Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER MINISTRE

# DOSSIER DE PRESSE

# GRAND PARIS, LE TEMPS DES RÉALISATIONS

Comité interministériel - 13 octobre 2014

LE NOUVEAU GRAND PARIS

Fiche 1

# GRAND PARIS, LE TEMPS DES RÉALISATIONS

Le Nouveau Grand Paris, c'est l'ambition d'une région capitale plus forte et plus solidaire, qui puisse continuer à jouer demain son rôle de locomotive économique du pays. Il s'agit donc à la fois d'un projet au service des Franciliens, avec pour objectif d'améliorer leur cadre de vie et de corriger les inégalités territoriales, et d'un enjeu de portée nationale, puisque l'Île-de-France représente à elle seule près du tiers du PIB français, elle doit s'inscrire dans la modernité marquée par l'émergence du fait métropolitain, partout dans le monde.

**Cette ambition est celle du Premier ministre, qui a réuni aujourd'hui un comité interministériel pour donner une nouvelle vision globale au Grand Paris, conforter ses financements, et concevoir de nouveaux outils pour en accélérer ou faciliter la mise en œuvre.**

Pour le Premier ministre, ce comité interministériel est donc l'occasion de concrétiser les engagements pris avant l'été, dans la communication au Conseil des ministres du 9 juillet dernier. Avec ce comité interministériel, il s'agit d'ouvrir une nouvelle étape, davantage orientée vers les réalisations concrètes.

## Ce comité interministériel s'est concentré sur quatre volets prioritaires, au service d'une même ambition

- **Les transports :** le comité interministériel a précisé les financements attendus pour accélérer le calendrier de mise en œuvre du Nouveau Grand Paris des transports. Alors que les premiers travaux sont en cours (prolongement de la ligne 14 vers Mairie de Saint-Ouen), le calendrier initialement arrêté est accéléré pour permettre notamment de desservir les bassins d'emplois majeurs que sont les aéroports de Charles-de-Gaulle et Orly, ainsi que le plateau de Saclay depuis Orly, dès 2024 (contre 2027 dans le calendrier initial). Par ailleurs, des ressources complémentaires sont décidées pour conforter l'effort de modernisation sans précédent du réseau existant, à travers le plan de mobilisation pour les transports : la Région Île-de-France disposera d'une recette affectée complémentaire de 140 M€ par an, et l'État apportera sur la période 2015-2020 un budget de 1,4 Mds€ pour financer ces opérations.

- **Le logement :** le comité interministériel a décidé la mise en place de nouveaux outils pour dépasser les blocages et atteindre l'objectif de 70 000 logements par an. Ainsi, des territoires à fort potentiel sont identifiés : ils feront l'objet d'une intervention forte de l'État, grâce à des outils d'aménagement rénovés et modernisés, et la mise en place d'une nouvelle génération d'opérations d'intérêt national (OIN) dite multi-sites pour garantir l'aménagement global et coordonné sur ces sites, avec un pilotage de ces opérations par les établissements publics d'aménagement ou par l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne, rénovée et renommée « Grand Paris Aménagement ». Pour accompagner cet effort, le gouvernement réaffirme la nécessité d'un dispositif d'aide aux maires bâtisseurs. Enfin, des mesures ont été prises pour accompagner la lutte contre l'habitat indigne sur des territoires prioritaires et sécuriser le redressement de copropriétés dégradées, avec notamment la création d'une OIN de requalification des copropriétés dégradées à Clichy-sous-Bois.

- **Le développement économique :** le comité interministériel a souhaité mettre le Grand Paris au service de la croissance et de l'emploi, en élément moteur de l'économie nationale. Dans cet esprit, l'État accompagne des projets renforçant l'attractivité et porteurs d'innovation : Campus Paris Saclay, pôle innovation santé à Evry, Villages Natures, Port Seine Métropole Ouest, EuropaCity, Eurodisney phase IV, ou encore le développement des plateformes aéroportuaires (Roissy, Orly, Le Bourget), et le renouveau du quartier d'affaires de la Défense. Par ailleurs, le gouvernement a décidé d'apporter son soutien à la candidature à l'organisation de l'exposition universelle de 2025, projet fédérateur conçu pour faire le lien entre les sites historiques des Expositions universelles du XIXe siècle, et les futurs sites emblématiques du Grand Paris.

- **La gouvernance :** la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 a jeté les bases d'une nouvelle gouvernance pour le Grand Paris, avec la création prévue au 1er janvier 2016 de la Métropole du Grand Paris (MGP), qui rassemblera Paris et les communes de la petite couronne, et un regroupement concomitant des intercommunalités de grande couronne dont le siège se situe dans l'unité urbaine de Paris, qui devront atteindre au moins 200 000 habitants. Le comité interministériel a pris acte de la position adoptée par le conseil des élus de la mission de préfiguration sur les modalités d'organisation de la future métropole, et le Premier ministre a précisé la position du gouvernement pour faire évoluer le statut et les ressources des territoires. La concertation qui s'est engagée en parallèle sur les intercommunalités en grande couronne doit se poursuivre, et le gouvernement est prêt à des modifications limitées du projet de schéma régional de coopération intercommunale présenté par le préfet de région le 28 août dernier, sur la base des propositions qui seront votés par la Commission régionale de coopération intercommunale.

Les différentes mesures décidées par le comité interministériel pour porter cette nouvelle ambition sont détaillées dans les fiches suivantes.

Ce comité interministériel ouvre une nouvelle étape, qui en annonce d'autres : le Premier ministre a annoncé **qu'un nouveau comité interministériel sur le Grand Paris serait réuni avant l'été prochain**, afin de traiter des enjeux sociaux, culturels, sportifs et de transition énergétique.

# Les grandes dates du Grand Paris

**Août 2005 :**
Mise en révision du Schéma Directeur de la Région Île de France (SDRIF)

**Fin 2005 :**
Lancement de la conférence métropolitaine

**Janvier 2009 :**
Rencontre des élus d'Île-de-France avec les 10 équipes internationales sur le Grand Pari(s)

**Avril 2009 - Novembre 2009 :**
Exposition Grand Pari(s) à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine

**10 juin 2009 :**
Installation du syndicat Paris métropole

**Février 2010 :**
Installation de l'Atelier International du Grand Paris au palais de Tokyo

**3 juin 2010 :**
Promulgation de la loi sur le Grand Paris

**24 juin 2011 :**
Décret relatif aux contrats de développement territorial (CDT), outils de déclinaison locale des objectifs du Grand Paris en matière d'urbanisme, de transports, de logements, de lutte contre l'exclusion sociale et de développement économique, social et culturel. Signés par l'État et les collectivités locales, ils constituent des outils de planification et de programmation. Sur les 21 démarches engagées depuis 2010, 14 CDT ont déjà été signés, ou au moins validés à ce jour

**26 août 2011 :**
Décret approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

**15 mai 2012 :**
Discours de M. François Hollande, président de la République

**18 janvier 2013 :**
Loi relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de logement social

**6 mars 2013 :**
Présentation par J.M Ayrault du Nouveau Grand Paris des transports qui combine amélioration des transports existants dans le cadre du Plan de mobilisation régional et construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express

**19 juillet 2013 :**
Plan de mobilisation en faveur des transports du quotidien (modernisation et extension du réseau existant)

**27 janvier 2014 :**
Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) prévoyant la création au 1er janvier 2016 de la Métropole du Grand Paris, et le regroupement des intercommunalités en grande couronne

**19 mai 2014 :**
Décret relatif à la mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris

**9 juillet 2014 :**
Communication au Conseil des ministres de Manuel Valls, Premier ministre, sur le Grand Paris

Fiche 2

# LE VOLET MOBILITÉ

## Conforter les financements et accélérer la mise en œuvre du Nouveau Grand Paris des transports

### État des lieux

Chaque jour, pour aller travailler ou étudier, faire des achats ou pour leurs loisirs, **ce sont près de 11 millions de Franciliens qui réalisent 41 millions de déplacements. C'est près de 17 % de plus qu'il y a dix ans. Grâce aux investissements réalisés, la part des transports en commun et des modes actifs dans ces déplacements est en constante augmentation, l'usage de la voiture se stabilisant.** Ainsi, **8,5 millions de voyages sont effectués quotidiennement à l'aide des transports en commun en Île-de-France**.

De par la construction des réseaux nationaux, l'Île-de-France est également un maillon essentiel dans l'organisation des voyages nationaux et dans l'écoulement des flux de marchandises.

### Enjeux et objectifs

Compte-tenu de l'augmentation et de l'évolution des besoins en termes de mobilité, **le système de transports francilien est soumis à d'importantes contraintes et doit être adapté pour répondre aux préoccupations quotidiennes des usagers.** En outre, les transports constituent un élément essentiel de la compétitivité et de l'attractivité de la région capitale et contribuent à la création d'emplois. **La modernisation et le développement du système de transports en Île-de-France est ainsi une priorité forte du gouvernement. Dans le cadre du Nouveau Grand Paris des transports,** ce sont près de 32,5 Mds€ qui seront investis par l'État, le Conseil régional et les autres collectivités locales au travers :

- d'une part la construction des nouvelles lignes du **Grand Paris Express**, qui, avec plus de 200 kms de lignes et 69 gares, seront utilisées par 2 millions de voyageurs par jour,
- d'autre part au travers d'un effort de modernisation sans précédent du réseau existant (RER, Métro, Tramway, Bus, etc.) par la **réalisation du Plan de Mobilisation pour les Transports, porté par la Région et le STIF et qui a fait l'objet d'un protocole État-Région signé le 19 juillet 2013 pour en sécuriser le financement jusqu'en 2017**.

Améliorer les conditions de mobilité en Île-de-France c'est répondre à plusieurs enjeux majeurs. D'abord, c'est améliorer la **qualité de vie des Franciliens et des voyageurs**. C'est aussi un **enjeu d'emploi**, puisque non seulement la construction du Nouveau Grand Paris **générera 15 000 emplois par an** durant les travaux mais surtout il permettra une meilleure efficacité du système francilien qui bénéficiera à tout le tissu économique.

C'est également un **enjeu d'attractivité régionale**, et plus généralement de la France, dans la compétition internationale en reliant plus efficacement les principaux pôles économiques et les portes d'entrées sur l'Île-de-France et la France. C'est aussi un **enjeu de solidarité**, en permettant la desserte de quartiers aujourd'hui enclavés et éloignés des bassins d'emplois. Enfin c'est un **enjeu de développement durable et de santé publique** : alors que le trafic routier est source de nuisances importantes (dégradation de la qualité de l'air, bruit, accidents...), le renforcement significatif de l'offre de transports en commun contribuera au report modal et à la réduction de ces nuisances.

La construction du Nouveau Grand Paris des transports se fait également avec le souci d'offrir des fonctionnalités innovantes aux usages en tirant parti des **nouvelles technologies**. C'est à ce titre que la Société du Grand Paris a prévu d'équiper les 200km de nouvelles lignes de métro en fibre optique de grande capacité pour développer des applications de téléphonie mobile, d'Internet haut débit et de géolocalisation. Couplé à une politique d'ouverture des données, ce **projet numérique** bénéficiera aux voyageurs, aux territoires et aux entreprises du Grand Paris, en particulier les PME et start-ups.

## Annonces et décisions

### 1 - Un calendrier ambitieux et porteur de développement économique

Alors que les premiers travaux sont en cours (prolongement de la ligne 14 au nord de Saint-Lazare vers Mairie de Saint-Ouen), le Premier ministre a décidé d'accélérer le calendrier de réalisation des nouvelles lignes de métro pour permettre notamment de **desservir les portes d'entrées du pays et bassins d'emplois majeurs que sont les aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et Orly, ainsi que le plateau de Saclay depuis Orly, dès 2024**.

### 2 - Un financement détaillé et conforté

Afin de financer la réalisation du plan de mobilisation pour les transports, la **Région Île-de-France disposera d'une recette affectée complémentaire à hauteur de 140 M€ par an** lui permettant d'accroître d'autant son financement en faveur des opérations de modernisation et de développement du réseau existant. Pour sa part, **l'État apportera sur la période 2015 – 2020 dans le cadre du Contrat de Plan État Région (CPER), en cours de discussion, des financements à hauteur de 1,4 Mds€ pour financer ces opérations. La Société du Grand Paris sera mobilisée pour financer dès 2014** les études des projets de prolongement du RER E à l'ouest, de l'amélioration des RER, des interconnexions avec le réseau existant de la ligne 15 sud ainsi que du prolongement de la ligne 11 du métro à l'est. **Les statuts de la Société ont été modifiés pour permettre ces financements.**

Pour la ligne 15 sud, dont la mise en service est prévue pour 2020, et la ligne 16, dont la mise en service est prévue en 2023, la Société du Grand Paris pourra bénéficier de **prêts à taux attractif apportés par la Caisse des Dépôts et Consignation, auxquels la Banque Européenne d'investissement pourrait s'associer**, garantissant la disponibilité des financements dans de bonnes conditions.

Le **CPER** sera également un vecteur privilégié de la mobilisation de l'État pour les autres modes de transport (fluvial, portuaire, ferroviaire, routier, modes actifs), avec les collectivités locales.

