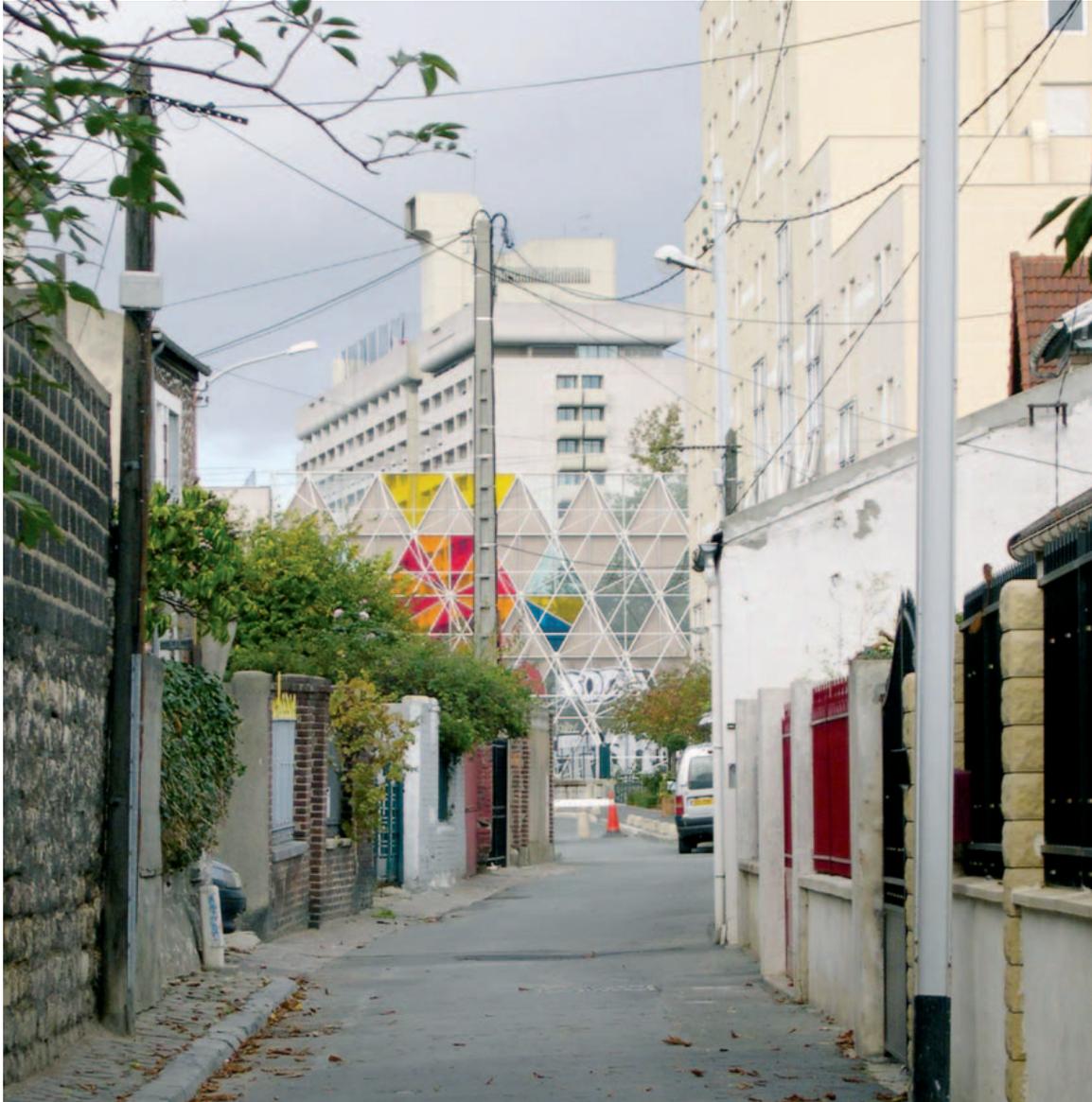


POLITIQUES URBAINES, TENDANCES ET ÉVOLUTIONS DU CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION



Paris et les 29 communes limitrophes

Décembre 2004

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

17, BD MORLAND – 75004 PARIS

TÉL : 01 42 71 28 14

FAX : 01 42 76 24 05

<http://www.apur.org>

Sommaire

AVANT-PROPOS1

Méthode
Trois échelles d'analyse différentes
Thèmes d'analyse

LE TERRITOIRE D'ETUDE3

Un dynamisme d'aménagement naturellement plus soutenu hors de Paris,
mais inégalement réparti3
Les dynamiques économiques et socio-résidentielles à l'œuvre4

SYNTHESE THEMATIQUE7

Des politiques communales complexes7

Des situations diverses, fruits de l'histoire et de la conjoncture7
Des tissus contrastés8
Des politiques complexes10

Stratégies de mise en valeur des tissus10

Préservation des bâtiments et des tissus10

Le renouvellement urbain, des stratégies et des outils variés12

Requalification, des procédures adaptées aux tissus12
L'aménagement, quelques grands secteurs
et beaucoup d'opérations ponctuelles12
Peu de densification autorisée par voie réglementaire16

Dominantes de la programmation urbaine16

Le tertiaire, élément programmatique central16
La création d'espaces verts, une priorité partagée17
La mixité dans les programmes, un objectif difficile à atteindre18

Stratégie de valorisation des usages de la ville19

Le rapport à la centralité19

Centralités traditionnelles, des volontés de préservation
et de redynamisation19
Centralités nouvelles, un développement à encadrer21
Centralités nouvelles, une insertion urbaine parfois problématique23

Le rapport à l'espace public23

Valorisation des mobilités24

La réduction du transit, la priorité principale24

Les nuisances liées à la circulation automobile24
La nécessité d'agir à plusieurs échelles25

Transports en commun, des attentes fortes27

Une desserte moins dense27
Compléter le réseau et améliorer sa qualité28

Le stationnement, un outil de régulation des déplacements32

Une forte pression sur l'espace public32
Des réponses variées32

Les circulations douces, un réseau en expansion lente34

Un réseau en plein essor34
Des leviers de développement35

Sommaire

SYNTHESE TERRITORIALE ET PARTENARIALE . . .36

Evolutions urbaines des grands territoires du cœur36

Les territoires de développement déjà constitués	36
Les sites de développement déjà confirmés	38
Les sites à fort potentiel de développement	39
Les secteurs de développement diffus à l'Est et au Sud	41
Les secteurs des Bois	43

le développement des intercommunalités et des territoires de projets45

CONCLUSION47

Diversité des échelles, diversité des enjeux.	47
Diversité des échelles, diversité des acteurs	49

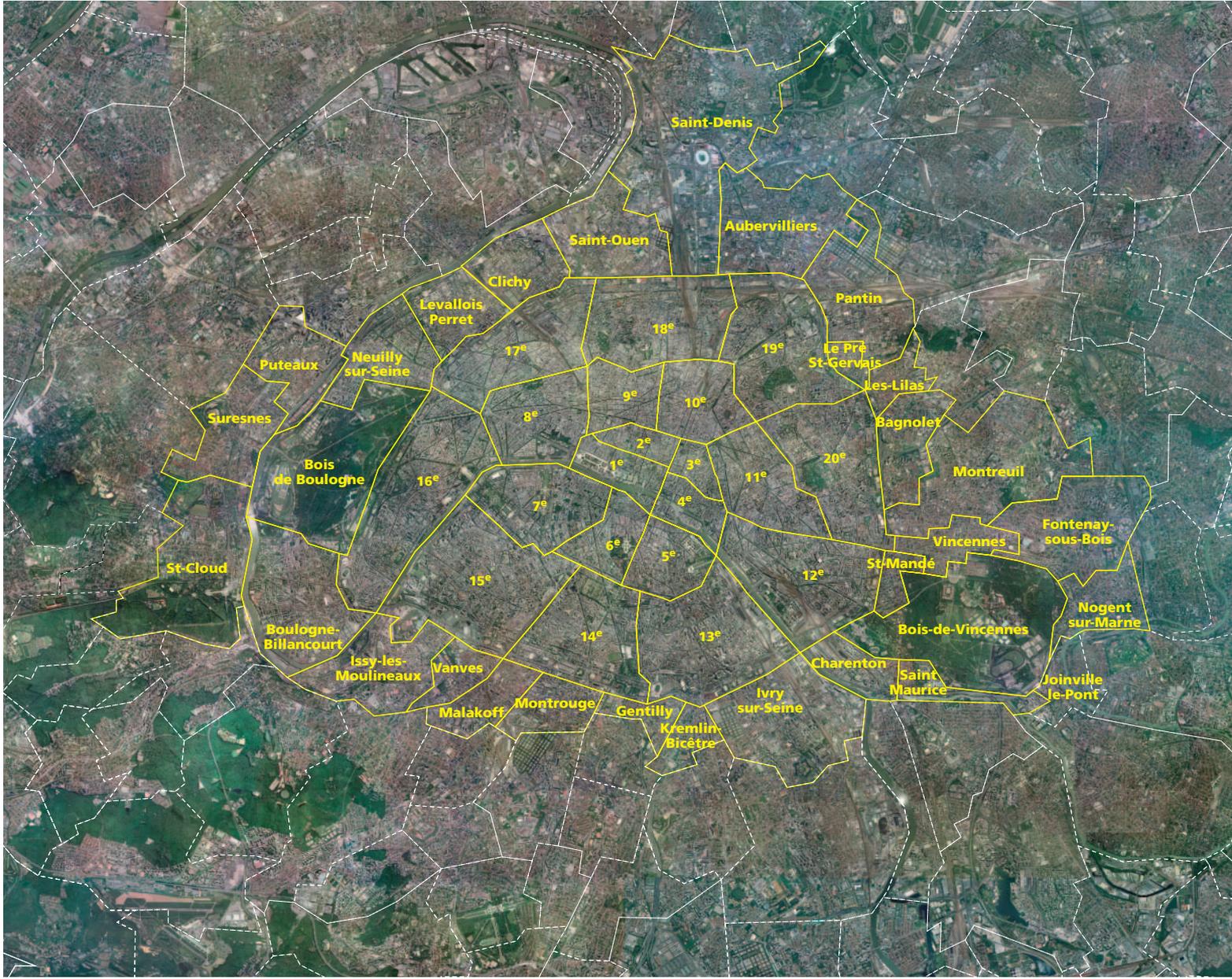
ANNEXES51

Fiches communales51

Paris	53
Plaine Commune : Aubervilliers et Saint-Denis	61
Pantin	71
Le Pré-Saint-Gervais	75
Les Lilas	79
Bagnolet	83
Montreuil	87
Saint-Mandé	91
Vincennes	95
Fontenay-sous-Bois	101
Nogent-sur-Marne	105
Joinville-le-Pont	111
Saint-Maurice	115
Charenton	119
Ivry-sur-Seine	123
Le Kremlin-Bicêtre	129
Gentilly	133
Montrouge	137
Malakoff	141
Vanves	145
Issy-les-Moulineaux	149
Boulogne-Billancourt	153
Saint-Cloud	159
Suresnes	163
Puteaux	167
Neuilly-sur-Seine	171
Levallois-Perret	175
Clichy	179
Saint-Ouen	183

