niveau des administrations centrales qu'à celui des services déconcentrés (préfectures, directions régionales de l'équipement), pour plus de la moitié des membres du conseil
- les collectivités territoriales (Région, département, communes et établissements publics de coopération intercommunale) à concurrence au moins de la moitié des membres du Conseil ;

Le conseil élit en son sein son président (lequel a toujours été jusqu'à présent un élu), et ses vice(s) président(s). Il règle par ses délibérations les affaires de l'établissement.

Le directeur général de l'établissement est nommé par arrêté du ministre chargé de l'urbanisme. Il est responsable des affaires relevant de la compétence de l'établissement.

Il gère l'établissement, le représente, est en justice, passe les contrats liés aux marchés, ordonne les recettes et les dépenses, recrute le personnel majoritairement de droit privé soumis au code du travail et a autorité sur lui. Les règles comptables sont habituellement celles de la comptabilité applicable aux entreprises (Bilan et Compte de Résultat).

Les ressources de l'établissement comprennent notamment :

- les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations
  - les produits des emprunts ;
  - la rémunération des prestations de services ;
  - le produit de cessions des biens, des droits immobiliers et mobiliers ;
  - les revenus des biens.
- La gouvernance du territoire pourra aussi se traduire le cas échéant par des accords particuliers. Les engagements de l'Etat et des collectivités pourront se matérialiser sous des formes diverses par des conventions et des protocoles portant sur :
    - la gouvernance (les instances : comité de pilotage et comité technique)
    - les périmètres stratégiques, le territoire
    - les éléments d'orientations
    - la programmation, la stratégie
    - les opérateurs à créer ou à mobiliser (Agence de développement, Conseil de développement)

- Les EPA implantés sur le territoire de l’Ile de France :

EPAMARNE : Président, Daniel Vachez, Directeur général, Pascal Berteaud

EPAFRANCE : Président, Arnaud de Belenet ,Directeur général, Pascal Berteaud

EPASENART : Président, Michel Bisson, Directeur général, Jean-Pierre Dufay

EPAMSA : Président, Pierre Bedier, Directeur général, Nicolas Samsoen

EPA SEINE ARCHE : Président, Patrick Jarry, Directeur général, Philippe Chaix

EPA LA DEFENSE : Président, Patrick Devedjian, Directeur général, Philippe Chaix

EPA PLAINE DE France : Président Jean-Paul Huchon, Directeur général, Hervé Dupont

EPA ORSA : Président, Christian Favier, Directeur Général, Jacques Touchefeu

EP PARIS SACLAY en attente de création : Délégué ministériel pour la mission de préfiguration, Pierre Veltz ; chef de la mission de préfiguration, Guillaume Pasquier

## **2- Les établissements publics fonciers (EPF) et l’Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP)**

### **2.1 - Les établissements publics fonciers**

Instrument majeur pour le développement des territoires, l’EPF a pour vocation de procéder a toutes acquisitions foncières et opérations immobilières et foncières de nature à faciliter l’aménagement au sens de l’article L 300-1 du code de l’urbanisme, une politique en faveur du logement et du développement économique.

Il exerce trois « métiers » principaux :

- Acquisitions foncières et immobilières, le portage financier des biens acquis.
- Requalification des terrains acquis (démolition, remembrement, remise en état des sols)
- L’expertise foncière et la conduite d’études (régulation des prix du foncier, lutte contre la spéculation, définitions des stratégies foncières)

D’une façon générale l’EPF n’est ni aménageur, ni constructeur. Il est opérateur foncier et intervient en amont des aménageurs et des constructeurs pour préparer et accélérer leur intervention .Il intervient à la demande des collectivités locales et le plus souvent des acteurs publics porteurs de projet dans le cadre de conventions passées avec eux.

L’établissement public foncier d’Etat est un établissement public à caractère industriel et commercial qui dispose de l’autonomie juridique et financière, sous le contrôle de l’Etat.

(Les EPF locaux sont pilotés et administrés par les élus locaux).

Les ressources de l’EPF relèvent pour l’essentiel d’un impôt spécifique, la TSE (la taxe spéciale d’équipement) et de sa capacité d’emprunt.

L’EPF est créé par décret en Conseil d’Etat, après avis des collectivités et intercommunalités concernées et des communes de plus de 20 000 habitants non couvertes par un EPCI. Le décret de création en détermine les compétences, la zone d’activité, la composition et les pouvoirs du Conseil d’Administration, la désignation du Président et du Directeur Général. Les activités des établissements publics fonciers s’exercent dans le cadre d’un Programme Pluriannuel d’Interventions (PPI). Réalisé par tranches annuelles, le PPI est la base juridique de la compétence de l’EPF à intervenir au service de l’aménagement du territoire de sa compétence territoriale.

On dénombre sur le territoire de l’Ile de France quatre EPF d’Etat :

- EPF Ile-de-France (Président du CA : Jean-Luc Laurent) créé par décret en septembre 2006. Habilité sur un territoire de pleine compétence, constitué par les départements de : Paris, Seine et



Marne, Essonne, Seine Saint-Denis et Val-de-Marne. Pour l'année 2007, année de mise en route, l'EPF a disposé d'un budget de plus 100 M€ (dont 75 M€ provenant de la taxe spéciale d'équipement). En régime de croisière l'objectif annuel de 250 M€, devrait permettre à l'EPFIF de contribuer à la réalisation annuelle de 4 000 à 5 000 logements sociaux et de 40 à 50 hectares de zones d'activité.

- EPF des Yvelines EPFY (Président du CA, M.Maurice Solignac) créé par décret en septembre 2006. doit contribuer à la production de 1 800 à 2 000 logements sur la période, soit la moitié du déficit à combler pour atteindre 6 000 logements neufs produits par an. Il accompagne en priorité la mise en œuvre des contrats de développement de l'offre résidentielle (CDOR) conclus entre le Conseil général, et les communes ou les intercommunalités. Dans ce cadre, il aide en priorité des opérations comportant au moins 20 à 30 % de logements sociaux. L'EPFY intervient également en appui des pôles de compétitivité (system@tic, Moveo ou Cosmetic Valley...), de l'OIN (Seine Aval).

- EPF des Hauts-de-Seine EPF 92 (Président du CA, Alain Bernard Boulanger) créé en mai 2006. Le champ d'action de l'EPF 92 s'étend à l'ensemble du territoire des Hauts-de-Seine (ainsi qu'aux communes de Verrières-le-Buisson et Wissous). L'établissement public foncier se consacre à 100 % à la production de logements, il compte participer pour sa part à hauteur de plus de 3000 logements sociaux par an sur un objectif global et départemental de 6000 logements.

- EPF du Val d'Oise, EPF 95 (Président du CA, Didier Arnal), créé en septembre 2006, a pour vocation de procéder à toutes acquisitions et opérations foncières et immobilières de nature à faciliter l'aménagement ainsi que la réalisation des études et travaux nécessaires à l'accomplissement de ces missions. Ses actions sont consacrées en priorité au logement social et secondairement à des actions de structuration de zones d'activité et de zones industrielles. L'EPA disposera cet égard d'un budget annuel de 20 M€.

## **2.2 - l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne**

L'agence Foncière et Technique de la Région Parisienne créée en 1962 a compétence sur toute la région de l'Ile-de-France, présidée par M. François Delarue, Président directeur général, son conseil d'administration est majoritairement composé de représentants de l'Etat, son budget annuel est de l'ordre de 100 à 150 M€.

Historiquement cette structure a été dédiée à la poursuite de l'aménagement de la ville Nouvelle d'Evry et la gestion de là fin des OIN de Cergy et Saint Quentin en Yvelines L'AFTRP, aujourd'hui, est un opérateur pour le compte de l'Etat, il intervient dans de nombreuses opérations de rénovation urbaine, gère la totalité des réserves foncières de l'Etat dédiées à l'urbanisme (près de 5.000 hectares), participe au financement des EPA par des dotations en fonds propre au capital et par rapport en nature (terrains apportés aux EPA, Epamsa, Epaorsa, Plaine de France). Actuellement l'AFTRP assure le portage des missions de préfiguration de l'OIN du Plateau de Saclay.

## **3 - Entreprises publiques locales**

Il n'y a pas de « statut EPL » défini par la loi. Entreprise publique locale est un terme générique donné à des entreprises qui sont à l'heure actuelle soit SEM (Société d'Economie Mixte), soit SPLA

(Société Publique Locale d'Aménagement) et qui ont elles mêmes des statuts définis par la loi. Le statut des SEM est inscrit d'une part dans le Code Général des Collectivités Territoriales et dans le Code du Commerce pour les dispositions relatives aux sociétés anonymes. Il émane principalement de la loi du 7 juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte, de la loi du 2 janvier 2002, qui modernise les SEM locales, et de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales qui les soumet aux règles du droit privé.

Une Entreprise publique locale a pour objet l'aménagement, la construction ou l'exploitation de services publics à caractère industriel ou commercial ou de toute autre activité d'intérêt général.

Elle prend la forme juridique d'une société anonyme, dont la part de capital public est comprise entre plus de 50 % (exemple 50,1 %) et 85 % dans le cas d'une SEM, et égale à 100 % dans le cas d'une SPLA.

Les autres actionnaires des SEM sont des personnes de droit privé. Il suffit d'au moins une personne privée au capital.

Le recours à une EPL garantit à la collectivité publique actionnaire et cocontractante la prise en compte effective de l'intérêt général dans les objectifs de l'entreprise et la souplesse de la gestion et de l'administration d'une société de droit privé.

En Ile-de-France, on dénombre 160 EPL générant près de 1,5 milliards € de chiffre d'affaire. En matière d'aménagement et de l'immobilier 65 d'entre elles ont une activité déterminante dans les huit départements de la région Ile-de-France dans les domaines de :

- l'aménagement, les équipements et les infrastructures,
- le renouvellement des espaces urbains, la rénovation immobilière (35 opérations ANRU menées par les EPL en Ile-de-France) la construction, la promotion.
- Le développement économique (immobilier d'entreprise, achat de fonds de commerce, pépinières d'entreprises, technopôles, parc d'activité).

## **4.2 – Les OIN et les financements**

### **4.2 – 1 OIN et CPER 2007 – 2013**

Le 23 mars 2007, MM. Bertrand LANDRIEU, Préfet de Région et Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional, signaient le CPER 2007-2013 ; un document établi dans le prolongement des souhaits du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 6 mars 2006, mais aussi des travaux de révision du SDRIF.

Il s'agit d'un document nouveau par rapport aux quatre générations précédentes de contrats Etat – Région, en s'articulant autour d'un nombre limité de thèmes (compétitivité et attractivité du territoire, dimension environnementale du développement durable, cohérence sociale et territoriale) et en donnant une priorité aux grands projets d'investissements structurants de l'Ile-de-France. Or,

ces projets, en majorité, se développent sur les territoires d'OIN. Il est vrai que ces territoires constituent des pôles d'entraînement importants pour les territoires environnants.

Au total, le CPER 2007-2013 dispose d'une enveloppe d'environ 5,5 milliards d'euros : 2 milliards à la charge de l'Etat et 3,46 à la charge de la Région.

Huit grands projets (GP) s'articulent autour des trois thèmes majeurs rappelés ci-dessus. En réalité, trois d'entre eux s'orientent plus spécifiquement sur les territoires comportant des OIN et méritent ici quelques développements :

## **1. Grands projets orientés sur les territoires comportant des OIN**

Les Grands Projets 3 (GP3 = renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France), 4 (GP4 = conforter le rayonnement international de la région capitale) et 5 (GP5 = contribuer à l'accessibilité), au regard de leur contenu, concernent plus directement et de façon plus ciblée, les territoires d'OIN.

A eux seuls, ils mobilisent près de 90% des enveloppes prévues au CPER.

### **1.1 Grand Projet 3 : « renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France »**

Le CPER 2007-2013, concomitant du processus de révision du SDRIF de 1994 actuellement en vigueur, constitue à l'évidence l'un des instruments majeurs de sa mise en œuvre, prolongeant en cela « l'association » entre l'Etat et la Région établie pour sa révision.

Dès lors, les objectifs du GP3 reprennent les objectifs du SDRIF : ambitieux programmes de logements ; dynamisme en matière d'économie, d'emploi, de transports, de formation, de recherche d'un cadre de vie de qualité, en privilégiant une ville compacte économe en ressources, et réduction de la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques... objectifs pour lesquels nous renvoyons aux rapports et avis du CESR concernant la révision du Schéma Directeur.

#### **Le Grand Projet 3 vise directement « les territoires d'intérêt régional et national »**

Sur 520 millions d'euros consacrés à ce grand projet, 70% sont directement ciblés sur ces territoires.

En réalité, ce fléchage s'inscrit dans la continuité du CPER 2000-2006, en bénéficiant des études et travaux déjà conduits dans ce cadre, et en s'intéressant aux projets non arrivés à maturation ou réalisation.

Un examen attentif et comparé du SDRIF de 1994 et du SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 montre l'identité d'approche de la géographie stratégique dans les deux documents. Il y a là la volonté réaffirmée par les deux acteurs d'adosser la planification régionale sur une stratégie territoriale d'aménagement prenant en compte les orientations de l'Etat, au travers des OIN, et les ambitions de la Région – les deux se rejoignant dans la cadre d'un partage commun des enjeux pour l'avenir de l'Ile-de-France (enjeux repris dans un document commun avec le CESR).

Ces territoires d'intérêt régional et national concentrent une large part des possibilités de construction de logements, portent des enjeux essentiels pour le développement économique de la région et ne sont pas indifférents pour la plupart d'entre eux à la résolution des inégalités sociales et territoriales dénoncées fortement depuis le SDRIF de 1994. Ces territoires contribuent également à l'achèvement de l'organisation polycentrique métropolitaine.

Si ces territoires ont leurs spécificités propres et des caractéristiques différentes, tous ont des points forts et des points faibles, des handicaps et des potentialités sur lesquels l'action publique doit jouer en effaçant les uns et en transformant les autres en réalisations concrètes, en matière industrielle, en sites de recherche et de formation, en espaces naturels et sites touristiques...

**Ces différents territoires sont qualifiés « territoires d'action » par le CPER ; ils portent « les objectifs de développement majeurs pour l'Ile-de-France ».** L'examen de la liste exhaustive des territoires concernés montre que l'ensemble des OIN existantes, créées en 1983 ou en 2006 ou en gestation (Massy – Palaiseau- Saclay – Versailles - Saint-Quentin en Yvelines) ou encore ayant l'importance d'une OIN sans en être une spécifiquement (Plaine de France et aire d'influence de Roissy notamment) constitue la cible du GP3.

Le CPER y englobe des "territoires d'intérêt régional" notion sans traduction juridique aujourd'hui et relevant seulement d'une appellation "régionale" :

- L'agglomération de Cergy associée à Seine Aval ;
- L'agglomération de Meaux associée à Marne la Vallée ;
- La Communauté de Communes des Portes de l'Essonne associée à ORSA ;
- L'agglomération de Melun associée à la ville nouvelle de Sénart.

Ces territoires « limitrophes », auxquels on ajoutera Evry – Corbeil, pourront être à leur demande, et d'un commun accord entre l'Etat et la Région, associés aux territoires d'intérêt régional et national.

La Région et l'Etat apporteront ainsi 184 millions d'euros chacun, qui seront répartis entre les différents territoires, en tenant compte notamment de l'état d'avancement des projets et des efforts en matière de construction de logements.

Des protocoles spécifiques doivent préciser avec les partenaires locaux, sur chaque territoire, les objectifs de développement, les modes de gouvernance et les modalités d'intervention des financeurs contribuant aux opérations. L'apport de l'Etat et celui de la Région seront proportionnés aux efforts entrepris par les acteurs locaux pour répondre aux objectifs prévus.

L'Etat et la Région, pour leur part, feront porter leurs efforts, chacun en ce qui le concerne, sur l'aide à l'ingénierie territoriale (notamment celle portée par les EPA pour l'Etat), l'aide au financement d'opérations structurantes (aménagement, équipements...), l'aide aux villes nouvelles (pour l'Etat), au désenclavement ou à la restructuration urbaine, à l'amélioration de l'environnement pour la région.

Les établissements publics fonciers prendront en charge le financement direct d'acquisitions foncières.

Pour sa part, l'Etat, hors CPER, et en complément de ses réserves foncières, mettra 120 millions d'euros supplémentaires portant sur les territoires d'intérêt national, notamment

pour financer les fonds propres des EPA et les opérations d'infrastructures lourdes. La Région apportera elle aussi 120 millions d'euros de crédits complémentaires, dans le cadre de ses crédits de droit commun, sur les territoires d'intérêt régional et national.

Il est enfin prévu qu'une attention particulière sera apportée à la réimplantation du circuit Carole.

Le Grand Projet 3, au delà des territoires définis ci-dessus, apporte un soutien aux dynamiques territoriales de cohésion et d'innovation ; les montants consacrés (seulement 30% du GP3 avec 22,4 millions d'euros pour l'Etat et 128,7 pour la Région) montrent les limites de cet appui qui, pour la Région, suppose en outre une contractualisation spécifique avec les acteurs locaux dont les objectifs d'aménagement et de développement répondent aux orientations du SDRIF.

Enfin, la Région et l'Etat ont lancé un appel à projet en faveur de « nouveaux quartiers urbains », permettant de retenir et d'appuyer les projets les plus ambitieux en matière de mixité des fonctions urbaines et sociales, d'innovation architecturale et urbaine, d'économie d'énergie. C'est le caractère exemplaire des projets retenus qui leur permettra de bénéficier des appuis financiers du contrat de projets.

On notera que la majorité de ces nouveaux quartiers se développe, pour des raisons de densification urbaine, dans les territoires d'intérêt régional ou national.

Au total, l'ensemble des actions du Grand projet 3 correspond à une enveloppe financière de 519,2 millions d'euros, 206,4 pour l'Etat et 312,8 pour la Région.

## **1.2 Grand Projet 4 « Conforter le rayonnement international de la région capitale »**

### 1.2.1 - Enseignement supérieur, recherche et innovation

Le GP4, pour sa partie consacrée à ce thème, prévoit un montant de 1.214 millions d'euros (625 pour l'Etat et 589 pour la Région).

Les objectifs sont ici largement connus : volonté de rationaliser le pôle francilien de l'enseignement supérieur et de la recherche, trop fragmenté avec une grande dispersion des sites, un grand nombre d'établissements, dont certains sont exigus et vétustes et où étudient plus de 600.000 étudiants (25% des étudiants français) et où travaillent plus de 70.000 chercheurs (41% des effectifs nationaux) si on y inclut la recherche privée ; or ce potentiel exceptionnel de recherche (3,2% du PIB régional) a besoin d'être mieux valorisé et développé pour faire face à la compétition internationale.

Les objectifs poursuivis par l'Etat et la Région, avec le soutien attendu des conseils généraux, s'inscrivent ici aussi dans la continuité du plan précédent : développement de l'attractivité et du rayonnement international des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, meilleures lisibilité et visibilité du dispositif francilien, renforcement des synergies et regroupements entre établissements, meilleures conditions d'accueil, de vie et de travail des étudiants et des chercheurs ; enfin, il s'agit de faire de ce secteur un outil d'aménagement du territoire régional en participant à la réduction des inégalités territoriales.

L'action conjointe de l'Etat et de la Région s'ordonne autour de 4 axes, avec des incidences au niveau des territoires d'OIN. Ne seront ici donnés que des exemples pour montrer comment les OIN sont impactées par le GP4 :

- La mise aux standards internationaux du patrimoine immobilier des établissements franciliens s'inscrit dans le droit fil du CPER 2000-2006 qui avait déjà cet objectif. D'importants programmes immobiliers se réalisent dans le cadre d'une stratégie d'ensemble d'aménagement des sites. Hors Paris les sites concernés sont, pour la plus grande partie, sur des territoires d'OIN :
  - le PRES Nord avec Paris 8 et Paris 13 (Plaine de France),
  - le campus d'Orsay de Paris 11 (Massy – Saclay- Versailles – St Quentin en Yvelines),
  - le PRES Est (ENPC, ESSIE...) sur Marne la Vallée,
- L'amélioration de la vie étudiante, avec de nouvelles liaisons pour accéder aux sites, avec des moyens documentaires et informatiques plus étoffés et mieux répartis ; enfin avec le financement par l'Etat de logements, de résidences spécifiquement dédiées aux étudiants. Un volume de 7000 logements minimum doit être financé d'ici 2013. Ici aussi, la plupart de ces programmes seront réalisés de facto sur les territoires d'OIN.
- Le développement de la recherche et de l'innovation doit aller jusqu'aux applications industrielles.  
Pour mieux fédérer les initiatives et les acteurs, la Région labellise et finance des « domaines d'intérêt majeur » (DIM) de type cluster. Ces domaines recourent largement les thèmes couverts par les pôles de compétitivité labellisés par l'Etat dont les centres de gravité se trouvent sur les territoires d'OIN : System@tic sur MSVSQY, Medicen sur ORSA, Cap Digital sur Plaine de France, Ville et Mobilité sur Marne la Vallée, Movéo sur Seine aval ou encore Astech.

Par ailleurs, la politique régionale en matière de DIM est aussi complémentaire de celle de l'Etat en matière de « réseaux thématiques de recherche avancée » (RTRA). Sur ce plan, le CPER 2007-2013 doit favoriser la mise en œuvre de grands projets structuraux de développement de la recherche de façon cohérente avec les dispositifs rappelés ci-dessus (DIM, RTRA, pôles de compétitivité, PRES...).

Concrètement, ces objectifs se traduisent au niveau du territoire des OIN par :

- L'affirmation du plateau de Saclay comme pôle d'excellence scientifique et technologique de premier plan avec, comme principales opérations : l'extension des bâtiments de Digiteo/labs (parc de recherches en sciences et technologies de l'information et de la communication associé au pôle System@tic), la construction d'un Institut de mathématiques à Orsay, pour regrouper dans les deux cas les chercheurs de ces disciplines ; la mise en place d'un Institut de la lumière extrême dédié à l'étude de l'interaction lumière – matière, à partir d'un laser de grande puissance ; le développement du potentiel de recherche francilien dans le domaine de la pharmacologie et du médicament, en lien avec le Synchrotron Soleil et le pôle de compétitivité Medicen Santé.
- Le regroupement des recherches en neurosciences : Institut de la vision, campus « Neuro Vallée » de Paris 11 (Gif-sur-Yvette, Orsay...), pôle longévité et vieillissement de l'hôpital Charles Foix.

- Le renforcement du Genopole et du Genethon, avec la création d'un centre de recherche et d'autres structures dans le « Cône Sud de l'innovation », à cheval sur ORSA, Evry et Massy - Saclay, en liaison avec le pôle Medicen.

Parallèlement, dans le cadre du PRES Paris Nord, seront poursuivis les investissements en faveur du regroupement en sciences humaines et sociales, avec le déménagement de l'EHESS à Aubervilliers, l'extension des laboratoires d'informatique et de mathématiques de Paris 13, impliqués dans le pôle Cap Digital...

De la même façon, dans le cadre du PRES Est et du pôle de compétitivité « Ville et mobilité durable », des investissements seront poursuivis en faveur du site de la cité Descartes à Marne la Vallée (recherches en matière de rendement énergétique des bâtiments...).

Sur l'ensemble de ces projets, la Région et l'Etat privilégieront chaque fois que possible la conduite et le financement séparés des opérations. Ceci correspond à un souhait permanent exprimé par les acteurs – et notamment par la Région – et appuyé régulièrement par le CESR.

#### 1.2.2 Pôles de compétitivité et création d'entreprises innovantes

Il ne s'agit pas ici de revenir sur les objectifs poursuivis par ces structures originales sur lesquelles le CESR s'est déjà prononcé, mais simplement de rappeler que l'action combinée de l'Etat et de la Région, dans le cadre du CPER 2007-2013 (GP4), s'exerce sur les « zones d'influence des pôles », où doit se mettre en œuvre un véritable « effet cluster ». Il conviendra naturellement de suivre le développement de ces projets qui mobiliseront 38 millions d'euros dans le cadre du Grand Projet, ce qui peut paraître faible au regard des financements qui interviendront par ailleurs.

#### 1.2.3 Grands équipements culturels et sportifs

Ces opérations se situent pour la plupart d'entre elles dans le prolongement du CPER 2000 – 2006 et, pour les équipements sportifs, dans le prolongement de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques d'été de 2012.

- Les opérations retenues dans le domaine culturel, qui feront l'objet d'engagements différenciés de la Région et de l'Etat, doivent concerner à priori des territoires insuffisamment dotés. La moitié d'entre eux se trouvent implantés sur les territoires d'OIN, à savoir le musée de la photographie à Bièvres, la nouvelle scène nationale au Carré Sénart, le centre de développement chorégraphique de Vitry-sur-Seine, le centre des archives nationales de Pierrefitte-sur-Seine, le conservatoire national de région à Aubervilliers.
- Quant aux grands établissements sportifs, les quatre équipements d'envergure internationale prévus, inscrits dans une démarche HQE, sont situés sur le territoire des OIN de Plaine de France (centre aquatique d'Aubervilliers), Massy – Saclay – Versailles – Saint-Quentin en Yvelines (vélodrome de St Quentin en Yvelines et centre de tir de Versailles – Satory) et Marne la Vallée (site sportif et de loisirs de Vaires-sur-Marne/Torcy).

L'Etat et la Région consacreront 123,30 millions d'euros à ces opérations : 62,80 pour l'Etat et 60,50 pour la Région.

### **1.3 Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité »**

Parmi les objectifs du SDRIF, les transports collectifs constituent une pièce maîtresse du projet d'aménagement durable de l'Ile-de-France.

Dans la continuité des actions engagées dans le cadre du CPER 2000-2006, l'accent doit être mis, dans le GP5 du contrat 2007-2013, sur l'amélioration de l'offre de service, sur les lignes existantes et sur le développement du maillage du réseau, avec en particulier de nouvelles liaisons structurantes de rocares.

Par sa situation géographique, l'Ile-de-France est un nœud de communications nationales (au travers du Bassin Parisien), et internationales qu'il convient de conforter et renforcer. Parallèlement, le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises sera favorisé avec de nouvelles infrastructures au plan fluvial et ferroviaire.

Pour ce faire, le CPER a prévu un certain nombre d'actions qui vont se développer peu ou prou sur les territoires d'OIN. Ces territoires, ordonnés le plus souvent autour des grandes pénétrantes et situés dans l'agglomération centrale et tout autour de la zone dense sont, de fait, principalement concernés par ces actions :

- **Moderniser le réseau existant et notamment le RER** : ceci vise naturellement la remise à niveau des infrastructures ; concernant le RER D, il sera pris en compte le sextuplement des voies entre la gare de Lyon et de Villeneuve-Saint-Georges, sur ORSA.
- **Engagement des travaux** : L'Etat et la Région vont naturellement poursuivre la réalisation de 11 opérations engagées sur le CPER 2000 – 2006 et ayant fait l'objet d'une convention de financement ; l'engagement financier dans le CPER 2007 – 2013 correspond au solde de financement actualisé dans ces conventions. Ce volet comporte aussi cinq opérations déjà inscrites aux CPER 2000 – 2006 dont l'avancement technique et administratif permet d'envisager un prochain engagement des travaux.

**Sur ces 16 opérations, les OIN concernées sont : La Défense** (prolongement T2), **Plaine de France** (tramway, RN9 – RN16, TCSP RN 305 Nord ; T1 St Denis – Gennevilliers et St Denis – Villetaneuse, la Tangentielle Nord et, par incidence, Eole Evangile ), **ORSA** (TCSP Sucy – Bonneuil, pôle de Choisy le Roi, prolongement M8...) ; **MSVSQY** (pôle de Versailles Chantiers, tramway Châtillon-Viroflay) ; **Marne la Vallée** (pôle de Noisy le Grand) ; **Sénart** (liaison avec Evry).

S'agissant de la liaison Massy – Valenton, la Région accompagnera ce projet essentiel dans les conditions prévues par la convention de financement.

Sur ces 16 opérations qui bénéficieront de 302 millions d'€ de l'Etat et de 1066,7 millions d'€ de la Région, l'Etat a déjà mis en place 150 millions d'euros et la Région 370 millions d'euros au titre du précédent CPER.

- **Mise en œuvre des deuxièmes phases d'opérations lourdes** : ce volet comporte quatre projets dont la réalisation s'inscrit dans la poursuite d'opérations engagées en partie au CPER 2000 – 2006. Il s'agit notamment pour ce qui nous concerne de la



2<sup>ème</sup> phase de la Tangentielle Nord (E= 14,6 M€, R= 34,1 M€) et de la 2<sup>ème</sup> phase du pôle de Nanterre Université (E= 12,6 M€, R= 21,2 M€).

- **Etudes et premiers travaux d'opérations de transports en commun** : des études relatives notamment à la nouvelle liaison Arc Express, au prolongement du RER E à l'Ouest, au tram-train Massy – Evry. Sur ce dernier chantier, les travaux correspondant à la première phase de la Tangentielle Sud , dont le tracé doit être précisé, seront engagés.  
Par ailleurs, des études sur des opérations faisant l'objet de schémas de principe seront engagées, en particulier sur le barreau de Gonesse.
- **Les opérations interrégionales** : elles ont une incidence sur les OIN Seine Aval et Plaine de France essentiellement. Avec les études des liaisons Creil-Roissy et Paris – Amiens – Londres sur Plaine de France (16 M€ répartis par moitié) ; avec les études (30 M€ répartis par moitié) des lignes Paris – Mantes – Normandie et les études et travaux pour la ligne Mantes – Roissy, qui concernent au premier chef l'OIN Seine Aval, avec le goulot d'étranglement de Mantes qui handicape les relations entre les trois régions.

S'y ajoute l'étude de l'interconnexion Sud TGV via Orly qui intéresse les OIN Massy – Saclay et ORSA.

- **Les opérations fret** : les efforts de l'Etat et de la Région portent ici sur la poursuite de l'aménagement et de la modernisation des voies navigables et du réseau ferroviaire ainsi que sur le développement des plates-formes logistiques tant portuaires que ferroviaires et les voies ferrées portuaires.  
Les opérations fluviales et portuaires concernent notamment Seine Aval (E =10 M€, R= 23,6 M€), Seine Amont / Marne (E = 18 M€, R= 42,2M€, VNF/PAP=45,40M€).

Au total, en englobant les opérations sur l'Oise (en lien avec le canal Seine –Nord), l'Yonne Aval, Nogent-sur-Seine, les plates-formes logistiques et les voies ferrées portuaires, l'Etat et la Région consacrent aux opérations fluviales et portuaires 388 millions d'euros (dont 40 pour l'Etat en direct auxquels il faut ajouter les contributions du PAP et de VNF pour 154 millions d'euros).

Quant aux opérations de fret ferroviaires (458 M€ dont Etat =72 M€ et Région 175 M€), elles concernent divers projets dont la plate-forme de transport combiné de Saint Mard, en Seine et Marne à proximité de Roissy/ Plaine de France (13,5 M€ répartis par moitié).