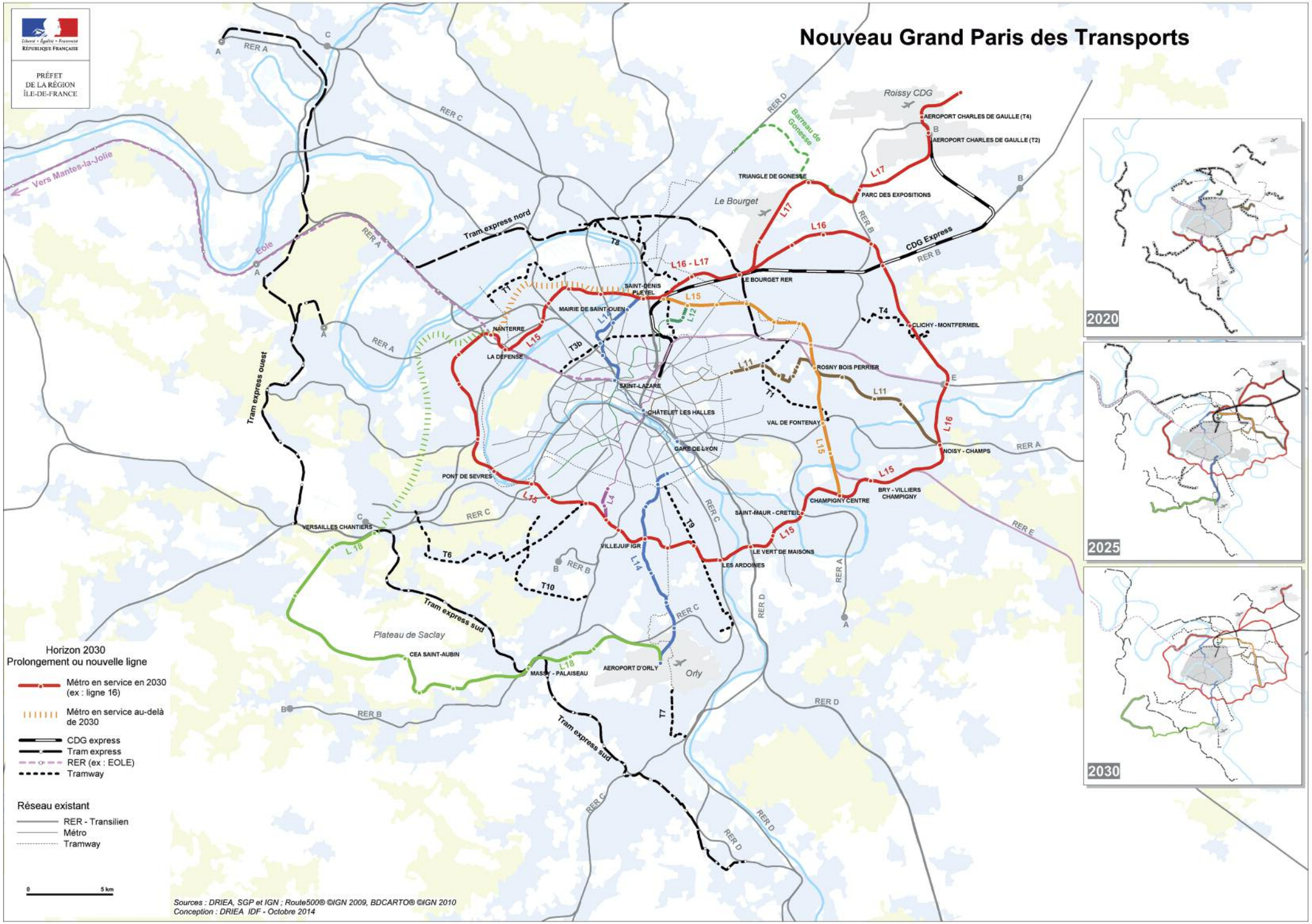
### 3 - Des projets concrets

Le Nouveau Grand Paris des transports est déjà en marche :

- Les derniers mois ont vu **plusieurs améliorations notables** avec en particulier la modernisation du RER B au nord de Paris, l'extension des lignes 4 et 12 du métro, la création de la nouvelle gare Pompadour sur le RER D ou encore la mise en service des lignes de tramway T5 et T7. Et **de nouvelles mises en service interviendront prochainement** (lignes de tramway T6 et T8, nouvelle gare Rosa Parks sur le RER E).
- La ligne C du RER fait l'objet d'un suivi attentif : en raison de son impact sur le fonctionnement du réseau sud-francilien, **les travaux complexes de réfection du poste d'aiguillage de Vitry-sur-Seine** suite à son incendie seront accélérés.
- Le calendrier de **prolongement du tramway T4**, qui doit contribuer à désenclaver le secteur de Clichy-sous-Bois et Montfermeil avant l'arrivée du Grand Paris Express, sera tenu, permettant d'achever l'infrastructure en 2018. A la demande du Premier ministre, un comité de pilotage se réunit ce 13 octobre, sous la présidence du préfet de Seine-Saint-Denis, pour s'assurer de la mobilisation de l'ensemble des institutions concernées par la réalisation de ce projet.
- Le **décret déclarant l'utilité publique de la ligne 15 sud**, entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres, est en cours d'examen par le Conseil d'État. **L'enquête d'utilité publique du tronçon reliant Mairie de Saint Ouen à Saint-Denis Pleyel (ligne 14 nord) et à Noisy-Champs (lignes 16 et 17 sud)** débute aujourd'hui 13 octobre et se tiendra jusqu'au 24 novembre.
- Devant l'ampleur des travaux, la Société du Grand Paris a développé un **schéma directeur d'évacuation des déblais** (évalués à 40 millions de tonnes) qui se fera préférentiellement par la voie d'eau (avec la création de ports provisoires à Vitry-sur-Seine et Sèvres pour la ligne 15) ou par le fer. Le projet de **nouveau Port Seine Métropole Ouest**, dont le débat public est en cours, contribuera également à l'évacuation des déblais.
- Générant 350 emplois directs, **le site de maintenance des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express** sera implanté sur le site de l'ancienne usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, contribuant ainsi à la réindustrialisation de ce territoire.
- Aujourd'hui saturée, et ne répondant pas aux besoins, la **desserte des aéroports de Roissy et Orly sera substantiellement améliorée**. Au premier semestre 2015, des voies dédiées aux bus et aux taxis seront créées sur les autoroutes A1 et A6 en entrée de Paris. Le projet CDG-Express de ligne dédiée entre Paris et l'aéroport de Roissy, en service en 2023, et la réalisation des lignes 14 sud et 17 du Grand Paris Express dès 2024, viendront compléter l'offre. Un coordonnateur interministériel sera nommé pour s'assurer de la réalisation dans les délais du projet CDG-Express.
- Enfin, **les relations entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France, autorité organisatrice, et la Société du Grand Paris** sont clarifiées dans un décret en cours de publication.

**ZOOM**
**sur l'amélioration des RER**

Les lignes de RER existantes, empruntées quotidiennement par 2,7 millions de Franciliens, font l'objet d'une modernisation importante, avec pour chaque ligne un schéma directeur élaboré par le STIF, composé de plusieurs opérations, qui vise tant à augmenter la capacité qu'à assurer une meilleure fiabilité et une meilleure accessibilité. Cette modernisation est en marche avec la mise en service fin 2013 de projets majeurs comme le RER B Nord+ ou l'ouverture de la gare Pompadour sur le RER D. Elle va se poursuivre sur toutes les lignes avec par exemple la mise en place d'un pilotage automatique sur le tronçon central du RER A, ou la refonte du nœud ferroviaire de Brétigny sur le RER C.


Nouveau Grand Paris des Transports
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET
DE LA RÉGION
ÎLE-DE-FRANCE
Roissy CDG
AEROPORT CHARLES DE GAULLE (T4)
AEROPORT CHARLES DE GAULLE (T2)
Barreau de Gonesse
TRIANGLE DE GONESSE
PARC DES EXPOSITIONS
Le Bourget
LE BOURGET RER
CDG Express
Vers Mantes-la-Jolie
Eole
Tram express nord
SAINT-DENIS PLEYEL
MAIRIE DE SAINT-OUEN
NANTERRE
LA DÉFENSE
SAINT-LAZARE
CHÂTELET LES HALLES
GARE DE LYON
ROSNY BOIS PERRIER
VAL DE FONTENAY
CLICHY - MONTFERMEIL
NOISY - CHAMPS
BRY - VILLIERS CHAMPIGNY
CHAMPIGNY CENTRE
SAINT-MAUR - CRETEIL
LE VERT DE MAISONS
LES ARDOINES
VILLEJUIF IGR
PONT DE SEVRES
VERSAILLES CHANTIERS
Tram express ouest
Tram express sud
Plateau de Saclay
CEA SAINT-AUBIN
MASSY - PALAISEAU
AEROPORT D'ORLY
Orly
RER A
RER B
RER C
RER D
RER E
L4
L11
L12
L14
L15
L16
L16 - L17
L17
L18
T1
T4
T6
T7
T8
T9
T10
T3b
Horizon 2030
Prolongement ou nouvelle ligne
Métro en service en 2030 (ex : ligne 16)
Métro en service au-delà de 2030
CDG express
Tram express
RER (ex : EOLE)
Tramway
Réseau existant
RER - Transilien
Métro
Tramway
0
5 km
2020
2025
2030
Sources : DRIEA, SGP et IGN ; Route500® ©IGN 2009, BDCARTO® ©IGN 2010
Conception : DRIEA IDF - Octobre 2014

Fiche 3

# LE PLAN DE MOBILISATION POUR L'AMÉNAGEMENT ET LE LOGEMENT

## Dépasser les blocages pour atteindre 70 000 logements par an

### État des lieux

70 000 permis de construire ont été délivrés en 2012, 60 000 en 2013. Pour autant, la construction stagne depuis plusieurs années à 42/43 000 logements par an. Elle est largement soutenue par la création de logements sociaux (25 000 en 2013).

La production de nouveaux logements est loin d'atteindre le niveau de 70 000 logements nécessaires pour satisfaire aux besoins des ménages, à la croissance démographique et à la croissance économique.

Les aménageurs publics relevant des collectivités territoriales ou de l'État, chargés des grandes opérations d'aménagement urbain, ont vu leur production progresser ces deux dernières années, après des années de faible activité, et le portefeuille des opérations en cours est important. La réalisation de ce portefeuille d'opérations pourrait permettre aux opérateurs de doubler la production de logements dans les grandes opérations d'aménagement au cours des trois prochaines années et de continuer à augmenter la production au-delà de 2017.

Par ailleurs, l'Île-de-France comprend des quartiers ou des territoires d'habitat indigne ou insalubre qui justifient une action renforcée de l'État et de ses partenaires aux côtés des collectivités concernées.

Les maires font régulièrement valoir leur difficulté à financer les équipements nécessaires à l'accueil de nouvelles populations.

Les blocages sont principalement liés aux coûts d'aménagement dans un secteur déjà très urbanisé ; aux difficultés à libérer le foncier (et notamment le foncier public), à la complexité de coordination des nombreux acteurs territoriaux et à la frilosité de certains élus à construire.

Le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (CRHH), prévu par la loi MAPTAM et co-présidé par le préfet de la région d'Île-de-France et le président du Conseil Régional d'Île-de-France, devra définir et coordonner les politiques d'hébergement et de logement de la région.

## Enjeux et objectifs

La construction et l'attractivité du Grand Paris passent par le développement de l'offre de logement, la qualité de l'habitat et la répartition équilibrée de l'offre, notamment sociale, sur le territoire francilien.

La tension que subit la région Île-de-France sur l'hébergement, l'accès au logement et le développement de l'offre de toutes les catégories de logements sont telles qu'elles justifient de décupler l'effort collectif et de présenter un plan de mobilisation pour le logement spécifique à la région, dont l'effet sur l'emploi sera conséquent puisque la construction de chaque logement crée 1,87 emploi durable.

L'intervention accrue de l'État en faveur du logement en Île-de-France est légitime, elle doit se faire pour accompagner les collectivités locales dans leurs efforts et débloquer les projets lorsque c'est nécessaire.

## Annonces et décisions

**Dès à présent et sans attendre la mise en place opérationnelle de la Métropole du Grand Paris, de la nouvelle carte des intercommunalités et du Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement, l'État s'engage dans la relance de la construction et la rénovation de l'habitat des Franciliens en proposant une nouvelle génération d'outils d'aménagement et un soutien aux collectivités qui construisent, au travers d'un Plan de Mobilisation pour l'Aménagement et le Logement.**

### A /Les modalités d'intervention de l'État en matière d'aménagement seront rénovées en profondeur grâce à une rationalisation et une modernisation des modalités d'intervention

- **1/ Des territoires à fort potentiel de création de logement sont identifiés** et plus de quarante grandes opérations d'aménagement, conduites par des opérateurs relevant des collectivités territoriales ou de l'État, sont engagées ou en voie de l'être.

**Cinq premiers sites ont déjà été choisis** pour être traités en priorité et feront l'objet de toute l'attention de l'État. Ces sites, situés à proximité immédiate de gares existantes ou futures, sont les suivants :

- territoires du canal de l'Ourcq (93),
- territoires de la cité Descartes (77/93),
- Villejuif - Campus grand Parc (94),
- Gennevilliers (92),
- Louvres Puiseux (95).

Une quinzaine d'autres sites seront précisés ultérieurement.

La plupart de ces sites doivent permettre de réaliser les aménagements nécessaires à la création de logements et d'activités en nombre et qualité suffisants pour renforcer l'attractivité de ces territoires.

### 2/ La création d'une opération d'intérêt national multi-sites permettra, en concertation avec les collectivités concernées d'accélérer et débloquer les situations complexes. Elle donnera à l'État des pouvoirs exceptionnels en matière d'urbanisme.