Liste des acteurs rencontrés en 2003 et en 2004190

Les intercommunalités et les communes limitrophes192



AVANT-PROPOS

Objectifs

Cette étude a été commandée à l'Apur par la Région Ile de France en vue d'alimenter la révision du SDRIF¹.

Il s'agissait de « *mettre en perspective l'ensemble des documents d'urbanisme de Paris et des communes de la première couronne francilienne, afin d'identifier les points de convergence et de divergence des partis d'aménagement et de développement portés par chacune des villes, en particulier au travers de leur Plan d'aménagement et de développement durable (PADD).*

En matière de transport et déplacement, la réflexion devait également mettre en évidence les modalités, difficultés ou absences, de traduction des objectifs du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDU) ».

L'étude a été réalisée à partir d'entretiens portant sur les politiques en matière d'urbanisme et de déplacements avec chacun des services techniques et d'urbanisme des vingt-neuf communes limitrophes. Ils se sont déroulés au cours des années 2003 et 2004.

Nous tenons ici à remercier chacun de ces services pour le temps qu'ils ont bien voulu réserver pour recevoir les chargés d'études de l'Apur, échanger avec eux, corriger et amender les documents transmis, même si les différentes analyses qu'on trouvera ci-après ne sauraient les engager. Sans eux ce travail n'aurait pas été possible, en tous les cas il n'aurait pas eu le même sens. Nous leur adressons toute notre gratitude.

Méthode

• **Entretiens** synthétisant les politiques en matière d'urbanisme et de déplacements de Paris avec les services techniques des vingt-neuf communes limitrophes. Ces entretiens ont été conduits avec les services d'urbanisme en 2003 et les services techniques communaux en 2004.

Trois échelles d'analyse différentes ont été retenues et peuvent se lire en perspective:

- **l'échelle communale**, qui synthétise les politiques communales en terme d'urbanisme et de déplacements
- **l'espace de l'interface** entre Paris et les communes limitrophes, qui souligne les ruptures ou les continuités en terme de tissus, de déplacements ou de politiques publiques.
- **les ensembles territoriaux** qui se dessinent au delà des limites administratives et forment parfois des entités aux logiques ou aux développements communs.

Trois thèmes d'analyse sont principalement retenus et structurent le propos:

- **les stratégies de valorisation des tissus**, qui regroupent les politiques et outils communaux de sauvegarde, de renouvellement et d'aménagement.
- **l'interface entre aménagement et déplacements**, qui souligne un rapport toujours plus étroit entre le renouvellement urbain et les politiques de déplacement.
- **les dynamiques de coopération** qui recouvrent des formes différentes d'association, soit bilatérales entre communes (association, intercommunalités), soit avec d'autres acteurs de l'aménagement (comités de pôles, d'axes).

¹ Convention 2004, Article 3.1. Urbanisme réglementaire dans l'agglomération centrale francilienne :
*En vue d'alimenter la révision du SDRIF, l'Apur co-réaliserait avec l'IAURIF une étude mettant en perspective l'ensemble des documents d'urbanisme réglementaire de Paris et des communes et intercommunalités de la première couronne francilienne.
Cette étude a pour objet d'identifier les points de convergence et de divergence des partis d'aménagement et de développement portés par ces documents (PADD), ainsi que des modalités de traduction réglementaire de ces derniers.
Elle mettra par ailleurs en évidence les modalités, difficultés ou absences, de traduction des objectifs du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDU) dans les documents d'urbanisme réglementaire étudiés hors stationnement.*

N.B. : Au cours d'une réunion de travail qui s'est tenue le 30 mars 2003, à laquelle participaient les services de la Région et l'IAURIF, il a été demandé de ne pas s'en tenir aux seuls documents réglementaires, mais d'analyser plus généralement les différentes politiques urbaines poursuivies par chaque ville, et donc plutôt de retenir la formulation suivante pour l'étude : « Politiques urbaines, tendances et évolutions du cœur de l'agglomération ». En effet toutes les villes n'ont pas engagé de la même façon leur révision, en revanche, chacune poursuit une politique urbaine...

Opérations publiques et privées dans l'Anneau Central en 1988



Opérations publiques et privées en 2003



I- LE TERRITOIRE D'ETUDE

Le périmètre d'étude regroupe Paris ainsi que les vingt-neuf communes limitrophes du boulevard périphérique et des Bois. Le territoire hétérogène, pris au sein de l'agglomération centrale, compte pourtant de nombreuses caractéristiques communes, qui ont trait notamment à la diffusion de la centralité parisienne, et aux espaces de l'interface.

En effet, le polycentrisme promu par les grands schémas régionaux n'a pas contredit l'élargissement spatial d'un centre aux caractéristiques propres. On assiste à une diffusion de la centralité parisienne à ses espaces contigus : l'émergence d'une couronne tertiaire au contact avec Paris et le long des grands axes radiaux, et les pressions foncières qui caractérisent certains espaces résidentiels en sont les manifestations les plus visibles.

Le développement continu et concentrique de l'agglomération parisienne en a fait sa spécificité, et s'illustre encore aujourd'hui dans le large processus de redéveloppement urbain qui prend corps autour du centre. Dans ce cadre, le lien à la centralité parisienne devient un des critères importants pour déclencher ces logiques de renouvellement (développement autour des axes de transports, levier représenté par les transports en commun, « effet péric »).

Un dynamisme d'aménagement plus soutenu qu'à Paris, inégalement réparti

On assiste donc à un dynamisme d'aménagement qui s'est progressivement déplacé vers les communes limitrophes, dessinant autour de Paris un chapelet d'opérations dont certaines sont comparables en superficie aux grandes opérations parisiennes de Bercy ou Paris Rive Gauche. C'est le cas des grandes opérations de redéveloppement sur d'anciennes friches industrielles comme dans la Plaine Saint Denis, autour de l'Île Seguin ou sur le territoire de Seine-Amont, et qui dessinent souvent des continuités avec des opérations antérieures ou actuelles sur Paris (Nord-Est, Front de Seine, ZAC Paris rive gauche et Bercy).

Cette géographie nouvelle répond à la tendance à la saturation de l'espace urbain qui caractérise de nombreux tissus urbains. Certaines communes comme Montrouge, Neuilly, Levallois, Vincennes, Saint-Mandé présentent aujourd'hui des densités comparables aux arrondissements parisiens et offrent en cela des possibilités de mutation relativement limitées.

D'autres communes, qui ont un tissu urbain pourtant moins dense, ont aussi fait le choix de ne plus se densifier mise à part sur quelques terrains d'activités appelés à évoluer : ce sont Saint-Cloud, Suresnes, Le Pré Saint Gervais, Les Lilas, Fontenay-sous-Bois, Nogent, Joinville, Saint-Maurice, Malakoff et Vanves.

Dans Paris, peu de secteurs d'aménagements sont en cours, mais de grands terrains sont mutables à terme, et souvent à proximité de secteurs d'aménagement importants de l'autre côté du boulevard périphérique.

Les dynamiques économiques et socio-résidentielles à l'œuvre

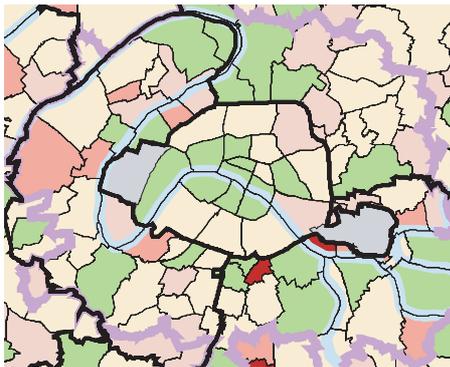
Le constat général d'une baisse d'emploi et de population

On observe dans l'agglomération parisienne, et principalement pour Paris et les communes voisines, une perte de population et d'emplois. Les pertes démographiques affectent surtout Paris (-133 188), la première couronne au Nord (Saint Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers), l'Est et le Sud-Est (Montreuil, Seine-Amont). D'une manière similaire, on observe une chute de l'emploi à Paris entre 1990 et 2002 (-2,8 % ²), tandis qu'il se stabilise en première couronne (+1% ³). Néanmoins, en parallèle, l'économie de l'agglomération parisienne gagne en productivité et réalise, avec les mêmes facteurs de production (capital et travail, et niveau de qualification identique), 30 % de valeur ajoutée en plus comparé à la province ⁴.