Ce sont ainsi 2937 millions d'euros qui sont consacrés à l'ensemble du GP5, dont 2063 à la charge de la Région.

En complément de ce programme, certaines opérations pourront faire l'objet de financements dans le cadre de contrats particuliers entre la Région et les Départements. Tel est le cas par exemple pour le tram-train Massy – Evry.

Les participations de l'Etat et de la Région seront versées sous forme de subventions aux maîtres d'ouvrage des opérations. L'Etat et la Région pourront, ici aussi, décider de décroiser le financement de certaines opérations.

## **2. Grand projets à portée plus générale**

Bien que cette formulation n'ait qu'une valeur relative liée à notre approche orientée sur les OIN, elle permet d'indiquer que les autres grands projets se répartissent de façon plus équilibrée sur l'ensemble du territoire régional et n'ont pas de spécificité particulière au regard des territoires d'OIN.

Il nous est donc apparu qu'un simple rappel rapide de leur existence était suffisant dans le cadre de cette présentation, en observant en outre qu'ils ne représentent qu'une faible part des financements dans le cadre général du CPER : 10% environ pour l'ensemble des opérations des GP1 (agir sur le chômage), GP2 (favoriser une plus grande cohésion sociale) qui cite la rénovation urbaine mais n'en inclue pas les financements, GP6 (valoriser l'agriculture et la forêt), GP7 (lutter contre le changement climatique) et GP8 (prendre en compte les enjeux environnementaux).

- Dans le **GP1**, les territoires d'OIN se voient plus spécialement concernés par le soutien aux filières et secteurs en mutation accélérée ou en développement, avec le souci d'une part de maintenir l'emploi industriel en Ile-de-France, d'autre part en raison de leur potentiel de création de valeur ajoutée et d'emploi.

Ces soutiens peuvent s'organiser sans exclusive autour des pôles de compétitivité des zones plus directement impliquées par les filières et secteurs d'activité concernés : logiciels et systèmes complexes sur Massy – Saclay – Versailles – St Quentin en Yvelines, automobile et aéronautique sur Seine Aval, biotechnologie et santé autour de ORSA, industries de la création (image, multimédia) autour de Plaine de France, éco-industries sur Versailles et Seine Aval...

50 millions d'euros seront consacrés à ces activités de soutien aux filières d'accompagnement et de redynamisation des territoires, en anticipation des mutations économiques.

- Dans le **GP2**, la rénovation urbaine concernera naturellement l'agglomération centrale et l'ensemble de la zone dense. Les territoires d'OIN ne seront pas à l'écart de ces opérations qui s'effectueront en partenariat avec l'ANRU, les communes, les EPCI et les départements, mais aussi directement avec les maîtres d'ouvrage concernés. Pour les 26 communes concernées par les opérations ANRU des territoires OIN et de Plaine de France, le coût des travaux de rénovation urbaine d'ici 2013 s'élèvera à 4234 millions d'euros et l'engagement de la puissance publique à subventionner ces travaux à plus de 30% pour l'ANRU et 10% pour la Région. Le désenclavement des quartiers concernés, leur densification ou leur dédensification, leur rattachement difficile mais nécessaire à la dynamique économique attendue des OIN, mais également l'importance de leur devenir sur l'image même de ces OIN, sont des questions qui méritent, dès le stade des études préalables et dans la conception des projets, qu'elles soient prises en compte à part entière.
- Le **GP6** concerne prioritairement la ceinture verte et l'espace rural, même si agriculture (filières, reprise d'installations, actions foncières de la SAFER) et forêt ne sont pas absentes des OIN (Plateau de Saclay, extrémité ouest de Seine Aval, autour de Roissy et en Plaine de France dans son extrémité nord, Marne la vallée et Sénart).

- Le **GP7**, dédié à la lutte contre le changement climatique, et le **GP8** « prendre en compte les enjeux environnementaux » concernent aussi les territoires d'OIN dans des conditions équivalentes à celles qui régissent les autres parties du territoire régional.

En se concentrant sur quelques thématiques et en donnant priorité aux grands projets structurants, l'Etat et la Région ont fait le choix de l'efficacité et du ciblage, en rejetant le saupoudrage qui retarde et minimise l'ampleur des projets et des opérations.

En articulant les actions du CPER de fait autour des Grands Projets 3, 4 et 5 qui mobilisent l'essentiel des financements, l'Etat et la Région ont fait le choix de porter l'effort sur les territoires d'intérêt national et régional qui dessinent la géographie stratégique de l'aménagement du territoire francilien.

Aussi, OIN, SDRIF et CPER constituent une trilogie orientée autour de territoires majeurs de développement qui, plus que jamais, doivent constituer les secteurs locomotives du développement régional, au profit du reste du territoire francilien.

Il s'agit d'un choix stratégique qui n'élude pas l'impérieuse nécessité de réduction des inégalités sociales et territoriales.

A défaut, il y a là un risque que doivent combattre ensemble, à partir d'une approche stratégique partagée, l'Etat et la Région.

Le SDRIF et les documents associés qui permettent sa mise en œuvre (comme le CPER et les contrats Région – collectivités territoriales) constituent à l'évidence les supports d'objectifs et d'actions permettant à l'Etat et à la Région de cheminer côte à côte pour le meilleur développement de l'Ile-de-France.

#### **4.2 – 2 Les fonds européens**

La mobilisation des fonds européens face à la crise économique était à l'ordre du jour du comité régional du 10 février co-présidé par Daniel CANEPA, préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris et Jean-Paul HUCHON, président du Conseil Régional d'Ile-de-France (représenté par P. DUCLOUX, conseiller régional).

La préfecture de la région Ile-de-France a autorité en matière de gestion des fonds européens. Elle a voulu, en partenariat avec le conseil régional, utiliser les programmes européens pour soutenir les acteurs économiques franciliens dans une conjoncture économique dégradée.

En effet, l'Ile-de-France dispose de 100 M€ au titre du fonds social européen (FSE) pour accompagner les entreprises et les travailleurs face aux mutations économiques, et de 58 M€ de fonds européens de développement régional (FEDER) pour développer la compétitivité et l'innovation du tissu économique francilien.

Ainsi, des mesures de formation et de professionnalisation sont mises en place sur le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics et des actions de conseil et d'accompagnement stratégique sont lancées à destination du secteur automobile, aéronautique et mécanique.

Parmi les opérations concernées, on notera également :

- Plus de 9 M€ du FEDER et du FSE ont été alloués au projet de territoire de l'association **Seine-Amont Développement** ;
- Environ 3 M€ du FEDER ont été attribués à trois territoires (la plaine de **Versailles**, le Gâtinais français et **Seine-Aval**)

#### 4.2 – 3 Le plan de relance

Le Plan de relance de l'économie et sa déclinaison territoriale ont été présentés à l'issue du CIACT du 2 février 2009 à LYON.

Pour l'Ile-de-France, ce plan permet de soutenir des projets déjà engagés, d'accélérer certains et d'en lancer d'autres dont la mise en œuvre n'aurait pas été possible en 2009 sans moyens supplémentaires.

Ainsi 80 opérations ont déjà été identifiées pour un montant global d'environ 500 M€. Une part significative du plan doit contribuer au respect des engagements pris par l'Etat dans le cadre du CPER 2000-2006, et permettre l'accélération du CPER 2007-2013. Le plan va permettre d'investir massivement dans l'enseignement supérieur et la recherche (190 M€) et la culture (18,6 M€), ainsi que dans les transports (149,3 M€), le logement et plus largement les équipements publics.

Les financements prévus s'ajoutent aux financements déjà programmés en 2009 dans ces différents domaines.

Le Préfet de région est responsable du pilotage territorial du plan et des opérations qui devront être engagées et démarrées dès cette année.

Parmi les opérations concernées, on notera particulièrement :

- l'accélération de la mise en œuvre du projet de tangentielle Nord (Epinay, le Bourget) prévu au CPER 2007-2013
- la contribution au financement d'opérations de transport collectif en cours de réalisation en mobilisant cette année 180 M€ en crédits de paiement,
- la poursuite du financement des très grandes infrastructures de recherche (SOLEIL, RENATER...),
- l'accélération de l'opération "Campus",
- un objectif de 3.000 logements supplémentaires pour 2009 par rapport à 2008 (soit 28.500) auxquels s'ajoutent les logements étudiants du volet investissement de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche,
- la réalisation de 5 projets identifiés par l'ANRU, sur la Seine Saint-Denis et le Val de Marne notamment,
- 50, 6 M€ consacrés au patrimoine de la Justice, de la Culture et de la Défense ; avec de plus, trois premières opérations prioritaires de traitement de friches industrielles (par ex. le site Porcher-Idéal Standard à Gargenville (78) pour la réalisation de logements dans le cadre de l'OIN et la réhabilitation de site à Mantes la Jolie (78) pour la réalisation de logements, d'un pôle universitaire et l'implantation d'activités tertiaires.

### 4.3 – Les OIN et l'environnement extra régional

Par leur intitulé même, les "opérations d'intérêt national" dépassent le simple cadre francilien, soit que leur rayonnement et leur effet d'entraînement se manifestent au-delà des limites de la Région, soit que, par leur proximité avec les frontières de l'Ile-de-France, elles aient un effet direct sur les territoires contigus de la Région.

En ce sens, il existe une liaison obligée avec le Bassin Parisien.

#### 1 – Les territoires d'OIN contigus avec les autres régions du Bassin Parisien

Deux territoires d'OIN ont des limites communes, l'une avec la Haute Normandie (Seine Aval), l'autre avec la Picardie (Roissy – Plaine de France).

- Seine Aval se trouve confronté à des problématiques communes avec la Haute Normandie, liées naturellement aux liaisons fluviales et terrestres.

D'abord Seine Aval constitue l'ouverture sur la façade maritime du Bassin Parisien ; le Havre Port-2000 est le point d'entrée du trafic fluvial de fret vers la Région Ile-de-France. Ce trafic est appelé à augmenter du fait de la "conteneurisation" et du développement du trafic fluvial dans le cadre du développement durable, au détriment ou en relais du transport routier.

Mantes constitue également un point d'entrée ferroviaire de la Haute et de la Basse Normandie sur l'Ile-de-France. C'est un point de congestion ferroviaire par manque de sillons pour le trafic rapide de Cherbourg, Caen et Rouen à Paris.

Ce sujet préoccupe particulièrement les deux régions et notamment les 2 CESR qui conjointement avec le CESR Ile-de-France, souhaitent voir lever les freins techniques et financiers permettant de régler ce handicap majeur pour des régions en expansion (recherche à Caen ; nucléaire dans le Cotentin...).

- Roissy – Plaine de France trouve dans l'Oise, le réceptacle de logements et de salariés qui bénéficient d'un cadre de vie et de liaisons favorables pour accéder à la plate-forme de Roissy et aux emplois environnants : 15.000 personnes passent quotidiennement la limite régionale pour ce faire. Ce phénomène, loin de s'atténuer, se renforce et pose de nombreuses questions aux élus et acteurs économiques et sociaux avec des différentiels de traitement fiscal, de coûts de transport...

#### 2 – Les territoires d'OIN à fort rayonnement international

Il s'agit ici de territoires "emblématiques" pour des raisons diverses :

- D'abord, le grand quartier d'affaires que représente **La Défense**, premier quartier d'affaires en Europe qui doit se renouveler et répondre aux attentes des grands groupes publics et privés qui y sont implantés, face à une concurrence internationale qui ne cesse de se

développer avec de nouveaux grands quartiers d'affaires dans le monde. La Défense doit notamment renforcer ses accès directs à l'international par des liaisons fluides et rapides avec les grands aéroports internationaux (Roissy, Orly) et d'affaires (le Bourget) et le réseau LGV (en voie d'élargissement et de desserrement avec un projet de gare TGV à la Défense).

- Ensuite **le territoire de Massy – Saclay – Versailles – SQY** dont l'identité et la visibilité doivent être renforcées afin d'apparaître comme un des grands clusters internationaux, dans le cadre du projet en cours de finalisation avec le Secrétaire d'Etat au développement de la Région Capitale. Les relations avec Orléans et la Région Centre au plan universitaire sont importantes.
- On citera ici également **le territoire de Marne la Vallée**, bénéficiant de son excellence universitaire (Cité Descartes) mais aussi du premier parc d'attraction européen avec le site d'Eurodisney qui donne sa dimension internationale à ce territoire.
- Enfin, le territoire d'**Orly - Rungis Seine Amont** dont la vocation de plate-forme aéroportuaire, à ouverture nationale et internationale, ainsi que Rungis, plate-forme logistique et support d'un Marché "d'intérêt national", suffit à montrer la dimension supra-régionale, nationale, voire internationale de la zone concernée.

Seine Amont, vient compléter cette qualification d'OIN, en étant le support d'établissements publics et privés, dans différents secteurs économiques et de santé, dont la renommée est internationale.

- 3 – Un territoire d'OIN a plus de mal à s'installer dans cette dimension supra-régionale, ce qui ne signifie pas que les enjeux qu'ils portent soient de dimension locale. Il s'agit ici de l'OIN de Sénart, qui mériterait d'élargir son périmètre d'influence tant vers Melun que vers Evry pour se voir conférer la dimension supra-régionale qui peut apparemment lui manquer.**

En particulier, le rapprochement avec Evry, sur l'autre rive de la Seine, mérite la plus grande attention.

## Conclusion

En dépit d'un désaccord persistant entre l'Etat et la Région sur quelques éléments, peu nombreux, mais majeurs, du projet de SDRIF adopté par la Région le 25 septembre 2008, force est de constater que les OIN qui consacrent directement ou indirectement l'essentiel des débats entre les deux acteurs publics ne peuvent être disjointes du Schéma Directeur.

D'abord parce que les territoires supports de ces OIN constituent des "territoires stratégiques" du Schéma Directeur, comme ils constituaient déjà pour la plupart des "territoires prioritaires" du CPER 2000-2006.

Ensuite parce que la géographie stratégique du SDRIF montre à l'évidence que ces OIN s'inscrivent dans les territoires les plus porteurs de développement pour l'Ile-de-France.

Enfin, parce que ces mêmes territoires constituent l'ossature d'un polycentrisme rénové et hiérarchisé, au travers de grands bassins de vie et d'emplois qui entourent la ville capitale.

Les villes nouvelles, dont certaines ont retrouvé un statut de droit commun, et où continuent à se développer des OIN sur les autres, sont aujourd'hui complétées, en zone agglomérée, par des territoires gagnant en identité et en poids relatif dans la Région Capitale : Plaine de France, Seine Amont, Orly – Rungis – Massy-Saclay-Palaiseau, Versailles, Saint-Quentin en Yvelines, Seine Aval, sans omettre naturellement la zone de la Défense, Seine Arche.

Le SDRIF doit prendre en compte les OIN comme une chance supplémentaire pour le développement de la Région Capitale.

Aussi, le CESR considère-t-il que les conditions doivent être réunies, dans les meilleurs délais, pour faire adhérer les acteurs territoriaux, de niveau régional, départemental et local aux projets ambitieux proposés dans le cadre des OIN.

C'est pourquoi, le CESR souhaite que la gouvernance retenue pour la mise en œuvre de ces opérations associe le plus fortement possible les acteurs publics et socio-économiques représentatifs des territoires concernés. C'est par l'adhésion du plus grand nombre aux orientations retenues que les chances de succès seront les plus fortes.

Aussi faut-il, au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2009, identifier clairement les écarts persistants qui demeurent entre les acteurs et ceux qui peuvent se créer sur les projets en cours, notamment sur l'OIN Massy-Saclay et sur le territoire à enjeux de Roissy Plaine de France.

Les OIN, nous paraissent devoir jouer un quadruple rôle dans la mise en œuvre d'un SDRIF enrichi par les projets ainsi proposés :

un rôle tout d'abord **d'amplificateur** des effets du SDRIF sur le développement de la Région Capitale, dès lors qu'il ne s'agit nullement de porter atteinte aux objectifs du SDRIF mais de les appuyer et les compléter par des projets nouveaux,

un rôle ensuite **d'accélérateur** et de **réalisateur** des opérations projetées ; en mettant l'accent sur les "retours sur investissements" attendus de ces projets d'intérêt national,

un rôle corrélatif d'**orientation et d'attraction des financements** en apportant, chaque fois que possible, les accompagnements financiers de l'Etat aux opérations nécessairement "mixtes", liées aux projets de territoire existants par ailleurs sur les zones concernées par les OIN,

enfin un rôle **incitateur, régulateur et coordonnateur**, en justifiant d'une gouvernance nouvelle prenant en compte les intérêts cumulés des différents acteurs publics, s'inscrivant dans les réflexions actuelles sur l'organisation de la Région Capitale.

Sur ce plan, le CESR considère qu'il ne peut pas y avoir de solution simple, alors que la complexité est la marque des organisations innovantes et des sociétés modernes..

La réponse qui sera à apporter pour rendre plus efficace, plus réactive et plus compétitive l'Ile-de-France devra tenir compte de l'imbrication des thématiques publiques, de l'histoire administrative de la région et de la nature des grands projets à traiter.

En ce qui concerne la question des OIN, le CESR considère que :

Les OIN sont appelées à travailler en réseau : entre-elles tout d'abord, parce que leurs objectifs sont complémentaires, parce qu'elles s'inscrivent dans un ensemble régional où le tout est plus important que la simple addition des parties ; avec d'autres territoires du Bassin Parisien, au travers d'autres complémentarités, liées aux infrastructures supra-régionales, aux centres d'intérêt commun (par exemple dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche, dans les domaines des pôles de compétitivité...).

Les OIN doivent favoriser le développement de l'intercommunalité sur des territoires où les structures intercommunales sont peu nombreuses. Des progrès importants sont à réaliser sur ce plan ; les idées progressent en ce sens au niveau des principes ; reste à concrétiser sur le terrain.

Les territoires support d'OIN, territoires stratégiques, doivent avoir une meilleure visibilité et une identité plus affirmée. C'est une faiblesse aujourd'hui pour certains d'entre eux mais les OIN, thématiquement ciblées, avec des projets phare, doivent être de nature à réduire cette faiblesse, même s'il n'est pas facile de trouver un espace identitaire dans la Région Capitale trop souvent identifiée à Paris.

Les OIN doivent pouvoir mobiliser des financements à la hauteur des ambitions affichées, avec des programmations raisonnables ; or, la grande faiblesse des projets actuels, au-delà des effets d'annonce, avec des estimations globales de coûts, est de ne pas articuler suffisamment de scénarii financiers permettant de crédibiliser et d'ancrer les démarches dans la certitude des réalisations à venir. Trop d'exemples dans le passé plaident au sens contraire et le contexte économique et financier actuel ne joue pas en faveur des grands projets, à fortiori lorsqu'ils viennent en concurrence avec des projets de même ampleur (cas par exemple du projet "transport en commun" du Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale, face au projet d'Arc Express, d'EOLE...).

Les OIN doivent utiliser toutes les marges de manœuvre juridiques que donne la loi en matière d'aménagement urbain (ZAC, logements...).

Par leur implantation géographique, elles couvrent un nombre important de secteurs de densification préférentielle et d'urbanisation préférentielle, conditionnelle ou non.



Les défis en matière de logements, partagés en terme de volumes entre l'Etat et la Région, doivent conduire à faire effort d'abord sur ces territoires, en liaison avec les collectivités locales concernées.

En ce qui concerne les espaces non urbanisés sur les territoires où se développent des OIN, une vigilance particulière doit s'exercer afin d'assurer leur protection que certains considèrent comme menacée (par exemple sur le Plateau de Saclay, avec la réduction un moment envisagée des zones agricoles ; sur Seine Aval, avec le projet de circuit automobile de Formule 1 ; mais aussi sur Marne-la-Vallée).

Les OIN recoupent largement les territoires moteurs de développement économique. Or, le développement économique, au-delà des travaux d'aménagement et d'infrastructures qu'impliquent les OIN, est l'objectif prioritaire de ces opérations ; toutes, sans exception, ont cette finalité, dans le cadre d'un meilleur équilibre habitat - emploi, avec le souci réaffirmé d'un rééquilibrage territorial et social au profit de l'est de la région et pris en compte, notamment au travers des projets impulsés sur Roissy Plaine de France, Marne la Vallée et Orly – Rungis – Seine Amont.

Le CESR doit toutefois attirer l'attention, à nouveau, sur un risque potentiel de déséquilibre entre la zone agglomérée d'une part, les territoires ruraux et les territoires inter-régionaux d'autre part. Or, la question institutionnelle aujourd'hui posée sur l'organisation francilienne ne trouve pas de réponse satisfaisante en ce qui concerne le traitement de ces vastes espaces, avec le risque d'une Ile-de-France "à deux vitesses".

Nous avons pris en compte avec prudence, et sous réserve d'inventaire, la segmentation en faisceaux du territoire régional, en acceptant le principe d'une approche matricielle du territoire, combinant faisceaux et approche concentrique. L'accent mis sur les territoires d'OIN favorise, à notre sens, cette double approche, à la fois radiale et par faisceau.

Lorsque la Commission d'Aménagement du territoire a entrepris en septembre 2008 l'étude des OIN au regard de la mise en œuvre du SDRIF, adopté le 25 du même mois, elle n'imaginait pas que le débat entre l'Etat et la Région se déplacerait aussi rapidement. Ce débat fait porter aujourd'hui l'essentiel de la réflexion sur le nouveau réseau primaire de transports qui, s'il impacte profondément les territoires stratégiques par les nouveaux liens ferrés qu'il établit entre eux, amène aussi à se reposer la question du nouvel aménagement du territoire francilien, notamment sur sa partie centrale agglomérée.

La conjonction à venir de ces opérations et du nouveau réseau, confirme si besoin en était le rôle primordial que joue l'Etat en région capitale.

Il s'agit maintenant, à l'issue de ce processus de maturation de plus de quatre ans ayant conduit à un projet de SDRIF, adopté par la Région, et un projet propre à l'Etat, de définir un nouvel équilibre de relation entre les deux acteurs, dans le cadre d'une « association ». Celle-ci devra prendre en compte le primat de l'intérêt national et la réalité de la décentralisation dans l'intérêt bien compris d'une région capitale qui a besoin de se conforter dans une compétition internationale où elle doit conserver une place de tout premier rang. L'« association » suppose en ce sens une alliance sans laquelle le succès risque de ne pas être au rendez-vous.

Paris, mai 2009

# La situation actuelle des OIN : monographies

## 1 - Les OIN existantes avant la révision du SDRIF :

### 1 - 1 La Défense - Seine Arche

#### 1. Présentation du territoire

Le périmètre d'intervention de l'EPAD a été défini en 1958. Il est devenu périmètre d'Opération d'intérêt National en 1983, avant d'être scindé en deux le 19 décembre 2000 entre le périmètre d'Opération d'Intérêt National de la Défense d'une part et le périmètre d'Opération d'Intérêt National Seine Arche d'autre part.

#### L'OIN LA DEFENSE

Le quartier d'affaires, initialement conçu pour accueillir environ 850 000 m<sup>2</sup> de bureaux, en accueille aujourd'hui 2,7 millions sur le périmètre de l'EPAD, générant quelques 150 000 emplois. Il accueille plus de 10.000 logements (600 000 m<sup>2</sup> dont 36,4 % de logements sociaux).

Au plan immobilier, le quartier de la Défense, qui s'étend sur les 160 hectares de l'OIN, sur le territoire des communes de Puteaux et Courbevoie, représente aujourd'hui un peu plus de 6% du parc de bureaux francilien et a permis d'accueillir près de 9% des bureaux construits dans l'agglomération parisienne ces dernières années.

Il compte aujourd'hui:

- 1 500 entreprises dont 14 des 20 premières nationales et 15 des 50 mondiales;
- 150 000 salariés;
- 110 000 m<sup>2</sup> de commerces aux Quatre Temps;
- 100 000 m<sup>2</sup> de commerces de proximité;
- 2 600 chambres d'hôtel;
- 10 120 logements.

L'urbanisme et l'architecture de qualité qui la caractérisent dotent La Défense d'une image valorisante et reconnue dans le monde entier. Mais la conception des grands quartiers d'affaires évolue au plan mondial (voir Pékin, ...) et l'EPAD doit prendre en compte cette évolution dans les projets en cours ou à venir.

#### L'OIN SEINE ARCHE

Ce secteur, compris entre l'Arche de la Défense et la Seine à l'ouest, représente un enjeu stratégique majeur pour l'Etat en termes d'aménagement du territoire de la région capitale. Prolongeant l'axe historique parisien, il achève la mutation urbaine engagée depuis plus de 30 ans avec la création du quartier d'affaires de la Défense.

Le projet Seine Arche à Nanterre a pour ambition de renforcer l'attractivité du site et de la ville, d'améliorer le cadre de vie de ses habitants, de restructurer le tissu urbain et d'accueillir des logements, des activités de services et des équipements.

Seine Arche s'étend sur un périmètre de 320 hectares articulés autour du projet urbain «les terrasses de Nanterre» L'opération programmée sur 15 ans (ZAC Seine Arche 119 hectares et ZAC Rouget de Lisle 5 ha) comprend actuellement dans sa première phase 640 000 m<sup>2</sup> de droits à construire dont

- 290 000 m<sup>2</sup> de logements,
- 205 000 m<sup>2</sup> de bureaux
- 140 000 m<sup>2</sup> d'activités, services, commerces et équipements.

Cette première phase opérationnelle comprend des secteurs de l'université, l'axe, le parc du bord Seine (14 hectares dans la première phase et 39 hectares à terme).

## **2. L'histoire des projets sur le territoire des OIN**

1<sup>ère</sup> période 1958-1985 : L'Etat contrôle le devenir de ce territoire.

Le périmètre d'intervention de l'EPAD couvre environ 750 ha portant sur les communes de Courbevoie et Puteaux (quartier d'affaires) et Nanterre (éradication du bidonville, création du quartier du Parc, divers projets de relogement et une croisée d'autoroutes A14 A86 et ligne ferrée de Cergy le tout en aérien).

2<sup>ème</sup> période 1985-2000 : Les communes interviennent de façon plus forte dans l'évolution des territoires

Trois éléments marquants sur cette période :

- 1) La décentralisation confie les compétences d'urbanisme aux communes qui de ce fait peuvent contrôler l'usage des sols sans porter la responsabilité financière de leur décisions qui incombent à l'établissement public d'aménagement (EPA) et donc à l'Etat. De surcroît dans le quartier d'affaires, malgré des recettes fiscales très élevées, les collectivités refusent de supporter les coûts d'exploitation des espaces publics.
- 2) Grâce à son système de transports en commun et malgré deux crises immobilières le quartier d'affaires connaît un succès remarquable.
- 3) En parallèle l'Etat décide l'enfouissement de la croisée autoroutière sur Nanterre en vue de lancer une grande opération de requalification urbaine comportant une forte part de logements.

Période 2000 /2005 : L'Etat affirme sa volonté de sortir du secteur Défense

L'EPAD doit disparaître :

- du quartier d'affaires dès que l'on pourra lui trouver un héritier pour le gérer et le développer posément comme un quartier de ville ;
- de Nanterre qui doit prendre en main le projet urbain

A cet effet, l'Etat divise le territoire et confie à 2 EPA distincts les interventions : l'EPAD sur un périmètre Défense de 150 ha et l'EPA Seine Arche sur Nanterre couvrant 320 ha.

A noter que l'EPA Seine Arche intervient sur un périmètre plus restreint que celui de l'OIN.

## Aujourd'hui : l'Etat veut reprendre la main

Il a pratiquement réglé le « problème de l'héritage » mais prolonge la durée de vie de l'EPAD Il veut réunifier les 2 opérateurs (cf rapport Lelarge). D'ores et déjà, les 2 EPA Défense et Seine Arche sont sous l'autorité d'une même direction générale mais avec –provisoirement encore- 2 Conseils d'administration distincts.

### **3. Les projets actuels des OIN**

**Pour ce qui concerne la Défense**, par décret du 27 octobre 2006, l'État a prolongé jusqu'à fin 2010 la mission de l'EPAD pour mener à bonne fin l'aménagement du quartier de la Défense et préparer le portage administratif et financier futur. L'objectif est de permettre d'assurer la pérennité du site dans les décennies à venir, garantir son rang et conforter sa compétitivité à l'échelon européen.

Ce processus devra permettre à l'État et aux collectivités territoriales, en particulier le département des Hauts-de-Seine et les communes de Puteaux et Courbevoie, de bâtir une solution consensuelle, financièrement assurée dans la durée et réellement porteuse des ambitions de la Défense.

La mission d'aménagement précisée par lettre du Ministre de l'Équipement en date du 1 mars 2005 comprend plusieurs aspects dont notamment la rénovation des tours les plus anciennes, la mobilisation d'opportunités supplémentaires de construction de bureaux sur le site de la Défense et la construction de logements.

Sur la base des éléments présentés en Conseil d'administration de l'EPAD en décembre 2005, les orientations de l'Etat pour le renouveau de La Défense ont été présentées le 25 juillet 2006. Ce projet qui s'étend sur la période 2007-2013 a pour objectif de soutenir l'attractivité du quartier d'affaires. Les grands axes de ce projet sont les suivants:

- intervenir sur le bâti en régénérant les tours menacées d'obsolescence.

Ce bâti vieillissant est estimé à environ 20% du parc existant. Il s'agit d'ici 2013 de réaliser des opérations de démolition reconstruction concernant environ la moitié de ces immeubles pour les remettre aux normes et aux standards de la demande actuelle. Il a été annoncé le 25 juillet que ces opérations de démolition- reconstruction seraient exonérées d'agrément dans la limite d'une extension de leur surface de 40 000 m<sup>2</sup> ou de 50% de la superficie de la tour initiale, pour les tours de plus de 80 000 m<sup>2</sup> Ces opérations seraient en outre exonérées de la redevance pour création de bureaux pour la partie démolie et reconstruite.

Durant cette période, cette régénération conduirait à la réalisation d'au moins 150.000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces.

- construire de nouvelles tours au caractère innovant au point de vue architectural et environnemental, permettant de faciliter l'évolution immobilière des entreprises.

Ces nouvelles constructions seraient autorisées dans la limite de 300 000 m<sup>2</sup> soumis à agrément, pour la période 2007-2013, sous réserve de la crise économique et financière actuelle.

- veiller à l'équilibre entre les activités économiques et le logement en construisant de nouveaux logements.

L'objectif est d'accompagner les constructions et les régénérations de tours par de nouvelles opérations de logements, soit environ 1 400 nouveaux logements d'ici 2013.

- renforcer l'offre de transports; en particulier, au-delà des opérations en cours telles que le prolongement du T2 au pont de Bezons, le prolongement d'EOLE à La Défense et au-delà vers Seine Aval.