Pour toutes les opérations situées à l'intérieur de l'aire urbaine, **une nouvelle procédure intégrée pour le logement (PIL)** sera mise en œuvre. Cet outil innovant doit permettre de réduire le nombre de procédures, et ainsi d'accélérer les projets.

**3/ la Création de Grand Paris Aménagement : l'Agence Foncière et Technique de la Région Île-de-France sera transformée en Grand Paris Aménagement. Elle pilotera et coordonnera l'OIN multi-sites. Sa gouvernance sera adaptée pour mieux associer les collectivités locales concernées. Une mission de préfiguration sera mise en place pour moderniser son modèle économique et ouvrir sa gouvernance de manière à y associer notamment le Conseil Régional, la future Métropole du Grand Paris et les grandes intercommunalités de la zone urbaine de l'Île-de-France.**

Grand Paris Aménagement pourra être appelé, y compris en soutien des aménageurs d'ores et déjà engagés, pour travailler aux côtés des collectivités locales pour réaliser des projets urbains adaptés aux caractéristiques de chacun des sites bénéficiant des investissements importants réalisés en matière de transport.

Cette dynamique de relance s'inscrira dans un dialogue avec les collectivités qui amorce l'avenir et la nouvelle gouvernance en matière de logement, d'hébergement et d'accès au logement.

**4) L'Établissement Public Foncier unique d'Île-de-France, fusionnant les quatre établissements existants, sera mis en place au printemps 2015. Il permettra une action démultipliée dans le domaine stratégique du portage foncier.**

## B / L'amélioration de l'habitat existant fera l'objet d'une mobilisation particulière :

La mobilisation pour le logement en Île-de-France s'accompagnera d'une action résolue pour **résorber l'habitat indigne** par une approche globale du traitement des quartiers, notamment sur 19 territoires qui ont répondu à l'appel à projet lancé par l'État et l'Agence régionale de Santé, et pour lesquels l'État consacrera 20 M€ sur 5 ans.

Elle s'accompagnera aussi de la mise en place de la première Opération Nationale **de Requalification des Copropriétés Dégradées à Clichy sous-Bois**. Une autre sera engagée à Grigny.

Le plan de mobilisation pour le logement en Île-de-France bénéficie de l'ensemble des dispositions prises au niveau national, y compris pour ce qui est des aides à la rénovation énergétique des logements existants. Il vise à satisfaire aux besoins et à créer une dynamique économique et sociale de l'ensemble des acteurs concernés.

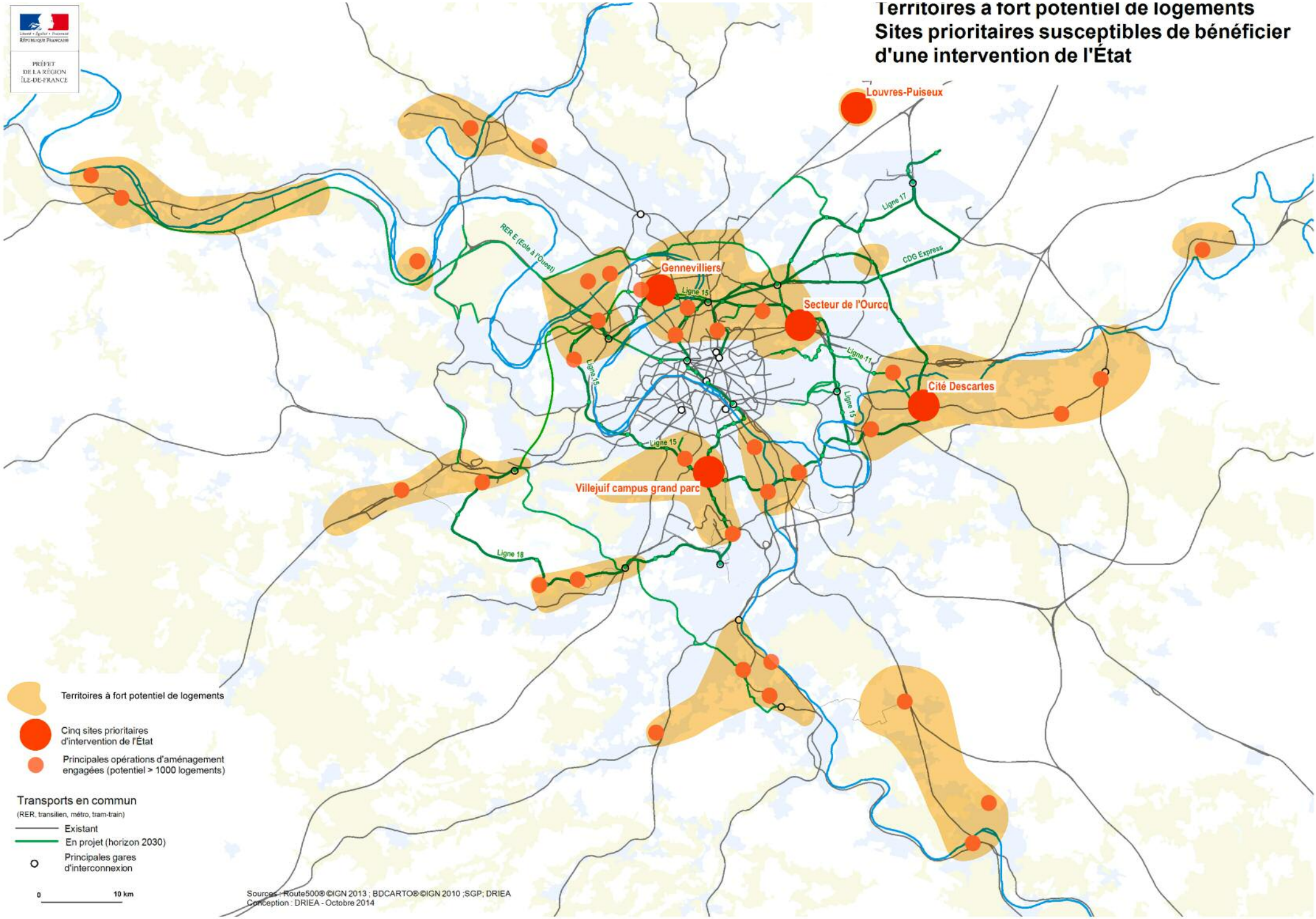
Le préfet de région et le Président du Conseil régional s'attacheront, avec tous les membres du Comité Régional pour l'Habitat et l'Hébergement, à créer les conditions permettant la réalisation des objectifs du plan de mobilisation.

## C/ Enfin, pour accompagner la construction des équipements nécessaires et pour accueillir les populations nouvelles, une aide aux maires bâtisseurs est nécessaire ; son financement sera débattu dans le cadre de la loi de finances 2015.

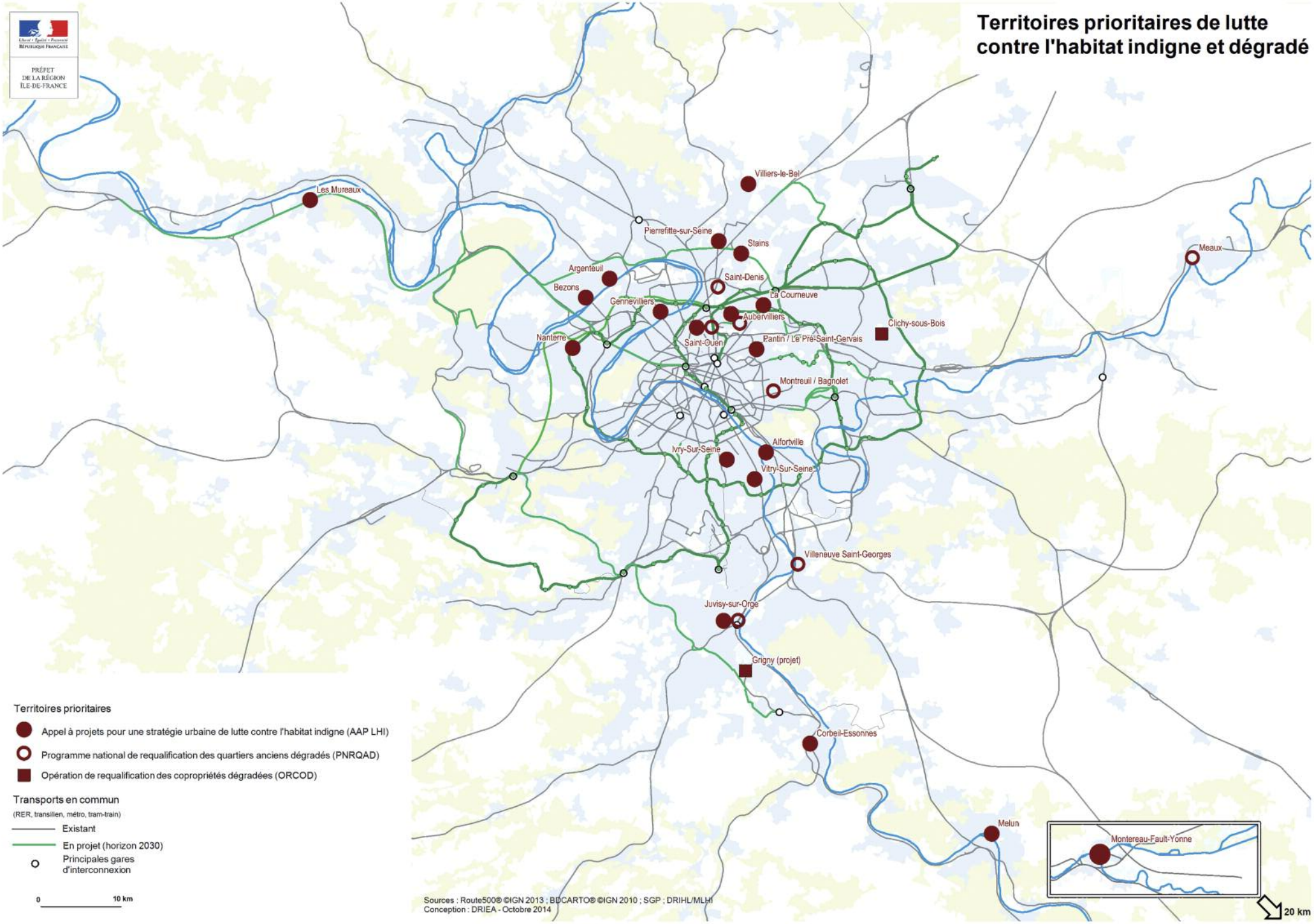
### ZOOM : Villejuif Grand Parc.

La Zone d'Aménagement Concerté « Campus Grand Parc » à Villejuif est un site d'avenir majeur à la fois en tant que campus urbain tourné vers les enjeux de l'innovation ouverte dans le domaine de la santé, vitrine à l'international pour l'excellence de la médecine française, et comme un territoire à fort potentiel de logements puisqu'entre 2 500 et 2 900 logements (dont 900 dès 2017) y sont prévus. C'est également un pôle d'emploi majeur avec aujourd'hui 16 500 emplois hospitaliers, et demain, au travers des partenariats avec les industriels et la recherche privée, une dynamique de développement économique.

# Territoires à fort potentiel de logements
# Sites prioritaires susceptibles de bénéficier d'une intervention de l'État



# Territoires prioritaires de lutte contre l'habitat indigne et dégradé



Fiche 4

# LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

## Placer le Grand Paris au service de la croissance et de l'emploi, en élément moteur de l'économie nationale

### État des lieux

L'Île-de-France, de par son poids dans l'économie française et par les investissements massifs mobilisés pour financer le projet du Nouveau Grand Paris, joue un rôle moteur pour le développement de la France et son insertion dans la mondialisation.

**Une région riche à fort potentiel économique, locomotive de la France**

Avec un PIB de 612 Mds€ en 2012, l'Île-de-France se situe en 3e place des régions métropolitaines mondiales, devancée seulement par Tokyo et New York.

L'Île-de-France concentre d'importantes ressources, notamment une main d'œuvre très qualifiée et des établissements stratégiques (centres de décision, centres de R&D, etc.). Il en résulte une productivité du travail élevée. L'Île-de-France est ainsi :

- La 1ère région économique d'Europe ;
- La 2e destination européenne des investissements étrangers ;
- Le 1er centre européen de recherche et le 3e mondial. La région capitale compte 150 000 personnes travaillant dans la recherche et développement (dont 100 000 chercheurs), 630 000 étudiants, et concentre 18,4 Mds € d'investissements annuels (dont les 2/3 du secteur privé).
- Un territoire où l'appareil productif est dense et diversifié (843 000 entreprises au 1er janvier 2012), siège de grands groupes (l'Île-de-France accueille en 2013 30 entreprises du classement Forbes « Fortune Global 500 »), et d'entreprises en pointe de l'innovation mondiale.
- La 1ère destination touristique du monde, avec 32 millions de visiteurs par an.

Ceci a conduit à une forte croissance de la valeur ajoutée produite localement (+3,7% par an).

Mais c'est également la grande métropole européenne où le taux de croissance de l'emploi a été le plus faible ces dernières années (+0,1% par an). Le dynamisme de l'économie de la métropole parisienne dépendra donc également de sa capacité à résorber durablement ses difficultés sociales, urbaines et environnementales.