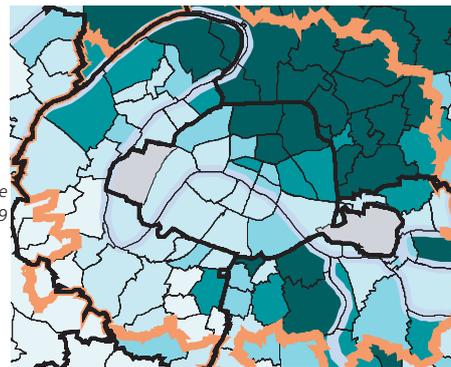
Une élévation du niveau des emplois offerts

Le mouvement tendanciel dans lequel se situe le périmètre d'étude est celui d'un glissement constant vers le haut des qualifications, favorisant l'essor des emplois producteurs de forte valeur ajoutée (cadres, professions libérales, « matière grise ») et diminuant les emplois d'ouvriers et d'employés. Le tertiaire supérieur continue donc à se concentrer au sein d'une aire centrale qui poursuit son glissement progressif à l'Ouest et regroupe les fonctions de coordination, de prévision et de gestion « mondialisées », et les services nécessaires au management des grandes entreprises (assurances, droit, comptabilité et fiscalité, publicité et relations publiques). Par ailleurs, cette aire centrale s'étale également sur ses propres franges, et certaines communes de première couronne anciennement industrielles ont ainsi développé récemment des pôles d'emploi tertiaire, comme Saint Denis, Montreuil ou Saint Ouen. Néanmoins, si ces communes ont vu l'emploi augmenter (+ 6% à Saint Denis et

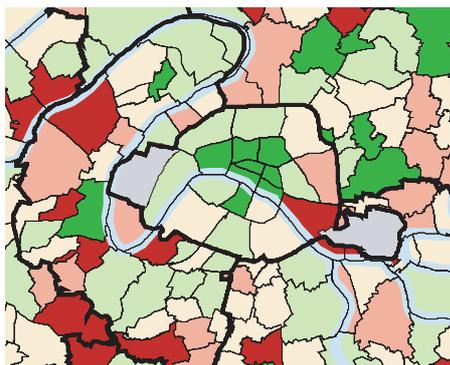
Evolution de la population 1990-1999



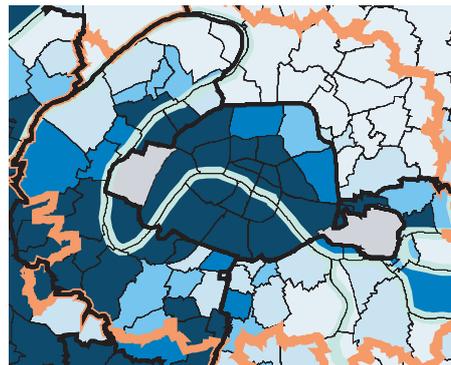
Taux de chômage 1999



Evolution des emplois 1990-1999



Niveau de qualification : diplôme supérieur à bac+2 - 1999



Saint Ouen), on n'observe pas d'effet sur le taux de chômage qui s'accroît sur la même période, le profil des actifs résidents n'évoluant pas aussi vite que les restructurations de l'économie.

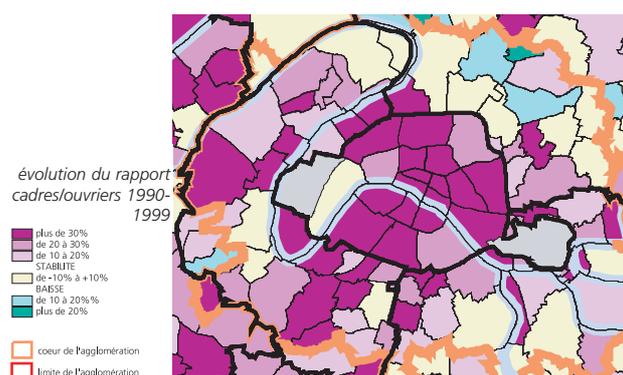
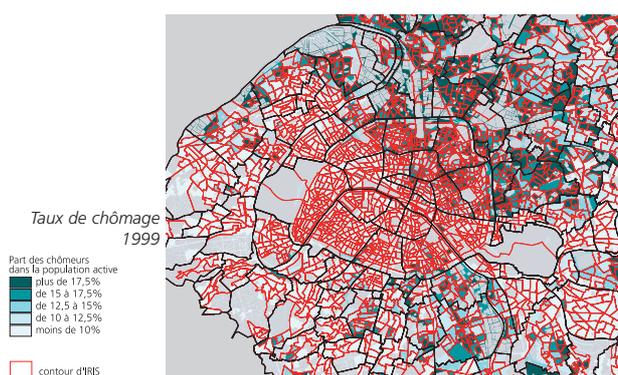
Un embourgeoisement qui évince les classes moyennes et accentue les écarts avec les plus pauvres

Parallèlement à cette augmentation du niveau des emplois offerts, la présence des catégories supérieures se renforce. A l'inverse, on observe un départ massif des revenus médians, souvent en raison de la pression foncière et de la cherté de la vie. Les ménages de cette catégorie recherchent ailleurs en Ile de France, ou en province, une résidence accessible, une meilleure qualité de vie et un pouvoir d'achat supérieur. Les populations les plus pauvres se maintiennent mais sont progressivement concentrées dans les quartiers d'habitat social, le parc social de fait ou les logements insalubres. Ces logiques aboutissent à une géographie sociale aux disparités accrues.

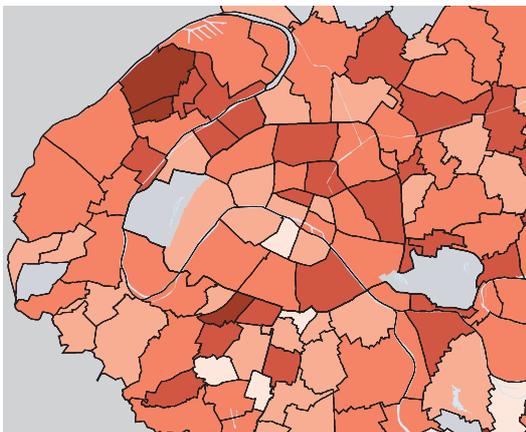
Des déséquilibres qui s'accroissent entre l'Est et l'Ouest mais aussi à une échelle plus fine entre quartiers

En plus d'un déséquilibre territorial Est-Ouest qui persiste malgré les effets de l'agrément (qui est efficace seulement quand le marché immobilier est porteur ⁵), on observe des déséquilibres qui se déplacent à une échelle plus fine, entre populations, entre quartiers de logements sociaux et quartiers valorisés, entre zones d'emploi et zones résidentielles. Les communes sont donc confrontées à des situations diverses et des logiques structurelles puissantes, qui dépassent le strict cadre communal et sur lesquelles il est souvent difficile d'avoir prise.

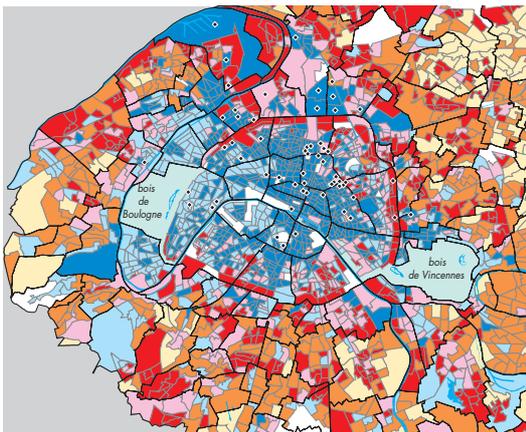
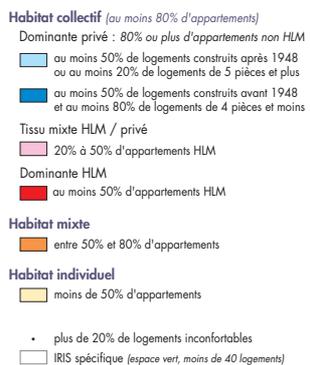
2 ERE
3 Idem
4 Marie-Paul Rousseau, La productivité des grandes villes, Anthropos economica, Coll Villes, 1998.
5 En effet, les constructions de bureaux ne se reportent dans les territoires moins attractifs qu'en période de croissance, car ils atteignent alors les plafonds fixés par l'agrément dans les territoires attractifs. En période de récession, ces plafonds ne sont pas atteints.