**Pour ce qui concerne Seine Arche**, plusieurs opérations (privées ou publiques) ont déjà été lancées ou engagées :

- Tour Granit pour la Société Générale. (69 300 m<sup>2</sup> de SHON, dont 55 000 de bureaux),
- Nouveau siège du groupe AXA France (62 100 m<sup>2</sup> de SHON, dont 49 400 de bureaux),
- Échangeur A86/A14,
- travaux (1ere tranche) de réaménagement et de reconstruction de la gare de Nanterre Université,
- Opération mixte (logements, bureaux, commerces, services) de 148 000 m<sup>2</sup> de SHON sur le site dit « Coeur quartier université ».

A plus long terme, des interventions opérationnelles sur les secteurs non compris dans la première phase s'engageront. Le secteur des Groues, notamment, qui constitue la deuxième phase opérationnelle d'aménagement de l'EPA Seine Arche, représente un potentiel remarquable de développement urbain à moyen et long terme, adossé notamment aux projets ferroviaires qui pourront y être définis. La possibilité d'implanter une gare TGV dans le quartier de La Folie, en soutien du quartier d'affaires et au bénéfice du grand Ouest parisien, devra être étudiée. Le secteur bénéficie, à l'est, du «noeud multimodal» de La Défense qui sera renforcé par le prolongement du Tram T2 et d'EOLE.

Les périmètres des OIN et les périmètres d'intervention des deux EPA coïncident. Certains estiment que la coïncidence des deux périmètres est importante pour qu'il y ait cohérence entre la stratégie développée par l'Etat et la mise en œuvre opérationnelle. L'intérêt d'une OIN est avant tout, pour l'Etat, de définir une stratégie sur un territoire et d'y faire adhérer les collectivités locales.

A l'occasion de la fusion à venir des deux EPA, le décret en préparation pourrait comporter des extensions géographiques pour assurer une plus grande efficacité de l'action de l'Etat. Cela pourrait concerner un élargissement du périmètre OIN sur Nanterre et Puteaux et sur une partie de Gennevilliers. Compte tenu des mutations foncières possibles, une réflexion stratégique sur Gennevilliers pourrait être menée dans le cadre d'une éventuelle extension de l'OIN de Plaine de France.

En ce qui concerne la gouvernance, les deux conseils d'administration cohabitent jusqu'à la publication du décret qui viendra fusionner les deux établissements EPAD et EPASA. Il devrait être publié vers l'été 2009 avec une mise en œuvre en janvier 2010. Il n'existe pas pour l'instant d'éléments précis quant à l'évolution de la composition du Conseil d'administration et de sa présidence.

En attendant la publication du décret, les deux organigrammes des EPA ont été fusionnés pour permettre une synergie d'action et organiser la cohérence de l'aménagement urbain entre les deux OIN actuelles.

La gouvernance sur le projet urbain qui associe des représentants de l'Etat et des collectivités locales passe par un consensus « obligé ». Les collectivités locales conservent la définition des règles d'urbanisme au travers des PLU.

Cela impose donc que l'Etat et les communes concernées partagent ensemble une même vision des enjeux et de leur mise en œuvre.

Pour le quartier d'affaires, la gouvernance a évolué en séparant les fonctions d'aménagement et de gestion avec la création d'un nouvel établissement public local : l'EPGD, en charge de la gestion (entretien, fonctionnement) du site auquel participent le département et les 2 collectivités locales concernées (Puteaux et Courbevoie).

#### Territoire « cœur de cible »

Le nouvel EPA a vocation à intervenir sur la totalité du périmètre des deux OIN. Les objectifs d'intervention à moyen terme sont ciblés sur le secteur des Groues de Nanterre et sur le secteur du quartier d'affaires.

- Dans le périmètre de l'EPAD, l'objectif du nouvel EPA à horizon 2015 est de :
  - réaliser 100 000 m<sup>2</sup> de logements dont la moitié dans trois tours de bureaux à reconverter et la moitié sur Puteaux à l'extérieur du boulevard circulaire ;
  - réaliser 450 000 m<sup>2</sup> de bureaux (22 500 emplois). Sur la douzaine de projets concernés actuellement, les promoteurs s'interrogent sur la poursuite de sept d'entre eux.
- Dans le périmètre de l'EPASA à horizon 2015,
  - Priorité d'action de l'EPA sur l'aménagement des 74 hectares du secteur des Groues dont une partie du foncier appartient à RFF/SNCF sans qu'un programme opérationnel ne soit aujourd'hui défini.
  - Pour le secteur foncier dit de la papeterie, l'EPA veillera, via le droit de préemption, au suivi des éventuelles mutations foncières mais n'en fera pas sa priorité.

## **4. Problématiques majeures; convergences et divergences**

### **4.1 : enjeux du territoire**

Pour l'établissement public, ils portent sur les secteurs suivants :

#### ***a) En matière de réseau de transport***

Le secteur a vocation à devenir un « hub ». Il intéresse, selon les sujets auxquels il répond, l'Etat, la Région, les départements et les communes.

Le traitement urbain des transports induira probablement une transformation du secteur entre le pôle multimodal de la Grande Arche et le complexe ferroviaire de la Folie.

L'établissement public ne dispose pas de pouvoir de décision en la matière. Les choix stratégiques à prendre qui relèvent de plusieurs autorités, sont multiples, ont des délais de réalisation différents, des financements croisés et répondent à des stratégies à des échelles différentes. Ils concernent notamment :

- la création d'une future gare dans le secteur des Groues.
- Le raccordement de la future gare au Mantois (ouverture vers les Normandie et Seine Aval)
- La connexion des pôles économiques : Roissy, Le Bourget, La Défense, Saclay, Orly
- La connexion au réseau TGV

- Le lien avec la ligne 1
- La reconfiguration du pôle gare quartier d'affaires
- Le raccordement d'Eole à la Défense

Cet enjeu sur le réseau de transport qui selon les décisions prises aura des effets directs sur la mobilité et l'équilibre bureaux/logements échappe à la maîtrise de l'EPA et ne s'articule pas avec le planning opérationnel des constructions.

***b) En matière de rééquilibrage emplois/logements***

L'EPA agira à court terme sur le quartier d'affaires et à moyen terme sur le secteur Groues dans la mesure où, sur ce secteur, le projet urbain n'est pas arrêté, comme cela a été évoqué précédemment.

***c) En matière environnementale***

Le contexte actuel peut entraîner des risques pour les acteurs qui devront faire face aux surcoûts liés à la recherche d'une meilleure performance environnementale.

***d) En matière de gestion des espaces publics de la Défense***

L'EPGD, établissement public d'intérêt local, a été créé le 27 février 2007. Il comprend le département des Hauts de Seine (50%), Puteaux (25%) et Courbevoie (25%)

Ses deux objectifs essentiels:

- prendre la propriété des ouvrages et équipements transférés de l'EPAD (liste non précisée)
- entretenir et mettre en valeur les espaces

Coût de gestion : 19M€/an dont les produits des concessions de parkings lesquelles couvrent seulement la moitié environ des charges ce qui laisse un déficit pour le reste à répartir entre les 3 collectivités.

**4.2 Les moyens financiers :**

a) Financement par la Défense des OIN en Ile de France:

Le rapport Lelarge précise que l'EPAD est susceptible de participer au financement des OIN en dégagant des plus-values sur les cessions des charges foncières. Il mentionne également une contribution de 100M€ via le plan de renouveau de la Défense au renforcement de l'accessibilité du site avec une priorité à Eole.

En comparaison, selon l'EPAD, le soutien provenant des plus-values pourrait représenter de l'ordre de 200 à 250 M € sur 20 ans (en tenant compte de la crise actuelle) pour accompagner les grands projets de l'Etat. Ce montant pourrait être fortement accru si la conjoncture redevenait favorable.

b) Financement au travers des programmes du CPER (2007-2013) :

L'existence de l'OIN ne semble pas avoir eu un effet de fléchage des financements du CPER sur ce secteur.

c) Moyens financiers de l'EPA :

Pour développer les projets d'aménagement de l'OIN Défense Seine Arche, les deux EPA bénéficient d'une ligne foncière du MEEDDAT pour acquisition par préemption, de la trésorerie de l'établissement public, d'une ligne bancaire et de l'appui de l'établissement public foncier des Hauts de Seine.

Les périmètres d'intervention sur Nanterre comprenant de nombreux ouvrages d'art, ouvrages routiers et ferroviaires à reconfigurer, le coût de l'aménagement sera très élevé, ce qui pourrait

expliquer dans les 20 ans à venir la faible contribution du futur EPA aux autres OIN d'Ile de France et au renforcement des transports. Le coût de cession du foncier ferroviaire du secteur Groues sera déterminant dans les recettes de l'établissement public.

## 5. Orientations de la Commission

Pour l'Etat, la fusion des deux territoires permettrait de développer une « vraie » ville, avec de grands équipements (université Paris X Ouest, pôle administratif de la préfecture,...), une mixité urbaine, un rééquilibrage emploi/habitat, une transformation du transport et une confortation du pôle d'affaire mieux équilibré. Il s'agit de penser l'aménagement du territoire en quartier métropolitain « de la Seine à la Seine ». Nanterre devrait passer de 85 000 à 100 000 habitants en 10 ans avec une création de 1 000 logements par an

Le principal enjeu réside dans la question de savoir comment réaliser une grande opération d'aménagement urbain. Afin d'y parvenir, il conviendrait d'aborder les problèmes existants :

- a) La saturation des transports collectifs  
15 % des employés seulement viennent en voiture, c'est le plus faible taux d'utilisation de la voiture domicile/emploi de l'Ile-de-France. Les employés viennent donc très majoritairement en transports collectifs, lesquels sont totalement saturés.
- b) le problème de l'habitat, lié à la réticence de Nanterre de voir arriver de nouveaux logements en quantité significative.
- c) l'unification souhaitable, dans les domaines financiers, de l'aménagement et de la fiscalité.

Pour le SDRIF les principaux enjeux concernent :

- La confortation du pôle d'affaires ;
- La recherche de mixité urbaine et d'amélioration de l'équilibre habitat/emplois ;
- La desserte : prolongement T1 et T2, RER E, Arc express, Gare TGV

Les modalités d'association entre l'Etat et les communes au sein du périmètre de l'OIN en matière d'aménagement urbain restent à clarifier notamment pour permettre la réalisation du projet urbain sur le secteur des Groues à Nanterre. Elles seront les clés d'avancement du projet urbain sur la commune de Nanterre.

La gouvernance du nouvel EPA n'est pas connue à ce stade. L'EPA n'est pas le lieu de gouvernance de l'action territoriale dans toutes ses formes (pas de rôle notamment en matière de décision sur le réseau de transport) et on peut se demander s'il doit l'être ou bien si ce lieu ne relève pas davantage d'une intercommunalité.

Les plannings opérationnels concernant d'une part de réalisation des nouvelles constructions dans le périmètre de la Défense (550 000 m<sup>2</sup>) et d'autre part le renforcement du réseau de transport sont différents. Les difficultés d'accessibilité au quartier d'affaires seront donc accrues. Plus généralement, il n'y a pas de planification coordonnée des aménagements nécessaires des réseaux de transport, des constructions d'immeubles de bureaux et des constructions de logements, ce qui peut avoir pour conséquence de renforcer provisoirement les déséquilibres bureaux logements et la difficulté d'accès aux nouvelles constructions.



Par ailleurs, les objectifs quantifiés de constructions bureaux/logements sont précis et localisés à la Défense mais ils restent totalement à définir sur le secteur Groues de Nanterre qui représente 74 hectares d'emprise contrôlés par l'Etat : quelles affectations pour les constructions à venir, quelles catégories de logements, quelle densité (l'échelle de m2 à construire sur une telle emprise est énorme), quel planning de réalisation des constructions ?

La contribution financière du futur EPA aux équipements structurants des autres OIN évoqués par le rapport Lelarge de juin 2008 est très faible si l'on s'en rapporte aux montants pouvant être dégagés, à savoir de l'ordre de 200 à 250 M€ sur 20 ans indiqués par l'EPA.

Enfin, les besoins de financement nécessaires au renforcement des réseaux de transport sont sans commune mesure avec les montants des plus-values escomptés sur les charges foncières sur la Défense y compris pour les besoins propres de desserte du quartier d'affaires. A cet égard, le montant de participation par l'établissement public au financement d'Eole mentionné par le rapport Lelarge était de 100 M€, alors que le coût du simple tronçon supplémentaire occasionné par le raccordement à la Défense est estimé à plus de 1 MM€. Ce montant est lui-même à comparer aux 200 à 250 M€ de plus-value foncière de l'établissement public sur 20 ans à partager sur l'ensemble des OIN.

La gestion des espaces publics du quartier d'affaires reste à préciser.

## 1 - 2 Sénart

### 1. la ville nouvelle

La ville nouvelle inscrite dans le SDAU de 1965 a été créée en 1973. Elle est située à 30 km au Sud-Est de Paris. A l'origine elle comportait 18 communes. Jusqu'en 1984, la ville nouvelle, qui s'appelait alors Melun-Sénart, s'étendait sur 17.265 hectares, elle s'organisait en trois grands secteurs d'aménagement (SCA) comprenant des communes situées dans deux départements :

- Rougeau-Sénart (Essonne) : 7 communes (Etiolles, Morsang-sur-Seine, Saint-Germain-les-Corbeil, Saint-Pierre-du-Perray, Saintry, Soisy-sur-Seine, Tigery.
- Grand-Melun (Seine et Marne) : 7 communes (Cesson, Le-Mée-sur-Seine, Melun Nandy, Savigny-le-Temple, Seine-Port, Vert-Saint-Denis
- Sénart-Villeneuve (Seine et Marne) : 4 Communes (Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Réau).

La ville de Melun était alors considérée comme le centre principal de la ville nouvelle. Depuis 1984, huit communes se sont retirées de l'ensemble ville nouvelle, cette dernière s'organisant maintenant en deux SAN : Sénart-Ville nouvelle et Rougeau-Sénart.

Aujourd'hui, la ville nouvelle est bordée au Nord par la forêt de Sénart, au Sud par l'agglomération de Melun, à l'Ouest par la Seine sur quelques kilomètres et à l'Est par l'autoroute A5b et s'ouvre sur le plateau briard en direction de Brie Comte Robert. Les espaces non bâtis sont dominants, 37 exploitations sont réparties sur 6.000 ha pour la plupart publics, essentiellement pour de la culture de céréales ou de betteraves, une unité importante de cueillette directe est à noter.

A l'origine, prévue pour accueillir 400.000 habitants (SDAU), le schéma de 1976, (SDAURIF) a réajusté cet objectif à 200.000 habitants.

La ville nouvelle est aujourd'hui composée de 10 communes sur une superficie totale de 12 000 hectares: 8 sont situées en Seine et Marne (Cesson, Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny le temple, Vert Saint Denis) et 2 en Essonne (Saint Pierre du

Perray et Tigery). Deux communes se sont associées, sans pour autant s'intégrer : Saintry-sur-Seine et Morsang sur Seine (département de l'Essonne).

### **1.1. Le schéma directeur de la ville nouvelle**

Un premier schéma directeur fut élaboré en 1975 pour organiser le développement de la ville nouvelle avec pour centre principal la ville de Melun. Ce document a été révisé en 1988 et en 1993 avec comme objectifs la réalisation d'un espace central doté d'équipements de niveau supérieur sur la commune de Lieusaint et l'implantation d'activités économiques près de la Francilienne, de la RN 6 et de la ligne SNCF Paris /Melun. Un nouveau schéma a été arrêté par le Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation de ville nouvelle de Sénart (SYMEP) en 1997. Il intègre les orientations du SDRIF de 1994. Ses principaux objectifs sont la réalisation d'un centre urbain doté d'un centre commercial, d'un pôle universitaire, de gares RER et TGV qui desserviraient des logements, des zones d'activités, d'équipements publics dans un environnement protégé.

Des observations du Conseil régional et de la préfecture de Seine et Marne portant notamment sur l'urbanisation, la ceinture verte, les nouvelles voies de desserte et le prolongement du TGV, ont amené le SYMEP à arrêter un nouveau schéma en 1999.

Un contrat de ville et un contrat local de sécurité ont été signés.

### **1.2. Structuration de la ville**

Les espaces non bâtis restent dominants : 16,82 % de forêts et de bois, 5 % d'espaces et d'étangs, plus de 49 % sont consacrés à la grande culture de céréales et de betteraves ainsi qu'une petite proportion au maraîchage. Une grande majorité des terres est propriété publique.

#### **1.2.1. L'évolution démographique**

La population est passée de 29.289 habitants en 1975 à 110 000 en 2008. Elle devrait atteindre 140.000 en 2030. Globalement la ville nouvelle a, depuis 1990, amorcé un fléchissement de son développement démographique, du en particulier à la volonté des élus devant la faiblesse du taux d'emplois.

En 1995, les catégories socio-professionnelles les plus représentées sont les suivantes en pourcentage des actifs : professions intermédiaires (29,3 %), ouvriers (26,1 %), employés (25,9 %), professions libérales et cadres supérieurs (13 %), commerçants et artisans (5,4 %), et agriculteurs (0,30 %). 16,6 % seulement des habitants travaillent dans la ville nouvelle, alors que 22,4 % exercent leur activité à Paris.

#### **1.2.2. Le logement**

Entre 1982 et 1990, le nombre de logements construits s'est élevé à près de 26.000, il y en avait 32.000 en 1999, et pourrait atteindre 43.200 en 2015 avec une forte proportion de maisons individuelles (58%) et de logements aidés : accession à la propriété (63 %) et location (intermédiaire 2 % et sociale 35 %). On note une grande diversité dans la demande de logements : petits logements pour les jeunes, fortes demandes de logements sociaux notamment pour populations démunies, et type de logement adapté pour les personnes âgées : L'évolution de l'offre apparaît nécessaire.

L'habitat occupe 15% de la superficie du territoire, l'urbanisation s'est réalisée à partir de l'extension des communes existantes en majorité par de l'habitat individuel. Par contre, on trouve

de nombreux immeubles ne dépassant pas 4 étages à Lieusaint, Moissy-Cramayel et Savigny le Temple.

### **1.2.3. Les infrastructures de transport**

**TRANSPORTS COLLECTIFS** : La ville est desservie par quatre gares du RER D et 47 lignes d'autobus qui assurent les liaisons avec les gares SNCF, des lignes intercommunales assurent des liaisons avec Melun, Evry, Marne la Vallée, Meaux et le Carré Sénart.

**INFRASTRUCTURES ROUTIERES** : La Francilienne et l'autoroute A5 placent désormais Sénart dans des conditions plus favorables à son développement. La capacité du réseau départemental et intercommunal reste suffisante au regard du trafic actuel. La saturation concerne surtout aux heures de pointe la Francilienne : 22.000 poids lourds /jour dont la moitié est générée par les plates-formes logistiques de Sénart sur l'A 104 et les traversées de la Seine. Il en est de même pour la nationale 6 dans la traversée de la forêt de Sénart et de Villeneuve Saint Georges.

**PLATE-FORME AERIENNE** : L'aérodrome de Melun-Villaroche est implanté en partie sur la commune de Réau, il n'est pas ouvert à la circulation aérienne publique, mais dispose de 2 pistes capables de recevoir des avions de type airbus. On recensait, en 2001, 24.000 mouvements contre 71.000 en 1976.

### **1.2.4. Activité et emploi**

La population active s'élevait à 46.500 en 1999, elle devrait être de 62.000 en 2015. Les locaux d'activités occupent environ 8% du territoire, pour plus de 2.000 entreprises. En 1997, 86 % de celles-ci avaient moins de 10 salariés, 10 % entre 10 et 49 et un peu plus de 1% plus de 100 salariés. On trouve des secteurs d'activités diversifiés dans des parcs d'activités et des zones d'activités ou artisanales : près de 7 % dans le BTP, 33 % dans l'industrie et 57 % dans les services. Le développement s'est fait principalement le long de RN 6, de l'A5, de la Francilienne et de la ligne SNCF Paris/Lyon (2.650 ha) en 2000. Les principaux pôles logistiques se trouvent sur les communes de Combs-la-Ville et Lieusaint ainsi qu'à Moissy-Cramayel, Savigny-le-Temple et la SNECMA à Villaroche. L'industrie qui représente 40 % des emplois, devrait conserver et développer sa place dans la ville nouvelle : agro-alimentaire, chimie fine, parapharmacie, cosmétologie et optique.

La logistique restera aussi une activité importante car elle est liée à la présence de vastes surfaces disponibles, à la proximité d'échangeurs autoroutiers et à la desserte ferroviaire. La tendance, après un développement fort des activités logistiques de base, est d'évoluer vers une activité logistique dite « intelligente » puis à une forme de tertiaire industriel. Les activités scientifiques ont leur place dans les ZAC Université (gare et pyramide). De même la recherche en lien avec les enseignements universitaires constitue une opportunité.

Le secteur de Réau peut accueillir des implantations industrielles, car il bénéficie de la possibilité de pouvoir être embranché au réseau ferroviaire. Jusqu'à l'avènement du Carré Sénart, à l'exception de la zone de Boissenart, les zones d'attraction commerciale se situaient à l'extérieur de la ville nouvelle.

Dans le domaine agricole, 37 exploitations travaillent près de 6.000 ha de terres.

L'emploi, quant, à lui progresse de 7.548 en 1975 à 28.300 en 1999, 29.000 en 2001, 45000 en 2030. La ville nouvelle reste déficitaire par rapport à l'évolution de la population. En effet, le taux d'emplois est 0,72 ce qui oblige les habitants à travailler hors de la ville nouvelle. Cette absence

d'emplois est particulièrement importante pour les employés. C'est pour beaucoup dû au retard pris pour la desserte en transport routier et ferroviaire, par l'absence de pôle fédérateur et la concurrence d'Evry. Depuis 1990 cette tendance s'est inversée, l'augmentation d'emplois a été plus forte que le nombre d'actifs, mais cela tient aussi au fait que les élus ont aussi cherché à freiner le nombre de nouveaux arrivants par la réduction de la construction de logements.

### **1.2.5 L'enseignement supérieur**

Le Centre universitaire de Sénart, rattaché à l'université de Paris XII, est situé au coeur du parc du Levant, futur quartier d'affaires dédié aux activités tertiaires et high-tech et à proximité de la gare RER de Lieusaint., il existe aussi des sections BTS dans les lycées et des établissements d'enseignement supérieur d'une capacité de 1.700 étudiants. 3.000 étudiants résident aussi sur le territoire de Sénart, alors que 2.500 résidant dans le sud seine et marnais ne trouvent pas d'offre d'enseignement supérieur correspondant à leur souhait.

### **1.2.6. Les équipements**

La ville nouvelle totalisait en 1997, 48 groupes scolaires, 13 collèges et 6 lycées. Même si une part significative des élèves était scolarisée en Essonne et dans le Val de Marne, ces équipements semblent répondre aux besoins actuels. Les équipements de plein air et sportifs sont diversifiés et répondent globalement aux besoins communaux ou en accompagnement des établissements scolaires.

S'agissant de la culture, Sénart dispose d'une scène nationale avec 2 salles : La Coupole à Combs-la-Ville et la Rotonde à Moissy-Cramayel. Enfin un espace culturel à Savigny-le-Temple vient d'être réalisé.

### **1.2.7. Les équipements sanitaires et hospitaliers**

Actuellement, les habitants doivent se rendre dans les établissements hospitaliers de Melun, Corbeil ou Evry. S'agissant des personnes âgées, on recense 3 résidences et 2 maisons pour personnes âgées dépendantes.

### **1.2.8. L'agriculture**

En 2000, il restait 37 exploitations agricoles en activité. Près de 6.000 ha sont encore en culture dont 3.800 en céréales et betteraves.

La zone agricole protégée (2.080 ha), soit 18 % du territoire, est située au contact du plateau de la Brie à l'Est de la ville nouvelle. Cette zone est réservée à l'activité agricole sous toutes ses formes, à l'exception des installations importantes de stockage, de transit de produits agricoles et des industries de transformation qui doivent obligatoirement être implantées dans les zones d'activités. Il est à noter, qu'à proximité du Carré, un espace où la population effectue elle-même la cueillette s'est développé.

### **12.9. L'environnement**

La qualité environnementale est indéniable : C'est ce qui fait la caractéristique de la ville nouvelle avec ses espaces en cultures, ses espaces verts et les deux forêts de Sénart (2.900 hectares) et Rougeau (1.700 hectares). En ce qui concerne l'urbanisation, des mesures sont prises pour améliorer la qualité environnementale des zones d'activités déjà construites (qualité HQE).

### **1.2.10. Les servitudes**

La commune de Réau est concernée par les expositions au bruit des avions, ce qui a pour conséquence de limiter la construction de logements. L'urbanisation est aussi réglementée dans un périmètre de 400 mètres autour de l'usine d'Air Liquide installée depuis 1981, elle est située dans la zone industrielle de Lieusaint / Moissy (classée « Seveso 1 ») : production d'azote et d'oxygène liquide par la SOGIF (AIR LIQUIDE) et stockage de 3 millions de litres d'azote, de 2 millions de litres d'oxygène ainsi que 200.000 litres d'oxygène médical. Elle fait l'objet d'un plan particulier d'intervention.

Depuis 1997 sur le parc d'activités de Paris sud est installée la Société LAMBERT RIVIERE classée « Seveso 2 ». Elle entrepose 7.000 tonnes des produits chimiques.

D'autres contraintes existent sur le territoire de la ville nouvelle, comme le respect des zones inondables par les crues de la Seine et de l'Yerres, les exploitations de carrières à Cesson, Saint-Pierre-du-Perray et Savigny-le-Temple pour l'exploitation de sables et graviers. Un gisement de sable industriel et de sablon est situé sur les communes de Cesson et Vert Saint Denis. Trois oléoducs traversent le territoire de Sénart, .On note aussi la présence d'un terrain d'exercice militaire à Boissise-le-Bertrand.

### **1.2.11. Le Carré Sénart**

Le schéma directeur initial ne présentait pas de centre, mais seulement une réserve foncière sur le territoire de Lieusaint. En 1991, le choix est fait d'implanter sur ce secteur le Grand Stade, projet finalement abandonné.

Le centre commercial du Carré Sénart a ouvert ses portes le 28 août 2002, il a permis la création de 1.300 emplois. La zone de chalandise couverte est de 800.000 habitants dont 400.000 en zone primaire et secondaire. D'une superficie de 65.000m<sup>2</sup> de commerces et services sur deux niveaux, il comprend un hypermarché de 14.000 m<sup>2</sup>, un cinéma multiplexe de 16 salles (13.000 m<sup>2</sup>) pour 3.543 places, 115 boutiques et un parc de stationnement arboré de 5.700 places.

Le Carré Sénart (1,4 km de côté) bordé par une double rangée de 2.500 tilleuls et quadrillé de canaux est faite en 1995. Sur 231 ha, seront implantés 4.000 logements environ dont 1.000 logements individuels, des équipements, des services, des commerces, des activités de loisirs, et du tertiaire A l'intérieur du Carré, un réseau de canaux assure concomitamment la régulation des eaux pluviales et l'esthétique du site.

Le carré qui reçoit 14.000.000 de visiteurs par an, constitue un lien entre les 10 communes et bien au-delà par la zone de chalandise offerte par les grands équipements de commerces et de loisirs. Le programme prévisionnel prévoit 150.000 m<sup>2</sup> d'activités tertiaires, 10.0000 m<sup>2</sup> de commerces et de services et 150.000m<sup>2</sup> d'activités diverses en bordure de l'autoroute A5a.

Il est destiné à accueillir 15.000 habitants nouveaux, soit ¼ de ce qui est prévu dans le SDRIF.

Aujourd'hui il accueille l'hôtel de la communauté, un hôtel 4\*, centre du Sernam, le centre de formation BMW, une école d'ingénieur privée Un projet de desserte du Carré consiste en une liaison par tram bus entre La ville nouvelle et Corbeil avec une possibilité de prolongement vers Melun et Evry,

## **2. Le SDRIF**

### **Que dit le Schéma Directeur de 1994 ?**

*« Le Carré doit devenir un véritable centre urbain, fonder et unifier l'image de la ville tant pour ses habitants que vis-à-vis de l'extérieur ».*

### **Le SDRIF de 2008 Principales orientations**

Sénart est un des territoires stratégique du SDRIF. La forte coopération territoriale permet d'envisager la valorisation de l'éco-système et du patrimoine paysager et bâti. La ville nouvelle est actuellement pénalisée par un taux d'emploi insuffisant et un sous - dimensionnement des équipements et des services administratifs. Le développement et la centralité du Carré Sénart reste une priorité dans le cadre d'un renforcement des dessertes internes de transports collectifs et avec Corbeil, Melun, Marne la Vallée et Roissy CdG et la réduction de la coupure de la Seine. Par ailleurs le secteur de Melun Villaroche sur la commune de Réau pourrait, avec une ouverture conditionnelle à l'urbanisation accueillir des activités de haute technologie ou aéronautiques à condition de garantir sa desserte en transports collectifs.

Une contrainte pour l'aménagement de certains territoires est les risques d'inondations

## **3 - LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT**

### **3.1. Parti d'aménagement**

Sénart dispose d'un atout considérable, La ville nouvelle est la plus grande réserve foncière de la région appartenant à la puissance publique (3.000 ha) qui résulte de l'action de l'Etat dès l'origine. Les grandes urbanisations qui la bordent n'en disposent presque plus.

Sénart dispose d'autres d'atouts comme un cadre environnemental favorable : forêts, habitat diversifié, golf, et sa position charnière entre Evry/Corbeil et Melun. Le Carré avec le nouvel hôtel de la Communauté doit devenir le pôle central de la ville nouvelle avec :

- ses 4.000 logements (15.000 habitants),
- ses 15.000 à 20.000 emplois nouveaux,
- son parc scientifique à l'Est du Carré,
- et ses pôles universitaire et tertiaire situés à proximité de la gare.

### **3.2. Habitat / emploi**

Les espaces urbanisés à l'horizon 2015 représenteront environ 3.000 ha, soit 54 % du territoire alors que le SDRIF en prévoit 63 % dont 27% pour les activités, 16 % pour l'habitat, sans donner une affectation précise aux zones urbanisables résiduelles.

### **3.3. Développement économique : logistique intelligente et tertiaire, tourisme et loisirs**

La surface des 20 parcs d'activités est d'environ 2000 hectares et les disponibilités de plus de 600 hectares. Le développement est axé sur la poursuite des objectifs initiaux : diversifier les emplois et parvenir à un taux d'emploi proche de 1. Il est nécessaire de confirmer la place de l'industrie et de développer la logistique en s'appuyant sur les réseaux ferroviaire et routier du secteur .Un besoin de requalification des parcs d'activités les plus anciens est nécessaire.

Le tertiaire est aujourd'hui insuffisant sur la ville nouvelle, le Carré Sénart est certainement une opportunité pour y remédier, tout en consolidant les équipements et les commerces de proximité dans le centre des dix communes. A terme il est prévu sur le territoire une programmation de

300.000 m<sup>2</sup> de bureaux. Un développement de l'immobilier tertiaire pour des activités de bureaux et high-tech est prévu sur le secteur université/gare.