### Des projets concrets lancés au service de la croissance l'emploi

- **Les contrats de développement territorial (CDT)** ont déjà permis de renforcer le développement économique des territoires du Grand Paris, en affirmant leur identité, afin d'accroître leur visibilité régionale, voire nationale et internationale. Ces démarches associent l'État aux collectivités locales désireuses de s'engager dans des projets de territoire permettent ainsi de conforter ou de faire émerger de véritables pôles de développement autour de thématiques pouvant reposer sur la recherche scientifique de haut niveau (Saclay, Cité Descartes), les savoir-faire et les atouts existants (Roissy, Le Bourget, Sénart, Plaine Commune Est-Ensemble).
- **De nombreux grands projets, publics ou privés, porteurs de création d'activités et d'emplois**, emblématiques pour le Grand Paris, sont d'ores et déjà engagés : Campus Paris Saclay, Villages Natures, Port Seine Métropole, Europa City, Eurodisney phase IV, développement des plateformes aéroportuaires (Roissy, Orly, Le Bourget), renouveau du quartier d'affaires de la Défense, pôle innovation santé à Evry, notamment.

Enfin, **le réseau de métro automatique** va désenclaver certains territoires et faciliter la mobilité, en reliant les aéroports entre eux et avec le cœur de la ville, en raccordant les pôles industriels et universitaires, et en rapprochant le domicile et le travail.

## Enjeux et objectifs

**Notre ambition doit être de faire du Grand Paris le modèle de la ville de demain : inclusive, innovante, connectée et durable.**

Au sein de la compétition croissante que se livrent les grandes métropoles mondiales, le Grand Paris doit porter une dynamique nouvelle de développement de l'emploi et de l'activité. La force du Grand Paris ne tient pas à la somme de clusters spécialisés qui s'y développent, mais à l'unité du projet territorial qu'il porte. Il faut construire un écosystème cohérent et efficace.

L'objectif du Grand Paris est double :

- **Faire de Paris une capitale économique mondiale** en bâtissant un écosystème incubateur de l'économie du futur et en renforçant son attractivité et son rayonnement à l'international ;
- **Assurer un développement économique équilibré sur son territoire en faveur de ses populations.**

**Le Grand Paris aura un effet d'accélération progressive de la croissance régionale[1] et pourrait générer plus de 60 Mds € de recettes publiques par an à l'horizon 2030. Le nombre de créations d'emplois pérennes est ainsi évalué à 800 000 d'ici 2030.**

**Pour cela, il importe d'élaborer une stratégie qui soit concertée et portée par les élus des territoires, la Région dont le rôle en matière de développement économique sera renforcé, la Métropole, et les acteurs économiques.**

1 - Dans une étude de 2013, la CCI de région Paris Île-de-France estime que l'accélération progressive de la croissance francilienne passera de 2 % par an entre 2015 et 2020, à 2,5 % par an jusqu'en 2030 puis 3 % au-delà.

# Annonces et décisions

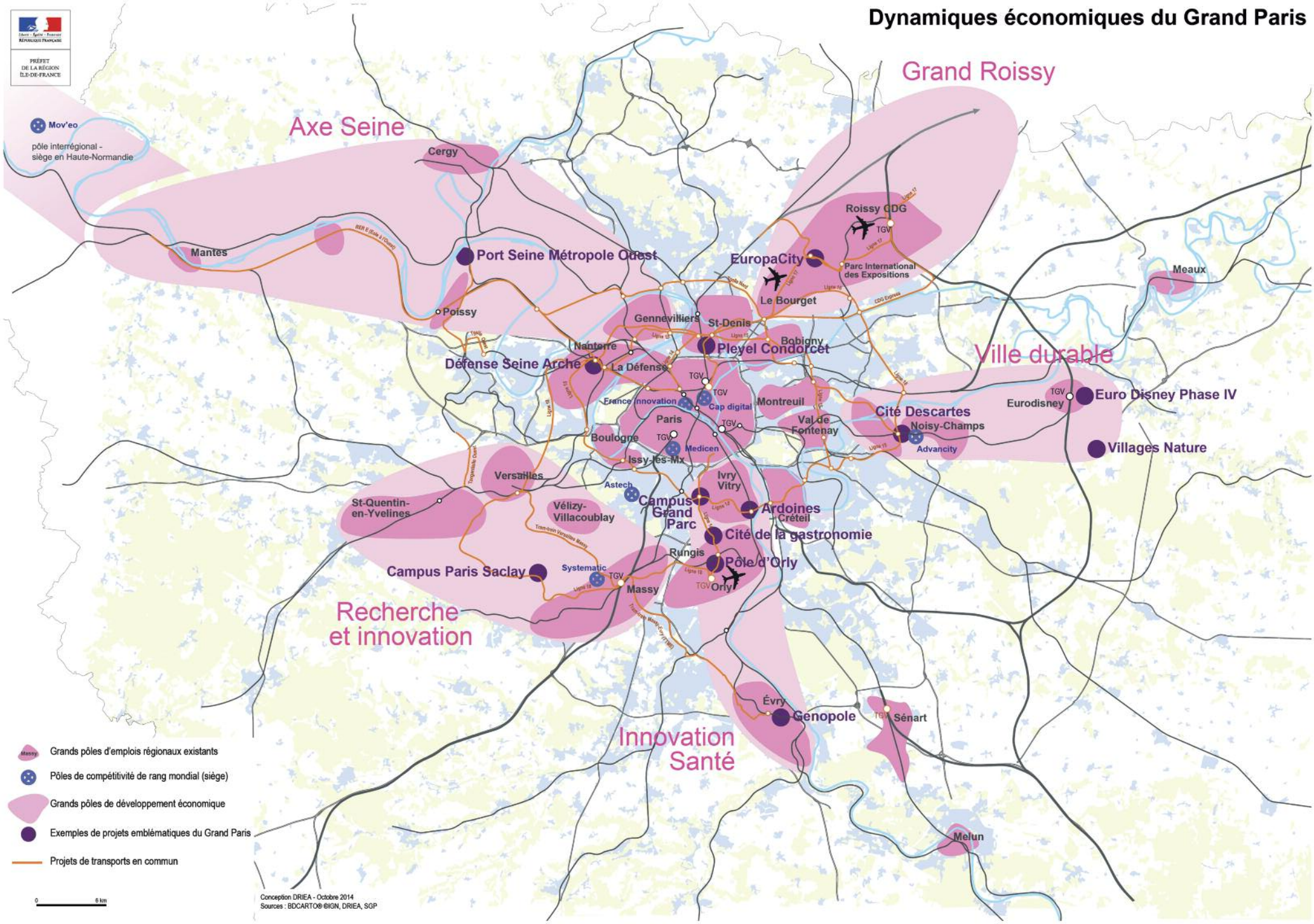
**Le développement économique du Grand Paris se structurera notamment autour des axes suivants :**

- **mieux utiliser les 7 pôles de compétitivité franciliens**, les crédits du Programme des Investissements d'avenir (dont 40% sont concentrés en Île-de-France) et les projets novateurs (à l'image de la Halle Freyssinet, et aux quels la CDC participe) pour développer les entreprises de demain du Grand Paris.
- **améliorer les liaisons du Grand Paris** avec les régions et à l'international, en améliorant l'accessibilité aux aéroports et gares TGV franciliens.
- **renforcer l'attractivité du territoire**, en facilitant l'implantation d'entreprises étrangères.
- **créer un système de gouvernance économique cohérent permettant le développement d'une « marque Grand Paris »** visible et facilement identifiable pour les acteurs économiques (tourisme, investisseurs étrangers, entrepreneurs du Grand Paris).

**Il convient dans ce but de renforcer le soutien aux projets qui portent le développement du Grand Paris :**

- **favoriser le développement du pôle de Saclay**, en réalisant au plus tôt le déménagement des grandes écoles et la liaison ferroviaire entre Paris et Saclay, dès 2024.
- **apporter un concours actif à l'ensemble des projets d'intérêt métropolitain qui dessinent le Grand Paris de demain :** aménagement du triangle de Gonesse, Cité de la Gastronomie, Confluence Seine-Oise. Mais aussi les pôles des Ardoines, de Pleyel, et bien sûr de la Défense.
- **soutenir la candidature du Grand Paris à l'Exposition universelle 2025** : Après les expositions universelles que la France a organisées dans la 2e moitié du XIXe siècle, alors que nous sommes aujourd'hui collectivement interrogés sur notre mobilisation pour l'avenir, l'accueil de l'Exposition universelle de 2025 fixerait au Grand Paris, et à la France, un rendez-vous qui lui permettra de réaffirmer un message universel sur ses valeurs et sur sa contribution au développement. L'Exposition tracerait une trajectoire d'innovation qui entraînera les entreprises et les territoires. Ce défi n'a de sens que s'il devient un projet collectif. Le projet est né des collectivités, il est rejoint par les entreprises, l'État lui apportera son concours.

# Dynamiques économiques du Grand Paris



Fiche 5

# LA GOUVERNANCE

## Parvenir à une nouvelle gouvernance du Grand Paris pour porter cette ambition

### Enjeux et objectifs

La région Île-de-France **est la première région économique française** et européenne. Elle se caractérise par un paysage institutionnel aux multiples niveaux de gouvernance.

**Le Grand Paris ne pourra se faire sans un volet institutionnel ambitieux :** la loi dite MAPTAM du 27 janvier 2014 institue une métropole au cœur de la zone dense, et un regroupement des intercommunalités en grand couronne. L'objectif en est de garantir **un développement polycentrique du territoire** et d'assurer le rayonnement de notre capitale, en répondant aux défis de l'Île-de-France, notamment en matière de solidarité, d'environnement et de logement.

### État des lieux

#### La métropole : Paris et la petite couronne

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 a prévu **qu'une mission de préfiguration** devait préparer les conditions de création de la Métropole au 1er janvier 2016. Créée par décret du 19 mai 2014, la mission achèvera ses travaux au 30 juin 2016.

La mission comprend une co-présidence confiée au préfet de la région d'Île-de-France et au Président du syndicat mixte Paris Métropole, un conseil des élus, instance politique d'impulsion et de validation des travaux de la mission, et un conseil des partenaires socio-économiques chargé de proposer des orientations pour le diagnostic et d'enrichir le projet métropolitain.

Suite à la résolution des élus de Paris Métropole du 16 mai et en réponse à la demande du Premier ministre dans son courrier du 16 juin 2014, la mission de préfiguration a produit fin septembre un rapport relatif à l'évolution des territoires de la future Métropole du Grand Paris qui entraînera la modification de l'article 12 de la loi MAPTAM.

Ce rapport propose des scénarii différents permettant de renforcer le statut des territoires.

### Le SRCI : les intercommunalités de la grande couronne

En parallèle, se poursuit l'élaboration du schéma régional de coopération intercommunale (SRCI) qui déterminera les futurs EPCI à fiscalité propre de la grande couronne. Ce schéma sera arrêté par le préfet de région au plus tard le 28 février 2015, puis mis en œuvre par les préfets de départements.

Au préalable, une période de concertation est en cours avec les élus concernés, sur la base du projet de SRCI présenté par le préfet de région à la fin de l'été, et qui propose des regroupements ambitieux pour permettre à la grande couronne de trouver toute sa place auprès de la future Métropole, en s'appuyant sur les principaux pôles de développement que sont par exemple Roissy, Saclay ou Marne-la-Vallée.

À ce stade, les élus concernés ont exprimé un certain nombre de réserves, portant notamment sur l'ambition de ce projet (qui comporte des propositions de regroupement allant parfois très au-delà du seuil de 200 000 habitants prévu par la loi), et sur les conséquences administratives et financières que pouvaient avoir les regroupements proposés.

La concertation se poursuit, et les élus membres de la commission régionale de coopération communale (CRCI) auront la possibilité d'apporter des modifications au projet de schéma régional qui leur a été soumis, par la voie d'amendements qui devront être adoptés à la majorité des deux tiers de ses membres.

## Annonces et décisions

### Une Métropole du Grand Paris au 1er janvier 2016

**Le gouvernement prend acte des nouvelles modalités d'organisation de la future métropole proposées par le conseil des élus de la mission de préfiguration le mercredi 8 octobre**. Une large majorité d'élus a convergé pour souligner la nécessité de créer une métropole, EPCI à fiscalité propre réunissant les communes de la zone dense, dès le 1er janvier 2016, et d'une intégration progressive des compétences.

Les objectifs sont largement partagés : agir pour renforcer le rayonnement du Grand Paris ; lutter contre les inégalités afin de n'exclure aucun territoire ; répondre aux défis climatiques ; et surtout répondre à la crise du logement. Les volontés convergent pour **augmenter les marges de manœuvre de la métropole afin d'investir sur des projets ambitieux au sein des territoires**, par la mise en place d'un fonds d'investissement.

Il appartiendra au Parlement de décider, dans les prochains mois, des évolutions qui seront nécessaires. Le travail de la mission de préfiguration se poursuivra, dans le même esprit de dialogue.

**Afin de permettre l'appropriation des compétences, des délais raisonnables pourront être définis, permettant l'activation progressive des compétences, du stratégique à l'opérationnel :** par exemple, l'achèvement d'un Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement constitue un préalable à la phase opérationnelle. Sur d'autres compétences métropolitaines (environnement, aménagement économique…), les élus doivent piloter la montée en charge au fur et à mesure de la maturité des projets.

Pour les territoires, le gouvernement souhaite qu'un **statut *sui generis*** soit défini, afin de **favoriser les mutualisations** et les dynamiques territoriales.

Le gouvernement souhaite inscrire cette évolution en cohérence avec les objectifs qui guident la Réforme territoriale.