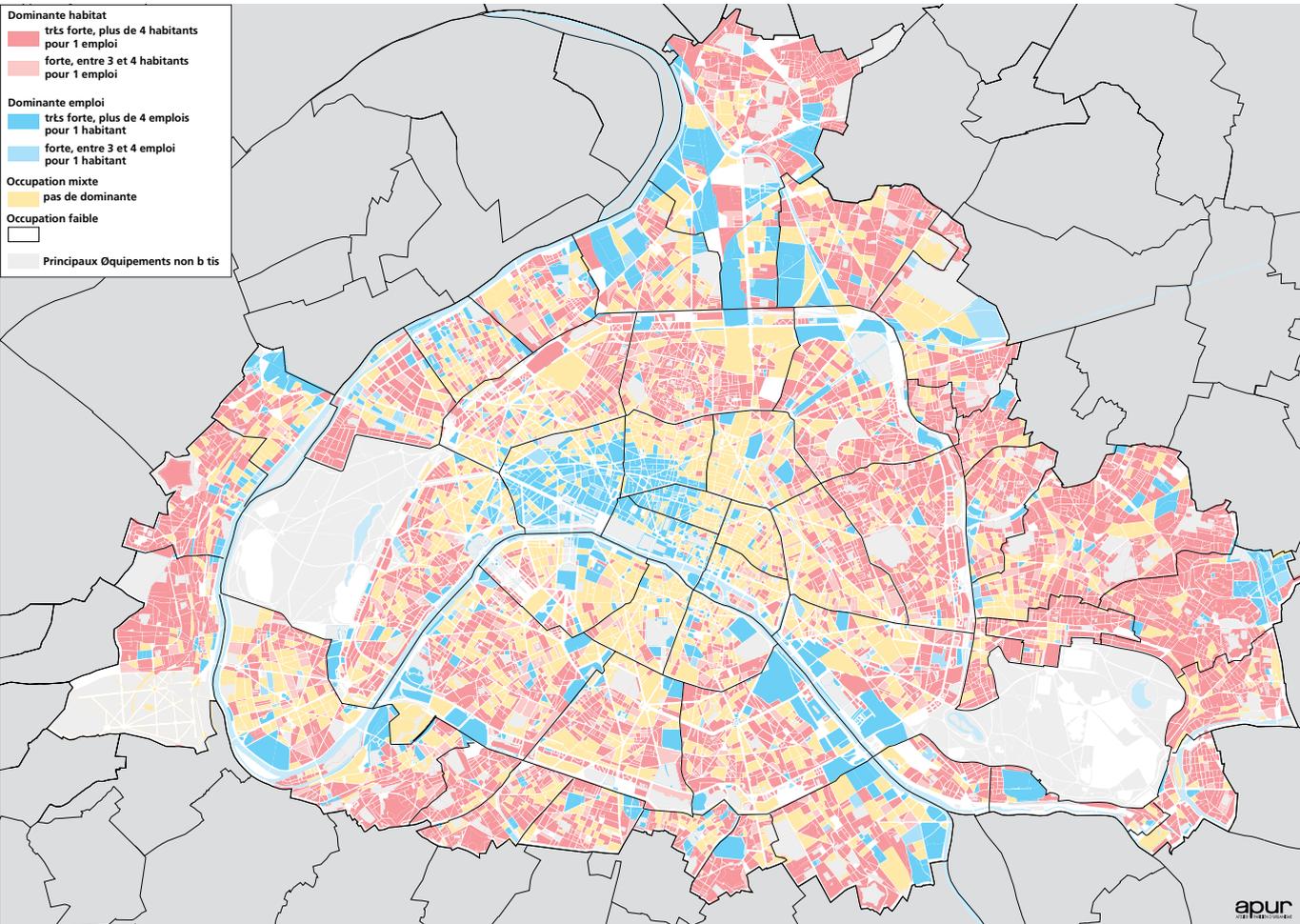
Evolution du prix moyen au m²
des appartements anciens 2001 - 2003



Typologie de l'habitat - 1999



Occupation dominante :
population 1999—
emploi salarié 2000



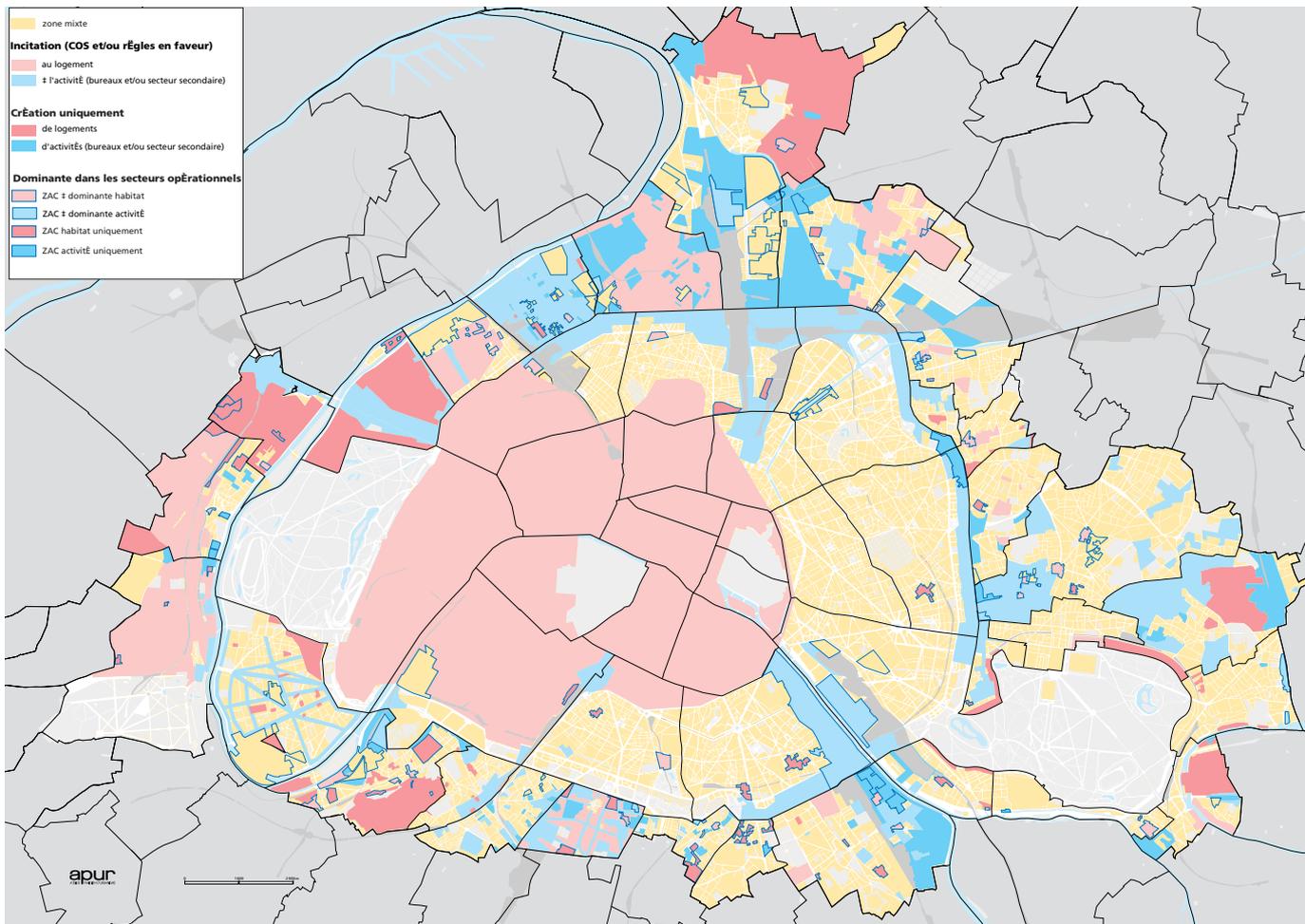
II- SYNTHÈSE THÉMATIQUE

1- Des politiques communales complexes

Des situations diverses, fruits de l'histoire et de la conjoncture;

Certaines logiques historiques ou conjoncturelles du centre de l'agglomération ont été renforcées, influençant directement les politiques urbaines. Ainsi, plusieurs communes de l'Est parisien, qu'elles soient traditionnellement valorisées (Vincennes) ou moins (Les Lilas) se heurtent à une pression forte en faveur du logement, et éprouvent des difficultés à conserver des fonctions économiques. À l'inverse, certaines communes de l'Ouest en bordure du « Grand axe » du Louvre à la Défense, subissent une forte pression de l'immobilier d'entreprise et limitent réglementairement sa diffusion. Ainsi, Neuilly et Puteaux interdisent toute création de bureaux dans les zones résidentielles jusqu'aux rives de cet axe. Certaines dynamiques urbaines vécues par les communes sont une mise en contexte nécessaire pour comprendre les politiques qu'elles mettent en œuvre.