Un partenariat avec Evry et son Gépôle devrait permettre le développement d'un pôle scientifique et technique. Par ailleurs, la réalisation d'un hôpital prévu en limite de la ville nouvelle semble remise en cause. Il permettrait aussi d'accueillir au sud des laboratoires de recherche, sachant que ni Evry ni Melun ne disposent de surfaces suffisamment importantes immédiatement disponibles. L'absence de foncier à Melun et à Evry, pourrait favoriser l'implantation de laboratoires et établissements de recherche au Sud. Il en est de même au nord avec le Gépôle, Sénart pourrait accueillir au nord des laboratoires de pharmacie ou parapharmacie en complémentarité de ce dernier, d'autant plus que le cadre environnemental offert répond parfaitement à ce type d'activité.

Une Maison de l'emploi et de la formation regroupant les services de la Mission locale, formation, AFPA, ANPE, ASSEDIC... sera créée dans le Carré. Au delà de la scène nationale à Combs-la-Ville et à Moissy-Cramayel, des 16 salles de cinéma, sont «également programmés : une école de musique, une médiathèque, des équipements administratifs, sociaux et de santé, 170.000 m<sup>2</sup> de commerces et de loisirs, 300.000 m<sup>2</sup> de bureaux, 4.000 logements, 10.000 emplois, 4 écoles, 2 collèges et 1 lycée, une cité des loisirs et un grand parc aquarium sur 22000m<sup>2</sup> (avec extension possible de 8000 m<sup>2</sup>) même si cet équipement semble moins à l'ordre du jour autour d'un canal de 600 m de long. Un centre de tourisme sera également implanté sur le Carré. Il est aussi question de la mise en place d'un réseau TIC à très haut débit depuis le pôle de la gare jusqu'à Tigery via le Carré RER.

L'offre foncière est très importante et, au rythme de commercialisation actuelle, sa valorisation s'étalera sur 10 ans. Néanmoins, les surfaces de plus de 10 hectares nécessaires à la logistique se feront plus rares. Cela impose une orientation vers des activités réclamant de plus petites surfaces.

Pour un futur développement, on peut dégager quatre territoires stratégiques :

1. « Parisud » 500 ha dont la moitié se situe sur quatre communes Tigery, Combs-la-Ville, Moissy-Cramayel et Lieusaint. Ce site a une vocation logistique, c'est un enjeu d'importance régionale à la condition de résoudre les problèmes d'accès et de circulation sur la Francilienne.
2. Sur les territoires de Tigery, St Pierre-du-Perray et Lieusaint, sur 900 ha aux limites du Carré pour lequel, en complément d'autres activités, pourrait se développer la recherche en articulation avec le gépôle d'Evry.
3. Sur le territoire de Moissy-Cramayel, Réau et Lieusaint d'environ 1000 ha, la desserte performante tant par la route que par le fer pourraient faciliter l'implantation de grandes activités et du transport combiné.
4. Sur les communes de Savigny-le-Temple, Vert-saint-Denis, Cesson et Nandy sur 700 ha, la question de la transformation partielle de ce site en une vocation autre qu'agricole se pose.

### **3.4. Transports**

Sénart, malgré quelques difficultés de circulation, bénéficie d'une bonne desserte depuis l'ouverture de la Francilienne et de l'A5 vers Troyes et Dijon et la transformation de la ligne de banlieue Sud-Est en RER D qui assure une liaison directe avec le centre de la capitale et la banlieue Nord et donne, avec ses points de correspondances à gare de Lyon, Châtelet les Halles et gare du Nord, une bonne accessibilité aux RER A, B, E, aux réseaux Eurostar, Thalys, TGV. En outre, très peu de lieux parisiens sont à plus d'une heure de Sénart en transports collectifs. Une meilleure accessibilité routière par l'A104 et la RN6 avec Paris et le reste de la région faciliterait les déplacements. L'aménagement du pôle d'échange de Lieusaint-Moissy a consisté, après la mise en service du parc

de stationnement, à la construction du pont routier et de la gare routière pour faciliter les échanges dans ce secteur. Il reste cependant à réaliser la liaison en tram bus entre les gares du RER D de Lieusaint et celle d'Evry via le Carré, en phasant l'investissement.

Dans le domaine de l'aérien, malgré la présence de l'aérodrome de Melun Villaroche qui possède deux pistes dont une de 2.800 mètres (Est/Ouest et Nord/Sud et d'une tour de contrôle répondant aux derniers perfectionnements puisqu'elle date de 1997), il n'est pas prévu, selon la Direction de l'aviation civile, de projet de développement. Seule la SNECMA est implantée à Villaroche, mais d'autres entreprises de l'avionique, de la sécurité dans les transports aériens, de la maintenance et des services (catering, hôtellerie/restauration) sont susceptibles de s'installer compte tenu du site :

Dans le domaine du fret il est nécessaire de conserver et de compléter le faisceau ferroviaire existant par des dessertes embranchées bien reliées au réseau SNCF de Paris Sud Est. Le développement des circulations douces déjà mises en place ainsi qu'une meilleure desserte intercommunale, devront être, favorisées afin de d'assurer la liaison entre les quartiers, les communes et les équipements publics constituant la ville nouvelle.

### **3.5. Enseignement supérieur**

Le développement du pôle universitaire devra se poursuivre en y adjoignant des équipements de recherche, compte tenu des besoins actuels. 10 ha contigus au site actuel devraient être affectés au développement universitaire ce qui lui permettra d'accueillir à terme 5.000 étudiants, lequel s'ouvrira aux études de 3ème cycle dans le secteur des sciences du vivant et de l'informatique en complémentarité avec les sites voisins. Un CFA transport et logistique ainsi qu'une école d'ingénieur sont projetés par la CCI. Une école des arts est prévue sur le Carré.

### **3.6. Enseignement du second degré**

La poursuite du développement de la ville nouvelle nécessite la construction d'un lycée polyvalent de 1.200 places à la ZAC de la Pyramide et un lycée de 1.200 places à St Pierre-du-Perray ouvert aux élèves du secteur Evry-Corbeil ainsi qu'un autre de 800 places dans le Carré. Ce dernier pourrait avoir une vocation internationale. Cependant, l'implantation de la ville nouvelle sur deux académies a pour conséquence de rendre plus difficile l'implantation des équipements du fait de la dualité des centres de décision

### **3.7. Santé**

Les équipements sanitaires et sociaux - hôpital, maisons de retraites, accueil handicapés... - sont indispensables. L'implantation d'un nouvel hôpital de Melun aux limites de ville nouvelle répondra aux besoins des deux agglomérations et du sud de la Seine-et-Marne.

### **3.8. Agriculture**

Le Schéma Directeur local qui prévoit la préservation de plus de 2000 ha de terres agricoles situées à l'est de la ville nouvelle. Pour réaliser cet objectif, on recense quatre enjeux pour l'agriculture à Sénart ; économique, paysager, environnemental et social. Historiquement l'agriculture est axée sur la production de céréales et de betteraves avec des grandes parcelles et un terroir de grandes qualités. Elle s'est un peu diversifiée avec la création d'une cueillette en libre service, proche du Carré Sénart. D'autres exploitations se sont tournées vers l'accueil des enfants pour leur faire découvrir les cycles de la nature et de la végétation.



Il s'agit de maintenir la place de l'agriculture traditionnelle, développer une agriculture périurbaine et durable et des activités annexes comme la cueillette de Servigny... ou l'entreposage, en définissant des politiques spécifiques de conservation dans la partie de la ville nouvelle

### **3.9. Environnement, espaces verts, forêts, circulations douces**

La ville nouvelle offre de nombreuses possibilités de mise en valeur du patrimoine et de conservation environnementale. Mettre en oeuvre le schéma directeur des liaisons douces avec la création de voies favorisant les circulations douces (à l'exemple de la voie royale reliant la forêt de Sénart à celle de Rougeau) devrait donner à Sénart une qualité environnementale que l'on ne retrouve nulle part ailleurs en Ile-de-France si ce n'est dans le secteur IV de Marne la Vallée. Les espaces naturels devraient encore représenter, à l'horizon 2015, 45,4% du territoire contre 70% en 1995. Le schéma directeur permet d'isoler chaque commune par un écran vert et envisage le traitement pour les vallées des rus et de l'allée royale. Par ailleurs, de nombreuses églises, châteaux et fermes sont des édifices remarquables à conserver et mettre en valeur. Les bois et les trois massifs forestiers Sénart (forêt domaniale) classés en forêt de protection, de Rougeau et Bréviande (forêts régionales représentent un patrimoine exceptionnel. La mise en valeur de l'allée royale par l'AEV permettra de rétablir un lien entre le massif de Sénart et celui de Rougeau. Les espaces paysagers (comme les vallées de l'Yerres et quelques rus) constituent de grands de liaisons vertes. Certains font l'objet d'acquisitions foncières par les communes. Sénart devrait conserver une part importante de terres agricoles car elles participent à l'équilibre des activités à l'échelle de la région. Améliorer la valorisation des déchets et développer la qualité environnementale des zones d'activités économiques compte aussi parmi les enjeux majeurs de ce secteur

### **3.10. Préservation des espaces bâtis**

L'organisation multipolaire de la ville nouvelle est un atout et doit être préservée, mais afin d'éviter le mitage rural. Il est important de favoriser l'accueil des populations au-delà du Carré en densifiant les centres et en achevant les quartiers déjà lancés dans le respect des caractéristiques propres à chaque commune. Le Carré ne doit pas porter préjudice aux communes notamment aux commerces de proximité indispensable à la vie de quartier.

### **3.11. Culture**

Des mesures conservatoires sont prévues sur le Carré pour accueillir progressivement au-delà des cinémas, médiathèque, salles de spectacles polyvalentes, un centre de tourisme et un musée.

## **4- LES PRECONISATIONS ET PRIORITES**

A l'heure actuelle, Sénart est un territoire qui se développe fortement. Cependant, le développement de l'habitat a été beaucoup plus rapide que le développement économique, ce qui s'est traduit par un certain nombre de déséquilibres (déficit d'emplois, fort pourcentage de jeunes et de ménages à revenus intermédiaires, déficit de grands équipements).

Sénart doit comme les autres villes nouvelles parvenir à un équilibre habitat/emplois. Pour ce faire l'industrie et les activités artisanales devraient être développées dans des secteurs comme l'agroalimentaire et la chimie fine (parapharmacie, laboratoires et l'optique...) et toutes les mesures nécessaires devront être prises pour maintenir la SNECMA sur le site de Villaroche. La logistique restera une opportunité de 1er plan puisque de nombreux besoins restent encore insatisfaits. Les

nouveaux modes de gestion – gestion des stocks, fonctions centrales – créent en moyenne 50 emplois à l’hectare et constituent de ce fait un véritable enjeu. Sénart peut être considéré comme la plate-forme du Sud-Est de la région, ce pôle concentre, maintenant, sur un même site, chargeurs, transporteurs et services aux chauffeurs et aux matériels. Devenu le 1er secteur de l’emploi en Ile-de-France (80 % des emplois), le secteur tertiaire est sous-représenté à Sénart (61 %). Pourtant, cette ville pourrait accueillir des services administratifs et du tertiaire industriel notamment au sein du Carré. Dans le domaine commercial, pour faire face au développement de la population de la ville nouvelle de Sénart, on devra accroître les fonctions commerciales sur l’ensemble commercial du Carré Sénart et de Boissénart, mais aussi en rénovant tout en maintenant les commerces de proximité des villes qui la composent. De même il reste indispensable de poursuivre la politique de développement des zones logistiques HQE. Le développement hôtelier, notamment la gamme « 3 ou 4 étoiles », est toujours nécessaire, d’autant plus si un centre d’exposition et de congrès voyait le jour.

Dans le domaine des transports, plusieurs opérations s’imposent en priorité :

- Réaliser le tram bus desservant le Carré Sénart vers Evry et son prolongement vers Melun, le barreau sud de la tangentielle SNCF ainsi qu’une gare TGV à Lieusaint ;
- Conserver les emprises pour la tangentielle Est et la possibilité d’épine dorsale de transports collectifs à l’ensemble urbanisé Evry-Corbeil-Sénart-Melun Val de Seine ;
- Développer le réseau de circulations douces intercommunal ;
- Embrancher les zones d’activités, notamment à Réau, en prolongeant la desserte ferrée fret existante actuellement jusqu’à Moissy-Cramayel ;
- Assurer un service régulier de transports en commun, la semaine après 21 heures et le week-end.

Par ailleurs, la prise en charge médicale s’avérant insuffisante, la construction rapide du nouvel hôpital et la réalisation de maisons de retraites sont nécessaires. La création d’équipements dans le domaine de la communication et de l’animation urbaine pourrait être envisagée.

La garantie de pérennisation des terres affectées à la culture permettrait d’envisager de nouvelles productions au-delà des céréales, par exemple, le maraîchage.

## **5 - CONCLUSION**

La ville nouvelle déjà considérée dans le CPER 1994-1999 et le SDRIF comme un pôle majeur du développement urbain de l’Ile-de-France, est devenue un des sites prioritaires du CPER 2000/2006. Le SDRIF de 2008 reprend cette priorité dans le cadre du faisceau Sud-Est. A l’heure actuelle, Sénart est un territoire qui se développe fortement. Cependant, le développement de l’habitat a été beaucoup plus rapide que le développement économique, ce qui s’est traduit par un certain nombre de déséquilibres.

Les réalisations n’ont pas toujours été à la hauteur des ambitions. Gageons qu’avec les perspectives de développement connues Sénart pourra parvenir à cet équilibre et trouver toute sa place dans le vaste ensemble du Sud-Est de l’Ile-de-France (Evry - Corbeil - Sénart - Melun -Val de Seine) qui pourrait à terme regrouper 400.000 à 500.000 habitants.

## **1- LE TERRITOIRE**

Résultant du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région parisienne publié en 1965, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée définie par un périmètre d'urbanisation nouvelle a été initiée en 1972.

Situé à une dizaine de kilomètres de la porte de Vincennes, le territoire de la ville nouvelle s'étend sur près de 25 km de long et 6 km de large soit une superficie de plus de 15.000 hectares avec 282 000 habitants (86.300 en 1968), 127.000 emplois (42.500 en 1982), plus de 7.000 entreprises, 117.000 logements et compte 26 communes (dont 12 seulement constituent des territoires d'OIN)

La totalité du périmètre de la ville nouvelle a été divisé en 4 secteurs d'aménagement  
- les trois premiers secteurs qui sont dans le territoire d'intervention de l'établissement public d'aménagement EPAMARME

- Le secteur 1: Les Portes de Paris (à 12 Km de Paris, 2060 hectares, plus de 111 000 habitants, 34 500 emplois) sur trois communes :
  - deux communes du Val- de- Marne : Bry -sur-Marne et Villiers-sur-Marne
  - et une commune en Seine Saint-Denis : Noisy-le-Grand.

**Aucune commune de ce secteur n'est une OIN**

- Le Secteur 2 : Le Val Maubée, (18 Km de Paris, 3 815 hectares, 87 000 habitants, 41 600 emplois). Six communes en Seine et-Marne: Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel et Torcy sont réunies au sein du Syndicat d'Agglomération nouvelle du Val Maubée,

**Les six communes du Val Maubée constituent une OIN.**

- Le Secteur 3 : Le Val de Bussy (à 20 Km de Paris, 6 100 hectares, 57 2000 habitants et 28 000 emplois) sur douze communes en Seine et Marne dont neuf sont regroupées au sein de la Communauté d'agglomération de Marne-et Gondoire (signalées par\*): Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin\*, Chanteloup-en-Brie\*, Collegien\*, Conches-sur-Gondoires\*, Ferrières-en-Brie, Gouvernes\*, Guermantes\*, Jossigny\*, Lagny-sur-Marne, Montévrain et Saint Thibault les Vignes\*.

**Seule la commune de Bussy Saint Georges constitue une OIN**

- le dernier secteur qui est dans le périmètre d'intervention de l'établissement public d'aménagement EPAFRANCE

- Le Secteur 4 : Le Val d'Europe (25 Km de Paris, 3200 hectares, 22 000 habitants, 23.000 emplois) sur cinq communes : Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupray, Magny-les-Hongre et Serris réunies au sein du SAN du Val d'Europe.

**Les cinq communes de ce secteur sont une OIN**

Seules 12 communes, du Secteur 2 (six communes), du Secteur 3 (une commune) et du Secteur 4 (cinq communes) constituent respectivement les trois Opérations d'Intérêt National de Marne-la-Vallée.

## 2- L'HISTOIRE DES PROJETS

Dans les années 1960, pour faire face au développement rapide de l'agglomération parisienne, on décida de la maîtriser et de l'équilibrer en créant plusieurs villes nouvelles autour de Paris.

La mise au point du premier Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) a été confiée à Paul Delouvrier, Délégué général au District de la Région de Paris de 1961 à 1969.

Ces projets de « ville nouvelle » sont une réaction au monde désordonné et déstructuré des banlieues avec la volonté d'y insérer, un (ou plusieurs dans le cas de Marne la Vallée) vrai centre urbain comportant toutes les fonctions nécessaires à ses habitants (emploi et logement en particulier).

À l'est de Paris, le pari portait une dimension supplémentaire: il s'agissait, en effet, de profiter de l'occasion pour supprimer le déséquilibre historique existant entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France.

Le choix se porta donc sur la vallée de la rive sud de la Marne. En effet, cette zone était assez vaste pour permettre un vrai rééquilibrage, et composée de petits villages et hameaux, très peu urbanisés à l'époque, qui constituaient donc de vastes réserves foncières facilement mobilisables.

Il fut décidé de partir des petites villes de proche couronne qui commençaient à se développer (Villiers-sur-Marne, Bry sur Marne), mais aussi de noyaux urbains déjà plus importants (Noisy-le-Grand), pour offrir une "assise" à la ville nouvelle. Le reste s'étendrait sur près de 20 km, autour des bourgs de Seine-et-Marne, encore totalement ruraux, et avec la ville médiévale de Lagny-sur-Marne, déjà bien développée.

Cette extension en largeur a conduit les aménageurs à opter pour le polycentrisme : contrairement aux autres villes nouvelles, telles Cergy-Pontoise ou Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne la Vallée ne sera pas organisée autour d'un seul centre d'agglomération créé de toutes pièces, mais plutôt autour de nombreux centres urbains, reliés entre eux par le RER et l'autoroute, les deux axes majeurs de la ville nouvelle. Les deux principaux centres urbains sont ceux du secteur 1 Portes de Paris (quartier de Noisy-Mont d'Est) et celui du Val d'Europe (secteur 4). Notons aussi dans une moindre mesure, les fonctions de centres structurants des quartiers du Lizard à Noisiel (à l'échelle du secteur 2), et du nouveau centre-ville de Bussy-Saint-Georges (pour le secteur 3). Ce choix du polycentrisme pose aujourd'hui un problème quant à l'identité de la ville nouvelle, qui ne dispose pas de réel centre fédérateur, et dont le périmètre et les limites sont souvent méconnus.

D'autre part, pour des raisons pratiques, l'urbanisation s'est décidée d'ouest en est. Les quartiers les plus anciens de la ville nouvelle sont donc situés dans le secteur 1 autour des anciens centres existants. Leur développement est aujourd'hui quasiment achevé, et ils sont d'ailleurs souvent assimilés, à tort, à des banlieues "classiques". Les secteurs 3 et 4 sont quant à eux actuellement en plein essor et en pleine urbanisation.

Chronologie des événements dans la ville nouvelle :

\* 1965 : le schéma directeur d'aménagement urbain prévoit la création de cinq villes nouvelles autour de Paris. À l'est, c'est le site de Marne-la-Vallée qui est retenu.

\* 17 août 1972 : création de l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (Epamarne)

\* 1977 : mise en service de la ligne A du RER jusqu'à Noisy-le-Grand - Mont d'Est

\* 1980 : extension du RER A jusqu'à Torcy, à cette époque, la gare s'appelait "Torcy Marne-la-Vallée"

\* 1984 : création des syndicats d'agglomération nouvelle, Val Maubuée et Portes de la Brie devenu Val d'Europe)

\* 24 mars 1987 : création d'un établissement public d'aménagement du Secteur 4 EPAFRANCE (dont la direction et le personnel restent communs avec EPAMARNE)

\* 1992 : extension du RER A jusqu'à Marne-la-Vallée - Chessy - Parcs Disneyland

- \* 12 Avril 1992 : Ouverture de Disneyland Resort Paris, anciennement EuroDisney Resort
- \* 1995 : ouverture de la gare de Bussy-Saint-Georges, sur le RER A
- \* 1999 : mise en service de la ligne E du RER (Éole) jusqu'à Villiers-sur-Marne - Le Plessis-Tréville
- \* 2001 : Ouverture du centre commercial du Val d'Europe et de la gare RER de Serris-Montévrain - Val d'Europe
- \* 2003 : Prolongement du RER E vers Tournan, permettant de desservir les gares des Yvris Noisy-le-Grand et d'Émerainville - Pontault-Combault.

### 3- LES PROJETS DES OIN

Qualifiée par le SDRIF, pôle de croissance et d'envergure européenne d'intérêt national et régional, et considérée comme un territoire prioritaire par la Région et l'État dans le contrat de plan 2000-2006, Marne-la-Vallée doit conforter sa position en poursuivant sa croissance économique et démographique afin de répondre aux grands enjeux du développement régional.

Ce territoire doté d'une forte attractivité économique et résidentielle a vocation à contribuer largement, par son rayonnement sur les territoires voisins, au rééquilibrage en faveur du Nord et de l'Est de la région Île-de-France.

L'action future d'aménagement de la ville nouvelle, que conduisent, sous une direction générale unique à ce jour, les deux établissements publics d'aménagement Epamarne et Epafrance sur l'ensemble des vingt six communes que constitue leur territoire d'intervention doit permettre de conforter et de renforcer encore son positionnement dans l'espace régional et local par un développement économique, urbain et social équilibré entre les quatre secteurs qui la composent.

En effet, ce territoire dispose encore d'importantes capacités de développement du fait de ses disponibilités foncières, de son accessibilité et de ses implantations tertiaires (1.400.000 m<sup>2</sup> de bureaux), universitaires (17.500 étudiants), scientifiques, culturelles, hospitalières, commerciales, et touristiques, qui doivent être valorisées et développées.

Dans ce cadre, la ville nouvelle qui demeure l'un des principaux lieux de création de logements, notamment sur Bussy-Saint-Georges et plus largement sur le secteur 3 ainsi que sur le Val d'Europe, s'inscrit dans les objectifs régionaux et dans ceux de la loi de cohésion sociale. En ce sens les capacités de développement de Marne-la-Vallée, où 2.000 à 3.000 logements ont été créés annuellement au cours des dernières années, permettent d'envisager le maintien d'un rythme au moins équivalent sur l'ensemble du périmètre de la ville nouvelle (dans et hors OIN).

- Le secteur 1 « Porte de Paris » (non OIN) Centré sur Noisy-le-Grand et Villiers-sur-Marne, ce secteur 1 constitue de par sa densité urbaine et sa vocation tertiaire un pôle identitaire du développement de l'Est parisien. Bien que l'aménagement de ce secteur soit globalement abouti, le quartier du Mont d'Est et ses alentours, cœur économique de la ville de Noisy-le-Grand, dispose encore d'un potentiel important de développement tertiaire. Le positionnement de ce secteur, contribuant largement aux équilibres globaux de la région et de Marne-la-Vallée tant en matière d'emploi qu'en matière d'offre de logement, doit être préservé.  
Ce secteur est en train de négocier sa sortie du périmètre d'intervention de l'EPA
- Secteur 2 « Val Maubuée » (OIN) au sein de Marne-la-Vallée, le Val Maubuée doit achever son aménagement, dans des logiques cohérentes avec celles des secteurs limitrophes de la ville nouvelle, mais aussi en continuité avec les franges sud et nord sur la base du renforcement de la trame verte générale.
  - Le renforcement des pôles majeurs structurants, en particulier sur l'axe de l'infrastructure RER (Cité Descartes, Le Lizard, Centre urbain de Torcy) constitue une priorité. En particulier la

Cité scientifique Descartes doit poursuivre son développement (et notamment celui du seul pôle universitaire d'importance à l'est de la région) et permettre d'attirer des entreprises de haute technicité sur la ville nouvelle.

- La Requalification et le développement des sites d'accueil d'activités existants, pour maintenir les entreprises installées et en attirer de nouvelles, et la mise en œuvre d'opérations nouvelles en termes d'habitat, concernant prioritairement les zones restant à urbaniser au cœur ou à proximité des centres existants, avec une attention particulière portée aux continuités urbaines, demeurent également des objectifs d'actualité.

Le Secteur 2 devrait sortir du périmètre de l'EPA, tout en négociant avec ce dernier une convention de partenariat.

- Secteur 3 Bussy-Saint-Georges (OIN) a constitué un des pôles principaux de développement de Marne la Vallée. L'agglomération nouvelle compte environ 20 000 habitants (pour un objectif à terme de 25 000 habitants) et 4 800 emplois en 2003. Elle a vocation à poursuivre son développement, notamment par la création de nouveaux quartiers d'habitat diversifié, et le développement des équipements publics et services nécessaires à la qualité de la vie urbaine. La recherche d'un meilleur équilibre habitat/emploi induit le développement de l'offre de bureaux et l'accueil de nouvelles entreprises, notamment au sud de l'autoroute A4. Mais le développement du secteur 3 à l'avenir repose principalement sur l'aménagement des espaces périphériques à l'« écharpe verte ».

- Secteur 4 Le projet Euro Disneyland se développe sur le Val d'Europe (1950 hectares, 8000 chambres d'hôtel, 14,5 millions de visiteurs/an, 13.000 emplois directs et 11000 emplois induits) dans le cadre de la Convention de 1987 qui engage l'État jusqu'en 2017, ce qui implique le maintien de l'OIN.

Ce projet a vocation à s'affirmer comme pôle touristique majeur au sein de la région (1ère destination touristique en Europe), mais aussi à s'intégrer de façon harmonieuse dans le développement de l'ensemble du territoire du secteur 4, dans le cadre du Projet d'Intérêt Général.

L'urbanisation mise en œuvre s'articule autour du développement progressif d'une centralité (Centre Urbain du Val d'Europe avec l'accueil d'un parc d'expositions et d'un projet de centre de congrès, d'expositions professionnelles et de convention d'entreprises, du développement de l'hôpital intercommunal...), de l'urbanisation autour des bourgs, des développements économiques dans et en dehors de l'emprise Disney – notamment sur la zone d'activités du Prieuré – ainsi que le développement du second pôle de l'université de Marne-la-Vallée (1.000 étudiants actuellement).

La poursuite de ce projet doit viser le développement d'une agglomération équilibrée en grande couronne, s'articulant autour d'une urbanisation régulière et maîtrisée associant une création significative de logements et une politique active d'accueil d'entreprises et de services.

Pour l'ensemble des secteurs, les projets pour l'avenir répertoriés dans le rapport d'activité de 2007 des deux établissements publics d'aménagement Epamarne et Epafrance sont :

- L'implantation à Noisy-le-Grand du lycée international qui devra accueillir 1200 élèves et 300 places en internat
- Dans le cadre de la Zac du Pré au Chêne à Jossigny pour répondre aux besoins d'un bassin de population de près de 400 000 habitants, la construction du centre hospitalier de Lagny sur une SHON de plus de 75 000 m2 de 460 lits.  
L'ouverture de cet équipement étant prévue en 2011/ 2012.
- « Village Nature » projet porté par EuroDisney, Pierre et Vacances et l'Etat au travers

d'un Partenariat Public Privé et dont l'implantation est envisagée au sud de l'autoroute A4 (entre la RD 231 et la RD 96) sur environ 530 ha (communes de Bailly- Romainvilliers, Villeneuve-le-Comte, Coutevroult)

- Un centre de congrès et d'exposition du Val d'Europe dans le cadre d'un projet porté par Euro Disney, avec le soutien financier du département de Seine et Marne et de la région Ile-de-France, sur 40 000 m<sup>2</sup> de SHON ; projet ciblé sur des manifestations d'entreprises de type conventions et expositions professionnelles
- L'implantation d'un Pole scientifique de rang mondial à la cité Descartes, à Champs sur Marne, projet décidé par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable, le MEEDDAT, qui a choisi d'installer un pôle scientifique et technique (PST) sur la construction et le développement durable des villes, les eco-quartiers et où à l'horizon 2012 plus de 1500 chercheurs, doctorants et enseignants seront regroupés sur ce site (début des travaux en 2009, livraison en 2012 d'un bâtiment HQE de 40.000 m<sup>2</sup> )
- Elaboration d'un contrat global des infrastructures de transport avec les services techniques de l'ensemble des acteurs : Etat, DDE de la Seine et Marne, Région, Département et établissement public

#### **4-PROBLEMATIQUES MAJEURES : CONVERGENCES ET DIVERGENCES**

##### **Les objectifs de croissance**

Marne la Vallée s'est construit sur 35 ans conçue au départ pour recevoir plus de 500 000 habitants, elle dispose aujourd'hui des moyens pour poursuivre son développement, elle est en mesure de poursuivre son expansion et atteindre les objectifs en 2030 :

- 455 000 habitants, soit une progression de l'ordre de 175 000 habitants sur les vingt années à venir (croissance annuelle de 8 750 habitants)
- 60 000 logements nouveaux, L'offre foncière, immobilière et l'accessibilité permet fixer un objectif de construction de 3000 logements par an
- 250 000 à 300 000 emplois, avec la recherche d'un meilleur équilibre habitat /emploi (actuellement 45 %, seulement, des actifs de Marne la Vallée ont un emploi sur le territoire)

##### **Les problématiques majeures**

- **Confirmation, renforcement et durabilité, tels sont les enjeux.**

Selon l'Etat, la stratégie mise en œuvre pour les trente prochaines années est la suivante:

- Bâtir autour de la cité Descartes un pole international sur la ville durable avec l'ensemble des acteurs à bâtir (universités, laboratoires publics et privés, entreprises) intervenant dans la construction et les techniques relatives au développement durable.  
Un dispositif fiscal de type zone franche serait le bien venu et s'il était mis en place devrait permettre d'atteindre rapidement la taille critique
- Orienter et conforter le pole touristique et de loisirs numériques vers le développement durable.
  - En capitalisant sur le tourisme développement durable (Village Nature)
  - En implantant des équipements de formations correspondant à ces thèmes sur le territoire de Marne-la-Vallée et notamment les formations universitaires dédiées au tourisme (école hôtelière, école internationale de commerce)
  - En implantant sur le secteur 4 un équipement culturel majeur qui puisse différencier ce secteur de l'image Disney

- En développant les activités liées au loisir numérique et aux nouvelles technologies en prenant appui sur le pôle de compétitivité (Advencity est bien sur Marne-la-Vallée, mais les PME locales y sont insuffisamment représentées)
  - Et plus généralement, en développant au Val d'Europe un quartier d'affaires international «écologique »
  - o Faire de Marne la Vallée et notamment du Val d'Europe la première éco -pôle de France
    - Améliorer les déplacements par transports en commun
    - Mettre en place une trame verte et bleue en s'appuyant sur le fort caractère du secteur Marne et Gondoir
    - Développer un plan énergie nouvelle : géothermie, éoliennes, énergie solaires, incitation à la voiture électrique
    - Bâtir les extensions d'urbanisation sous forme d'éco quartiers.
- **Structuration du système de transport local**

L'attraction du territoire ne sera effective qu'à condition d'aborder a court et moyen terme les problèmes posés par les déplacements à l'extérieur et à l'intérieur du territoire

1. Faire fonctionner l'interconnexion TGV en véritable Hub
  2. Franchir la Marne. Apres avoir privilégié une logique de déplacement d'Ouest en Est il faut maintenant passer à une logique plus autonome ce qui suppose de développer des liens avec les bassins de vie de Chelles, Meaux, Roissy
  3. Améliorer les déplacements externes
    - Après avoir constaté la difficulté, majeure, de pouvoir améliorer à court terme la circulation routière sur Paris, les propositions d'améliorations concernent pour l'essentiel le fonctionnement actuel du RER A (cadences, rames nouvelles, trains directs et semi directe depuis Val d'Europe) et la mise en place d'un bus sur la voie d'urgence de l'autoroute A
    - La mise en place d'une liaison EOLE/RER A
    - Mise en place sur l'actuelle voie TGV (sous utilisée) d'une desserte cadencée Val d'Europe/Roissy.
    - Aménagement de l'A 104 pour la mise en place d'un transport en site propre pour assurer une liaison Cité Descartes/Roissy.
    - Dans le cadre du projet Trans-Val-de-Marne étudier une liaison avec Orly.
- En utilisant la voie RER A, mise en place de rames Noisy-le Grand /Val d'Europe  
 Aménagement du Boulevard de l'Europe de l'A199 et de la RN 34 en boulevard urbain sur lequel un transport en site propre pourrait être mis en place, permettant ainsi d'éviter de mélanger les trafics de cabotage et de transit

- **La renégociation du contrat Euro Disneyland : un enjeu majeur**

L'aménagement du secteur 4 de la Ville nouvelle de Marne-la-Vallée a fait l'objet d'un décret du 24 mars 1987 approuvant le projet d'intérêt général du secteur et de la convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France.