Certaines des évolutions proposées font débat. La Métropole est au service de la simplification. Les habitants du Grand Paris ne comprendraient pas qu'elle se traduise par la création d'un échelon supplémentaire.

**S'agissant des ressources des territoires, le gouvernement partage la volonté de doter les territoires du produit d'une ressource dynamique.** La réflexion peut s'engager autour de la CFE, mais elle doit être éclairée par des simulations précises. Pour limiter les concurrences entre territoires, la fiscalité économique doit pouvoir converger à terme vers un taux que décideront les élus, et selon des modalités souples.

Une délégation d'élus, issus du conseil des élus de la mission de préfiguration, sera reçue prochainement par le gouvernement afin de discuter de ces propositions

### La rationalisation de la carte intercommunale se poursuit en parallèle

De façon concomitante à la création de la métropole au 1er janvier 2016, la nouvelle organisation intercommunale dans toute l'unité urbaine se met en place.

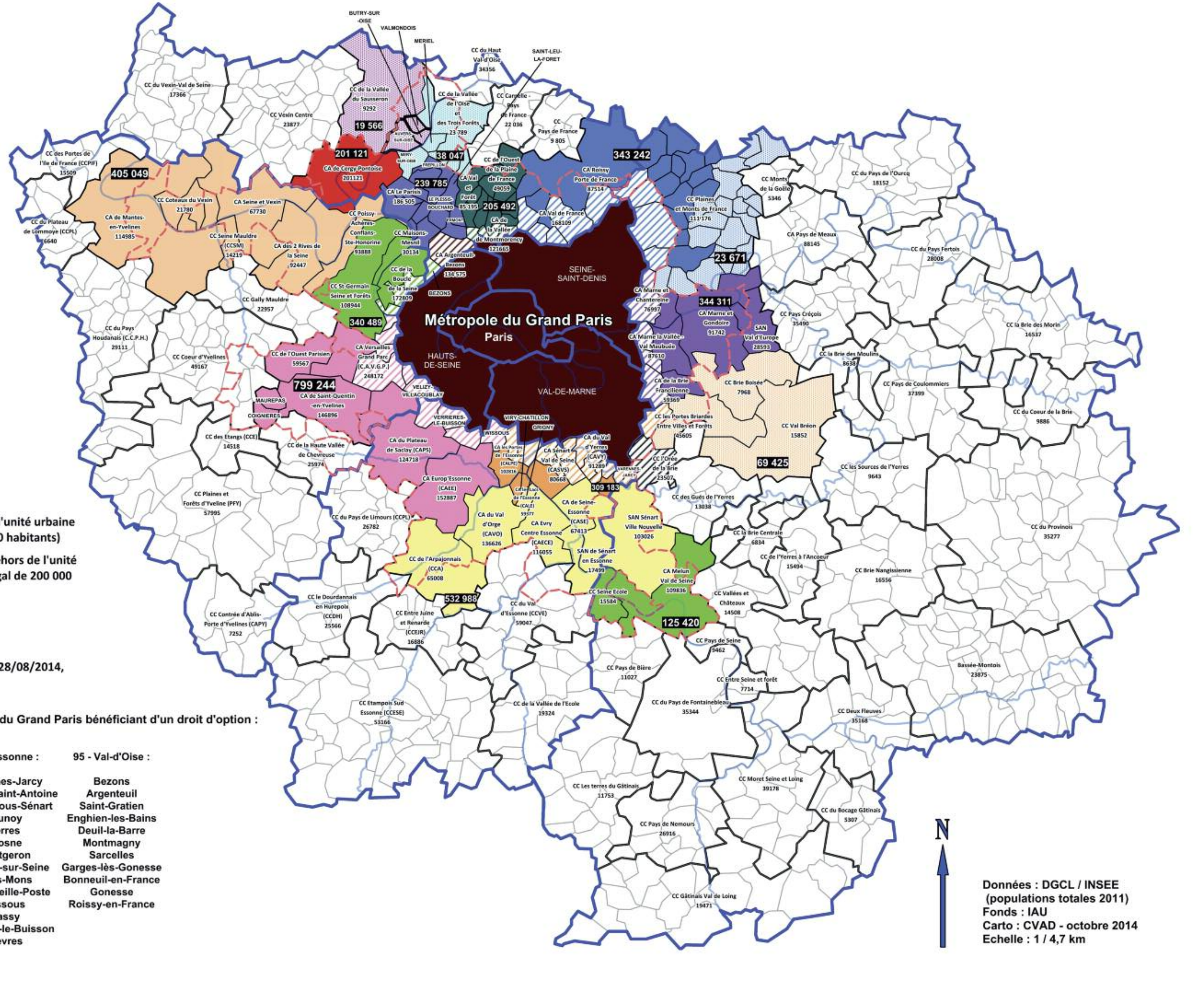
Depuis que le préfet de région a présenté le projet de schéma régional de coopération intercommunale le 28 août dernier, **une phase de concertation large est engagée, et les élus locaux sont écoutés** : cette concertation va se poursuivre au cours des prochains mois, et le gouvernement est prêt à des modifications limitées de ce projet, qui respecteraient l'esprit de la loi, et dans le cadre des amendements qui pourront être adoptés par la Commission régionale de coopération intercommunale.

Il convient de **maintenir un haut niveau d'ambition** pour que la Grande couronne puisse établir une relation équilibrée avec la métropole. Dans ce contexte, des regroupements de 200 000 habitants représentent un minimum. Les dérogations à ce seuil ne peuvent constituer qu'une exception, justifiée par un motif d'intérêt général.

**Zoom sur un projet d'intercommunalité en grande couronne : Seine Aval, près de 400 000 habitants rassemblés à l'ouest de la métropole.**

À Seine Aval, la nouvelle intercommunalité proposée fait l'objet d'une large adhésion car elle entérine les travaux conduits par les élus depuis 7 ans déjà, autour de cette grande opération d'intérêt national. Elle répond à une réalité sociale, paysagère, économique et administrative, et aux liens à créer entre la métropole du Grand Paris et la Vallée de la Seine. C'est une nécessité pour répondre aux enjeux de cohérence territoriale, et porter des projets concrets comme celui de la plateforme multimodale d'Achères.

# Métropole du Grand Paris et
# projet de Schéma régional de coopération intercommunale du 28 août 2014




| | |
|---|---|
| MÉTROPOLE DU GRAND PARIS | |
| 799 244 | Population du nouvel EPCI proposé |
| COULEUR PLEINE | Projet d'EPCI dont le siège se situe dans l'unité urbaine de Paris (soumis au seuil légal de 200 000 habitants) |
| COULEUR TRAME | Projet d'EPCI dont le siège se situe en-dehors de l'unité urbaine de Paris (non soumis au seuil légal de 200 000 habitants) |
| | Limites départementales |
| | Unité urbaine de Paris (INSEE 2010) |
| | Commune dont le conseil a délibéré, au 28/08/2014, en faveur d'un rattachement à la Métropole du Grand Paris |
| RAYURES | Communes limitrophes à la Métropole du Grand Paris bénéficiant d'un droit d'option : |

| 77 - Seine-et-Marne : | 78 - Yvelines : | 91 - Essonne : | 95 - Val-d'Oise : |
|---|---|---|---|
| Mauregard | Vélizy-Villacoublay | Varennes-Jarcy | Bezons |
| Le Mesnil-Amelot | Viroflay | Boussy-Saint-Antoine | Argenteuil |
| Mitry-Mory | Versailles | Epinay-sous-Sénart | Saint-Gratien |
| Villeparisis | Le Chesnay | Brunoy | Enghien-les-Bains |
| Courtry | La Celle-Saint-Cloud | Yerres | Deuil-la-Barre |
| Chelles | Bougival | Crosne | Montmagny |
| Champs-sur-Marne | Croissy-sur-Seine | Montgeron | Sarcelles |
| Emerainville | Chatou | Vigneux-sur-Seine | Garges-lès-Gonesse |
| Pontault-Combault | Carrières-sur-Seine | Athis-Mons | Bonneuil-en-France |
| Lésigny | | Paray-Vieille-Poste | Gonesse |
| Servon | | Wissous | Roissy-en-France |
| Brie-Comte-Robert | | Massy | |
| | | Verrières-le-Buisson | |
| | | Bièvres | |

Données : DGCL / INSEE
(populations totales 2011)
Fonds : IAU
Carto : CVAD - octobre 2014
Echelle : 1 / 4,7 km

# Annexe

## CRÉTEIL –
## GARE DE CRÉTEIL-L'ECHAT

## UN PROJET URBAIN D'ENVERGURE AU CŒUR DU GRAND PARIS

# GRAND PARIS EXPRESS

LE MÉTRO DU GRAND PARIS

# UN PROJET URBAIN D'ENVERGURE SUR LE QUARTIER DE LA GARE DE CRÉTEIL L'ÉCHAT

**13 OCTOBRE 2014**

Société du Grand Paris

# GRAND PARIS EXPRESS

## LE MÉTRO DU GRAND PARIS

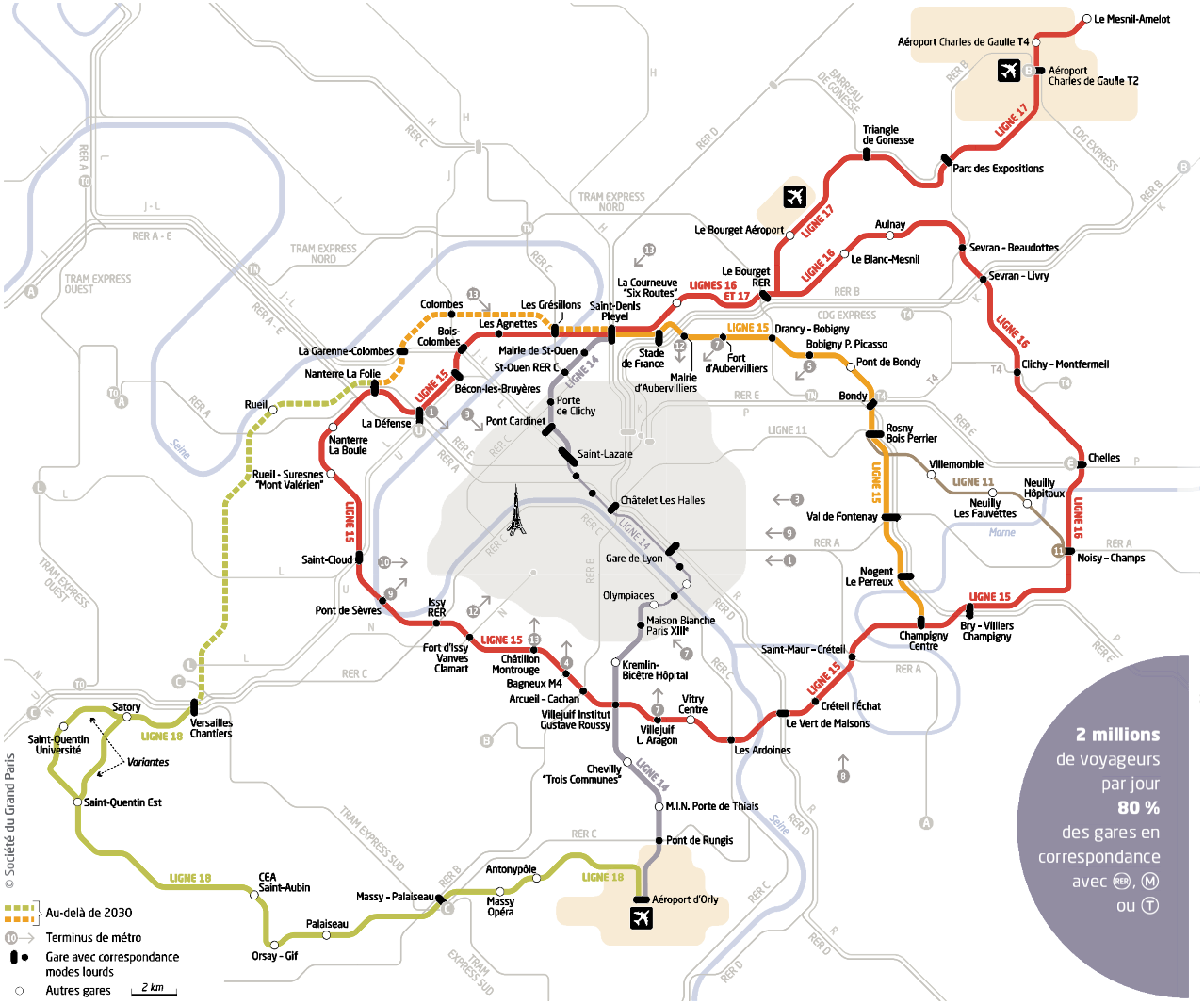
**Le Nouveau Grand Paris** prévoit la modernisation des transports existants et la réalisation d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express, composé de 4 nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) et du prolongement de la ligne 14.