Orientations fonctionnelles des PLU en 2003

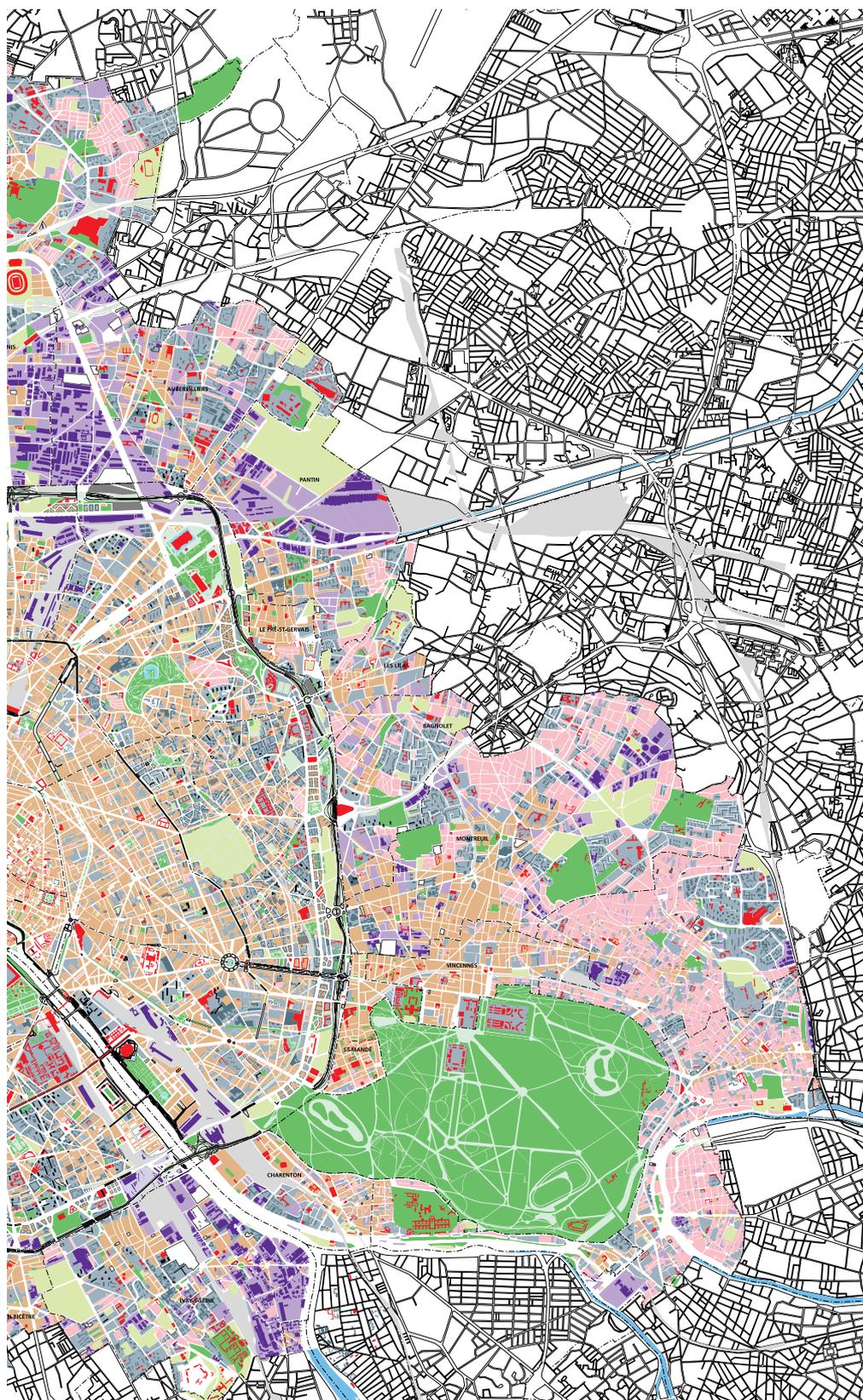


Des tissus contrastés

Par ailleurs, la réalité des tissus urbains dicte également les orientations communales. Certaines communes comme Neuilly, Saint Mandé ou Vincennes, dont les tissus, déjà constitués et denses, se rapprochent des tissus parisiens, se trouvent souvent dans une approche de préservation de l'existant. D'autres, dont les tissus sont saturés et qui ont beaucoup construit durant les dernières décennies, développent des politiques de requalification comme Levallois sur le centre commercial Eiffel ou Montrouge sur plusieurs quartiers. Enfin, les communes disposant de grandes friches se trouvent généralement dans une phase de reconquête, sur de vastes territoires comme Seine-Amont, la plaine Saint-Denis ou autour de l'Île Seguin.

Les tissus urbains - Paris -
communes limitrophes

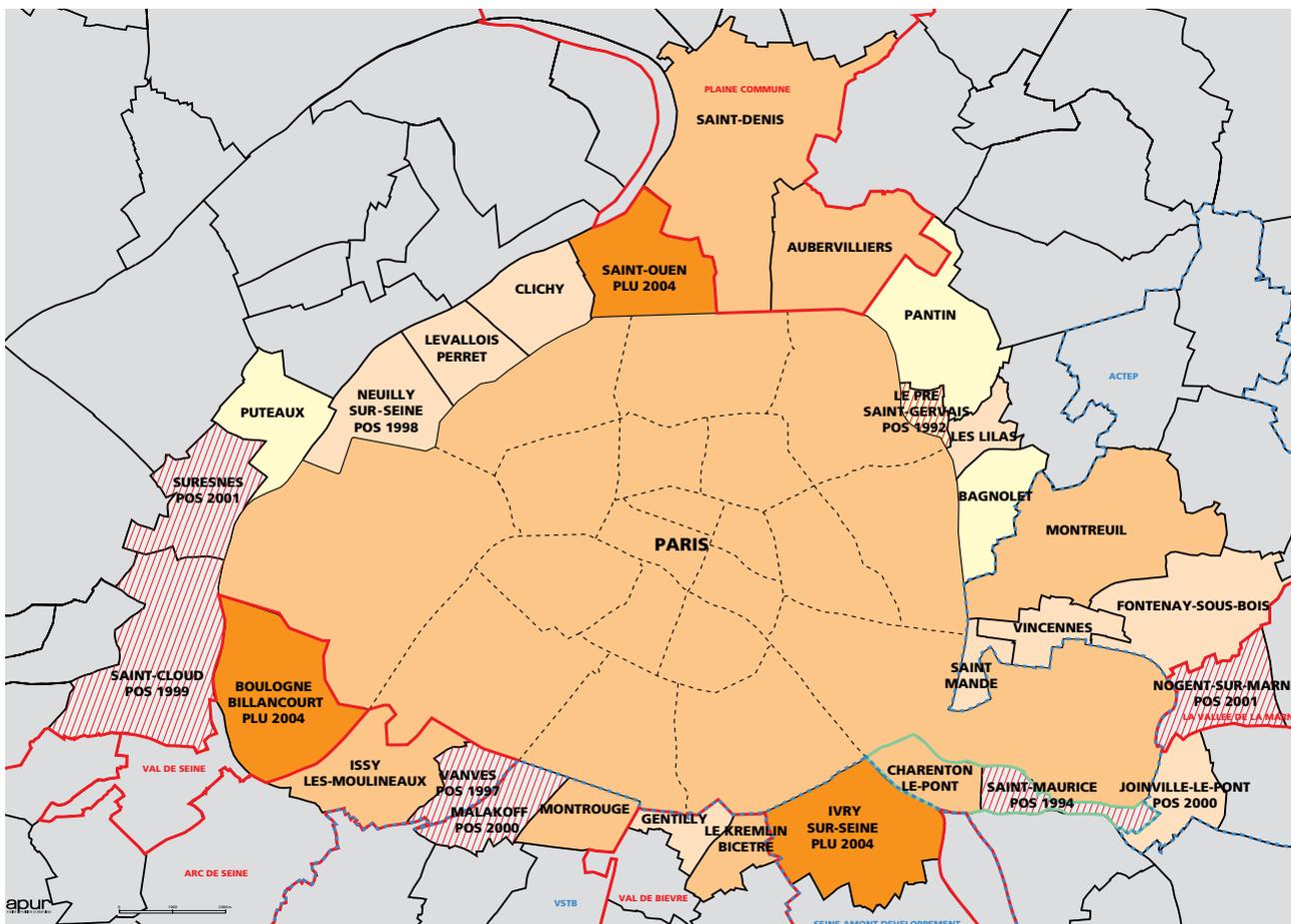




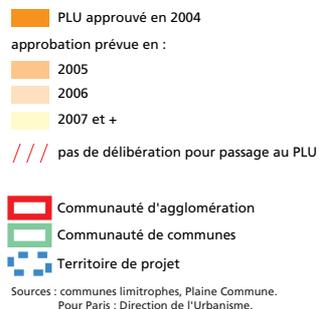
- COMPOSANTES DU PAYSAGE**
- équipements et édifices remarquables
 - bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
 - plantations d'alignements
 - bois, parcs et jardins publics
 - talus de grandes infrastructures
 - cimetières, terrains de sport, espaces libres
 - faisceaux ferroviaires
 - espaces vacants
- LE TISSU URBAIN**
- tissus continus
 - tissus discontinus
 - grandes emprises d'activités
 - tissus à dominante pavillonnaire
- — — limites communales et d'arrondissements

Des politiques complexes

Néanmoins, la plupart des villes abritent au sein même de leur territoire des tissus et des conjonctures complexes, qui les poussent à diversifier leurs approches et à varier les outils. Cette variété, de plus en plus prise en compte par les documents d'urbanisme, promeut des interventions souvent complexes, mêlant préservation, renouvellement et aménagement, en fonction de l'existant. Il est donc impossible de considérer séparément les différents outils des politiques communales puisque ce sont leurs combinaisons qui font les politiques urbaines.



Dates prévisionnelles d'approbation des PLU



2- Stratégies de mise en valeur des tissus

A- Préservation des bâtiments et des tissus

Le souci de mise en valeur de l'environnement urbain, quel qu'il soit, haussmannien (dense et continu), de faubourg (irrégulier et pittoresque), ou pavillonnaire, est un objectif de plus en plus affirmé, partagé et complétant une protection étatique moins présente dans les communes limitrophes, et dans les arrondissements périphériques, que dans le cœur historique de Paris, les quartiers Ouest et les Bois.

La protection d'Etat, s'attachant principalement à la qualité architecturale ou à l'intérêt historique, concerne les monuments (loi de 1913), les sites (loi de 1930) et ensembles urbains et les paysages (loi de 1983). Dans les communes limitrophes, les sites inscrits sont peu nombreux : grands hôpitaux, parc de Saint-Cloud, terrains retranchés du Bois de Vincennes, cités jardins de Suresnes et du Pré-Saint Gervais. Les bâtiments classés ou inscrits sont également rares. La préservation d'initiative communale, largement développée depuis la promulgation de la loi Paysage en 1993, fait intervenir de nouvelles considérations qui s'intéressent à la fois à la valeur historique des bâtiments et des tissus, mais aussi à leur rôle structurant dans le paysage urbain, voire dans la mémoire collective.

Elle concerne en premier lieu les communes les plus denses du cœur de l'ag-

glomération : Paris, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine, Vincennes et Saint-Mandé, Montrouge. Ces communes ont d'abord protégé les éléments les plus fragiles et aux identités fortes (les hameaux, les villas, Montmartre...). Avec les nouveaux PLU, des communes moins denses protègent également leur tissu de faubourg : Ivry-sur-Seine, Issy-les-Moulineaux et Saint-Ouen, et portent une attention particulière à certains bâtiments remarquables.

On observe autour des Bois, du fait d'un habitat historiquement valorisé, une volonté communale forte de conservation des tissus et des bâtiments intéressants. Le pourtour des Bois fait donc souvent l'objet d'une attention particulière. A Saint-Mandé, Nogent-sur-Marne et à Vincennes, les franges du Bois de Vincennes sont des « sites inscrits » et donc protégés. Certaines communes comme Vincennes ont développé un cahier de prescriptions architecturales afin de défendre l'identité bâtie. A Fontenay, une ZPPAUP (étendue jusqu'au centre-ville) protège les franges du Bois.