La convention qui établit les engagements des différentes parties impliquées :

- The Walt Disney Compagny (TWDC) d'une part
- L'Etat, la Région Ile-de-France, le Département de la Seine-et-Marne, la RATP, l'établissement public d'aménagement EPAFRANCE, d'autre part arrive à son terme en 2017.

Le périmètre de la convention s'appliquait sur 1950 hectares constitué d'une part importante des terrains urbanisables du secteur 4 Val d'Europe.



Prévue pour une durée de 30 ans sa mise en œuvre a fait l'objet de différentes phases opérationnelles, la phase 3 étant actuellement en cours (2004-2010).

Dans la perspective du développement du projet Euro Disney (Euro Disney souhaiterait doubler la taille de son Disneyland Resort Paris et, il s'agit de permettre aux parties de contractualiser de nouveaux engagements et de nouvelles ambitions pour

-Confirmer la notoriété du complexe touristique existant,

-Evaluer les projets et plus particulièrement l'impact potentiel de Village Nature et lancement possible du 3ème parc d'attractions

C'est dans cette perspective et plus largement aussi d'analyser les conditions du développement de l'agglomération nouvelle du Val d'Europe qu'une mission d'évaluation a été confiée en mars 2008 au Conseil General des Ponts et Chaussées et à l'Inspection Générale des Finances.

La mission a rendu son rapport en Juillet 2008, l'essentiel des propositions et les recommandations sont les suivantes

Sans se prononcer sur l'opportunité du projet Disney, elle recommande

- de réserver à l'intérieur du boulevard circulaire, le secteur Est, pour accueillir les éventuelles extensions touristiques

- de consacrer dorénavant l'essentiel des efforts publics au développement de l'agglomération du Val d'Europe et pour les dix prochaines années une relance de la construction à un rythme de 1000 logements par an

-de promouvoir un programme de développement des activités pour écarter l'écueil de la mono activité touristique et préserver l'équilibre des finances locales

-de définir une meilleure répartition des rôles entre Euro Disney, l'EPA, les élus locaux du SAN et l'Etat recentrant les premiers sur leur métier d'origine, équilibrant les pouvoirs des seconds au sein de l'opération d'intérêt national

## 5-ORIENTATIONS DE LA COMMISSION

### Le territoire, la gouvernance et l'intercommunalité

- Un territoire qui souffre d'un déficit d'image polarisée sur le complexe de Disney

- La ville nouvelle de Marne la Vallée se développe sur 26 communes dont 12 seulement sont dans le périmètre de trois OIN, il faut bien admettre que notre présentation des territoires d'OIN a largement débordé sur la totalité du territoire de Marne-la-Vallée qui a une meilleure lisibilité territoriale et dont les problématiques sont bien à cette échelle. Ce parti pris nous semble d'autant plus justifié que la totalité du territoire de 26 communes de Marne-la-Vallée constitue le domaine d'intervention des deux EPA.

- Des modifications à ce périmètre, dans un proche avenir, sont évoquées avec le retour au droit commun du Secteur 1 et du Secteur 2 (hors statut OIN, les communes concernées retrouvent le plein exercice de leur compétence dans le domaine de l'urbanisme). Certaines communes demandent à sortir du périmètre que leur sortie probable du périmètre de l'EPA.

Par contre tous les partenaires semblent d'accord pour le maintien du statut d'OIN sur le secteur 4 compte tenu des enjeux du développement du pôle touristique au plus haut niveau.

Souhaitons que toutes les dispositions soient prises pour que l'intégrité et la lisibilité de l'intégralité de ce territoire (territoire d'OIN et territoire non OIN), qui est pertinent, n'en soit pas affectée et sur lequel les deux EPA (ou un EPA fusionné) soient confortés dans leur mission d'aménagement.

- La gouvernance

Pour franchir cette étape délicate, l'EPA propose « un nouveau partenariat de relance de projets et du développement durable pour devenir partenariale, contractuelle, transparente » et **financièrement responsable**. Deux outils sont proposés :

- Une nouvelle approche contractuelle dans le cadre de contrats de développement passés entre l'EPA et la collectivité sur la base d'objectifs quantifiés et des compensations financières versées aux collectivités territoriales, en cas de retard dans l'exécution des contrats générateurs de recettes fiscales,

- La création d'un observatoire partenarial de Marne la Vallée (OPMLV) avec la mise en place d'une conférence permanente consultative du développement de Marne-la-Vallée (associant collectivités locales, usagers, acteurs économiques, l'Etat) et la production de données disponibles, d'études et d'actions d'intérêts communs à tous les acteurs.

M.Pascal Berteaud, Directeur Général des deux EPA, a largement évoqué la nécessité d'une gouvernance renouvelée ; nous pensons que cette proposition doit être retenue.

- L'intercommunalité

Au regard de l'intercommunalité et des collectivités territoriales la situation est complexe .On note la présence de trois départements, deux SAN (Val Maubuée et Val d'Europe), d'une communauté d'agglomération, de communes non inter communalisées, de communes membres de divers structures de projets ou d'études (dont l'Actep).

Une simplification est souhaitable. Les acteurs concernés devraient pouvoir se retrouver autour de ce projet fédérateur que constitue Marne la Vallée pour enclencher un processus opératoire (conférence territoriale) conduisant vers une plus grande intercommunalité, voire des solutions institutionnelles plus poussées.

## **Sur le logement**

L'objectif affiché d'un rythme annuel de 3000 logements est ambitieux (2000 en 2007) même si il est en phase avec les objectifs territorialisés du SDRIF adopté par le Conseil Régional les 25 et 26 septembre 2008 (8900 logements sur la totalité de la Seine-et-Marne).

Dans le SDRIF il est fait mention d'un potentiel urbanisable disponible et qui doit être valorisé en terme de densification et au service d'une plus grande organisation urbaine

Faisant suite au rapport de mission (Santel/Laffitte de juillet 2008) sur les perspectives de développement du secteur 4 de Marne-la-Vallée et du projet Disneyland Paris, il est souhaitable que l'ensemble des acteurs concernés : Disneyland Paris, l'Etat, le SAN et l'EPA élaborent ensemble un programme de construction et de lancement coordonné de logements (individuels, groupés, collectifs, sociaux intermédiaires et haut de gamme). Ceci de manière a mettre sur le marché au moment le plus propice des produits correspondant à la demande et à minimiser voir éliminer les risques de concurrence nuisible entre les opérateurs.

## **Le développement économique**

L'objectif annuel de création de 6.000 emplois est probablement celui qui est le plus ambitieux compte tenu de la crise actuelle, alors même que le secteur du tourisme pourrait être moins impacté par la crise économique et financière, comme celle touchant l'industrie

- Les projets proposés et développés par Disneyland sont déterminants pour atteindre ces objectifs sachant qu'en l'état actuel de l'emploi sur Marne-la-Vallée les emplois liés à Disneyland (directs indirects et induits représentent près de 40 % des emplois).

Aussi paraît-il nécessaire de tout mettre en œuvre pour négocier et contractualiser une nouvelle convention avec ce groupe, en joignant aux partenaires d'origine devrait se joindre le Syndicat d'Agglomération Nouvelle et les communes concernées.

- Aussi pour ne pas sacrifier à la politique de lutte contre la mono activité sera-t-il nécessaire de favoriser la création d'emploi nouveaux, plus particulièrement dans le domaine du développement durable a partir de la **Cité Descartes et le pôle international sur la ville durable**. Il serait souhaitable que l'Etat capitalise particulièrement sur cette OIN dans ce domaine d'activité et de recherche (avec les moyens, intellectuels et financiers, à la hauteur de l'enjeu et en prenant le parti de renoncer a une politique de saupoudrage au moins au niveau de la région Ile de France).

### **Les transports, les déplacements, l'accessibilité**

Dans le cadre du Grand Projet 5 du CPER 2007-2013, le transport collectif constitue un engagement essentiel pour l'accessibilité, la mobilité et les déplacements; le montant des engagements Etat et Région s'élève à près de 3 milliards d'euros pour l'ensemble de la région Ile de France et la part affectée à Marne-la-Vallée ne semble pas à la hauteur de ses projets.

Dans le CPER, l'Etat s'est engagé à apporter une aide fixée forfaitairement à 400 M€ pour la rénovation du matériel roulant SNCF dans la période 2006-2015. Marne-la-Vallée semble concernée dans ce cadre par le RER A qui pourrait en bénéficier d'ici 2010 (nouvelles rames à double étage).

Les moyens financiers nécessaires au financement des projets des infrastructures, échangeurs sur l'A4, réseau routier interne de voirie, rationalisation des réseaux de bus etc. ne sont pas fléchés, doit-on en conclure :

- que les collectivités concernées devront trouver d'autres sources de financement par endettement ? Par une augmentation de leur fiscalité (TP) ? Par la Région ? Par l'Etat ?
- qu'ils seront pris en compte dans le cadre d'un prochain CPER 2014 -2020 ?

## **2 – Les OIN créées pendant la révision du SDRIF**

### **2 - 1 Orly-Rungis-Seine Amont**

#### **Présentation du territoire et historique des projets menés avant la création de l'OIN:**

Le secteur de Seine-Amont qui vit en connexion avec le pôle d'Orly Rungis (au sud-ouest), avec la Plaine centrale du Val de Marne (à l'est) et avec la Vallée de la Bièvre (à l'ouest) comprenait, à l'origine, 12 communes (Ablon-sur-Seine, Alfortville, Charenton-le-Pont, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Maisons-Alfort, Orly, Saint-Maurice, Valenton, Vitry-sur-Seine, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Vitry-sur-Seine) rattachées à deux arrondissements parisiens: les 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup>.

Soutenues par l'Association « Seine-Amont Développement », créée fin 2001 par les communes d'Alfortville, de Choisy-le-Roi, d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine, des démarches de projet avaient été lancées et faisaient l'objet d'études avancées pour dynamiser le secteur de Seine-Amont-Nord, développer le pôle de recherche et de formation en gérontologie de l'Hôpital Saint Charles Foix (Ivry-sur-Seine) et le potentiel économique, scientifique et technologique autour de ce pôle.

Courant 2003, la commune d'Orly rejoint l'Association « Seine-Amont Développement » qui, en même temps, bénéficie du soutien partenarial du Conseil Général.

Les tentatives menées pour assurer à ce territoire un développement harmonieux se sont heurtées, en premier lieu, à sa forte fragmentation liée à sa géographie puisqu'il est littéralement coupé du nord au sud par trois routes nationales majeures (RN6, RN7, RN305), par deux très importants réseaux ferroviaires (lignes de Paris Austerlitz et de Paris Lyon), mais surtout par la Seine, obstacles dont les franchissements sont en nombre insuffisant pour répondre aux besoins de déplacement est ouest.

Outre que ce secteur comprend de nombreuses friches industrielles, souvent polluées et difficilement accessibles, son histoire l'a aussi fortement défavorisé. « Territoire servant » aux portes de la capitale, il a dû supporter une industrialisation ciblée avec des activités diverses (ateliers de maintenance SNCF, centrales EDF, industrie pétrolière, usine d'assainissement) et plus récemment des infrastructures lourdes (l'aéroport d'Orly, le MIN de Rungis, etc.) lesquelles ont grandement structuré la nature des activités économiques dont le nombre, à ce jour, est significatif (19 350 entreprises dont 81 % de TPE) plus spécialement tournées vers l'agroalimentaire, la chimie, l'industrie mécanique, les transports et la logistique.

Faute de réalisation de projets fédérateurs adoptés par les collectivités locales et territoriales, malgré les efforts de l'Association « Seine Amont Développement » et faute aussi d'une gouvernance appropriée, seuls quelques projets ont pu être concrétisés, comme la création du Musée d'art contemporain sur la commune de Vitry-sur-Seine ou le réaménagement d'une partie des berges de la Seine, grâce aux travaux de rénovation du port d'Ivry-sur-Seine, pris en charge par le Port Autonome de Paris. Les plus fortes demandes formulées par les initiateurs des projets Seine-Amont et les collectivités locales et territoriales ont porté sur une importante amélioration des transports collectifs et sur la construction de deux, voire de trois, franchissements de Seine, sans oublier le renforcement des traversées existantes.

Identifié dans le SDRIF de 1994 comme un secteur à développer sur le plan économique et urbain, puis classé comme « territoire prioritaire » dans le CPER 2000/2006, le secteur de Seine-Amont Nord a bénéficié d'une dynamique de renouveau tant sur le plan économique que sur celui de l'habitat, mais cet élan a été insuffisant pour alimenter seul la restructuration du territoire malgré ses nombreux atouts. La création de l'OIN s'est donc tout naturellement imposée à l'issue d'un long processus de maturation de la part des acteurs économiques et politiques, stimulés par le dynamisme de l'Association « Seine Amont Développement ».

L'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine Amont est l'opération la plus récente en Île-de-France puisqu'elle a été créée en novembre 2007. Compte tenu de sa situation géographique et de ses capacités d'urbanisation, grâce à son potentiel foncier important, l'OIN ORSA est un territoire hautement stratégique pour le développement du sud de l'Île-de-France. Il constitue **la porte d'entrée naturelle du sud de la région capitale**.

Une première réalisation sera prochainement lancée par l'EPA ORSA (2009): la ZAC Anatole France à Chevilly-Larue qui participera au renouveau du territoire, tirant parti de la réalisation de l'arrivée du tramway sur la RN 7 prévue pour 2013.

Outre l'État, la Région et le Conseil général, **douze communes** ont signé le Protocole d'accord de l'Opération d'intérêt national (OIN): Ablon-sur-Seine, Alfortville, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et

Vitry-sur-Seine qui représente 71 km<sup>2</sup>, le périmètre de l'OIN, *stricto sensu*, se limite à 13 km<sup>2</sup> sur lesquels se concentrent les principaux enjeux de restructuration, avec 335 000 habitants et plus de 160 000 emplois (dont plus de 63 000 sur le seul pôle d'Orly-Rungis).

C'est le **volontariat** de chacun des partenaires (adhésion et soutien des projets), au nombre de quinze, dans le respect de leurs compétences respectives, qui prévaut. Il n'existe dans ce périmètre aucune intercommunalité. Ce **partenariat** qui s'appuie sur les seules structures existantes actuellement, l'État, la Région, le Département et les douze communes signataires du Protocole du 19 novembre 2007, a un double objectif: mettre en œuvre une grande opération d'urbanisme (GOU) et aménager des secteurs stratégiques (OIN) selon les périmètres définis par le décret n° 2007-783 du 10 mai 2007.

### **Les grands projets de l'OIN et les problématiques majeures:**

Ils visent prioritairement le cœur d'ORSA (13 km<sup>2</sup>):

- Choisy-le-Roi:

- Améliorer la desserte de la cinquième gare d'Île-de-France.  
Rénover le pôle multimodal.  
Moderniser l'existant en commençant par le quartier du port.

- Vitry-sur-Seine:

- Les Ardoines: utiliser un potentiel foncier riche (320 hectares) pour faire une très importante opération d'urbanisme mixant logements, emplois et services publics et privés.

- La RN 305 à réaménager avec le lancement d'un TCSP préfigurant le tram.

A côté du cœur de cible d'ORSA:

- Rénovation du Pôle Orly-Rungis grâce à ses très nombreuses potentialités sous estimées ou sous utilisées (la SENIA, par exemple). Le MIN de Rungis (12.000 emplois) souhaiterait pouvoir s'agrandir sur 25 hectares environ, au sud, sur la zone SENIA.
- Sur Orly même, création dans la zone aéroportuaire de bureaux, de commerces, d'hôtels et d'un Centre de Conférences internationales (projet soutenu par le Conseil Général), le tout constituant un nouveau quartier d'affaires.
- Toujours concernant l'aéroport, création d'une gare TGV située sur le barreau sud (Massy-Valenton) de l'interconnection des TGV, modernisation et réhabilitation du quartier industriel occupé par Air France Industries (Pont de Rungis) pour développer l'activité de maintenance avion qu'il accueille d'ores et déjà.
- Dans le secteur Orly-Rungis, on compte sur un doublement du nombre d'emplois d'ici à 20 ans (on en dénombre actuellement 63.000).

## Les enjeux du territoire: les paris et les risques:

### **Les paris:**

➤ Réaliser un GRAND PROJET DE DEVELOPPEMENT :

- sur le plan économique: création d'emplois avec un solde net annuel de 1.000 emplois.
- sur le plan résidentiel: réaliser la construction de logements décents et innovants (sans oublier la nécessaire mixité sociale) avec un solde net annuel de 3.000 logements.

Il semblerait qu'aujourd'hui la moitié du projet ait déjà été mis en oeuvre, mais que, pour le mener à son terme, il faille être très attentif au maintien, sur le territoire, d'un parfait équilibre entre les emplois et les logements.

La réalisation de ce PROJET AMBITIEUX passe obligatoirement par la mise en oeuvre d'UN GRAND PROJET D'URBANISME, ce qui sous-entend:

- de restaurer la qualité de vie et l'urbanité dans la ville.
- de mettre à niveau la mobilité et l'offre en matière de transports.
- de compléter, là où cela est nécessaire, le maillage urbain et de développer les circulations entre les différents pôles et les différents quartiers par l'ouverture de grands Boulevards urbains pour désenclaver la ville et rendre plus accessibles les sites d'activité.
- **Les risques :**

La forte fragmentation du territoire en raison :

- de sa géographie et son histoire (« territoire servant »).
- de très grandes infrastructures de transport.
- de grandes emprises qui participent à son morcellement.
- de la Seine qui est un atout extraordinaire en matière d'environnement, de qualité de vie, de transport, etc., mais aussi un obstacle (problèmes liés à son franchissement) et un danger potentiel (inondations [PPRI], pollutions, etc.).

### **Quelles seront les conséquences de l'opération sur:**

- **L'aménagement du territoire :**

Le défi à relever est de donner au secteur d'ORSA une armature urbaine et paysagère à l'échelle du territoire en s'appuyant sur trois grands axes:

- 1°) Améliorer l'accessibilité au pôle Orly-Rungis et l'intégrer dans les projets d'urbanisation.
- 2°) Créer une structure urbaine dans l'entre-deux ferroviaire.
- 3°) Intégrer les franchissements de Seine dans une structure urbaine à l'échelle du grand territoire que couvre l'OIN dont le but est de l'aménager et d'en améliorer l'attractivité et la qualité de vie.

Les douze communes, signataires du protocole, ont approuvé les orientations de développement de leur territoire à travers leur PADD (Projet d'aménagement et de développement durable) et leur traduction en matière de règles d'urbanisme dans les PLU (Plan local d'urbanisme).

- **Le logement :**

Mise en place d'un plan stratégique directeur ayant vocation à inscrire les opérations dans une cohérence de développement urbain d'ensemble, s'insérant dans les orientations du SDRIF à l'horizon 2020. Ce plan stratégique définira notamment:

La territorialisation des objectifs de développement: pôles de bureaux, synergies de filières industrielles, synergies recherche, développement, formation, polarisations urbaines, répartitions entre activités (emplois) logements.

La densité, le maillage et les gabarits de l'armature primaire des transports en commun et des Boulevards urbains. Le développement urbain est foncièrement conditionné par l'amélioration, la performance, la qualité et la sécurité des transports en commun.

Les principes de compacité de la ville, les principes de mixité et le dimensionnement de l'espace urbain (point très important pour la qualité de vie des urbains).

Les équipements structurants et la répartition judicieuse des services urbains publics et privés.

- **Le développement économique :**

Bien appréhender les caractéristiques du tissu productif (19.350 établissements implantés sur l'OIN ORSA au 1 janvier 2007, dont 82 % de sièges sociaux et 81 % de T.P.E.). Une faible augmentation (+ 12 % d'établissements sur la période 1997-2007) ce qui représente une augmentation inférieure à celle observée dans Paris et la Petite couronne. A noter que 46 % des établissements ont moins de cinq ans.

Les activités les plus génératrices d'emplois (croissance de 7 % en 10 ans) sont les services aux entreprises (la logistique, notamment) et le secteur du commerce de détail. Mais il faut noter que les créations les plus récentes concernent majoritairement l'immobilier, le commerce et la construction.

Les secteurs phares se classent en cinq catégories :

- a) Activité dominante (l'agroalimentaire).
- b) Activité émergente (les éco-activités).
- c) Activités support (Commerce de gros industriel, informatique, services opérationnels comme le secteur du transport et surtout celui de la logistique).
- d) Activités en déploiement (B.T.P., recherche & développement).
- e) Activité en restructuration (la chimie de base et l'industrie des équipements mécaniques).

Nécessité de créer une identité économique en consolidant les filières historiques. Positionner le territoire dans quelques activités à forte valeur ajoutée (les biotechnologies et le tertiaire supérieur). Soutenir la mutation des secteurs historiques et réussir leur positionnement sur des activités à haute valeur ajoutée (agroalimentaire, logistique, mécanique). Créer les conditions pour valoriser le potentiel de certains secteurs émergents et porteurs de technologies avancées (éco activités, bâtiment/construction, etc.).

### Accroître les retombées socio-économiques des projets structurants:

- a) en prenant appui sur les pôles d'Orly-Rungis et d'Ivry-sur-Seine Paris Rive Gauche pour faire du développement économique un levier propre à réduire les inégalités territoriales.
- b) en favorisant le développement d'une économie résidentielle nécessaire à l'attractivité des territoires et à la qualité urbaine.
- c) en améliorant le lien entre activités économiques et ressources humaines locales.

#### • **Le foncier et l'urbanisme :**

Les projets d'aménagement urbain devront être conduits à la fois dans les secteurs à statut juridique d'OIN, mais aussi dans les autres secteurs des territoires de projet. C'est l'ensemble des opérations qui vont se développer sur tout le territoire qui a vocation à concourir à la réalisation du projet global d'urbanisme et de développement économique et résidentiel.

Les partenaires s'accordent sur la mise en place d'une stratégie foncière globale, coordonnée à l'échelle du territoire.

Ce dernier recèle des paysages diversifiés, **un patrimoine foncier parmi les plus importants de la Petite couronne**. Ce patrimoine est de grande qualité sur les bords de la Marne (ce secteur est peu concerné), mais il est surtout constitué de nombreuses friches industrielles, parfois polluées, situées notamment en bord de Seine, sans oublier les nombreuses emprises appartenant à Aéroports de Paris, à RFF ou à la SNCF, et, dans une moindre mesure, à EDF et GDF. Il est donc nécessaire de poursuivre avec les responsables de ces grandes entreprises privées ou publiques **une réflexion stratégique** sur l'avenir de ces enclaves, de ces friches, après dépollution si nécessaire, réaliser les grandes opérations d'urbanisme que les 15 partenaires du secteur « ORLY-RUNGIS-SEINE AMONT » souhaitent mener à bien conjointement ou individuellement selon le statut juridique du secteur à urbaniser.

Deux opérateurs fonciers sont tout particulièrement concernés par le grand projet d'urbanisme et de développement.

- L'Établissement public foncier d'Île-de-France (E.P.F.I.F.). Au regard des enjeux du grand projet à l'échelle régionale, le territoire Orly-Rungis-Seine Amont doit trouver sa place dans la stratégie de ce nouvel établissement.
- Le syndicat mixte d'actions foncières du Val de Marne (SAF 94) qui réunit le Département et des communes de ce dernier, procède à des acquisitions foncières nécessaires à la conduite de projets et les porte financièrement.

Il s'agit de recenser et d'exploiter tous les terrains constructibles, ou potentiellement constructibles, pour mener à bien cette rénovation d'un secteur trop longtemps délaissé et de mener à son terme son projet de développement économique et résidentiel. Les aménageurs pourront également s'appuyer sur les propositions faites par l'ADOR (Association pour le Développement économique du pôle Orly-Rungis).

#### • **Les déplacements et les infrastructures de transport:**

Si la Marne et surtout la Seine, ainsi que les grands axes ferrés qui traversent le département du Val de Marne, constituent indéniablement des éléments structurants, il faut toutefois ajouter que, pour le



territoire d'Orly-Rungis-Seine Amont, le fleuve et les réseaux ferrés qui le traversent constituent de nombreux obstacles sur le plan des déplacements.

Sans encore atteindre le niveau de qualité souhaité par les Val de marnais, à juste titre, les réseaux ferrés (RER C et D, ainsi que la ligne n° 8 du métro) et routiers répondent en partie aux besoins de déplacements nord-sud. Par contre, les déplacements est-ouest sont particulièrement difficiles (comme nous l'avons déjà dit).

Sans faire ici une liste exhaustive des besoins (qui figurent dans divers rapports du C.E.S.R.), il est néanmoins indispensable de redire que les infrastructures de transport en commun sont nettement insuffisantes. Il en est de même en ce qui concerne le réseau national routier. Nombre d'opérations, combien de fois promises, ont été différées. Le département du Val de Marne n'est pas un département auquel les pouvoirs publics ont apporté tout l'intérêt qu'il méritait jusque dans les années 2000.

Le territoire qui nous intéresse renferme de grandes infrastructures de dimension nationale et européenne comme l'aéroport d'Orly ou le Marché d'Intérêt National de Rungis. Leurs dessertes sont lamentables. Se déplacer, par exemple, dans le secteur de Rungis relève du parcours du combattant.

Il y a là un risque d'échec **majeur** pour l'Opération d'intérêt national ORSA qu'il serait imprudent de nier. Si les transports en commun ne sont pas développés, si les sites majeurs d'Orly et de Rungis continuent à être mal desservis, si la voirie n'est pas améliorée et si de nouveaux accès routiers ne sont pas ouverts, si les franchissements de Seine (au minimum trois, voire quatre aujourd'hui) ne sont pas tous réalisés dans des délais raisonnables, à quoi serviront les Boulevards urbains. Les résidents ne pourront toujours pas se rendre rapidement sur leurs lieux de travail. Les professionnels ne pourront toujours pas accéder facilement au secteur de Rungis. Les hommes d'affaires et les touristes supporteront toujours des temps de parcours indécentes pour rallier Orly, aéroport à vocation nationale et internationale.

A titre d'exemple, plus personne ne parle de la déviation de Villeneuve-Saint-Georges dont il a été très souvent question au cours des vingt dernières années. La non-réalisation de ce type d'infrastructures indispensables présentera un frein au développement du territoire val de marnais et à l'O.I.N. en particulier.

- **Les équipements et les services:**

Comme le C.E.S.R. le faisait remarquer dans son rapport de mars 2007 sur « la densification pour un urbanisme à échelle humaine », la compacité sous-entend que soient judicieusement mariés l'habitat, l'emploi, les espaces ouverts, les équipements collectifs et les services publics et privés de proximité.

En ce qui concerne les équipements collectifs, entrent dans cette catégorie les moyens de transport.

Quant aux services publics et privés de proximité, ils sont tout aussi indispensables au bon fonctionnement de la ville et à la qualité de vie de ses habitants.

## **La Gouvernance:**

Le Conseil d'administration de l'Établissement public d'aménagement (EPA), dans lequel les élus sont majoritaires et où tous les maires sont présents, est le « **conseil de gouvernance** » du grand projet d'urbanisme et de développement.

Le Conseil d'administration détermine les objectifs, arrête le plan stratégique directeur, adopte le programme des actions prioritaires, valide les aides financières de soutien à l'aménagement et lance les opérations conduites par l'EPA. A noter qu'aucune action ne peut être imposée par l'un des partenaires. En particulier, aucun projet ne pourra être réalisé sur le territoire d'une commune contre la volonté de cette dernière. C'est donc bien le « partenariat » et le « volontariat » qui prévalent.

- **Un double périmètre d'action :**

Une grande opération d'urbanisme (GOU) approuvée et soutenue par les 12 communes. Des secteurs stratégiques (OIN) définis par le décret n° 2007-783 du 10 mai 2007 auquel nous avons déjà fait allusion: le périmètre de projet qui réunit 12 communes et les périmètres stratégiques pour le projet d'ensemble à l'échelle des 12 communes (également périmètres OIN).

- **Le fonctionnement dans les périmètres à statut juridique OIN :**

Il y a lieu de distinguer deux natures de responsabilité :

a) L'autorité compétente pour délivrer les autorisations d'urbanisme : à l'intérieur des périmètres juridiques d'OIN, la compétence revient à l'État.

b) La responsabilité d'initiative. En ce qui concerne cette dernière, à l'instar des permis de construire, l'initiative des ZAC (zone d'aménagement concerté) reste la même à l'intérieur des périmètres OIN qu'à l'extérieur: les collectivités territoriales comme l'État et l'EPA peuvent prendre l'initiative en vue de la création d'une ZAC.