**200**

**kilomètres**

de réseau et

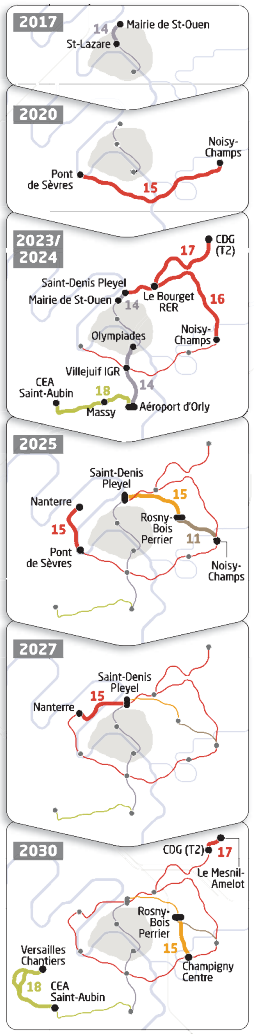
**69 nouvelles gares**




**2 millions** de voyageurs par jour

**80 %** des gares en correspondance avec (RER), (M) ou (T)

**Horizons de mises en service**




Société du Grand Paris

**Un projet urbain d'envergure sur le quartier de la gare du Grand Paris Express de Créteil l'Échat** - 13 octobre 2014

## Un meilleur cadre de vie

Le Grand Paris Express renforce la qualité de vie au quotidien. Il apporte un nouveau dynamisme économique aux villes et propose une réelle alternative à la voiture.

### UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ

Le métro automatique répondra aux enjeux environnementaux actuels :
- une baisse du trafic routier avec 18 700 véhicules et 55 km d'embouteillage en moins à l'heure de pointe du matin ;
- une amélioration de la qualité de l'air ;
- une circulation majoritairement souterraine sans nuisance sonore pour les riverains ;
- une intégration dans le paysage existant.

### DES GARES NOUVELLE GÉNÉRATION : HUMAINES ET URBAINES

Les gares du Grand Paris offriront à tous les voyageurs des espaces de transport à la fois efficaces, sûrs et agréables. Elles contribueront à améliorer la qualité de vie des habitants dans les territoires desservis en offrant des services et des commerces complémentaires à ceux du quartier. Le design et l'architecture des gares du Grand Paris font d'ores et déjà l'objet d'un soin particulier.

### DES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT

L'arrivée d'une gare est l'occasion de dynamiser un quartier en réalisant :
- des logements pour répondre aux nombreux besoins ;
- des activités nouvelles, de commerces, services, bureaux, permettant de créer plusieurs milliers d'emplois ;
- des aménagements soignés aux abords des gares pour faciliter les connexions avec d'autres modes de transport et l'intermodalité.

**au moins 100 000 emplois**

supplémentaires à l'échelle de la Région, favorisés par l'arrivée du Grand Paris Express d'ici 2030.

### LES CARACTÉRISTIQUES DU NOUVEAU MÉTRO

Un métro automatique pour un service souple et réactif.

Des transports de banlieue à banlieue sans passer par Paris, optimisant les temps de trajet.

Un allègement du réseau existant grâce au report des voyageurs sur de nouveaux itinéraires.

De nouvelles dynamiques territoriales avec à la clé un fort développement économique, la création de milliers d'emplois et une plus grande attractivité de l'Île-de-France.

Le désenclavement des territoires les plus isolés.

# LIGNE 15 | SUD

PONT DE SÈVRES <> NOISY – CHAMPS

# LE PREMIER TRONÇON DE LA ROCADE AUTOUR DE PARIS

**La ligne 15 Sud** reliera les gares de Pont de Sèvres à Noisy – Champs. C'est le premier tronçon du Grand Paris Express à voir le jour. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2020.

## DEMAIN, DES TEMPS DE DÉPLACEMENT RÉDUITS

Dès la mise en service, les 16 gares de la ligne 15 Sud faciliteront les déplacements de près de **300 000 voyageurs.**

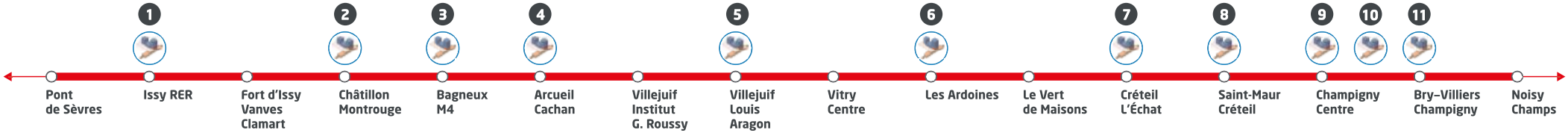
- Entre Saint-Maur – Créteil et Roissy : **45 minutes** contre 1h05* aujourd'hui.
- Entre Champigny Centre et Issy RER : **27 minutes** contre 1h26* aujourd'hui.
- Entre Pont de Sèvres et Noisy – Champs : **35 minutes** contre 1h05* aujourd'hui.
- Entre Vitry Centre et La Défense : **30 minutes** contre 1h* aujourd'hui.

* durée indicative d'un trajet effectué en transports en commun

## LA LIGNE 15 SUD EN PROJET

- Plus d'**1 million** d'habitants concernés.
- **22 communes** desservies sur **4 départements.**
- **33 km** de tracé en souterrain.
- **16 gares** en correspondance avec Ⓜ, RER ou Ⓣ.
- Un investissement de **5,3 milliards d'euros.**

# LES PROJETS IMMOBILIERS CONNEXES AUX GARES DE LA LIGNE 15 SUD DU GRAND PARIS EXPRESS




### 1 Issy RER

Programmation accompagnant la gare : logements et services.

Emprise gare et projet connexe : 1 350 m² au sol.

### 2 Châtillon Montrouge

Programmation envisagée accompagnant la gare : bureaux et commerces.

Emprise gare et projet connexe : 1 820 m² au sol.

### 3 Bagneux M4

Programmation envisagée accompagnant la gare : logements et commerces.

Emprise gare : 1 260 m² au sol ; le projet connexe se développe sur un périmètre élargi en articulation avec la ZAC Victor Hugo (SEMABA).

### 4 Arcueil Cachan

Programmation envisagée accompagnant la gare : logements, bureaux et commerces.

Emprise gare et projet connexe : 3 480 m² au sol ; le projet pourra se développer sur un périmètre élargi.

### 5 Villejuif Louis Aragon

Programmation envisagée accompagnant la gare : logements et commerces.

Emprise gare : 1 450 m² au sol ; le projet connexe se développe sur un périmètre élargi en articulation avec la RATP.

### 6 Les Ardoines

Programmation envisagée accompagnant la gare : résidence étudiante et de services, et commerces.

Emprise gare et projet connexe : 9 560 m² au sol ; le projet s'articulera avec les orientations de la ZAC Gare Ardoines (EPA ORSA).

### 7 Créteil l'Échat

Programmation accompagnant la gare : résidence étudiante, logements, bureaux, activités et commerces.

Emprise gare et projet connexe : 8 840 m² au sol ; le projet urbain complémentaire se développe sur un périmètre élargi.

### 8 Saint-Maur Créteil

Programmation envisagée accompagnant la gare : logements et commerces.

Emprise gare et projet connexe : 7 120 m² au sol.

### 9 Champigny Centre

Programmation envisagée accompagnant la gare : résidence étudiante, logements et commerces.

Emprise gare et projet connexe : 4 460 m² au sol.

### 10 Champigny : PCC et SMR*

Programmation éventuelle accompagnant le site : logements et activités.

Emprise site de maintenance et projet connexe : 90 000 m² au sol.

* Poste de commandement centralisé (PCC) et site de maintenance et de remisage (SMR) de Champigny.

### 11 Bry–Villiers Champigny

Programmation envisagée accompagnant la gare : résidence étudiante, bureaux et commerces.

Emprise gare et projet connexe : 12 560 m² au sol ; le projet s'articulera avec les orientations du projet de ZAC Marne Europe (EPAMARNE).

Parcelles gare et projet connexe

La construction de logements, bureaux, commerces et équipements en surplomb et à proximité immédiate des gares et sites industriels du Grand Paris constitue une option d'aménagement qui permet l'intégration du transport dans la ville.
La Société du Grand Paris participe à cette dynamique urbaine et à l'intensification souhaitée des abords des gares, en mettant son patrimoine foncier au service des projets urbains.
Sur les parcelles acquises pour la réalisation des futurs ouvrages de transport, principalement les gares et les sites de maintenance, la Société du Grand Paris a proposé aux maires des communes concernées la construction de programmes de logements sur la gare ou à ses abords immédiats.
À ce jour, les opérations approuvées par les maires sur la seule ligne 15 Sud permettront de construire plus de 2 000 logements. La plus importante d'entre elles est située à Créteil.

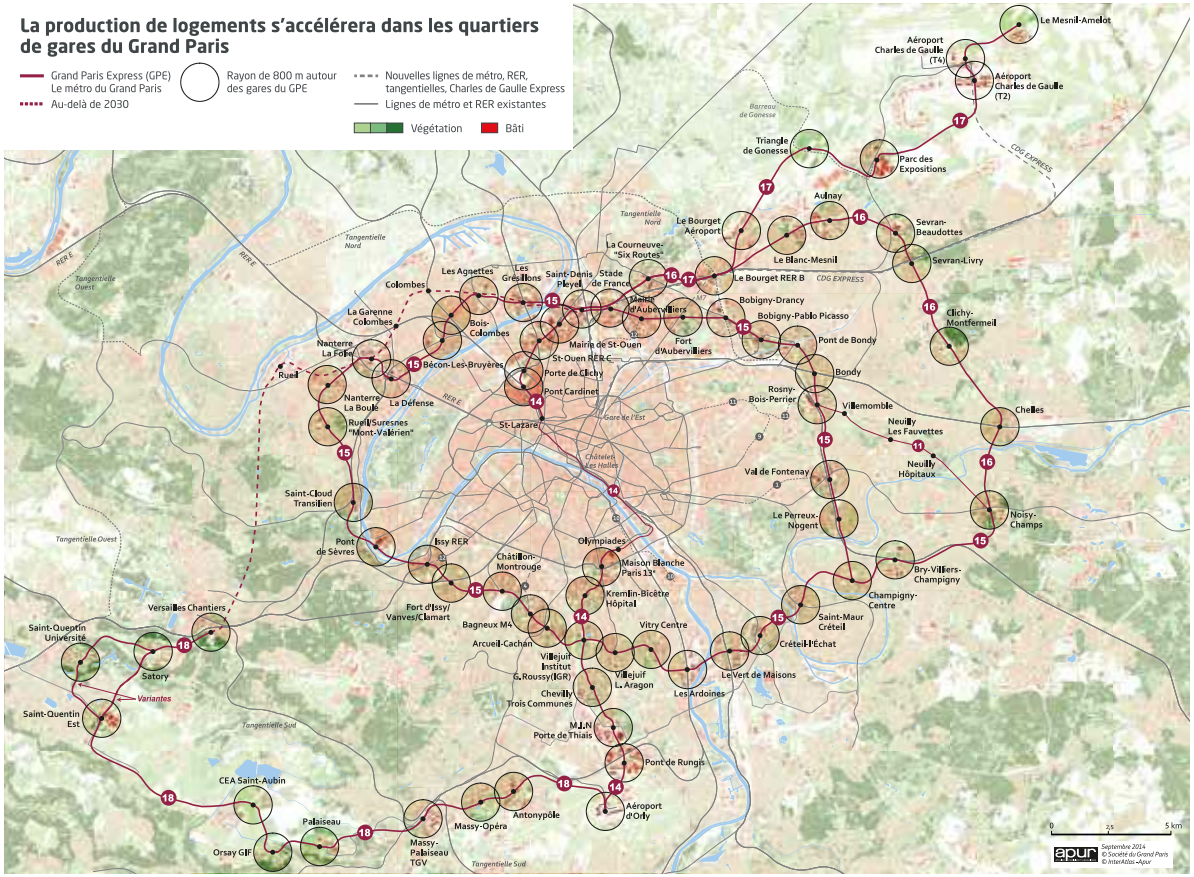
Image non contractuelle. Perspective du projet connexe de la gare de Créteil l'Échat au stade des études.

**+ de 2000 logements**

en accompagnement des gares de la ligne 15 Sud

# LES QUARTIERS DE GARES DU GRAND PARIS

**Le cœur de l'agglomération parisienne** connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec notamment l'arrivée du Grand Paris Express.




## MIEUX COMPRENDRE LE TERRITOIRE

À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Observer l'évolution des quartiers des futures gares permettra de mieux appréhender les effets directs des politiques publiques (nationales, régionales ou locales) sur le terrain.

C'est l'objectif de l'Observatoire des quartiers de gares mis en place par la Société du Grand Paris, en partenariat avec l'APUR et la DRIEA. Il sera mené pour chacune des 69 gares du Grand Paris Express, dans un rayon de 800 m autour de chaque gare. Au total, ce sont 138 km² qui seront analysés, ce qui est supérieur à la surface de Paris (105 km²).