L'autre caractéristique majeure de cette préservation d'origine communale est l'attention générale portée au tissu pavillonnaire, préservé par des COS faibles. Aucune commune n'envisage une densification importante ou une remise en cause radicale de la forme urbaine de ces secteurs, d'une part dans un souci de conserver l'identité existante, mais aussi dans le but de stabiliser et de conserver des populations au profil généralement apprécié. Ces protections viennent ainsi figer certaines parties du territoire.

B- Le renouvellement urbain, des stratégies et des outils variés

Les communes ont développé des outils et procédures de plus en plus fins et adaptés à leurs tissus, afin de requalifier leurs quartiers. Les outils se démarquent aussi d'opérations d'aménagement plus lourdes liées à des opportunités foncières (friches industrielles)

Requalification, des procédures adaptées aux tissus

Les années quatre-vingt et 90 ont marqué le début d'une période de « reconquête » des centres villes anciens, soit par des opérations de rénovation du tissu urbain (procédures de ZAC), soit par de nombreuses OPAH (23 dont 7 à Paris). Ces dernières sont parfois concomitantes à un phénomène d'embourgeoisement de la population, et sont utilisées par les communes pour renouveler l'habitat ancien selon des procédures plus souples. Certaines OPAH comme aux Lilas concernent la commune dans son ensemble.

Les communes utilisent des outils variés pour requalifier certains quartiers. La régénération de tissus urbains anciens peut ainsi être réalisée par des ZAC, comme à Clichy et au Kremlin Bicêtre. Les périmètres multisites montrent l'attention portée aux éléments préexistants à conserver, ils s'intègrent souvent dans un projet urbain plus global. La ZAC « centre-ville » à Clichy, en lien avec la ZAC « entrée de ville » vise ainsi à renouveler un habitat dégradé et à retraiter les entrées de ville, y compris l'espace public, en créant une continuité avec le centre.

Enfin, les grands projets de ville (GPV) et les opérations de renouvellement urbain (ORU) que l'on retrouve dans l'espace de Paris et des communes limitrophes se situent principalement dans un croissant géographique nord est. Pour ces opérations qui sont souvent plus lourdes, car elles visent des objectifs multiples, la plupart des périmètres d'intervention prioritaire sont à une échelle intercommunale. Ainsi, le GPV Aubervilliers, Saint-Denis et la Courneuve est l'un des plus importants en France tant par sa superficie que par le nombre d'habitants concernés. Les sites du GPRU parisien ⁶ prennent en compte les orientations et les projets des communes limitrophes. Clichy a ainsi créé un secteur d'études « Paris-Victor Hugo », visant à améliorer ce quartier en lien avec le GPRU parisien. L'ORU intercommunale « Arcueil Gentilly » est également engagée en partenariat avec Paris afin de désenclaver le secteur, notamment vers Paris, et de requalifier le quartier d'habitat social du Chaperon Vert. L'ORU entre Bagnolet, Les Lilas et Romainville vise aussi à requalifier plusieurs quartiers de logement social à une échelle intercommunale.

L'aménagement, quelques grands secteurs et beaucoup d'opérations ponctuelles

En ce qui concerne l'aménagement, les approches communales sont diverses, en

raison de potentialités foncières souvent différentes, mais aussi de volontés distinctes vis-à-vis du développement communal. Certaines communes souhaitent se développer, certaines ne le peuvent plus, d'autres souhaitent maintenir le statu quo, et fondent leur rythme de construction sur une stabilisation du niveau de population et d'emploi.

Les situations sont donc diverses. A Paris où le but est de maintenir le même nombre d'habitants, peu de parcelles sont mutables car plus de 75 % d'entre-elles ont des densités plus élevées que les COS réglementaires. Dans ces tissus déjà constitués et denses, souvent figés, il y a peu d'opérations d'aménagement d'envergure hormis quelques projets sur des parcelles d'équipements libérés (Hôpital Laennec, Hôpital Saint-Lazare, l'Imprimerie Nationale). Il reste toutefois de grands secteurs d'aménagement dont les chantiers sont déjà engagés (ZAC Paris-Rive-Gauche et Porte des Lilas), d'autres à un niveau d'étude avancé (secteur Nord-Est et Batignolles) et enfin certains qui sont mutables à terme (terrains militaires du 15^e, terrains de Bercy 12^e).

Au delà du périphérique, certaines communes partagent ces caractéristiques avec des tissus déjà constitués et anciens (Neuilly, Saint Mandé, Vincennes). Elles optent souvent pour une politique de préservation ou de mise en valeur, mais peuvent intervenir aussi lors d'opérations ponctuelles qui viennent s'intégrer dans l'existant. Certaines communes ayant beaucoup construit lors des dernières décennies et qui entrent dans une phase de raréfaction du foncier (Montrouge, Puteaux et Levallois) achèvent souvent leurs dernières opérations et entrent elles aussi dans une politique de mise en valeur, parfois accompagnée d'opérations de requalification de quartiers plus récents. Certaines communes aux tissus peu denses ne désirent pas se densifier, et cantonnent ce développement à des opérations ponctuelles ou aménagent autour de pôles ou d'axes définis (« effet péri », Fontenay autour du RER Val de Fontenay, Saint Cloud en bord de Seine).

Quelques communes profitent de la mise en place de projets importants pour requalifier les quartiers environnants. Ainsi, on peut citer le projet d'Issy-les-Moulineaux « la cité numérique » sur le fort d'Issy, qui permet la requalification des « grands ensembles » alentour. A Boulogne, la ZAC « Seguin - Rives de Seine » sur les anciens terrains Renault intègre la rénovation du grand ensemble du Pont-de-Sèvres. Le quartier environnant est aussi inclus dans une OPAH qui s'inscrit dans la continuité du projet.

Enfin, certaines communes abritant de grands territoires de redéveloppement s'inscrivent à grande échelle dans une logique de projet de territoire et de reconquête des sites. Si ces projets occupent une grande superficie et sont stratégiques pour l'agglomération, ils concernent pourtant un nombre relativement faible de communes. Situés dans les plaines ou les vallées séquanaises, ces territoires recouvrent d'anciennes friches industrielles produits de la désindustrialisation des dernières décennies et constituent des projets urbains à grande échelle. Ces grands secteurs d'aménagement s'inscrivent généralement dans la continuité parisienne, comme c'est le cas pour Seine-Amont ou pour la Plaine Saint-Denis.

La Plaine Saint Denis marque le renouveau d'un territoire de plus de 900 hectares depuis les gares du Nord et de l'Est vers le nord, et depuis la Seine à Saint-Ouen et la RN2 à Aubervilliers. La reconquête des anciens sites industriels a débuté dans le secteur de la Plaine, avec l'implantation du Stade de France en 1994 qui a accéléré la réalisation du projet urbain (couverture de l'autoroute A1, création de deux gares RER, franchissements sous les voies ferrées et au dessus du canal,...) aboutissant à la réalisation d'un ambitieux programme comprenant la réalisation d'activités et de logements. Aujourd'hui, l'aménagement sur Saint-Denis concerne le secteur de la Plaine (plus de 100 ha), quatre autres ZAC, ainsi que trois grands territoires d'étude (Site EDF, Zone SNCF, Cristino-Garcia Landy). Du côté parisien, le secteur d'étude « Nord Est » couvre environ 200 hectares et se conçoit en liaison avec l'opération tertiaire du « Parc du millénaire » (100 000 m² d'activités à terme). Une ZAC est à l'étude à l'emplacement de l'ancien hôpital Claude Bernard (90 000 m² de programme), également dans Paris. A Aubervilliers, la rénovation des EMGP est presque achevée, et le projet urbain s'est enrichi en 2003, avec la création de la ZAC de la Porte d'Aubervilliers (140 000 m² de programme).

Le secteur de Seine-Amont constitue une zone d'aménagement active dans la

Mutations

Novembre 2004

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- Secteur mutable à terme
- Opération d'aménagement
 - en cours
 - achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement / Requalification

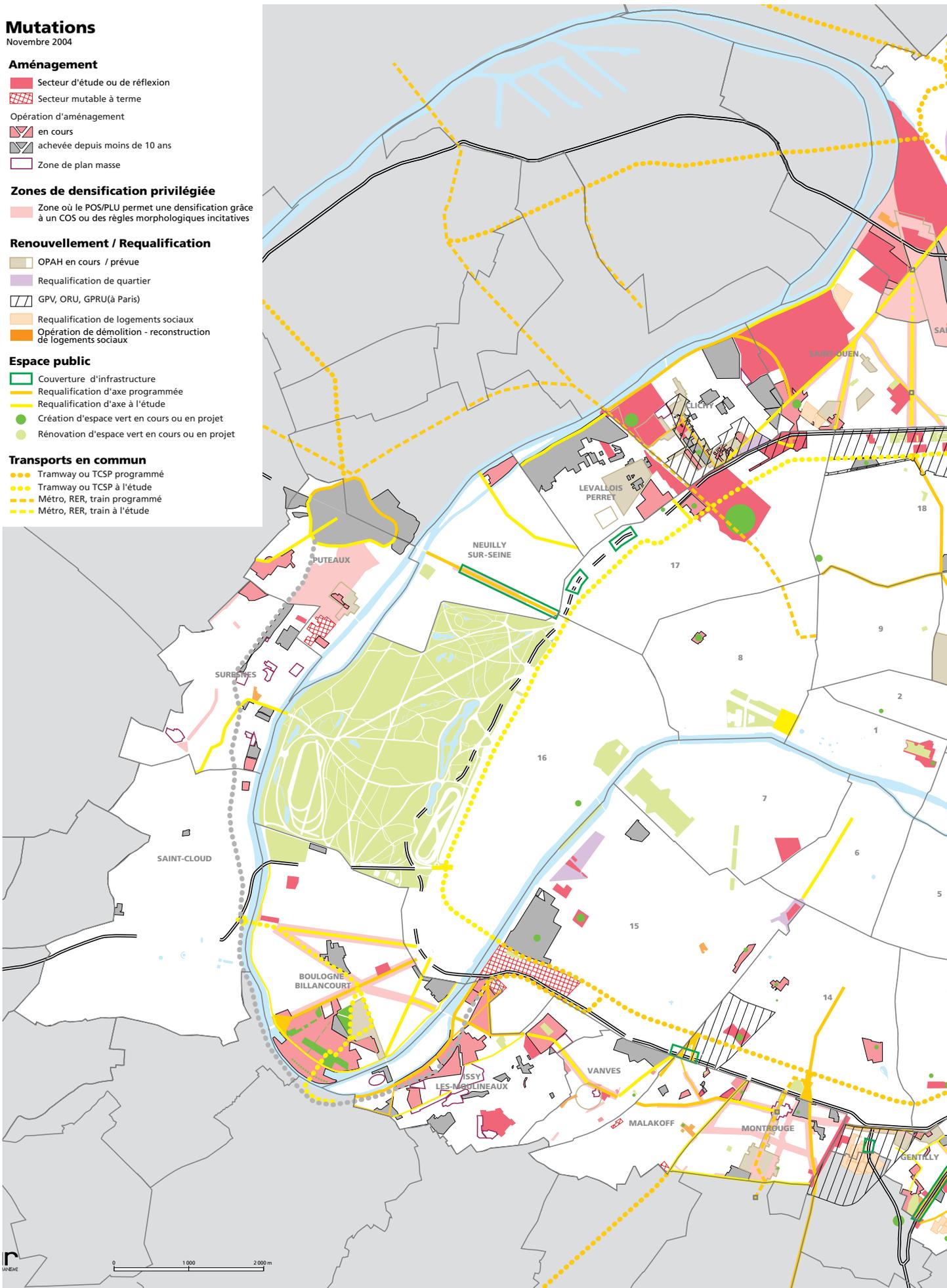
- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU (à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition - reconstruction de logements sociaux