- **Le Conseil de développement :**

Le Conseil d'administration est assisté par un organisme consultatif, le « Conseil de développement du Val de Marne », qui s'appuie lui-même sur un Conseil consultatif, installé le 30 janvier 2008, qui comprend des représentants des acteurs économiques et sociaux d'Orly Rungis Seine Amont, notamment des représentants des entreprises du territoire, à même de faire des études et des propositions contribuant au développement durable du territoire.

Le « Conseil de développement du Val de Marne » (association loi de 1901), agréé en tant que comité d'expansion économique du département, se chargera de l'animation du Conseil de développement d'Orly-Rungis-Seine Amont, en application d'une convention qui sera passée avec l'EPA.

**Le Conseil de Gouvernance** devra engager des concertations avec les territoires limitrophes comme la Plaine Centrale située à l'est de L'OIN et la Vallée de la Bièvre située à l'ouest de l'OIN ORSA, comme il devra prendre en considération que le pôle d'Orly, partiellement intégré dans l'OIN dans sa partie val de marnaise, fait l'objet d'un projet commun porté par les départements de l'Essonne et du Val de Marne. L'intervention de l'OIN Orly-Rungis-Seine Amont nécessitera donc d'élaborer des articulations indispensables à la cohérence du développement du pôle. Le Conseil de

Gouvernance sera aussi amené à mettre en place une concertation afin d'explorer et de définir les principes et modalités d'association de la communauté de communes des portes de l'Essonne, concernée par le développement et le désenclavement du pôle d'Orly, comme s'imposera une démarche de collaboration avec la Ville de Paris déjà impliquée dans des projets avec des communes riveraines et, également, propriétaire de nombreuses emprises (les pépinières appartenant à la Ville de Paris notamment), et des équipements qui se situent dans le territoire de l'O.I.N.

- Enfin, le **Conseil de Gouvernance** devra **aussi** s'appuyer sur les « institutionnels » comme la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (Délégation du Val de Marne) qui s'implique beaucoup dans les opérations de rénovations industrielles et dans la relance de l'activité économique, ou encore, par exemple, sur les acteurs du pôle ORLY-RUNGIS qui ont fondé en 2003 l'Association de développement économique (ADOR) afin de conforter et de valoriser les activités du pôle et développer sa commercialisation.

### **LES POINTS DE CONVERGENCE:**

Les Etats Généraux des Acteurs Économiques qui se sont tenus le 5 mars 2009, à Vitry-sur-Seine, en présence du Préfet du Val de Marne, du Président du Conseil Régional, du Président du Conseil Economique et Social de la Région Ile-de-France, du Président du Conseil Général, ainsi que des Maires des communes concernées ont fait apparaître qu'il y a une parfaite convergence de vues entre les différents partenaires, soutenus par les représentants des entreprises et des syndicats de salariés, pour faire du pôle ORLY-RUNGIS-SEINE AMONT le premier pôle économique d'échanges et de services du sud francilien et offrir un cadre attractif tant sur le plan économique que sur celui de la vie quotidienne (qualité de vie et urbanité).

### **LES POINTS DE DIVERGENCE:**

Comme nous l'avons déjà dit, il y a une **volonté très marquée** de la part des différents acteurs de transformer ce territoire pour en faire un pôle d'excellence. Mais il faut noter qu'il s'agit d'une opération qui ne verra son terme que dans vingt, vingt-cinq ans. Bien des événements imprévus pourront se produire, susceptibles de remettre en question cette belle unanimité. Il faudra, en tout premier lieu, **résoudre les problèmes de financement**.

Des conventions ont été passées avec de grandes entreprises nationales pour récupérer du foncier. Ces cessions ne seront pas gratuites. Par ailleurs, nous avons pu observer que le territoire supporte de nombreuses friches industrielles. Tous ces terrains sont fortement pollués. Avant de les transformer en zone résidentielle ou en quartiers ouverts à de nouveaux commerces ou services, voire à de nouvelles industries, il faudra dépolluer et cela coûte très cher. Cela suppose des mises de fonds importantes avant de pouvoir transférer à de nouveaux propriétaires (privés ou publics) ces terrains rendus propres à l'aménagement.

C'est quand il va falloir trouver les fonds que les divergences risquent d'apparaître et que les investisseurs potentiels d'aujourd'hui seront tentés de se tourner vers un foncier moins onéreux. L'E.P.A. va se heurter à des questions sur lesquelles nous ne pouvons pas donner de réponses concrètes aujourd'hui.

Le désenclavement de ce territoire nécessite aussi la mise en œuvre d'infrastructures lourdes. C'est vrai pour les traversées de Seine, c'est vrai pour les transports collectifs à mettre en œuvre, c'est aussi vrai pour la gare TGV d'Orly. Sur ce point, on sait que les populations sont opposées à la construction du barreau sud (Massy-Valenton). Comment va-t-on résoudre ces difficultés? Les finances sont le nerf de la guerre, c'est bien connu, mais l'avis des citoyens tient aussi toute sa place lors de la prise de décisions. Pour un Maire qui pense à sa réélection, c'est primordial.

Les divergences risquent alors de mettre un frein à l'enthousiasme général d'aujourd'hui. Prenons l'exemple de l'aéroport d'Orly dont tout le monde souhaite qu'il retrouve ses belles couleurs d'antan. Pour ce faire, il faudrait augmenter le nombre de mouvements d'avion plafonné à 200 000 par an. Il faudrait accepter que quelques vols de nuit intercontinentaux soient ré-instaurés. Tout le monde sait que cela relève de l'utopie. Alors, il faudra que l'EPA ORSA reçoive de forts soutiens, dans tous les domaines, pour mener à bien son grand projet de développement et d'urbanisation et beaucoup de courage sur le plan politique à tous les acteurs concernés.

En conclusion, force est de regretter l'insuffisante structuration du territoire autour d'intercommunalités et de constater que le problème majeur de ce territoire réside dans sa carence en infrastructures pénétrantes. Une meilleure programmation des projets permettrait sans doute de mieux faire face aux défis à relever.

## 2 - 2 Seine Aval

### **Présentation du territoire**

En chiffre, le territoire de l'opération d'intérêt national peut se résumer de façon suivante :

- 400 Km<sup>2</sup>, soit 17,5% du territoire des Yvelines,
- 51 communes, soit 25% des communes des Yvelines, et 5 intercommunalités<sup>1</sup>
- 370 000 habitants (480 000 prévus en 2030), soit 27% de la population des Yvelines,
- 121 000 emplois, soit 22% des emplois des Yvelines.

Le territoire est historiquement marqué par la Seine et ses ponts de Conflans-Sainte-Honorine, Poissy, Les Mureaux et Mantes. Ce territoire s'est développé autour des ponts qui constituaient autant de pôles de développement industriels et commerciaux, liés à la fois au fleuve et aux échanges entre le nord et le sud de la Seine. A ces éléments structurants historiques sont venus s'ajouter deux autres éléments que sont la liaison ferroviaire Paris-Normandie et l'autoroute de Normandie (A13), qui relie Paris à la mer et aux ports internationaux de Rouen et du Havre. L'industrie mécanique productrice de biens de consommation et l'agriculture (vergers et maraîchages) ont de tout temps alimenté le marché parisien, ainsi que, pour la mécanique, les marchés de l'export du fait de la liaison fluviale entre Paris et Le Havre.

### **Historique**

Dans l'après guerre, l'industrie automobile s'est installée et développée à Flins et à Poissy avec des unités rassemblant jusqu'à 25000 personnes sur un même site et l'aéronautique, aux Mureaux a compté jusqu'à 7000 salariés pour la production du Nord 2501, plus connu sous le nom de « Nord-Atlas », et autour de Mantes, des entreprises comme SULZER (fabricant de pompes), les Ciments Français et EDF à Porcheville ont assuré la prospérité de ce bassin d'emploi. Toutes ces entreprises

---

<sup>1</sup> Une dizaine de communes dont Limay, Les Mureaux et Achères ne font pas partie d'une intercommunalité.

avaient leur propre parc de logements sociaux, ainsi que leurs propres systèmes de ramassage en car permettant de faire venir leur salariés de l'est de Paris, de Beauvais, de Pontoise et du Vexin, de Dreux, Rambouillet, Versailles et de Limours. Les clubs sportifs étaient en grande partie animés par leurs salariés, voire directement par les organisations syndicales au titre des œuvres sociales subventionnées par les entreprises. Cette organisation en forme « d'états dans l'état » a été longtemps un frein à une structuration globale du territoire.

Lors de l'aménagement de la région parisienne mené à bien par Paul Delouvrier, autour du concept de « villes nouvelles », le projet de Mantes n'a pas été développé du fait de ses richesses industrielles et le SDAU de 1965 a profité tant à Cergy qu'à Saint-Quentin-en-Yvelines, mais aucunement au territoire allant de Poissy/Conflans jusqu'au Mantois. Dans le même temps l'industrie, pour assurer son développement, a été cherchée dans nos anciens territoires, du Maghreb, puis d'Afrique noire, la main d'œuvre non qualifiée dont elle avait besoin pour assurer la production.

Dans les années 70, la crise, tant de l'automobile que de l'aéronautique a diminué fortement les effectifs industriels et a amené à supprimer les postes non qualifiés au profit de machines-outils de plus en plus complexes, produites au départ dans la région puis d'autres régions de tradition mécanique. En revanche, la main d'œuvre non qualifiée est restée sur place et la loi autorisant le regroupement familial a amené un afflux de population immigrée, qu'il a fallu loger, former et intégrer. Les grands ensembles de logements sociaux nouveaux et existants ont vu rapidement changer leur population et un phénomène de ghettoïsation s'est développé autour des grandes agglomérations (Poissy/Chanteloup-les-Vignes, les Mureaux/Meulan, Mantes/Limay) en amplifiant la déstructuration du territoire.

Depuis cette époque la situation n'a fait que se dégrader progressivement avec :

- un lent, mais constant, recul des grosses industries (de 70 000 salariés en fin des années soixante l'effectif est passé à 13 000 aujourd'hui),
- la disparition de nombreuses PME qui travaillaient en sous-traitance pour ces grands groupes,
- une concentration de l'activité commerciale autour de grands centres en périphérie urbaine, au détriment des commerces de proximité et des centres villes, avec des initiatives non coordonnées de la part de certains élus.
- l'abandon par les grandes entreprises de la réservation de grands ensembles de logements sociaux aux communes, car leurs habitants n'appartenaient plus à ces entreprises,
- l'arrêt d'une bonne partie des systèmes de ramassage des salariés propres aux grandes entreprises,
- la disparition quasi complète des clubs sportifs liés aux entreprises et l'obligation faite aux communes de reprendre ces activités à leur compte.

La pression de l'immobilier et la flambée des prix dans la petite et moyenne couronne Ouest de Paris ont amené de nouvelles populations, à revenus moyens ou modestes à s'installer dans les différentes communes du territoire dans des programmes de constructions pavillonnaires implantés sans réelle planification ni concertation. Les structures de transport n'ont pas été développées tant au niveau des ponts, de l'autoroute et du réseau routier que du réseau ferroviaire : les habitants du territoire qui travaillent dans Paris et sa proche couronne subissent matin et soir des saturations de l'infrastructure de transport difficilement supportables (2 à 3 heures de transport par jour dans des conditions de moins en moins supportables).

Pendant toute cette période, l'activité agricole a été confrontée à de nouvelles contraintes tant sur le plan du foncier disponible, avec la pression de l'immobilier individuel et collectif, que sur le plan du « mitage », lié aux nouvelles constructions et aux nouvelles servitudes imposées aux agriculteurs pour atteindre et exploiter leurs parcelles. Aujourd'hui une bonne partie des vergers des coteaux de la Seine sont en déshérence car les prix de ventes des fruits ne dégagent plus de marges positives. Les terres alluviales de la vallée de la Seine traditionnellement consacrées au maraîchage sont progressivement abandonnées car les frais d'exploitation ne couvrent plus l'augmentation des coûts due aux nouvelles servitudes et les pertes entraînées par les chapardages dans les cultures dus aux populations marginalisées voisines.

Plus d'un actif sur trois ne trouve pas d'emploi dans le territoire et travaille sur Paris, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, la Défense ou Paris, et se trouve donc confronté aux problèmes de transports pour exercer son activité.

L'ensemble des autorités locales et départementales ont fait le constat que la situation ne pouvait plus durer, car elle conduisait à une désertification complète sur le plan industriel et à une catastrophe sociale sur l'ensemble du bassin d'emploi. Elles ont donc décidé de se regrouper pour enrayer ce mouvement et redonner ensemble un avenir à tout ce territoire

C'est dans ce contexte que dans les années 90, sous l'impulsion, en particulier du maire de Mantes la Jolie, aujourd'hui Président du Conseil Général de Yvelines, les communes du Mantois, d'abord, puis de proche en proche jusqu'à Poissy et Conflans-Sainte-Honorine ont décidé de travailler ensemble, sur la base du volontariat, pour mettre un frein à l'anarchie qui prévalait en matière d'aménagement du territoire et en matière de politique du logement, ainsi que pour donner un coup d'arrêt au déclin économique du bassin d'emploi. Cet effort a été relayé, avec le concours de l'Etat, par la création par décret de l'EPAMSA<sup>2</sup> en 1996, puis plus récemment, le 31 Janvier 2008, de l'OIN « Seine Aval », l'État s'engageant à y consacrer un budget de 265 M€ d'ici à 2013. L'effort entrepris depuis 1996 a commencé à porter des fruits avec les restructurations du Val-Fourré à Mantes-la-Jolie, de la ZAC de la Noé à Chanteloup-les-Vignes, mises en œuvre par l'EPAMSA et parallèlement celles des quartiers en difficultés des Mureaux. Toutefois il faut noter que ces améliorations restent fragiles. On peut citer également la mise en place d'un projet pilote de « pavillons à 100 000 euros » dans le cadre de la politique de la Ville impulsé par le ministre.

### **Projets du Territoire**

Ces projets sont répartis sur des secteurs « en peau de léopard » totalisant 4000 ha, soit 10% du périmètre de l'OIN. Ils viennent relayer et compléter les actions menées depuis plus de dix ans sur l'ensemble du territoire.

Les actions prévues portent sur la reconquête du fleuve sous tous ces aspects, sur l'amélioration des infrastructures de transports et de franchissement de la Seine pour améliorer les déplacements Nord Sud et Est Ouest, ainsi que la mise en place de nouvelles installations portuaires, sur des opérations d'aménagement et des rénovations d'équipements structurants :

- Sur le Mantois avec :
  - la création du pôle nautique de Mantes-la-Jolie,
  - l'aménagement des secteurs Mantes Université, Mantes-Innovaparc et ouest du Mantois,

---

<sup>2</sup> Établissement public d'aménagement de Mantes Seine Aval.

- le déplacement du péage de Buchelay, sur l'A13 au-delà d'un échangeur à créer entre Buchelay et Rosny pour desservir les communes de l'ouest Mantois,
  - l'extension du port de Limay.
- Sur la zone des Mureaux avec :
- les études d'opération d'aménagement sur Gargenville, Epône, Aubergenville, Bouafle, Les Mureaux, Chapet, Meulan, Verneuil et Vernouillet,
  - la création d'une liaison routière rapide de Cergy à Epône sur l'A13,
  - la création d'un centre des métiers de la personne associant des formations pour le secteur médical à des formations pour l'aide à la personne.
- Sur la zone Poissy/Achères/Conflans avec :
- le bouclage de la Francilienne entre Orgeval et Méry-sur-Oise,
  - les nouveaux ports à Triel et Achères,
  - le nouveau pont à Achères,
  - la mise aux normes européennes de l'usine du SIAAP à Achères,
  - la refonte du musée de la Batellerie de Conflans,
  - le projet de liaison Tram-Train entre Achères et Saint-Cyr-l'Ecole avec une branche en direction de la gare RER de Saint-Germain-en-Laye.

Plus récemment un projet emblématique, à plus d'un titre, a été ajouté à cette liste déjà nombreuse : Un circuit de F1 de Flins-Les Mureaux, voté à l'unanimité par le Conseil Général des Yvelines. Ce nouveau projet ne laisse personne indifférent tant du côté des défenseurs de l'environnement que des tenants de l'automobile. Il a déjà un effet positif en rendant visible au niveau médiatique un bassin de vie, oublié depuis trop longtemps dans le développement régional et trop souvent stigmatisé sur le terrain des violences urbaines de ses quartiers défavorisés (Chanteloup, la Vigne-Blanche, les Musiciens et le Val-Fourré). Autour de ce nouveau projet, le maire des Mureaux voit l'opportunité de profiter des structures d'accueil de spectateurs du circuit pour développer un pôle d'activités événementielles propre à pérenniser et rentabiliser l'équipement et permettant de développer durablement une activité d'hôtellerie - restauration à laquelle ont été, et sont encore, formés de nombreux jeunes des quartiers sensibles et de leur assurer ainsi les débouchés qui jusqu'à présent manquaient cruellement dans ce bassin de vie.

Toutefois, d'autres élus, ainsi qu'une partie de la population, ne sont pas d'accord avec ce projet. Ils considèrent en effet qu'il ne représente pas une priorité en temps de crise et qu'il constituerait une hérésie environnementale dans un contexte de développement durable.

Il en est de même avec d'autres projets emblématiques tels le bouclage de l'A104, la liaison Mantes – Saint Quentin en Yvelines ou la construction du pont d'Achères qui, bien que reconnus comme nécessaires au développement économique de cette région, ne créent pas de consensus chez les élus.

### **Problématiques majeures**

Le défi majeur auquel sont confrontés les acteurs de l'OIN est de redonner une cohérence à un bassin de vie et à ses infrastructures, sans orientation générale, conséquence d'événements plus subis que gérés localement sans autre logique que celles des différentes communes, quand elles n'étaient pas complètement dépassées par la puissance de grandes entreprises en lien avec les grands décideurs nationaux. Ce défi implique que les acteurs sachent dépasser le niveau du clocher pour gommer les incohérences locales, concevoir et réaliser une nouvelle logique globale au service du bien commun et du développement de l'ensemble du territoire.

Le second défi majeur est de tendre vers une autosuffisance du territoire en matière d'emploi : une bonne partie des problèmes de transports est liée à la nécessité, pour un tiers des actifs de Seine-Aval, d'exercer leur activité dans d'autres bassins d'emploi (Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles, La Défense, Paris voire Rouen)

La dynamique choisie par les acteurs de l'OIN consiste à créer une attractivité du bassin de vie et d'emploi autour de grands projets structurants en terme de logement et d'équipements de transports et de loisirs pour retenir et attirer de nouvelles activités autour de ses compétences traditionnelles que sont l'automobile et l'aéronautique, et d'y ajouter de nouvelles compétences dans le domaine de l'habitat et du déplacement durables. L'introduction récente du projet de circuit automobile relève à la fois de la compétence automobile et de la compétence déplacement durable car au travers de ce projet les élus voudraient concilier ces deux activités en relevant les défis à résoudre tant sur le plan de la pollution de l'air, que de la pollution des terres et des eaux, ainsi que de la pollution sonore. En outre, le conseil général voudrait que cette infrastructure puisse être un atout fédérateur, en tant que laboratoire d'essai, pour la conception et la réalisation de « la voiture propre ».

L'autre problématique, autour de l'habitat durable, est de faire de ce bassin de vie une zone pilote pour les projets et les entreprises innovantes dans les domaines des économies d'énergie, de l'utilisation et de la gestion des nouvelles énergies au service du logement. C'est dans ce cadre qu'a été lancé en 2007 le « Global Award for Sustainable Architecture » pour créer sur le territoire l'émulation nécessaire au lancement de ces activités. Les responsables de l'Etablissement Public d'Aménagement ayant pris l'image de la « Villa Savoye » conçue et réalisée par Le Corbusier à Poissy pour servir de référence à la conception de l'habitat du futur.

Par contre il faut noter concernant les objectifs du SDRIF sur la construction de logements neufs et leur traduction souhaitable dans l'OIN Seine-Aval, la position du conseil général qui estime ne devoir soutenir ces objectifs auprès des maires que dans la mesure où l'Etat et la Région tiendraient tous leurs engagements en matière de transport et de développement économique.

En outre, la constitution du groupe de communes associées dans le cadre de l'OIN s'est faite sur la base du volontariat pour mettre au point une nouvelle gouvernance qui dépasse les clivages politiques et puisse mettre en œuvre de façon collégiale les décisions communes dans le respect des sensibilités communales. Le défi relevé est de mettre en place, pas à pas, les instruments de cette gouvernance, dans l'ordre d'apparition des besoins, sans idée préconçue propre à semer la division entre les différents acteurs. Comme le faisait remarquer le Président du Conseil Général : « nous devons créer nous-mêmes les outils de notre gouvernance dans le respect de nos pluralités, sous peine de remettre en cause l'élan de solidarité mutuel qui a fondé notre volontariat ».

## **Conclusions**

A quelques exceptions près (circuit de F1 à Flins et certaines infrastructures routières), les objectifs de l'OIN s'intègrent bien dans les objectifs du SDRIF et peuvent favoriser les soutiens nécessaires tant à son financement qu'à sa réalisation.

Il convient de faire en sorte

- que la logique du fleuve prévale sur l'ensemble de l'OIN et permette d'assurer une continuité au-delà de la Région Ile-de-France, **dans un aménagement du Bassin Parisien**, pour garantir la compatibilité des initiatives et projets en lien avec ce fleuve de Paris au Havre en concertation avec la Région Haute-Normandie et en particulier dans les projets de



développement industriel de l'automobile et de l'aéronautique qui se trouvent répartis tout au long de la Seine.

- que les préconisations du SDRIF adopté par le Conseil Régional le 25 Septembre 2008 ne soient pas remises en cause dans les directives applicables à ce bassin de vie par les travaux du Secrétariat d'Etat en charge du Développement de la Région Capitale.
- que la définition territoriale du Grand-Paris et les réflexions qui pourraient en résulter ne viennent interférer avec les projets majeurs qui sont, et seront, lancés dans la dynamique du SDRIF et de l'OIN tant sur le plan des financements que dans la planification et l'ordonnancement de ces différents projets.
- que dans la mesure où les OIN sont indépendantes et pourraient avoir des objectifs concurrents, d'assurer une coordination tant au niveau des services de l'Etat que de la Région. Le but de cette coordination est de rendre compatible la réalisation des projets pilotés par des OIN différentes et d'éviter toute concurrence malsaine entre territoires dans la réalisation d'objectifs de compétences ou d'excellence (« Moveo », pour la mécanique, revendiqué différemment par deux OIN ou « Astech », pour l'Aéronautique, réparti sur l'ensemble de la région Ile-de-France – Evry, Corbeil, Velizy, Elancourt, Les Mureaux, La Courneuve, Melun-Villaroche et Paris – mais revendiqué par aucune OIN correspondant à ses implantations majeures).
- que la logique du fleuve prévale sur l'ensemble de l'OIN et permette d'assurer une continuité au-delà de la Région Ile-de-France pour garantir la compatibilité des initiatives et projets en lien avec ce fleuve de Paris au Havre en concertation avec la Région Haute-Normandie et en particulier dans les projets de développement industriel de l'automobile et de l'aéronautique qui se trouvent répartis tout au long de la Seine.

Enfin il est indispensable que soient poursuivis simultanément la réhabilitation des quartiers d'habitation et la restructuration des centres ville en assurant une mixité résidentielle par un programme de construction diversifié pour permettre un parcours résidentiel plus fluide.

Parallèlement le réseau des transports en commun tant routier que ferré devra être amélioré en assurant d'une part un maillage local et d'autre part des liaisons performantes avec La Défense, Cergy, Versailles et Saint-Quentin en Yvelines, ainsi que la basse vallée de la Seine et la Haute Normandie.

## 2 - 3 Massy Saclay

1. Le territoire support de l'OIN de Massy – Saclay – Versailles – Saint-Quentin en Yvelines constitue un vaste espace géographique de 36.500 hectares, soit 3,5 fois la surface de Paris.

Il regroupe 49 communes et repose sur quatre intercommunalités (voir chapitre....). Il accueille 390.000 emplois pour une population de 676.000 habitants.

De nombreux projets se sont développés au fil du temps sur ce territoire avec, notamment, l'implantation après la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale du CEA sur le Plateau de Saclay. Il a fallu attendre

les années 70 pour voir arriver Polytechnique, l'Université d'Orsay, HEC, qui ont été suivies par d'autres installations plus récentes.

La Ville Nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines apparaît avec le SDAU de la Région parisienne en 1965 et l'EPA est créé en 1970.

Le SDRIF de 1994 donne à Massy – Saclay l'appellation de "Centre d'envergure européenne".

Le CESR Ile-de-France s'est intéressé très tôt à l'évolution de ce territoire. Il présente aussi avec son avis du 3 juillet 2003 un bilan à mi-parcours du CPER 2000-2006 des territoires prioritaires.

Parmi ceux-ci, le territoire de Massy - Saclay, "à fort potentiel scientifique et économique", a fait l'objet d'un rapport présenté par Pierre MOULIÉ, par ailleurs Rapporteur Général de l'ensemble des dix territoires prioritaires.

Après avoir consulté et auditionné de très nombreux acteurs (pp. 60 et 61 du rapport), le Rapporteur émettait un certain nombre de préconisations qui conservent aujourd'hui toute leur pertinence :

- Le rapport appelait d'abord à un meilleur partage des enjeux par l'ensemble des acteurs et surtout à une identité forte de cette "Silicon Valley à la française" (l'expression était déjà employée !) qui n'était pas perçue en dehors des initiés.
- Le rapport exprimait aussi le souhait de prendre en compte les spécificités et les complémentarités des différents secteurs de ce territoire, en les articulant avec les problématiques de l'arc sud francilien, en reliant les différents centres d'envergure européenne et autres territoires prioritaires, en prenant en compte le Bassin Parisien.
- Il était également préconisé de jouer sur l'intercommunalité, en notant toutefois que certains enjeux relevaient par nature d'un traitement étatique ou régional, en indiquant que le regroupement intercommunal devait s'élever au niveau des enjeux. On notera à cet égard la recommandation suivante : "le problème de l'équilibre habitat emploi sur le Plateau de Saclay suppose un examen au niveau du territoire prioritaire lui-même, incluant les zones de Massy à l'Est et de Saint-Quentin à l'Ouest, des Ulis – Courtabeuf au Sud et prenant en compte les nécessaires conséquences en matière de liaisons transversales et tangentielles". On ne dit pas autre chose aujourd'hui !
- Le rapport exprimait le souci de procédures nouvelles permettant une mise en œuvre plus rapide des projets "dans le respect des droits des parties prenantes".
- Naturellement, il militait pour "une synergie renforcée de la composante recherche – formation-industrie, faisant du territoire prioritaire un pôle d'excellence reconnu et identifié" internationalement ! Etait évoquée la mise en place d'incubateurs, de pépinières d'entreprises, avec l'établissement de "clusters" autour de projets structurants, avec un regroupement dans un "grand institut scientifique et technologique de Saclay" !
- Le rapport insistait aussi sur le développement d'infrastructures et de moyens de communication performants : améliorer le système de transports collectifs, réduire les congestions au niveau de l'accès, accélérer la réalisation de nouvelles infrastructures.

- Le rapport préconisait aussi une prise en compte équilibrée du développement durable, facilitée par la richesse et la diversité du territoire prioritaire, avec ses zones d'habitat, ses espaces agricoles, forestiers, ses zones d'activités.

Dans ses perspectives (pp. 57 et 58), le rapport concluait : "rien ne se fera sans une maîtrise concertée et renforcée du foncier, où le foncier public et para-public sera mieux piloté..., où les élus seront plus réceptifs... au développement organisé de centres de vie et de services, à proximité d'entreprises qui veulent s'assurer de bonnes conditions de vie pour leurs personnels". "Aujourd'hui le centre d'envergure européenne doit confirmer sa vocation de parc technologique de rang mondial..."

2. Force est de constater que rien ne s'est transformé et accéléré sur ces différents points jusqu'à la lettre du 18 novembre 2005 du Premier Ministre adressée au Préfet LANDRIEU, en dehors du lancement des pôles de compétitivité "System@tic" et Meditech Santé".

La lettre indique que "le moment est venu de conduire sur le plateau de Saclay **une grande opération d'urbanisme d'intérêt national**, "en conférant au secteur de Massy – Saclay – Saint-Quentin en Yvelines la stature d'un grand pôle scientifique de dimension internationale..."

- Un premier rapport du Préfet de Région au Premier Ministre le 5 janvier 2006 et un deuxième rapport le 17 juillet 2006 encadrent une décision du CIACT du 6 mars 2006 qui décide "la création d'une structure publique associant l'Etat et les Collectivités, lieu d'élaboration d'une stratégie commune aux différents acteurs et d'un programme de grands équipements collectifs sur le territoire allant de Massy et Palaiseau à Saint-Quentin en Yvelines, en passant par Saclay et Versailles".

Le CIACT demande que soient définis les secteurs sur lesquels pourraient porter prioritairement les opérations d'aménagement, "dans le cadre d'une opération d'intérêt national au sens du code de l'urbanisme, à partir des espaces urbanisables du SDRIF, des espaces à enjeux susceptibles de muter ainsi que des propriétés de l'Etat et de ses établissements publics, tout en prenant en compte la valorisation des espaces naturels de ce territoire".

Le 17 juillet, le Préfet Landrieu indique : "de mes rencontres avec les élus du territoire, j'ai conclu que le principe d'une démarche partenariale entre l'Etat et les collectivités faisait consensus. L'OIN est perçue comme un élément positif". Reste alors à définir le projet, à identifier le cœur de cible dans le périmètre du territoire, à arrêter une forme de gouvernance.

En octobre 2006, dans le cadre de la révision du SDRIF, le Préfet émet un "porter à connaissance" reprenant l'ensemble des servitudes et autres contraintes publiques s'imposant au futur SDRIF, parmi lesquelles se situent en bonne place, les OIN existantes et à créer. Dès cette époque, l'Etat annonce qu'il veut garder la main sur ces territoires et pour Massy – Saclay, il indique : "une modification du SDRIF sera probablement nécessaire lorsque le projet d'aménagement sera plus abouti".

Pour l'heure, une "mission de préfiguration" de l'OIN est mise en place sous la direction de J.P. Dufay, par ailleurs Directeur Général de l'EPA Sénart.

Le territoire d'études est un grand espace d'environ 36.800 ha, égal à trois fois la superficie de Paris. Il comporte 49 communes (28 en Essonne, 21 dans les Yvelines) plus ou moins engerbées, selon les cas dans des intercommunalités (voir annexe).

Avec environ 650.000 habitants et 350.000 emplois, cette zone rassemble des ressources exceptionnelles qui ont conduit la puissance publique à y porter un très haut niveau d'ambition ! Concentration d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche, facilités d'accès au niveau national et international, disponibilités foncières, qualité de l'environnement et du cadre de vie. Ce territoire doit donc pouvoir contribuer puissamment au rayonnement international de l'Ile-de-France. Les enjeux en termes de développement économique, d'aménagement, de déplacements et infrastructures de transport, de développement durable sont connus. Ils supposent une action coordonnée et harmonisée de l'ensemble des acteurs publics et privés concernés.