Les 69 quartiers de gares du Grand Paris représentent

**138 km²**

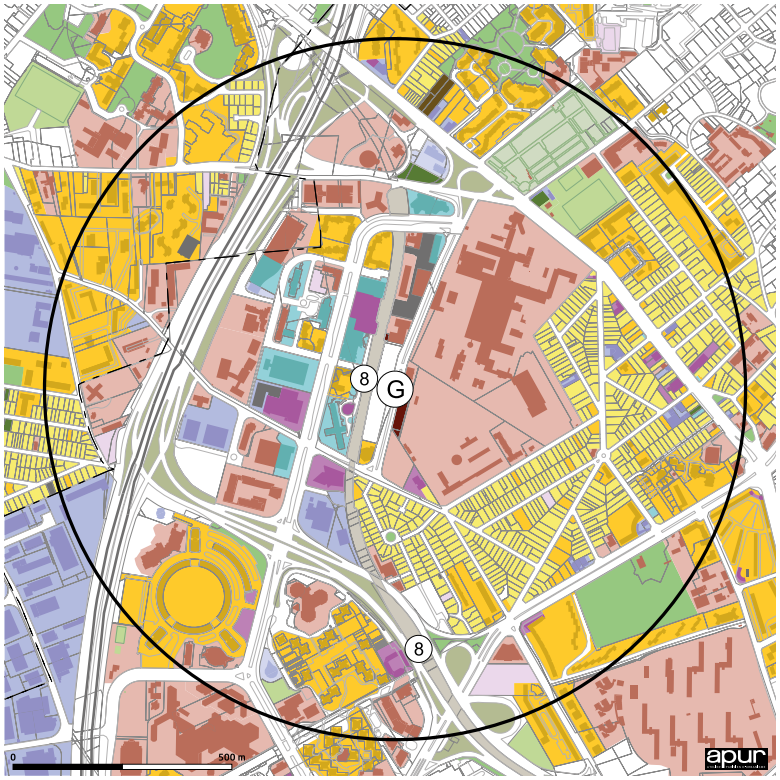
(surface supérieure à celle de Paris)

# Zoom sur le quartier de la gare de Créteil l'Échat.

## UN QUARTIER MIXTE : LOGEMENTS, BUREAUX, GRANDS ÉQUIPEMENTS

La mixité des fonctions et leur forte imbrication caractérisent le quartier de l'Échat. S'y concentrent de nombreuses activités administratives, économiques, tertiaires, commerciales voire industrielles. On y trouve également des zones d'habitat à faible densité.

L'arrivée de la gare de Créteil l'Échat sera accompagnée de nouveaux projets, ayant pour objectif l'amélioration et la diversification de l'offre d'habitat locatif, le développement de nouveaux services, pour une qualité de vie renforcée des Cristoliens.




**Fonctions dominantes**

**Logement**
- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

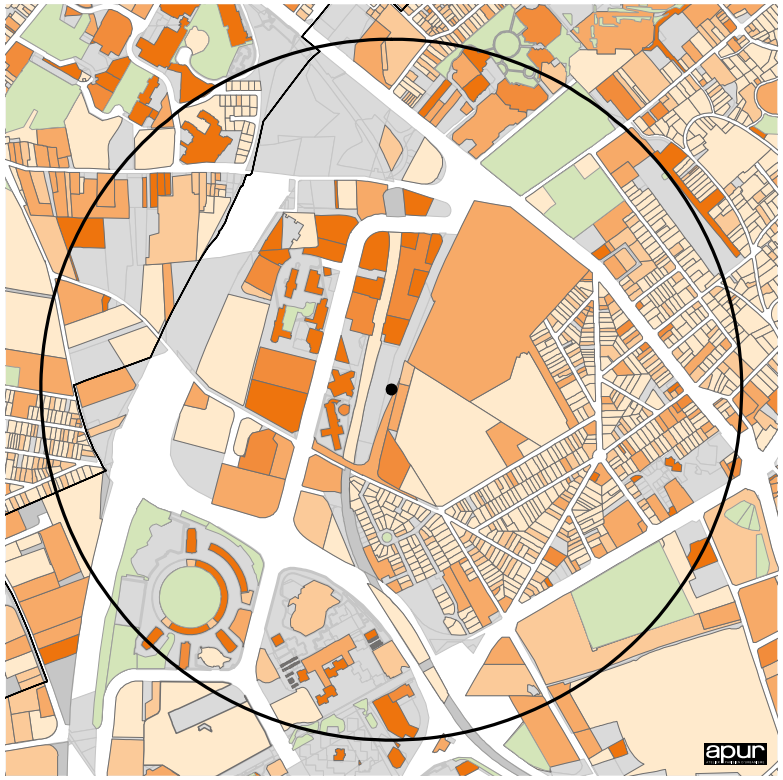
**Équipement**
- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- Ⓒ station RER, métro et/ou tramway existante
- Ⓖ station du RGPE
- parking / local technique

**Emprise d'activité**
- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle

**Emprise non bâtie**
- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

**Emprise en travaux**
- chantier en cours

Source : Apur mars 2014




**Densité bâtie à la parcelle**
- gare
- périmètre 800 m

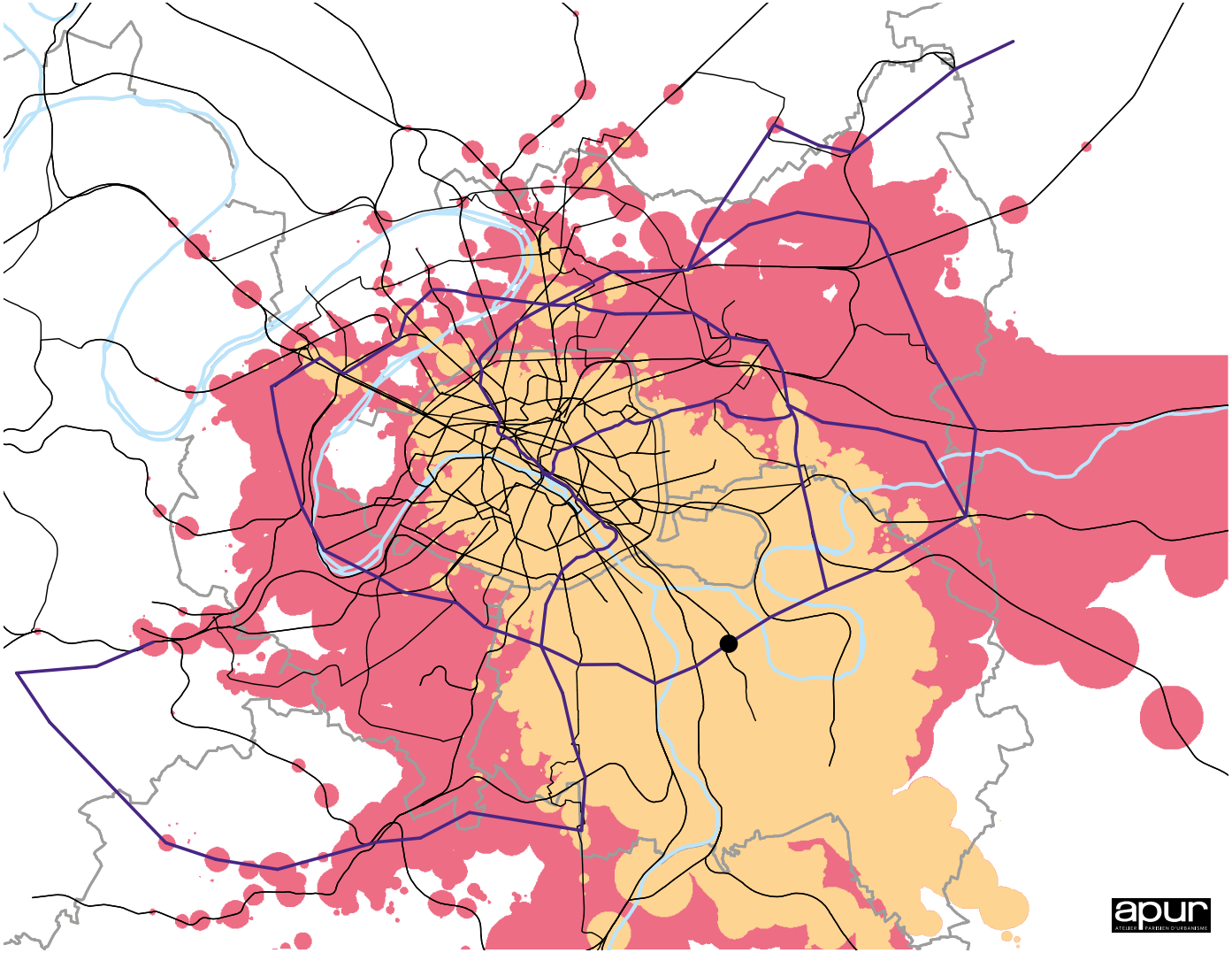
**Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle***
- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

** : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle.*

Sources : DRIEA, MAJIC DGFiP 2011, BD Parcellaire ® © IGN2011

# Zoom sur le quartier de la gare de Créteil l'Échat.




## UNE ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE ÉLARGIE VERS LE NORD, LE SUD-OUEST ET L'EST DE LA MÉTROPOLE

Aujourd'hui, l'accessibilité au territoire métropolitain est déjà étendue à Paris et au sud-est de la métropole grâce à la station de la ligne 8 du métro Créteil l'Échat.

La future gare de la ligne 15 Sud sera en connexion directe avec le métro. À l'horizon 2030, lorsque l'ensemble du Grand Paris Express sera construit, le territoire accessible en 45 minutes de transports en commun sera multiplié par 2,5 et les emplois accessibles par 2.

**Aires d'accessibilité de la métropole par les principaux transports en commun**

— Réseau Grand Paris Express (RGPE)

— autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)

● gare de départ

**Aire atteignable en moins de 45 minutes depuis la gare de départ**

2013

horizon 2030

*Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.*

Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Créteil L'Échat pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 164 %
Emplois : + 90 %

Sources : DRIEA, SCEP 2013

# CRÉTEIL L'ÉCHAT : UNE GARE SYMBOLIQUE DU GRAND PARIS

**La gare de Créteil l'Échat** est localisée à proximité du CHU Henri Mondor à Créteil. Située sous la rue Gustave Eiffel, devant l'actuelle gare routière, elle est en correspondance avec la ligne 8 du métro.

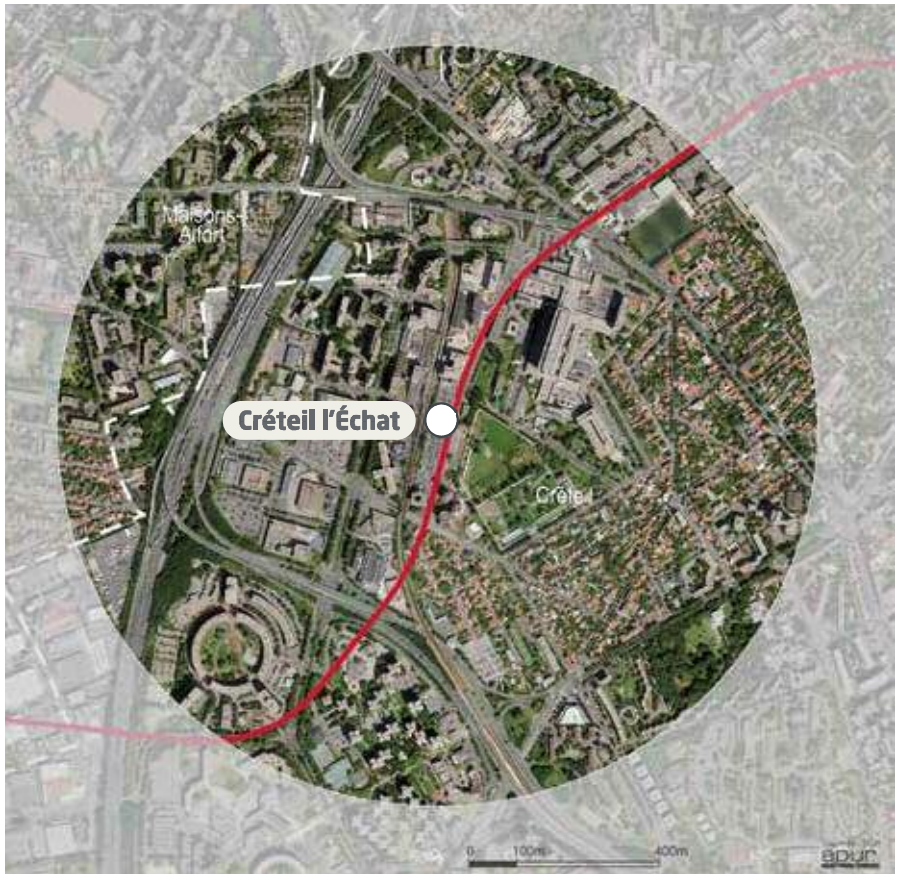
## UN EMPLACEMENT CHOISI POUR ET AVEC LA VILLE

Le choix du site s'est fait en collaboration avec la commune de Créteil. Quatre scénarios d'implantation de la gare souterraine ont été étudiés. La solution retenue facilite l'accès à la ligne 8 du métro, à la gare routière et au CHU Henri Mondor.

La gare améliore ainsi la desserte des grands équipements hospitaliers, administratifs et universitaires du secteur. La position de la gare s'inscrit en cohérence avec les projets d'aménagement du quartier.

**11 500 voyageurs**

fréquenteront à terme la gare Créteil l'Échat de la ligne 15 Sud à l'heure de pointe du matin.




## DES TRANSPORTS CONNECTÉS ET RAPIDES

La gare de Créteil l'Échat est en correspondance avec la ligne Ⓜ 8 avec les lignes de bus RATP 172 et 281, STRAV B et O et CIF 100.

## LA NOUVELLE GARE DE CRÉTEIL L'ÉCHAT CONÇUE PAR L'AGENCE ANMA

Image non contractuelle. Perspective du projet de la gare de Créteil l'Échat au stade des études.

La nouvelle gare de Créteil l'Échat, telle une pièce de puzzle, unit différents programmes présents dans le quartier en les renvoyant vers son parvis. La gare et la nouvelle place ainsi créées, lieux de rencontres et de vie, connecteront les usagers du Grand Paris aux différents modes de transport, aux quartiers existants, aux futures opérations immobilières et à la nouvelle entrée de l'hôpital Henri Mondor.