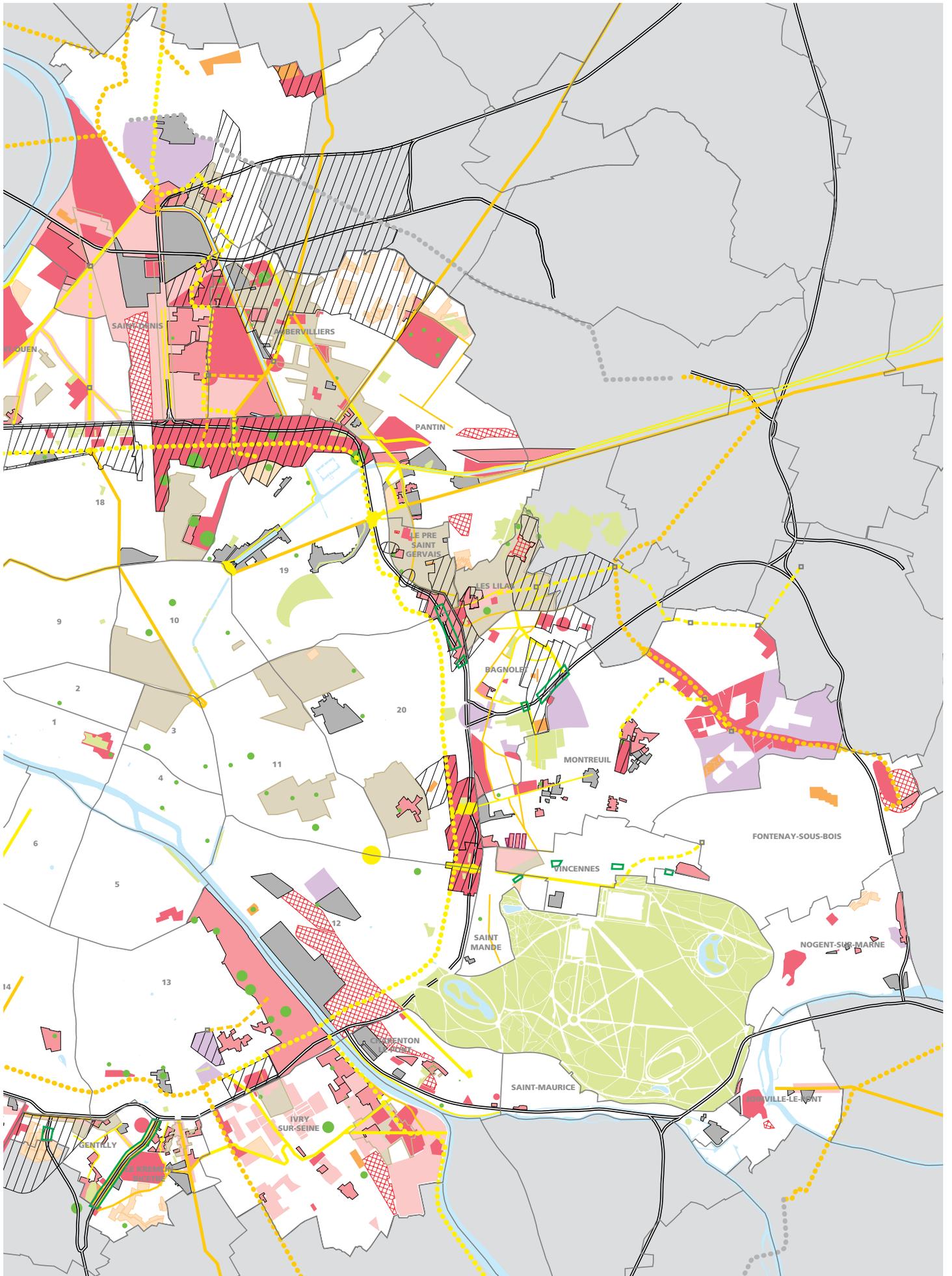
Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude





continuité des récentes opérations parisiennes. Charenton a développé durant les dix dernières années un pôle dévolu aux activités autour du centre commercial Bercy 2 et le long de l'autoroute A4 tandis que Paris réalisait la ZAC de Bercy. Pour son développement, Ivry s'appuie sur 8 ZAC actuellement en cours (totalisant environ 400 000 m² de programme), et axe son développement autour des secteurs longeant la Seine en vis à vis de Paris Rive Gauche. Entre ces secteurs actifs, reste à traiter la continuité de part et d'autre du boulevard périphérique. La consultation d'urbanisme « Bruneseau-Masséna » sur la rive gauche engagée en partenariat entre Paris et Ivry vise à développer de telles continuités. Entre Charenton et le 12^e arrondissement, cette articulation est encore à l'état de réflexion.

Peu de densification autorisée par la simple voie réglementaire

Il ressort des documents d'urbanisme et des entretiens communaux que l'usage de la densification d'une manière volontariste est très limité. En revanche, la densification de certains tissus intervient parfois en complément des opérations publiques sur Seine-Amont et la Plaine Saint Denis, comme un outil plus souple pour créer une continuité urbaine. Ivry utilise ainsi des COS incitatifs pour accélérer la mutation de nombreuses parcelles d'activités le long de la Seine, mais aussi pour conforter les centralités existantes (centre-ville et quartier de la porte d'Ivry).

Par ailleurs, la volonté de densification le long des grands axes de transport, comme les routes nationales, se rencontre chez de nombreuses communes. Cette densification est un outil parmi d'autres utilisés par les communes pour redonner une image valorisante de ces axes. La densification est liée à une requalification de l'espace public afin d'accorder plus de place aux piétons et aux circulations douces et à une revitalisation commerciale de ces axes. Cette intervention forte sur les axes témoigne de l'attention portée par les communes à ces éléments structurants pour le cadre de vie et véhiculant l'identité des quartiers traversés. On est passé d'une logique fonctionnelle, celle de la circulation, à une logique d'avenue ou d'espace public accueillant de nombreuses fonctions. Les communes en créant des fronts bâtis, font souvent le choix de se développer le long de ces axes tout en préservant les tissus moins denses et résidentiels en retrait. C'est le cas à Montrouge le long de la RN 20, de la RD 906 et du boulevard périphérique, mais aussi à Boulogne ou à Saint Ouen.