La mission de préfiguration doit fédérer ces acteurs, dans le cadre d'une gouvernance qui devait prendre la forme, dans un premier temps, d'un GIP (Groupement d'Intérêt Public) ; elle devait conduire ensuite à la définition à trois ans d'un "projet de territoire" cohérent, ambitieux et partagé.

Afin de construire ce projet, la mission a lancé un concours international d'idées "Urbanisme et développement durable", permettant de faire émerger un projet d'aménagement innovant donnant place à de nouveaux emplois et à des habitations sur le territoire.

26 équipes ont répondu au concours, soumis à un jury international présidé par J.M. Foltz et composé de l'Etat, d'élus, d'acteurs économiques et d'experts du territoire.

Le concours s'est développé de janvier à novembre 2007 avec le souci de faire ressortir le maximum d'idées à partir d'une cohérence globale de la vision du territoire proposée et de quatre thèmes :

- pôle scientifique, enseignement supérieur et rayonnement international,
- mise en valeur du patrimoine et des ressources naturelles,
- conception du mode de vie, mode de ville,
- image et visibilité internationale.

9 propositions ont été primées (voir le document "un territoire d'exception – Un campus cluster d'excellence – Mission de préfiguration, février 2008").

Le concours s'est accompagné d'une intense consultation des élus et différents partenaires en septembre 2007. De celle-ci ressort le souci des élus, tout en reconnaissant le rôle d'entraînement de l'Etat, d'être associés à l'opération, qu'il s'agisse de la définition de son périmètre, des financements, des infrastructures de transport, de la gouvernance.

Cette concertation permanente apparaissant essentielle, deux experts indépendants (MM. Growinski et Chabasson) ont été désignés pour en être les garants.

3. Un certain nombre d'événements viennent bousculer la situation à partir de 2008, avec une forte reprise des initiatives de l'Etat au plus haut niveau.

D'une part, avec le "Plan Campus" porté par Valérie Pécresse qui est destiné à créer dix pôles d'excellence universitaire de "visibilité internationale". Parmi eux, le projet de campus de Saclay dessine un pôle scientifique d'envergure porté par 21 établissements d'enseignement supérieur et organismes de recherche dont Orsay (Paris XI), Polytechnique, HEC, Centrale ou le Commissariat à l'Energie Atomique.

D'autre part, avec la création en avril 2008 du Secrétariat d'Etat au développement de la Région capitale qui exprime, à la demande du Président de la République la volonté de lancer, vers la fin de l'année 2008, un projet de "cluster technologique et scientifique sur le plateau de Saclay".

Le 6 novembre 2008, Christian Blanc présente les grandes lignes du projet, évalué entre 2,5 et 3 milliards d'euros et dont la mise en place devrait prendre une dizaine d'années.

Le développement devrait s'articuler autour de deux sites :

- **le premier appelé "Triangle Sud"** devrait rassembler plusieurs institutions autour des thématiques identifiées dans le Plan Campus. Plusieurs établissements devraient rejoindre cette zone, notamment Agro Paris Tech, une partie de l'INRA, de l'ENSAE, de Centrale, de l'ENS Cachan, de l'ENSTA, de laboratoires des Mines, de l'Institut Télécom ; le déménagement du site d'Orsay de Paris XI est également prévu.

Des plates-formes technologiques seront créées "pour permettre, dans chaque thématique" une inter-action forte entre laboratoires et entreprises", les deux premières devraient voir le jour avant 2011 dans les domaines des nanotechnologies et des STIC ; le site comportera des pépinières, des incubateurs, des espaces d'accueil pour les entreprises et une "halle technologique pour les PME innovantes.

- **Le second site, au Nord-Ouest de la zone, intitulé "Satory – La Minière"** serait dédié aux entreprises et à l'innovation autour de deux thèmes : les véhicules (électriques ou hybrides) et les technologies de l'aéronautique ; notons que ce site accueille déjà le technocentre de Renault.
- Enfin, un pôle pourrait se développer autour de HEC en raison de disponibilités foncières appartenant au Ministère de la Défense.

**Cet aménagement se réaliserait autour d'un établissement public d'un nouveau type**, qui gérerait à la fois l'aménagement du territoire et les plates-formes technologiques. Son Conseil d'administration comporterait des représentants de l'Etat, des Collectivités locales, de la Fondation de Coopération scientifique (issue du Plan Campus) et du monde économique.

**La création d'une OIN est confirmée**, mais dans une zone qui devrait être plus restreinte que celle dévolue à l'établissement public ; elle devrait rassembler une vingtaine de communes seulement autour des deux zones (Triangle Sud et Satory – la Minière) tout en englobant HEC. Naturellement, l'objectif est de redonner à l'Etat une compétence large en matière d'aménagement (création de ZAC, permis de construire...).

Enfin la FCS "Digiteo-Triangle de la Physique " verra ses missions élargies à toutes les activités scientifiques du Plateau. Elle intégrera ainsi, à compter des 9 Membres fondateurs les 21 nouveaux acteurs du Plan Campus.

Ce projet ambitieux implique une amélioration forte de l'accessibilité du site par la route ou par les transports en commun ; une gare TGV est confirmée à Orly ainsi qu'une ligne rapide desservant le Plateau et reliant Orly à Versailles en passant par Massy.

Ce projet, par son ampleur avec une liaison de type métro est de nature à remettre en cause des projets structurants intégrés dans le SDRIF (Arc Express, EOLE vers la Défense et Mantes...).

L'aéroport de Toussus-le-Noble pourrait être reconverti prioritairement en terrain d'aviation d'affaires pour favoriser l'accessibilité nationale et internationale du site.

Au niveau local, le projet envisage un réseau de bus "rationalisé" avec des lignes reliant les différents pôles du cluster ; un franchissement de la N 118 permettrait de meilleures liaisons, complétées par des circulations douces et des parkings souterrains.

L'offre de logements serait fortement améliorée avec l'objectif d'accueillir 35.000 nouveaux habitants sur le Plateau, dont 12.000 étudiants.

Des commerces, des équipements sportifs, un centre de congrès, une salle de concert, une résidence hôtelière complèteraient l'offre résidentielle ; des collèges ou lycées internationaux pourraient être implantés à proximité pour favoriser l'implantation des familles des chercheurs.

Ainsi le Plateau rassemblerait à terme, dans un rayon de 10 kilomètres, 47.000 étudiants, 17.000 personnes dédiées à la recherche publique et 20.000 à la recherche privée !

Enfin, sur le reste du Plateau, ce sont 1.800 hectares d'espaces naturels qui seraient sanctuarisés. Si l'aménagement proposé se veut résolument écologique, ce retour de 2.300 ha évoqués dans le SDRIF à quelques 1.800 ha est de nature à heurter tous ceux qui ont antérieurement obtenu difficilement de l'Etat et de la Région un accord sur la sauvegarde des espaces agricoles naturels.

Il faut rappeler ici que les CCI très offensives sur ce projet étaient intervenus en séance du CESR le 18 septembre 2008 pour indiquer qu'à leurs yeux, "la préservation de 2.300 ha de terres agricoles (obérait) le projet de développement et (créait) une coupure entre le Nord-Ouest et le Sud-Est du territoire de l'OIN". Elles considéraient que le projet de SDRIF n'était pas assez ambitieux sur ce plan, ce qui avait conduit à leur abstention sur le vote de l'avis émis le 18 septembre.

Outre le fait que ce nouveau projet remet en cause le large processus de concertation développé en 2007, il semble soulever des divergences entre acteurs, y compris au sein des représentants de l'Etat et de la majorité présidentielle. Il ne règle pas à ce jour les questions de gouvernance et il reste très général sur le financement. Il se contente de

s'appuyer sur les moyens prévus au Plan Campus et à ceux pouvant être dégagés au titre du CPER 2007-2013 et peut-être, du plan de relance. Le Secrétaire d'Etat n'exclut pas le recours à des "moyens moins classiques" en faisant appel à une forte implication du secteur privé.

Si l'ambition est indéniable et dépasse indiscutablement celle envisagée dans le SDRIF, elle n'en soulève pas moins un certain nombre de questions et met en évidence des désaccords sur la faisabilité et le réalisme de certaines propositions.

#### 4. Les problématiques et les convergences – divergences des acteurs

- D'abord une certitude : **rien ne se fera sans un accord fort entre les acteurs publics concernés** et un rétablissement de la confiance ; l'implication de l'Etat n'est pas contestée en elle-même et certains approuvent son "retour" pour enfin, passer des intentions aux actes.

Aussi faut-il clarifier les relations entre l'Etat et la Région, renforcer la relation entre les deux départements des Yvelines et de l'Essonne, donner leur part aux collectivités locales, s'assurer d'une position claire de l'Etat au-delà des expressions diverses, pas toujours concordantes de ses différentes composantes.

- Ensuite, la **nécessité d'une cohérence sur un territoire composite** dont le Plateau est le cœur, mais qui comprend plusieurs secteurs : Saclay, Vélizy, Courtaboeuf, Massy, Saint-Quentin en Yvelines, qu'il convient de rassembler autour d'un projet commun, partagé, avec une vision claire de l'avenir.
- Le souci de prendre en compte l'interdépendance des territoires, avec la **volonté de travailler en réseaux sur des thématiques ou des domaines identifiés**, avec les autres OIN, mais aussi avec les territoires voisins qui craignent de se trouver délaissés, minimisés ou dominés par l'OIN. Tel est le cas de la Vallée Scientifique de la Bièvre, intercalée entre les deux OIN de ORSA et de Massy – Saclay...
- Aussi la liaison entre ces deux OIN est essentielle, en particulier en **matière de transports collectifs** ; la création d'une gare TGV à Orly aura des incidences sur la gare de Massy et risque de freiner son développement actuel. Les deux OIN auront aussi à se préoccuper de la liaison en site propre entre Orly, Massy et Versailles.

Faut-il aujourd'hui dépasser le cadre d'un TCSP tel qu'il est prévu au SDRIF et se rallier au projet d'un métro, alors que ni la population desservie, ni l'urgence ne semblent imposer une telle décision, même si P. DELOUVRIER prévoyait déjà la desserte du plateau par des moyens lourds (RER), mais avec une autre ambition de population sur le territoire !

- La nécessité d'un projet ambitieux, le souci des collectivités locales de peser sur le devenir de leur territoire suppose **un puissant renforcement de l'intercommunalité**, avec la nécessité de passer rapidement de quatre à deux structures intercommunales (une sur les Yvelines, une sur l'Essonne), voire à une seule ! C'est pour de nombreux élus le moyen nécessaire pour contrebalancer le rôle de l'Etat. Au moins, la mise en place de

l'OIN aura en cette vertu d'obliger les collectivités locales à se rapprocher et à s'entendre sur un devenir commun.

- Un accord semble s'orienter sur **une OIN qui limiterait ses centres d'intérêt à quatre thèmes** ; le développement économique (avec la prise en compte majeure de l'enseignement supérieur et de la recherche, les entreprises innovantes et les pôles de compétitivité), les transports, le logement, et l'aménagement du territoire et l'environnement.
- Le développement économique suppose un large dépassement des ambitions du plan campus. On ne peut aujourd'hui limiter la réflexion, quelle que soit sa dimension internationale, à l'implantation d'un cluster, et au seul logement des étudiants et des chercheurs. Des voix s'élèvent pour **la création d'un pôle de vie** permettant aussi de loger les personnels des entreprises locales et des institutions universitaires et scolaires. Cela suppose une densification raisonnée, permettant de sauvegarder le maximum d'espaces agricoles et naturels, avec l'idée d'un véritable "parc naturel urbain", un campus ouvrant une capacité hôtelière et un "supermarché de la science" ! Ainsi passerait-on d'un cluster au "clusty" (contraction de cluster et city), assurant le meilleur équilibre entre habitat, emploi et espaces naturels.
- Certes, est posé **le problème épineux d'un "retour" de 2.300 ha d'espaces agricoles prévus au SDRIF à une surface "sanctuarisée" de 1.800 ha**. Certains élus souhaitent le pragmatisme en la matière avec un examen détaillé des possibilités réelles de culture (types de culture, conditions d'accès...). Parallèlement, il conviendra de porter une attention particulière aux problèmes de l'eau sur ce territoire avec le traitement des rigoles et des vallées.
- Restent en suspend, dans l'attente des décrets à venir deux questions particulières :
  - **le périmètre de l'OIN qui serait limité à 23 communes** sur les 49 communes concernées avec des secteurs opérationnels : Massy (**Atlantis et la Bonde**; le sud du Plateau de Saclay la Minière, sur Guyancourt ; le Plateau de Satory et Versailles Chantier. On peut s'interroger sur les réactions des territoires "exclus", en particulier la zone de Saint-Quentin en Yvelines,
  - **la création d'un établissement public** ayant compétence sur les 49 communes, avec des missions larges : l'aménagement urbain, l'aide au développement des entreprises (en y incluant le principe -à valider- des prises de participations dans celles qui se localiseraient en fonction des pôles de compétences...), le transport, avec la remise en cause des concessions issues du décret de 1949 et la mise en place d'une AOP de niveau 2 ; la protection de l'environnement et des espaces naturels et agricoles sanctuarisés.
- Si ces dispositifs remettent en cause l'idée initiale d'un GIP, certains acteurs considèrent que le groupement aurait eu du mal à fonctionner.

L'établissement public créé aura à vivre avec les collectivités locales regroupées, ayant leurs SEM et une agence d'urbanisme (en projet).



- En toutes hypothèses, **l'ambition s'affiche : être l'un des cinq premiers pôles d'excellence mondiaux** en matière d'enseignement supérieur, de recherche et développement. Cette ambition n'est aujourd'hui contestée par personne. Reste à la mettre en œuvre, à lui donner une visibilité et une identité propre, sur laquelle il conviendra, le moment venu, de communiquer.

Depuis est intervenue le Décret n° 2009-248 du 3 mars 2009 inscrivant les opérations d'aménagement du Plateau de Saclay parmi les opérations d'intérêt national.

### 3 – Le cas particulier : Roissy – Plaine de France

#### 1. Présentation du territoire

Roissy-Plaine de France occupe **une position stratégique** aux portes Nord de Paris.

Etendu sur 2 départements (la Seine Saint Denis et le Val d'Oise) et 40 communes, ce territoire de 300 km<sup>2</sup> compte 3 communautés d'agglomération (Plaine Commune, Val de France et Vallée de Montmorency) et 2 communautés de communes (Roissy Porte de France et Drancy Le Bourget).

Avec une densité habitée globalement faible, Roissy-Plaine de France présente des morphologies urbaines hétérogènes et très contrastées où les fonctions résidentielles et économiques sont fortement dissociées.

Ce territoire de 930.000 habitants se caractérise notamment par la **jeunesse de sa population**. Néanmoins, malgré sa place de **2<sup>ème</sup> pôle universitaire francilien** fort de 50.000 étudiants et la présence de 2 universités (Paris VIII et Paris XIII), ce territoire s'illustre par l'insuffisante qualification de ses habitants. C'est l'une des raisons pour lesquelles, malgré les 360.000 emplois qui y sont recensés et un **taux élevé de création d'entreprises** (8.000 nouvelles entreprises en 2007, soit 20% des créations d'emploi de l'Ile de France), le niveau de **chômage** reste important puisqu'il s'élève à 11%, soit le taux le plus élevé de l'Ile de France.

Force est également de constater les fortes inégalités de développement entre les territoires et la dégradation du paysage urbain qui ne font qu'accentuer un **déficit d'image** handicapant pour le développement et l'attractivité de cette zone.

Au rang des atouts, et contrairement à d'autres secteurs de l'Ile de France, ce territoire dispose de **réserves foncières attractives**, mutables et à des prix abordables. Il peut également se prévaloir d'être la **fenêtre internationale de la troisième métropole mondiale** grâce à 2 aéroports internationaux (le Bourget, 1<sup>er</sup> aéroport d'affaires en Europe et Roissy CDG). A noter également des **infrastructures de transport importantes** (métro, RER, interconnexion RER-TGV, autoroutes, transport aérien ...), ainsi que de **grands équipements de rayonnement international** tels que le Stade de France, la plate-forme logistique Garonor-Prologis, le Parc d'expositions Paris-Le Bourget ainsi que celui de Paris Nord Villepinte, leader français des salons professionnels et dont l'extension est d'ores et déjà prévue. Certaines filières y sont très bien représentées (image, audiovisuel, aéronautique ...), ce qui crée de véritables dynamiques.

Deux sites prioritaires y figurent : le pôle moteur du Bourget et le territoire « à raccrocher » de Val de France.

Fort de ses atouts et de son positionnement stratégique, le territoire de Roissy Plaine de France a connu des évolutions qui conduisent aujourd'hui à espérer l'inscription de ses opérations d'aménagement parmi les priorités nationales.

## 2. L'histoire des projets sur le territoire

En 1994, le SDRIF définissait déjà Plaine Saint Denis comme un « **secteur de re-développement urbain** » et Roissy comme un « **centre d'envergure européenne** ».

Les secteurs de Roissy, Plaine Saint-Denis et Plaine de France figuraient également déjà parmi les **10 territoires prioritaires** retenus dans le précédent Contrat de Plan Etat – Région 2000 – 2006.

En 2002 est créé l'**Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de Plaine de France**. En se dotant de cet outil, l'Etat, la Région Ile de France, les deux départements de Seine Saint Denis et du Val d'Oise et les 40 communes concernées, se sont associés pour résoudre les difficultés du territoire mais aussi pour valoriser son fort potentiel. Aujourd'hui le projet d'aménagement est entré dans sa phase opérationnelle, doté d'un programme d'action jusqu'en 2017.

Signé le 23 mars 2007, le Protocole de la Plaine de France constitue en effet la déclinaison sur le territoire du grand projet 3 du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013. Il fait suite au Protocole financier 2003-2006 signé entre les mêmes partenaires. Il précise les engagements réciproques des signataires, engagements conformes aux objectifs prévus dans le document stratégique de référence de la Plaine de France (DSR) et aux objectifs du SDRIF.

Les objectifs de ce grand projet 3 sont d'aller vers une région plus solidaire (notamment en contribuant à l'objectif de production annuelle de 60.000 logements), plus dynamique (qui renforce son rayonnement international), plus robuste et écologiquement responsable.

Motivé par l'**ambition de « construire l'avenir entre Paris et Roissy »**, l'EPA répond aux missions qui lui incombent grâce à 4 grands pôles d'intervention :

- Stratégie urbaine
- Développement et promotion du territoire
- Invention et montage de projets urbains
- Pilotage et gestion de projets à la demande des partenaires.

Outre la mise en place de l'Etablissement public d'aménagement de Plaine de France, l'intérêt de l'Etat pour ce territoire se traduit également par la mission que le Président de la République a confiée à M.Dermagne, Président du Conseil économique, social et environnemental. Il s'agit d'une mission portant sur la conciliation entre le développement de l'aéroport et la maîtrise des nuisances environnementales subies par les riverains. Après avoir mené une série d'auditions, M.Dermagne a remis son rapport final fin 2008.

S'agissant de l'inscription au titre d'Opération d'Intérêt National, la plus grande partie du territoire impacté par l'aéroport est déjà située dans le périmètre de l'établissement public d'aménagement « Plaine de France ». Toutefois, contrairement aux autres secteurs prioritaires de la région capitale, la plateforme de Roissy CDG n'est pas classée en OIN. Le Gouvernement a toutefois indiqué que le

territoire compris entre le périphérique et la plateforme de Roissy devait constituer un projet prioritaire. En fonction des besoins pour le pilotage efficace du développement de ce territoire, Christian Blanc, Secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale a par ailleurs fait savoir que la création d'une nouvelle OIN pourrait être envisagée. A l'image du plateau de Saclay, inscrit parmi les Opérations d'Intérêt National par décret n°2009-248 du 3 mars 2009, Roissy – Plaine de France pourrait donc se voir attribuer un tel statut.

La concrétisation de cette perspective permettrait le renforcement des orientations stratégiques dont Roissy Plaine de France s'est dotée.

### **3. Les projets du territoire**

Avant de détailler le projet dont le territoire s'est doté via son établissement public d'aménagement, il semble intéressant de rappeler tout d'abord les orientations préconisées dans le SDRIF pour le territoire de Roissy-Plaine de France.

Adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008, le Schéma directeur de la région Ile-de-France formule des orientations articulées autour de 6 principaux axes :

1 – En matière de développement durable et solidaire, il s'agit de rééquilibrer les territoires afin de palier le décrochage social et de définir des territoires à la fois stratégiques et prioritaires.

2 – Pour ce qui concerne Plaine Commune, l'accent doit être mis sur le renforcement du pôle tertiaire et universitaire. Le territoire est défini comme étant un secteur de densification préférentiel majeur, ce qui doit induire des investissements conséquents en matière de transport (Tangentielle nord, Arc Express, Prolongement M4, M12, M13 et Tramway Paris - Saint-Denis – Epinay et Sarcelles)

3 - Pour le pôle du Bourget, le SDRIF préconise la dynamisation des zones autour de la Cité de l'Air, du Parc d'expositions et de l'aéroport d'affaires. Sont également souhaités la constitution d'un pôle urbain fort et le renforcement des transports (Tangentielle nord, Prolongement M7, TCSP Le Bourget – Villepinte).

4 - A Roissy, le SDRIF préconise le développement tertiaire et de haute technologie au sud et à l'ouest de la plate-forme. Il conforte également les plates-formes multimodales pour la logistique (gare TGV fret) et un renforcement du transport (Amélioration RER B, Barreau de Gonesse RER, Tramway Sarcelles Gonesse, CDG express).

5 – En matière de transports, le SDRIF insiste sur la nécessité d'assurer des liaisons RER vers les pôles majeurs (Roissy, CDG, gare du Nord et de l'Est) ainsi qu'une liaison Creil – Roissy. A ne pas négliger : le TGV Londres – Amiens – Paris (gare en agglomération centrale) et les routes (BIP et RD 316, Meaux – Roissy).

6 – En ce qui concerne l'environnement, le SDRIF préconise la requalification environnementale de la zone dense, la protection de l'agriculture au nord et à l'est de l'aéroport et enfin, la mise en valeur et la réouverture des cours d'eau.

Outre le SDRIF, et parmi les projets formulés pour l'aménagement de ce territoire, il convient de rappeler les objectifs définis par l'EPA lors de la signature du Protocole 2007 – 2013.

En matière économique, priorité est donnée à un développement diversifié, tourné vers la recherche-développement. Le recyclage des friches industrielles, le développement des PME-PMI sur l'axe le Bourget-Roissy et la tangentielle nord ainsi que le lancement de l'important projet du Triangle de Gonesse figurent également parmi les actions à mener. L'extension du Parc des expositions de Villepinte et de la ZA internationale du Tremblay et la délocalisation du circuit Carole sont également prévues. Enfin, figurent à l'ordre du jour, le développement de la Cité de l'Air et de l'Espace du Bourget et le développement du très haut débit.

Pour ce qui concerne le logement, les objectifs définis visent surtout la croissance et la diversification de l'offre. Il est acté de passer de 4.500 logements par an à 6.000 en 2013 et d'accélérer les programmes de rénovation urbaine menés dans la cadre de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU). Un programme important de logements est également prévu sur l'EPCI Roissy-Porte de France.

En matière de déplacements et d'infrastructures de transport, l'accent sera mis sur l'accès aux emplois, aux gares et au Bourget. Des modes de transport intermédiaires entre le RER et les bus actuels, tels que des tramways ou des bus en site propre, pourraient être envisagés.

Dans le cadre des réflexions relatives à la liaison rapide CDG Express, dont la mise en service est prévue entre 2012 et 2015, l'EPA souhaite que deux arrêts sur le parcours soient garantis, l'un à Plaine de France (notamment à destination des clients des entreprises sur place), l'autre pour desservir Villepinte.

L'accessibilité du pôle de Roissy est également essentielle pour le territoire formé par Villiers-le-Bel et Sarcelles, qui est emblématique des déséquilibres sociaux et économiques de ce secteur. Isolé de la plateforme, ce territoire n'en retire aucune retombée économique positive, faute de pouvoir attirer des entreprises ; situé en zone de bruit, il ne peut rééquilibrer ses déséquilibres résidentiels ; en pleine crise sociale et urbaine, ses habitants accèdent difficilement à la plateforme de Roissy. Identifié comme un moyen de résoudre ces difficultés, le projet de barreau de Gonesse a été inscrit au précédent contrat de plan et figure dans le contrat de projet entre l'État et la Région pour la période 2007-2013. Il figure parmi les trois projets cités par le Président de la République comme présentant une importance particulière en Île-de-France.

Le 8 février 2008, le chef de l'Etat a en outre annoncé qu'une enveloppe de 500 millions d'euros serait affectée au désenclavement des quartiers en difficulté dans le cadre du « **Plan Espoir banlieues** ». Le Gouvernement a fait savoir qu'il veillerait à ce que la réalisation de cette liaison entre le nord de la gare de Villiers-le-Bel, sur le RER D, et la gare du Parc international des expositions de Villepinte, sur le RER B, se fasse aussi vite que possible. L'objectif est d'améliorer l'accessibilité aux emplois de la plateforme de Roissy, de créer une liaison efficace entre les RER B et D, tout en contribuant au développement du triangle de Gonesse.

Enfin, en matière d'aménagement, la priorité portera sur les périmètres autour des gares et des espaces publics structurants.

Pour les opérations de développement urbain, les projets porteront tout d'abord sur la Plaine Saint-Denis et la ZAC des Docks de Saint-Ouen (100 ha en bord de Seine, soit le quart de la superficie de la ville).

Les projets des villes de Sarcelles-Lochères, Blanc-Mesnil (RN2), Sevran (KODAK) et Aubervilliers (centre ville) seront quant à eux abordés dans le cadre du renouvellement urbain. Enfin, les extensions urbaines pourront concerner Louvres et Puisseux, les Tartres à Saint-Denis-Pierrefitte, le Triangle de Gonesse, Tremblay et Sevran (Montceuleux).

Il convient de noter que sur ces territoires, des collectivités locales ont mis en place leurs propres outils qui se sont distingués par l'ampleur et la qualité de leurs réalisations. En Seine-Saint-Denis, le département a son outil avec Sequano Aménagement, Sem résultant de la fusion de la Sodedat 93 et de la Sidec (opérateur d'ailleurs retenu pour l'éco quartier des docks de Saint-Ouen), et la Communauté d'agglomération de Plaine Commune avec la Sem Plaine Commune Développement.

Plus récemment, l'assemblée régionale a adopté deux contrats particuliers entre la Région et les deux départements de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.

Conçus comme des outils de programmation financière complémentaires au contrat de plan État-Région, les contrats particuliers avec les départements permettent de mettre en œuvre un certain nombre de projets plus spécifiques aux besoins des habitants des territoires concernés. Comme pour les Yvelines, la Seine-et-Marne et l'Essonne en 2008, la Région a adopté, le 12 février 2009, deux contrats particuliers avec la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise.

Le contrat avec la Seine-Saint-Denis propose de poursuivre les efforts de réduction des inégalités en concentrant l'investissement régional sur près de 40 opérations allant dans le sens du développement durable et solidaire. Compte tenu des spécificités de ce département, la Région prend exceptionnellement en charge 60 % du contrat particulier, contre 50 % habituellement. Le contrat s'élève à 227,5 millions d'euros dont 145 uniquement pour les déplacements. Les projets retenus concernent trois grands axes : les déplacements, l'écologie urbaine et l'éducation.

Le contrat avec le Conseil général du Val-d'Oise présente un éventail de projets, complet et opérationnel. L'engagement financier porte sur 219,9 millions d'euros répartis entre la Région et le Département à quasi parité. Cinq thématiques ont été sélectionnées : la solidarité avec les personnes âgées et handicapées et les publics en insertion professionnelle, le soutien au développement économique, à l'emploi, à la formation professionnelle et à l'enseignement supérieur, le développement culturel, sportif et touristique, la protection de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie, l'amélioration des déplacements.

Par ailleurs, les projets de Roissy-Plaine de France devront également s'articuler avec les ambitions d'autres acteurs régionaux. Ainsi, aux Assises de la Métropole, organisées à l'initiative de la Conférence métropolitaine, a été décidée la création d'un syndicat mixte d'études avec trois objectifs principaux : réduire les inégalités, proposer une péréquation territoriale des ressources, faire des propositions cohérentes sur des dynamiques métropolitaines autour du logement, du développement économique, des transports, etc. Or la question de la **réduction des inégalités** trouve un écho particulièrement important à Roissy-Plaine de France où il est au cœur des projets.

#### **4. Problématiques majeures**

La Seine Saint-Denis est souvent présentée comme le territoire de tous les paradoxes : concentré de tous les problèmes socio-économiques, elle est aussi le sixième département de France par la richesse produite, notamment grâce aux pôles industriels et de service qui le structurent.

Outre la Seine Saint-Denis, c'est en fait l'ensemble du territoire de Roissy Plaine de France qui se caractérise par cette situation tout à fait paradoxale où **un potentiel remarquable côtoie des difficultés prégnantes.**

Ainsi, en matière de gouvernance par exemple, si le territoire peut se féliciter du fort développement économique de Roissy Charles de Gaulle, force est malheureusement de constater que les ressources liées à l'aéroport ne bénéficient qu'à une partie du territoire. D'où l'importance de **dynamiser la gouvernance territoriale** et de **revoir le regroupement intercommunal** afin que les atouts des uns bénéficient à un plus grand nombre et qu'une **meilleure péréquation entre les territoires permette de renforcer l'effet d'entraînement des pôles moteurs.**

Plus globalement, c'est la question de la **mutualisation des charges et des ressources** qui mériterait d'être abordée.

Ce que font déjà les acteurs économiques locaux, selon lesquels la mise en valeur du territoire passe par une vision d'ensemble impossible à mettre en œuvre dans le paysage institutionnel actuel et qui prônent par conséquent la mise en place d'Etats généraux réunissant l'Etat, la région et les collectivités locales.

Autre illustration des divergences existantes, alors que l'annonce par C.Blanc des projets gouvernementaux sur le territoire a eu un effet positif sur l'attractivité des entreprises, et que fort de ses atouts, Roissy Plaine de France intéresse les investisseurs, il convient néanmoins de constater combien le déficit d'image est pérenne au sein de la population locale mais également régionale et nationale. Aussi convient-il **d'envisager l'attractivité du territoire à la fois pour les entreprises et pour les habitants** : réalisation d'infrastructures de transports, d'équipements en matière d'éducation, de formation et de santé, amélioration de l'habitat et poursuite du renouvellement urbain, développement de l'économie résidentielle, prise en compte des problèmes sociaux découlant essentiellement de la désindustrialisation, traitement des espaces en reconversion, promotion sociale des résidents ...