Autour du parvis, les volumes légers et transparents de la gare sont couverts d'une toiture plissée, comme une nouvelle topographie dans le paysage de Créteil.

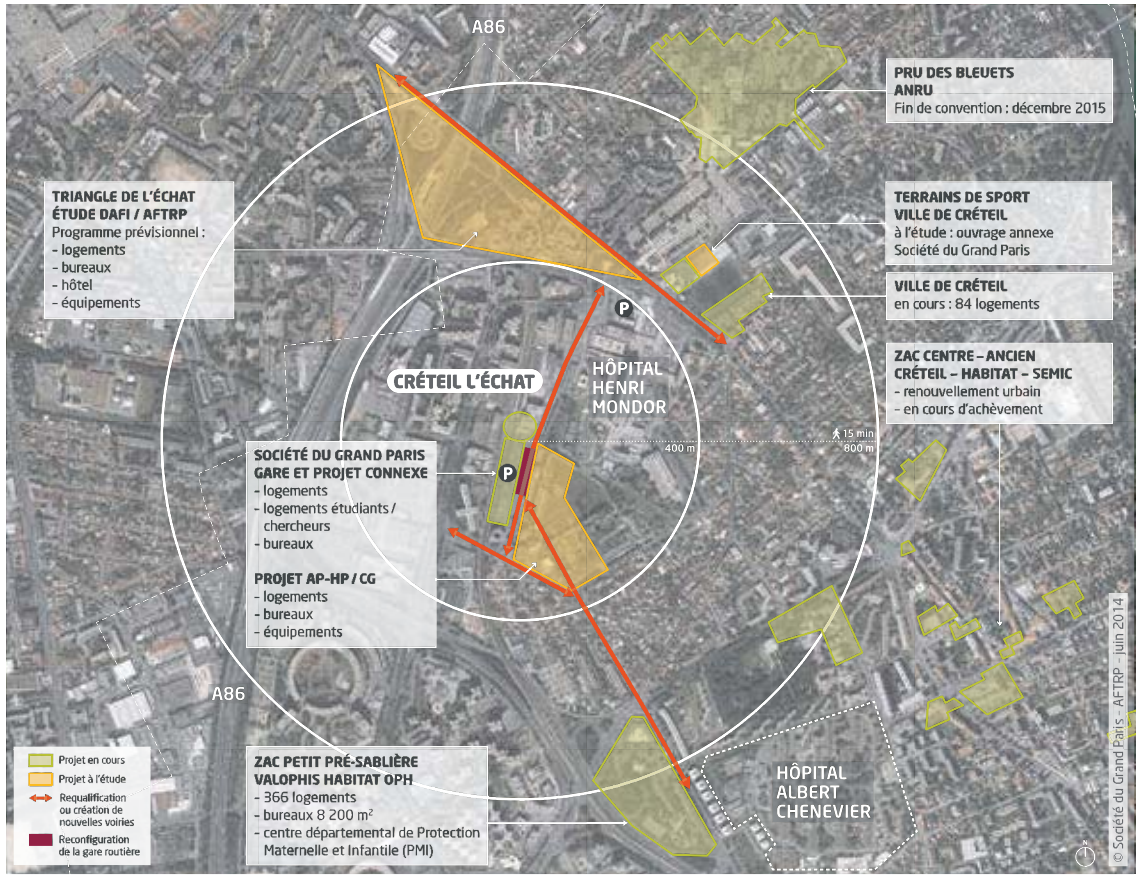
Comme un origami, les facettes de cette cinquième façade se déplient de l'intérieur de la gare à la mezzanine des quais. Elles assurent ainsi une continuité où le voyageur chemine dans une succession de séquences apaisées, aux matières et couleurs tout en nuances révélées par une lumière naturelle omniprésente.

A/NM/A Agence Nicolas Michelin & Associés
Architecture
Urbanisme
Paysage
Design

Depuis sa création en 2000, ANMA développe autour de Nicolas Michelin, Michel Delplace, Cyril Trétout, des recherches et une production innovante dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage. L'agence, basée à Paris, Bordeaux et Beijing, développe sur la ligne 15 Sud, les gares de Créteil l'Échat et Saint-Maur – Créteil.

# LES PROJETS URBAINS AUTOUR DE LA GARE DE CRÉTEIL L'ÉCHAT

**La gare de Créteil l'Échat** s'insère dans un territoire d'activités tertiaires et d'habitat. L'arrivée de cette gare est aussi l'occasion de favoriser de nouveaux projets.




## DES PROJETS URBAINS NOMBREUX AUTOUR DE LA GARE

**1.** Sur le foncier de la gare, un projet connexe, projet mixte associant logements, résidence étudiante et programme tertiaire accompagnera et signalera l'équipement : environ 200 logements et 6 000 m² de bureaux sont envisagés.

**2.** Dans un périmètre de 400 mètres, la gare sera accompagnée par une opération d'aménagement principalement sur le foncier de l'AP-HP situé face à la gare. Environ 600 logements et 12 000 m² de bureaux pourraient être réalisés.

**3.** Dans un périmètre de 800 mètres, un projet d'aménagement est en cours d'étude sur les terrains du Triangle de l'Échat, propriétés publiques principalement (État et Conseil Général). Cette étude, sous maîtrise d'ouvrage des services de l'État, est réalisée par l'AFTRP. Environ 1 400 logements pourraient y être créés.

**Au total, environ 2 200 logements pourraient être réalisés en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express dans un périmètre de 800 mètres.**

création d'environ

**800**

**logements**

dans le périmètre des 400 m autour de la gare

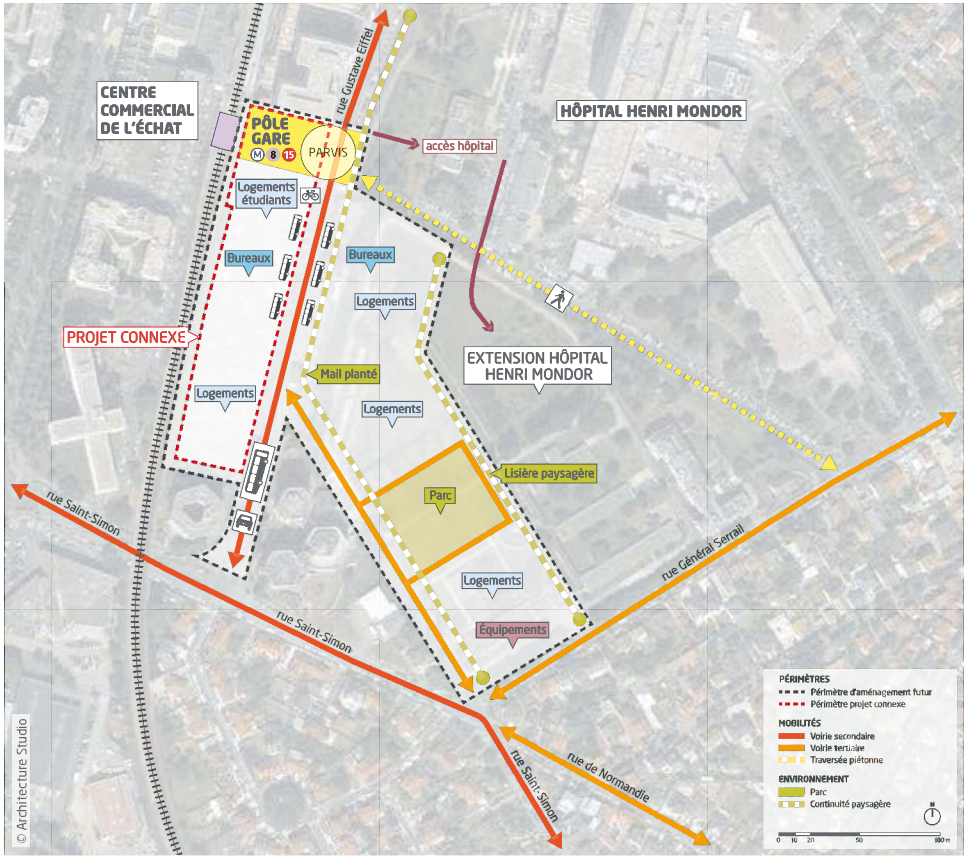
## Les orientations d'aménagement sur le périmètre de 400 mètres autour de la gare :

**1. Créer une densification maîtrisée en :**
- assurant la bonne intégration des futures constructions de logements ;
- développant l'offre tertiaire en vis-à-vis de la gare et de son parvis ;
- préservant un équilibre entre espaces bâtis et non bâtis.

**2. Remailler les territoires en :**
- connectant la gare aux quartiers limitrophes par le biais de nouvelles dessertes ;
- confortant l'intermodalité via la restructuration de la gare routière et l'arrivée de la gare du Grand Paris.

**3. Valoriser la qualité paysagère du site en :**
- consolidant les continuités vertes existantes et les cheminements doux ;
- préservant la vocation naturelle du site par la création d'un parc urbain, futur espace vert du quartier.

**4. Augmenter la dimension urbaine de la gare** qui devient un élément, voire un événement, marquant de l'environnement urbain.



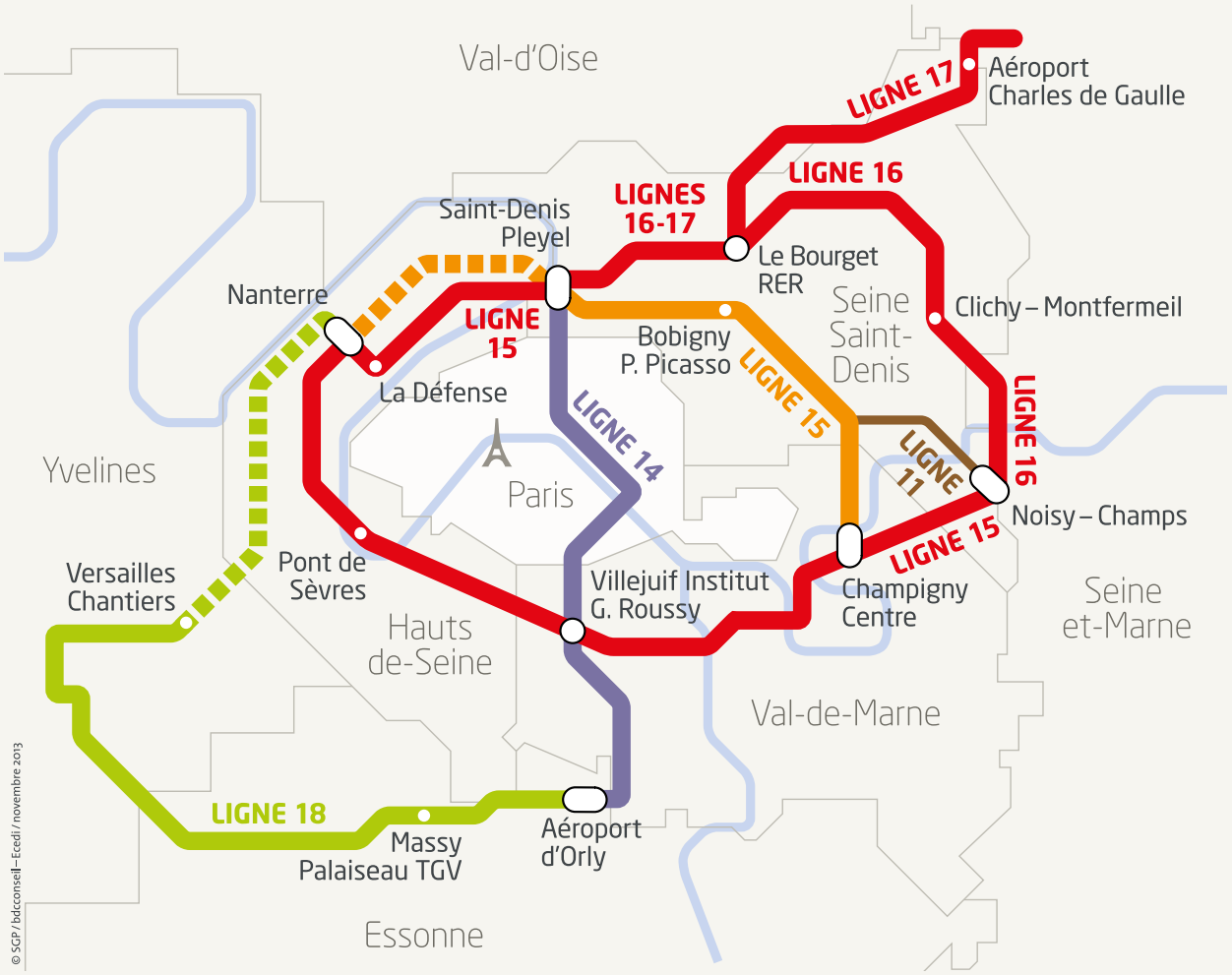
Document d'étude. Image non contractuelle.

Document d'étude. Image non contractuelle.

Document d'étude. Image non contractuelle.

# LE QUARTIER DE CRÉTEIL L'ÉCHAT

**La Société du Grand Paris** est chargée de la conception et de la réalisation du nouveau métro automatique, très majoritairement souterrain, qui reliera les banlieues entre elles et à la capitale.




© Société du Grand Paris - 13 octobre 2014 - Conception : bdcconseil / Ecedi

TOUT SUR LE GRAND PARIS EXPRESS
www.societedugrandparis.fr

Société du Grand Paris

Contact presse : 01 42 75 50 78/79