En matière de développement urbain, les perspectives à l'horizon 2013 s'élèvent à 1.075.000 habitants et 520.000 emplois. Aussi **le rééquilibrage habitat - emploi doit-il être placé au rang des priorités**, en particulier pour les habitants actuels. De même la question de la localisation de l'effort de production de logements doit faire l'objet d'un débat afin d'arbitrer entre l'hypothèse de constructions nouvelles en proche couronne ou plutôt en périphérie. Enfin, il convient également de réfléchir aux choix à faire entre deux stratégies : renouvellement et densification urbaine d'une part ou extension et urbanisation nouvelle d'autre part.

Roissy-Plaine de France doit également répondre à deux ambitions territoriales a priori contradictoires et qu'il incombe aux acteurs de rendre complémentaires : **faire coexister l'indispensable multiplication des flux et le nécessaire respect des préoccupations en matière de développement durable** ; en d'autres termes : préserver une mobilité durable malgré la superposition des flux.

L'optimisation du potentiel de Roissy-plaine de France comme fenêtre internationale doit également se faire tout en rendant acceptable les nuisances aéroportuaires, en sauvant la ceinture verte.

Il n'est d'ailleurs pas saugrenue de penser que Roissy-Plaine de France a ici une opportunité à saisir en transformant ce qui pourrait apparaître comme des contraintes en de véritables opportunités. En jouant pleinement la carte du développement durable, ce territoire, trop longtemps dévalorisé, pourrait devenir un modèle vertueux et **cultiver une nouvelle image de « fenêtre internationale durable » ...**

## 5. Préconisations

Ainsi que nous venons de le présenter, bien que Roissy-Plaine de France ne soit pas encore considéré comme une Opération d'Intérêt National, son territoire en présente toutes les caractéristiques. C'est pourquoi la question de la contribution des opérations de Roissy-Plaine de France à l'action régionale se pose avec la même acuité pour ce territoire que pour les autres OIN recensées en Ile de France.

Aussi la Commission préconise-t-elle de tenir compte des interactions fortes qui s'exercent entre les territoires prioritaires eux-mêmes, d'une part, et entre les territoires prioritaires et le Bassin parisien d'autre part.

Par ailleurs, et ainsi qu'il l'indiquait dans son rapport de synthèse relatif aux territoires prioritaires du CPER 2000-2006 en juillet 2003, le CESR souhaite insister sur l'importance des enjeux régionaux et souvent nationaux, voire européens et mondiaux présents sur ce territoire qui constituent « des balises et des points d'ancrage permettant de maintenir, voire de renforcer l'attractivité et la primauté de notre région dans le grand Espace européen ».

Aujourd'hui, l'avenir de ce territoire demeure l'un des points d'achoppement des discussions entre la Région Île-de-France et l'État. C'est pourquoi la définition d'objectifs clairs et communément partagés, au sein d'une OIN, permettrait d'utiliser Roissy-Plaine de France comme **levier de développement pour le Nord-Est de notre région**.

Le 18 mars 2008, le Secrétaire d'Etat, C.Blanc, chargé du développement de la région capitale, s'est vu confier la mission « d'élaborer pour la région parisienne une vision fondée sur une ambition beaucoup plus forte en matière de développement économique durable et de se donner les moyens de rivaliser avec les grandes capitales internationales ». Gageons que ses propositions permettront **d'orienter les projecteurs sur Roissy-plaine de France**.

# Annexes



## 1 - Listes des personnes auditionnées ou entendues

Au sein de la Commission Aménagement du territoire, tous les conseillers et membres associés se sont répartis en 7 "sous-groupe géographiques" : Marne la Vallée, Sénart, Seine Amont, Massy-Saclay-Palaiseau-Versailles-Saint Quentin, La Défense-Seine Arche, Seine Aval et Roissy-Plaine de France. Les auditions ont eu lieu au cours des réunions ou des déplacements sur site de la Commission et des rencontres ou visites en sous-groupes.

Date	Personnalité	Fonction	Structure
	Mme Mancret-Taylor	Directrice	Conseil régional
25 juin 2008	M.Samsoen	Directeur général	EPAMSA
24 septembre 2008	M.Lelarge	Directeur régional de l'Équipement	DRE
1 octobre 2008	M.Gollain	Directeur	ARD
9 octobre 2008	M.Mutz	Préfet de région	Préfecture d'Ile de France
29 octobre 2009	M.Lefevre	Enseignants-chercheur	CNRS - Latts
29 octobre 2009	M.Dallier	Sénateur Maire	Seine Saint Denis
4 novembre 2008	M.Mansat	Adjoint au Maire	Mairie de Paris
26 novembre 2008	M.Lefort	Président	Association ADOR pour le développement économique du pôle Orly Rungis
26 novembre 2008	M.Palisse	Directeur général adjoint	IAU Ile de France
8 décembre 2008	Mme Ferri	Vice-Présidente	Conseil régional Ile de France
17 décembre 2008	M.Touchefeu	Directeur général	EPA ORSA
19 décembre 2009	M.Bédier	Président	Conseil général des Yvelines
22 décembre 2008	M.Chaix	Directeur général	EPAD et EPASA
8 janvier 2009	M.Garay	Maire	Mairie des Mureaux
12 janvier 2009	M.Pépineau	Président	Délégation du Val de Marne de la CCI de Paris
16 janvier 2008	M.Dupont	Directeur général	EPA Plaine de France
20 janvier 2009	M.Dufay	Directeur général	EPA Sénart
27 janvier 2009	M.Berteau	Directeur général	EPA Marne la Vallée
28 janvier 2009	M.Balcou	Président	Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe

29 janvier 2009	M..Dufay	Directeur général	Mission de préfiguration Massy-Saclay
30 janvier 2009	M.Cocquet	Directeur général	Eurodisney
30 janvier 2009	M.Robert	Secrétaire régional	MIAT Bassin parisien
4 février 2009	M.Véron	Directeur de Cabinet	Secrétariat d'Etat au développement de la région capitale
9 février 2009	M.Canepa	Préfet de région	Préfecture d'Ile de France
19 février 2009	M.Karoutchi	Secrétaire d'Etat	
19 février 2009	M.Cadalbert	Président	Communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines
23 février 2009	M.Delahaye	Président	Communauté d'agglomération Europ'Essonne
5 mars 2009	M.Giry	Président	Conseil de développement du Val de Marne
5 mars 2009	M.Touchefeu	Directeur général	EPA ORSA
11 mars 2009	M.Ros	Maire	Orsay
19 mars 2009	M. Huchon	Président	Conseil Régional Ile de France

## 2 - Bibliographie

### Documents généraux

- Rapports et avis du CESR relatifs aux territoires prioritaires
- Schéma Directeur de la Région Ile de France, Conseil régional, 2008
- Paris, une métropole dans le monde : Etat des lieux et mise en perspective des savoirs, Frédéric GILLI, DIACT, 2007
- Le fonctionnement métropolitain du Bassin parisien : du Bassin parisien à la région économique de Paris, DIACT, 2004-2008

### Documents par territoires

#### ► Roissy - Plaine de France

- Document de JP Palisse (IAU) du 23.12.2009
- Protocole de la Plaine de France 2007-2013
- La Lettre de l'EPA Plaine de France n°1 à n°7
- « L'avenir se construit entre Paris et Roissy »
- Rapport d'activité 2007 de l'EPA Plaine de France
- Document stratégique de référence : « Orientation pour un développement durable et solidaire de la Plaine de France » (12.12.2005)

#### ► Marne la Vallée

- Site Internet des EPA : Marne-la-vallee.com
- Prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique, aux Projets d'Intérêt général et aux OIN, Préfecture de la région Ile-de-France, Octobre 2006
- Extrait de la revue Traits Urbains n°13 de Mars 2007 « OIN, objet intercommunal non identifié ? »
- Contribution de M.Dominique Cocquet à l'élaboration du SDRIF du 6 Décembre 2007
- Rapport d'activité 2007 EPAMARNE et EPAFRANCE
- Rapport de mission sur les perspectives de développement du Secteur 4 de Marne-la-Vallée et du projet Euro Disneyland, juillet 2008
- Le territoire de Marne-la-Vallée CPER Etat/Région 2007-2013  
Contributions des établissements publics EPAMARNE et EPAFRANCE du 24 août 2008
- Proposition de stratégie pour Marne-la-Vallée de Pascal Berteaud du 29 septembre 2008

- Lettre trimestrielle d'information Epamarne Epafrance « ENSEMBLE » n° 13- Octobre 2008
- Dossier de présentation du projet d'extension de Walt Disney par M Dominique Cocquet à Messieurs Jean-Paul Huchon et Roger Karoutchi, 24 septembre et 6 octobre 2008.
- Note sur les opérations d'intérêt national de la CCI Seine - et - Marne du 20 Janvier 2009.
- Ville nouvelle de Marne-la-Vallée, 5 grands sites d'accueil, MARNE LA VALLEE, EPAMARNE/EPAFRANCE, 1999 (cahier)

### ► **Massy-Saclay- Palaiseau- Saint Quentin en Yvelines**

- Conférence de presse du Secrétaire d'Etat, Christian Blanc, le 6 novembre 2008
- L'Opération d'intérêt National, Massy Palaiseau Saclay Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, « le point sur », l'OIN, un projet ambitieux, partagé, pris à la bonne échelle, mars 2008
- Deuxième rapport du Préfet de la Région Ile-de-France au Premier Ministre, opération d'intérêt national Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines, juillet 2006.
- Rapport d'étape du Préfet de la Région Ile-de-France au Premier Ministre, grand projet d'urbanisme d'intérêt national « Massy, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines », 5 janvier 2006.
- Les orientations stratégiques d'aménagement pour les Yvelines « de la concertation à l'action, Yvelines 78 – Conseil Général des Yvelines (revue), septembre 2006.
- Un territoire d'exception, un campus cluster d'excellence – le regard de la communauté économique et scientifique au travers du concours international d'idées « urbanisme et développement durable », mission de préfiguration de l'OIN Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, février 2008.

### ► **La Défense-Seine Arche**

- Territoires en partage, Nanterre, Seine-Arche : en recherche d'identité (s)/Marcel Roncayolo (2007, Editions Parenthèses).
- Seine-Arche (Nanterre), Direction de la stratégie urbaine, première contribution de l'Etablissement public d'aménagement Seine-Arche au rapport rédigé par la DREIF, avril 2008.
- Mission de prospective sur le quartier d'affaires de l'ouest parisien, rapport de Pascal Lelarge, Préfet Régional de l'Equipement d'Ile-de-France – Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, juin 2008.

### ► **Sénart**

- EPA-SENART Rapport annuel 2007

## ► Orly-Rungis-Seine Amont

- Rapport sur SEINE-AMONT préparé par M.Dumont-Fouya au nom de la Commission de l'Aménagement du Territoire et présenté devant le Conseil Économique et Social de la Région Ile-de-France le 3 juillet 2003 (Les Territoires prioritaires du CPER 2000-2006).
- Orly - Rungis - Seine Amont, territoire en mouvement, opération d'intérêt national, Etablissement public d'aménagement, novembre 2008, EPA-ORSA/Philippe Guignard.
- Orly - Rungis - Seine Amont, plan stratégique directeur, vision pour le projet de territoire d'Orly - Rungis - Seine Amont, juin 2008, EPA-ORSA/Jacques Touchefeu et Christian Favier
- Orly - Rungis, pôle stratégique de l'Ile-de-France, Association pour le Développement économique du pôle Orly – Rungis
- Rapport d'étape du Préfet de la Région Ile-de-France au Premier Ministre, grand projet d'urbanisme d'intérêt national « Seine-Amont », 5 janvier 2006.
- Deuxième rapport du Préfet de la Région Ile-de-France au premier Ministre, opération d'intérêt national « Seine-Amont-Orly-Rungis », Préfecture de la Région Ile-de-France, 17 juillet 2006.
- Un projet de territoire, Seine-Amont-développement, Alain Audoubert, Maire de Vitry-sur-Seine, Président de l'association Seine-Amont développement, février 2007.
- Le grand book, illustration d'un dynamisme en devenir, communauté d'agglomération Evry Centre Essonne, Manuel Valls, Président de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, septembre 2008.

## ► Seine Aval

- Deuxième rapport du Préfet de la Région Ile-de-France au Premier Ministre, opération d'intérêt national « Seine-Aval », 18 juillet 2006.
- Opération d'intérêt national Seine-Aval protocole, Etablissement public d'aménagement du Mantois Seine-Aval (EPAMSA)- les assemblées délibérantes de 51 communes et de 5 communautés de communes des Yvelines ont apporté leur soutien au Protocole de l'opération d'intérêt national Seine-Aval. Juillet/septembre 2008.

## **Pour l'approche thématique du SDRIF**

Divers documents issus de :

Préfecture de la Région Ile-de-France

Ministère du Logement et de la Ville

Syndicat National des Aménageurs Lotisseurs (SNAL)

Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCI)

Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU)

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Paris (CRCI)

Groupe SETEC France

### **3 –Tableaux thématiques**

OIN	- Nombre d'habitants - Nombre d'emplois	Départements (nombre communes)	Com. d'agglomération	Com. de communes	Syndicat d'agglo. nouvelle	Sites prioritaires (faisceaux)		EPA
						Pôles moteurs	Territoires à raccrocher	
Seine Amont 71 km <sup>2</sup>	H:355.000 E:170.000	Val de Marne (12)	Plaine centrale du Val de Marne	-	-	Orly-Rungis (SE)	-	ORSA
Seine Aval 358 km <sup>2</sup>	H:375.000 E:121.500	Yvelines (51)	Mantes en Yvelines	-Portes de l'IdF -2 Rives de S. -Seine-Mauldre -Vexin-Seine	-	-Mantes -Les Mureaux Poissy (O)	Chante loup les Vignes (O)	EPAM SA
Massy Saclay Palaiseau Versailles St Quentin 368 km <sup>2</sup>	H:676.000 E:389.500	-Essonne (26) -Yvelines (23)	-St Quentin en Y. -Plateau de Saclay	-Versailles Grand Parc -Cœur de l'Hurepoix	-	Massy (S)	Trappes (S)	Mission de préfiguration
La Défense 1,6 km <sup>2</sup>	H:20.000 E:150.000	Hauts de Seine (2)	-	-	-	-	-	EPAD
Seine Arche 3,2 km <sup>2</sup>	H:3.600	Hauts de Seine (1)	-	-	-	-	-	EPA Seine Arche
Marne la Vallée 152 km <sup>2</sup>	H:350.000 E:172.000	-Seine et M. (23) -S. St Denis (1) -Val de Marne (2)	Marne et Gondoire	Brie Boisée	-Marne la Vallée-Val Maubuée -Val d'Europe	Marne la Vallée (E)	-	EPAM ARNE/ EPAFR ANCE
Roissy - Plaine de France 300 km <sup>2</sup>	H:930.000 E:360.000	-Seine Saint Denis (17) -Val d'Oise (23)	-Val de France -Plaine Commune -Vallée Montmorency	-Le Bourget Drancy -Roissy Porte de France	-	Le Bourget (N)	Val de France (N)	EPA Plaine de France
Sénart 120 km <sup>2</sup>	H:110.000 E:36.200	-Seine et Marne (8) -Essonne (2)	-	-	Sénart Ville Nouvelle	-	-	EPA Sénart

<b>OIN</b> <b>(nombre de communes)</b>	<b>DEPARTEMENTS ET COMMUNES</b>
<u><b>Seine Amont (12)</b></u> <b>Hors structures (11)</b> <b>CA Plaine Centrale du Val de Marne (1/3)</b>	<b>Val-de-Marne (12)</b> Ablon-sur-Seine, Alfortville, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine.
<u><b>Seine Aval (51)</b></u> <b>Hors structures (12)</b> <b>CA Mantes en Yvelines (12/12)</b> <b>CC Portes de l'Île de France (8/8)</b> <b>CC Deux Rives de la Seine (6/6)</b> <b>CC Seine-Mauldre (5/5)</b> <b>CC Vexin-Seine (8/8)</b>	<b>Yvelines (51)</b> Achères, Andresy, Aubergenville, Aulnay-sur-Mauldre, Bennecourt, Blaru, Bonnières-sur-Seine, Bouafle, Breuil-en-Vexin., Buchelay, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Chapet, Conflans-Sainte-Honorine, Drocourt, Ecquevilly, Epône, Flins-sur-Seine, Follainville Dennemont, Freneuse, Gargenville, Gomecourt, Guerville, Hardricourt, Jambville, Jeufosse, Juziers, Les Mureaux, Limay, Limetz-Ville, Magnanville, Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville, Méricourt, Meulan, Mezières-sur-Seine, Mézy-sur-Seine, Moisson, Mousseaux-sur-Seine, Nezel, Oinville-sur-Montcient, Orgeval, Poissy, Porcheville, Rolleboise, Rosny-sur-Seine, Tessancourt-sur-Aubette, Triel-sur-Seine, Vaux-sur-Seine, Verneuil-sur-Seine, Vernouillet.
<u><b>Massy Saclay Palaiseau Versailles</b></u> <u><b>St Quentin (49)</b></u> <b>Hors structures (19)</b> <b>CA Saint Quentin en Yvelines (7/7)</b> <b>CA Plateau de Saclay (10/10)</b> <b>CC Versailles Grand Parc (11/11)</b> <b>CC Cœur de l'Hurepoix (2/4)</b>	<b>Essonne (26)</b> Ballainvilliers, Bures-sur-Yvette, Champlan, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, Gif-sur-Yvette, Gometz-le-Chatel, Igny, La Ville-du-Bois, Les Ulis, Longjumeau, Marcoussis, Massy, Morangis, Nozay, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin, Saulx-les-Chartreux, Vauhallan, Verrières-le-Buisson, Villebon-sur-Yvette, Villejust, Villiers-le-Bâcle, Wissous. <b>Yvelines (23)</b> Bièvres, Bois d'Arcy, Buc, Chateaufort, Coignères, Elancourt, Fontenay-le-Fleury, Guyancourt, Jouy-en-Josas, La Verrière, Le Chesnay, Les Loges-en-Josas, Magny-les-Hameaux, Maurepas, Montigny-le-Bretonneux, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Trappes, Voisins-le-Bretonneux, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Viroflay.
<u><b>La Défense (2)</b></u> <b>Hors structures (2)</b>	<b>Hauts-de-Seine (2)</b> Courbevoie, Puteaux.
<u><b>Seine Arche (1)</b></u> <b>Hors structures (1)</b>	<b>Hauts-de-Seine (1)</b> Nanterre.



<b>OIN</b> <b>(nombre de communes)</b>	<b>DEPARTEMENTS ET COMMUNES</b>
<p align="center"> <b><u>Marne la Vallée</u> (26)</b>  <b>Hors structures (5)</b>  <b>CA Marne et Gondoire (9/15)</b>  <b>CC Brie Boisée (1/5)</b>  <b>SAN Marne la Vallée Val Maubuée (6/6)</b>  <b>SAN Val d'Europe (5/5)</b> </p>	<p align="center"> <b>Seine-et-Marne (23)</b>            Bailly-Romainvilliers, Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Champs-sur-Marne, Chanteloup-en-Brie, Chessy, Collégien, Conches-sur-Gondoire, Coupvray, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Ferrières-en-Brie, Gouvernes, Guermantes, Jossigny, Lognes, Lagny-sur-Marne, Magny-le-Hongre, Montévrain, Noisiel, Saint-Thibault-des-Vignes, Serris, Torcy.         </p> <p align="center"> <b>Seine-Saint-Denis (1)</b>            Noisy-le-Grand         </p> <p align="center"> <b>Val-de-Marne (2)</b>            Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne         </p>
<p align="center"> <b><u>Roissy – Plaine de France</u> (40)</b>  <b>Hors structures (12)</b>  <b>CA Val de France (4/4)</b>  <b>CA Plaine Commune (7/7)</b>  <b>CA Vallée de Montmorency (1/8)</b>  <b>CC Le Bourget-Drancy (2/2)</b>  <b>CC Roissy-Porte de France (14/17)</b> </p>	<p align="center"> <b>Seine-Saint-Denis (17)</b>            Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Epinay-sur-Seine, La Courneuve, Le Blanc Mesnil, Le Bourget, L'Île Saint-Denis, Pierrefitte, Saint-Denis, Saint-Ouen, Sevran, Stains, Tremblay-en-France, Villepinte, Villetaneuse.         </p> <p align="center"> <b>Val d'Oise (23)</b>            Arnouville-les-Gonesse, Bonneuil-en-France, Chennevières-les-Louvres, Ecoen, Epiais-les-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Fosses, Garges-les-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Le Thillay, Louvres, Marly-la-Ville, Montmagny, Puisseux-en-France, Roissy-en-France, Saint-Witz, Sarcelles, Survilliers, Vaudherland, Vémars, Villeron, Villiers-le-Bel.         </p>
<p align="center"> <b><u>Sénart</u> (10)</b>  <b>Hors structures (2)</b>  <b>SAN Sénart Ville Nouvelle (8/8)</b> </p>	<p align="center"> <b>Seine-et-Marne (8)</b>            Cesson, Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-le-Temple, Vert-Saint-Denis.         </p> <p align="center"> <b>Essonne (2)</b>            Saint-Pierre-du-Perray, Tigery.         </p>

# OIN : CONTRIBUTION AU SDRIF

21/01/09

Informations extraites de l'intervention de Mr Palisse en CAT du 26/11/08. Les → indiquent les orientations du SDRIF	LOGEMENT ET FONCIER
<b>Seine-Amont</b>	Espace de régénération urbaine majeur. Problématique de la mise en place d'un maillage urbain efficace et structurant → Importants secteurs de densification préférentiels → Plaine de Montjean : secteur d'urbanisation conditionnelle → 3000 logements neufs/an
<b>Seine-Aval</b>	Développement urbain : 480.000 habitants en 2030 (370.000 aujourd'hui). Intensification urbaine. Site d'extension urbaine (terrasses de Poncy). Problématique de la restructuration urbaine du péri-urbain. → Développement équilibré et durable → 2.500 logements neufs/an dès 2010
<b>Massy Saclay Vers. St Quentin</b>	Objectif : + 35.000 habitants et + 7.500 logements ordinaires. Projet d'agence d'urbanisme. Production de logements pour les besoins de l'emploi : risque de déséquilibre → Projet d'aménagement économique et urbain → 5.000 logements neufs/an.
<b>La Défense</b>	Actuellement : 8000 logements, 210.000 m <sup>2</sup> de commerces, 3 millions de m <sup>2</sup> de bureaux. Plan de renouveau (2015) : + 500.000 m <sup>2</sup> de bureaux et + 1.400 logements. → Quel périmètre pour l'équilibre habitat/emploi ?
<b>Seine Arche</b>	Plan de renouveau (2015) : + 200.000 m <sup>2</sup> de bureaux et + 4.000 logements. Problématique de l'équilibre de l'armature métropolitaine. → Recherche de mixité urbaine et d'amélioration de l'équilibre habitat/emploi.
<b>Roissy – Plaine de France</b>	Croissance et diversification de l'offre de logement : de 4500 à 6000/an. Accélération des programmes de rénovation urbaine. Rééquilibrage habitat/emploi. → des territoires stratégiques et prioritaires
<b>Marne-le-Vallée</b>	Actuellement : 350.000 habitants. Demain (2030) : 455.000 habitants Recherche d'équilibre habitat/emploi. Problématique de densification et d'intensification. → Intensification urbaine du Val Maubuée
<b>Sénart</b>	140.000 habitants à l'horizon 2030 (110.000 aujourd'hui) mais frein pour la production de logements. Problématiques de l'équilibre habitat/emploi et de l'intensification de l'armature urbaine. → Poursuite du développement urbain → Confortation de la centralité du Carré Sénart → Développement conditionnel de Melun-Villaroche

## OIN : CONTRIBUTION AU SDRIF

Informations extraites de l'intervention de Mr Palisse en CAT du 26/11/08. Les → indiquent les orientations du SDRIF	INFRASTRUCTURES ET DEPLACEMENTS
<b>Seine-Amont</b>	<p>→ Structuration du système de transport : Tram Paris – Choisy – Orly – Juvisy (N305), ARC Express, RER C et D, interconnexion sud des TGV et gare TGV sur l'aéroport</p> <p>→ Routes : franchissement de la Seine et des faisceaux ferrés</p>
<b>Seine-Aval</b>	<p>→ Projets structurants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• routes : prolongement A104, liaison A13 RN12 par vallée de la Meauldre, Mantes - Cergy-rive droite</li> <li>• optimisation des TC : prolongement RER E, liaison rapide Normandie vallée de Seine, LGV</li> <li>• Ports de Triel et d'Achères, Pont d'Achères</li> </ul>
<b>Massy Saclay Vers. St Quentin</b>	<p>Difficultés de la desserte du Plateau. Projet de création d'un métro Massy – Versailles via le Plateau</p> <p>→ Tangentielle sud Versailles – Massy – Évry → Prolongement RER C à Coignères → TCSP Massy – St Quentin – Les Ulis → TCSP Versailles – Satory → TCSP St Quentin – Plaisir → aménagement RD36 et N10</p>
<b>La Défense Seine Arche</b>	<p>Problématique de l'accessibilité du pôle.</p> <p>→ Prolongement T1 et T2 → RER E. → Arc Express → Gare TGV</p>
<b>Roissy – Plaine de France</b>	<p>Barreau de Gonesse, accès au Bourget, circulations douces (accès aux gares et à l'emploi) → Tangentielle nord, Arc Express, prolongement M4, M7, M12, M13, tramway Paris-St Denis-Épinay et Sarcelles, TCSP Le Bourget-Villepinte, amélioration RER B, CDG Express, liaison Creil-Roissy, TGV Londres-Amiens-Paris</p>
<b>Marne-la-Vallée</b>	<p>Problématique de la structuration du système de transport local.</p> <p>→ Prolongement du RER E → TCSP Sénart - Val Maubuée - Roissy-CdG</p>
<b>Sénart</b>	<p>Problématique de la mobilité interne.</p> <p>Gare TGV ?</p> <p>→ TCSP Corbeil - Sénart - Melun → TCSP Sénart - Val Maubuée - Roissy-CdG</p>

## OIN : CONTRIBUTION AU SDRIF

Informations extraites de l'intervention de Mr Palisse en CAT du 26/11/08. Les → indiquent les orientations du SDRIF	<b>DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</b>
<b>Seine-Amont</b>	Tertiarisation du territoire versus place des PME et de la logistique. Priorités d'aménagement entre les différents secteurs : Ivry, Orly, Les Ardoines. Problématique de la prise en compte des risques et de la vulnérabilité des sites. → Centre de congrès et pôle tertiaire d'Orly → Confortation des pôles économiques (Médicen, Cap Digital, pôle agro-alimentaire, éco-industrie et logistique)
<b>Seine-Aval</b>	Projets : valorisation du fleuve, circuit F1, développement de la logistique Problématique de l'avenir de la filière automobile et de la réduction de sa part modale. → Bassin économique diversifié : tertiaire, technologie et production, logistique → Pôle universitaire à Mantes
<b>Massy Saclay Vers. St Quentin</b>	Problématiques : concevoir un « quartier latin » sur un plateau agricole, maîtriser l'extension du bassin de main d'œuvre, diffuser les bénéfices socio-économiques du développement du cluster, maîtriser les retombées périphériques → Rénovation du pôle de recherche et d'enseignement supérieur et implantation de nouveaux établissements de recherche → Créer un foyer d'innovation européen (développement pôles de compétitivité)
<b>La Défense Seine Arche</b>	Pôle d'affaires international de premier rang. Problématique de la maîtrise des retombées périphériques. Préconisation du rapport Lelarge : regroupement des EPA → Confortement du Pôle d'Affaires
<b>Roissy – Plaine de France</b>	Développement économique diversifié tourné vers la recherche-développement, projet économique sur le Triangle de Gonesse, recyclage des friches industrielles, extension du parc des expositions de Villepinte, développement de la Cité de l'Air et de l'Espace du Bourget, développement du très haut débit. → rééquilibrage pour palier le décrochage social.
<b>Marne-la-Vallée</b>	Pôle touristique : quid du 3 <sup>ème</sup> parc ? Devenir du sud de l'A4 (Village nature, secteur d'activité économique) ? Problématique du renforcement et de la durabilité des 3 pôles économiques majeurs → Pôle tertiaire et de services du Mont d'Est à Noisy-le-Grand → Pôle tertiaire et touristique du Val d'Europe
<b>Sénart</b>	Intensification urbaine et place de l'automobile

## OIN : CONTRIBUTION AU SDRIF

Informations extraites de l'intervention de Mr Palisse en CAT du 26/11/08. Les → indiquent les orientations du SDRIF	CADRE DE VIE - ENVIRONNEMENT
<b>Seine-Amont</b>	<p>Problématiques de l'établissement d'une politique soutenable et partagée, de la maîtrise des risques et nuisances</p> <p>→ Le fleuve, élément fédérateur à valoriser</p> <p>→ Requalification paysagère</p>
<b>Seine-Aval</b>	<p>Problématique de l'articulation ville-campagne, de la durabilité des espaces ouverts et de la restructuration de secteurs dégradés (Boucle de Chanteloup, confluence Seine Meauldre)</p> <p>→ Valorisation d'un environnement fluvial exceptionnel → Étude de composition urbaine et paysagère</p>
<b>Massy Saclay Vers. St Quentin</b>	<p>Protection de l'espace agricole : quelle surface minimum ?</p> <p>Problématique de la garantie d'une gestion durable des espaces ouverts et de l'eau</p> <p>→ Préservation des espaces naturels, boisés et agricoles → Valoriser l'environnement : entité agricole, système de rigoles et d'étangs</p>
<b>La Défense Seine Arche</b>	<p>IGH et HQE : le débat de la grande hauteur.</p> <p>Densité et HQE : densifier Seine Arche ?</p>
<b>Roissy – Plaine de France</b>	<p>Préservation de l'agriculture, des espaces naturels et des cours d'eau.. Problématique : rendre acceptables les nuisances aéroportuaires. → requalification environnementale de la zone dense → protection de l'agriculture au nord et à l'est de l'aéroport → mise en valeur et réouverture des cours d'eau.</p>
<b>Marne-la-Vallée</b>	<p>Devenir du Village Nature ? Problématique de la confortation de la trame verte</p> <p>→ Conditionnalité du projet Village Nature</p>
<b>Sénart</b>	

## OIN : CONTRIBUTION AU SDRIF

Informations extraites de l'intervention de Mr Palisse en CAT du 26/11/08. Les → indiquent les orientations du SDRIF	EQUIPEMENTS - SERVICES
Seine-Amont	
Seine-Aval	Projet A104
Massy Saclay Vers. St Quentin	→ Campus scientifique et technologique de niveau mondial
La Défense Seine Arche	Problématique essentielle de l'accessibilité du pôle → Arc Express → Gare TGV
Roissy – Plaine de France	Un réseau de projets urbains coordonnés. Aménagement autour des gares. Projet de circuit de F1.
Marne-la-Vallée	→ Pôle d'enseignement supérieur et de recherche de la Cité Descartes
Sénart	Problématique essentielle de la mobilité interne → TCSP Corbeil – Sénart – Melun et Sénart – Val Maubuée – Roissy CdG