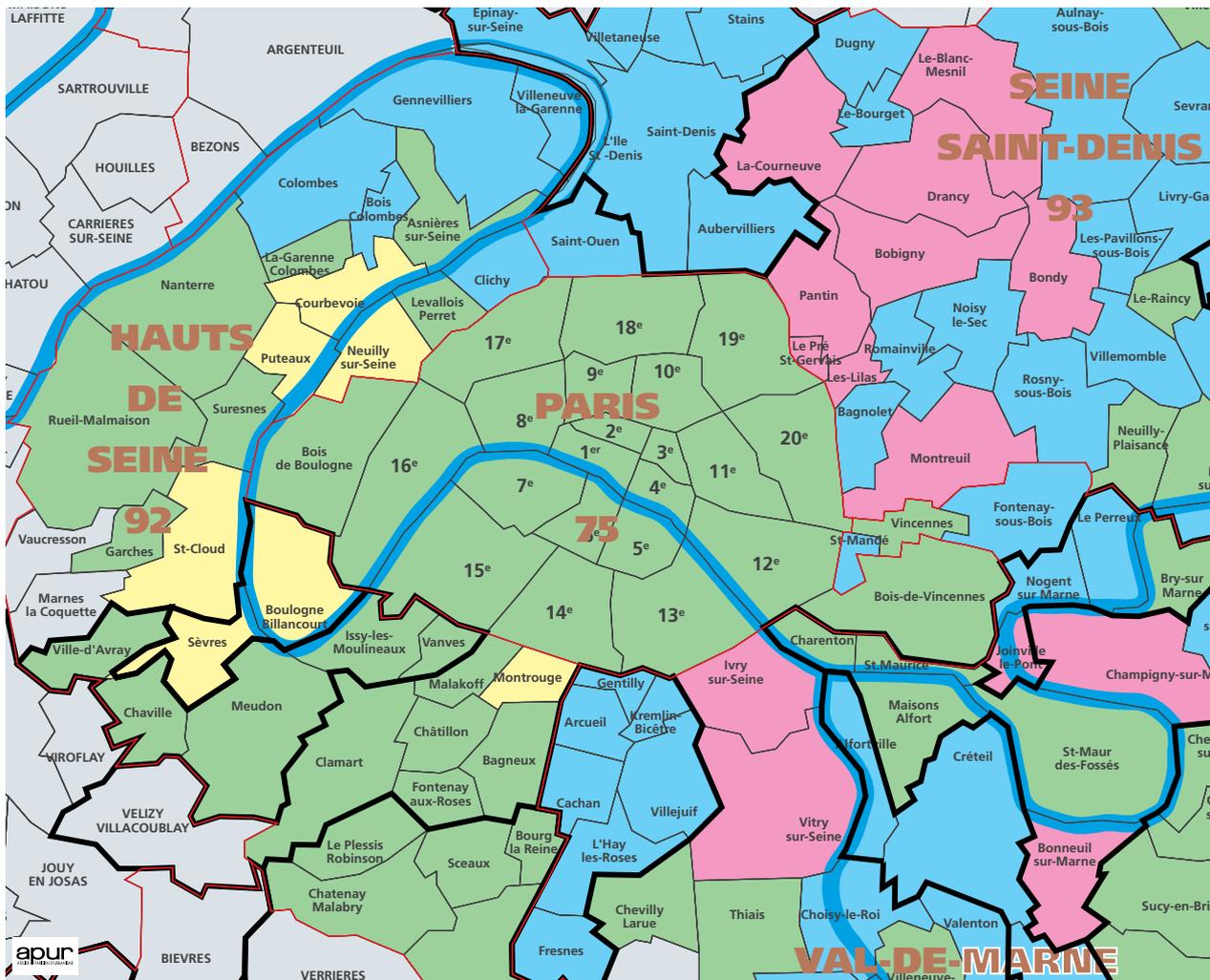
L'usage de la densification pour le logement est donc généralement ciblé et utilisé à la marge par les communes. La densification de tissus peu denses en dehors des cas précités est donc quasiment absente des politiques communales. Pour les communes, la densification pose la question de la qualité du cadre de vie et la nécessité de préserver des espaces de respiration, de détente, d'aération dans les tissus urbains et l'espace résidentiel. Elle est aussi liée à un gain de population que les communes disent ne pouvoir assumer, invoquant souvent une saturation de leurs équipements, leur manque de foncier ou de capacité financière pour en créer de nouveaux.

C- Dominantes de la programmation urbaine

Le tertiaire, élément programmatique central

La reconquête des emprises mutables, très souvent des friches industrielles, s'appuie majoritairement sur le développement d'immobilier d'entreprise destiné à accueillir des activités tertiaires. En effet, l'économie de l'agglomération dense s'oriente vers une tertiarisation accrue, qui crée une forte demande de bureaux. D'autre part, l'implantation d'activités permet aussi aux communes d'augmenter leur revenus fiscaux grâce à la taxe professionnelle. Néanmoins, depuis la loi Strauss-Kahn de 2000, la taxe professionnelle ne prend plus en compte la masse salariale dans le calcul de l'assiette. Elle rend moins intéressant pour les communes l'accueil d'immobilier tertiaire. Néanmoins, cette réforme n'a pas semblé affecter la teneur des programmes.

Les communes limitrophes de Paris appuient donc leurs projets urbains sur des opérations de bureaux majeures (100 000 à 200 000 m²), qui sont à la fois une réponse à la demande, mais aussi des objets urbains porteurs d'une image positive et moderne. Ainsi, Boulogne prévoit près de 265 000 m² d'activités et de bureaux, dans la « ZAC Seguin-Rives de Seine », en relation avec la proximité



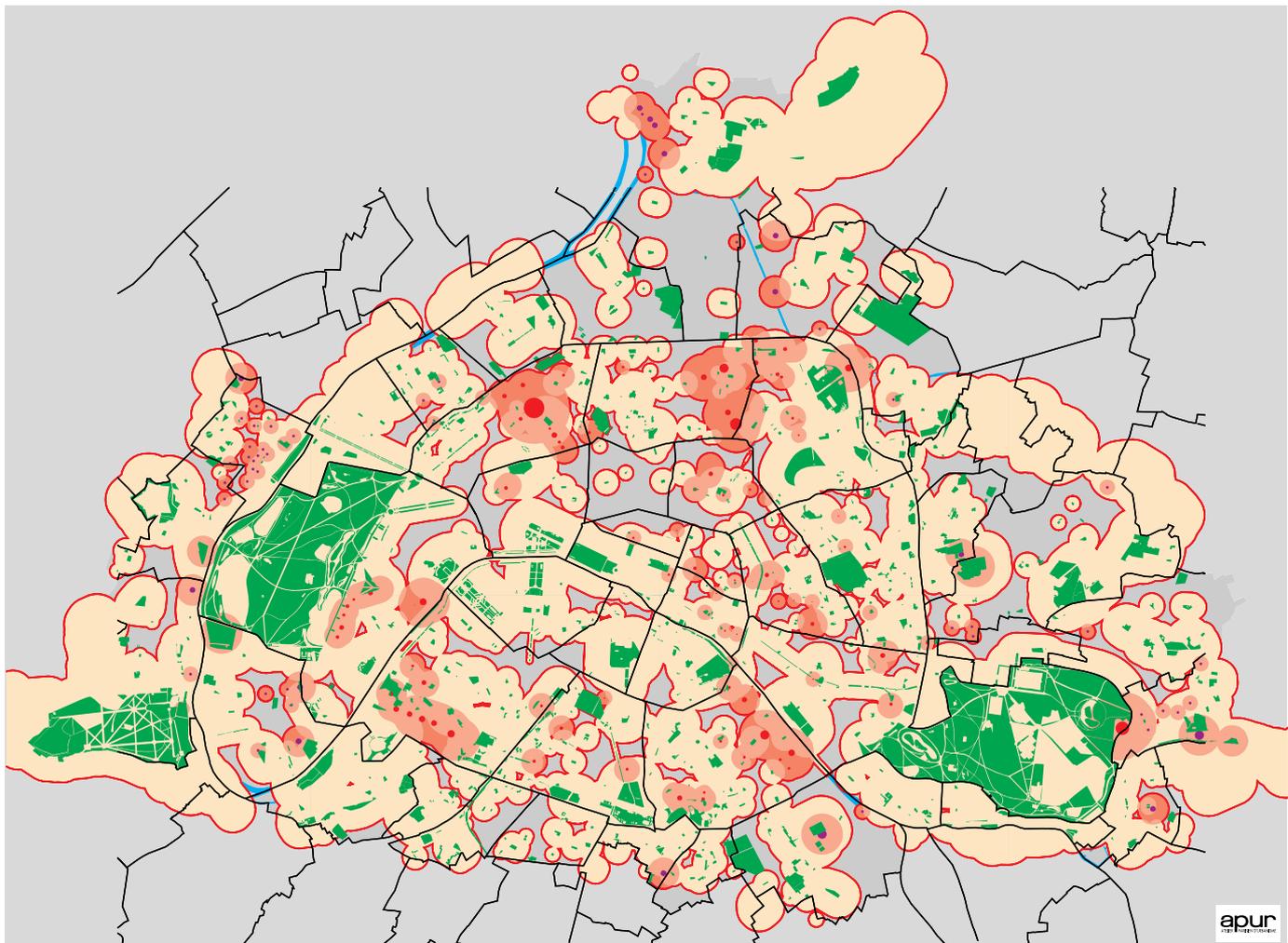
Taux de taxe professionnelle

- de 4,25 à 10,76
 - de 10,77 à 17,26
 - de 17,27 à 23,75
 - de 23,76 à 30,25
 - Périmètre des intercommunalités
- Novembre 2004

de La Défense et d'Issy-les-Moulineaux. A Paris, l'opération tertiaire du « Parc du millénaire » (100 000 m² d'activités à terme), de la ZAC d'Aubervilliers, la ZAC à l'étude sur l'emplacement de l'hôpital Claude Bernard, et le développement de la Plaine Saint-Denis sont également l'illustration de la domination du tertiaire. Le Bas Montreuil, l'interface Clichy/Saint-Ouen suivent aussi cette voie, et globalement, la majorité des communes touchées par la désindustrialisation, fondent leur redéveloppement économique sur le secteur tertiaire. Compte tenu des coûts fonciers, les exigences de rentabilité des opérations d'aménagement contribuent également à des programmations favorisant l'immobilier de bureaux.

La création d'espaces verts, une priorité partagée

La création d'espaces verts est devenue une priorité partagée par une majorité de communes qui s'appuient sur les opérations d'aménagement. Elle représente un outil de valorisation en terme d'image, comme de qualité de vie. A Paris, toutes les opérations d'urbanisme depuis le début des années quatre-vingt se sont organisées autour de jardins ou de parcs, à l'exception de la ZAC « Chalon » organisée autour d'une place. A Paris, les nouveaux projets, secteur « Nord-Est » ou « Batignolles » sont organisés autour de vastes espaces verts. Montrouge s'attache à aménager de nombreux espaces verts de proximité, au sein des ZAC ou au gré d'opportunités ponctuelles, dans un contexte où les réserves foncières se raréfient. Boulogne projette de créer des espaces verts de plus grande échelle, avec la création de 7 hectares dans la ZAC Séguin-Rives de Seine et l'extension des parcs Rothschild et de Billancourt. Bagnolet étend le parc départemental Jean Moulin afin de créer une continuité avec le parc des Guilands de Montreuil, et ce notamment dans le cadre de la réhabilitation du quartier de la Noue. La création d'espaces verts constitue aujourd'hui un outil clé de valorisation et de programmation urbaine.



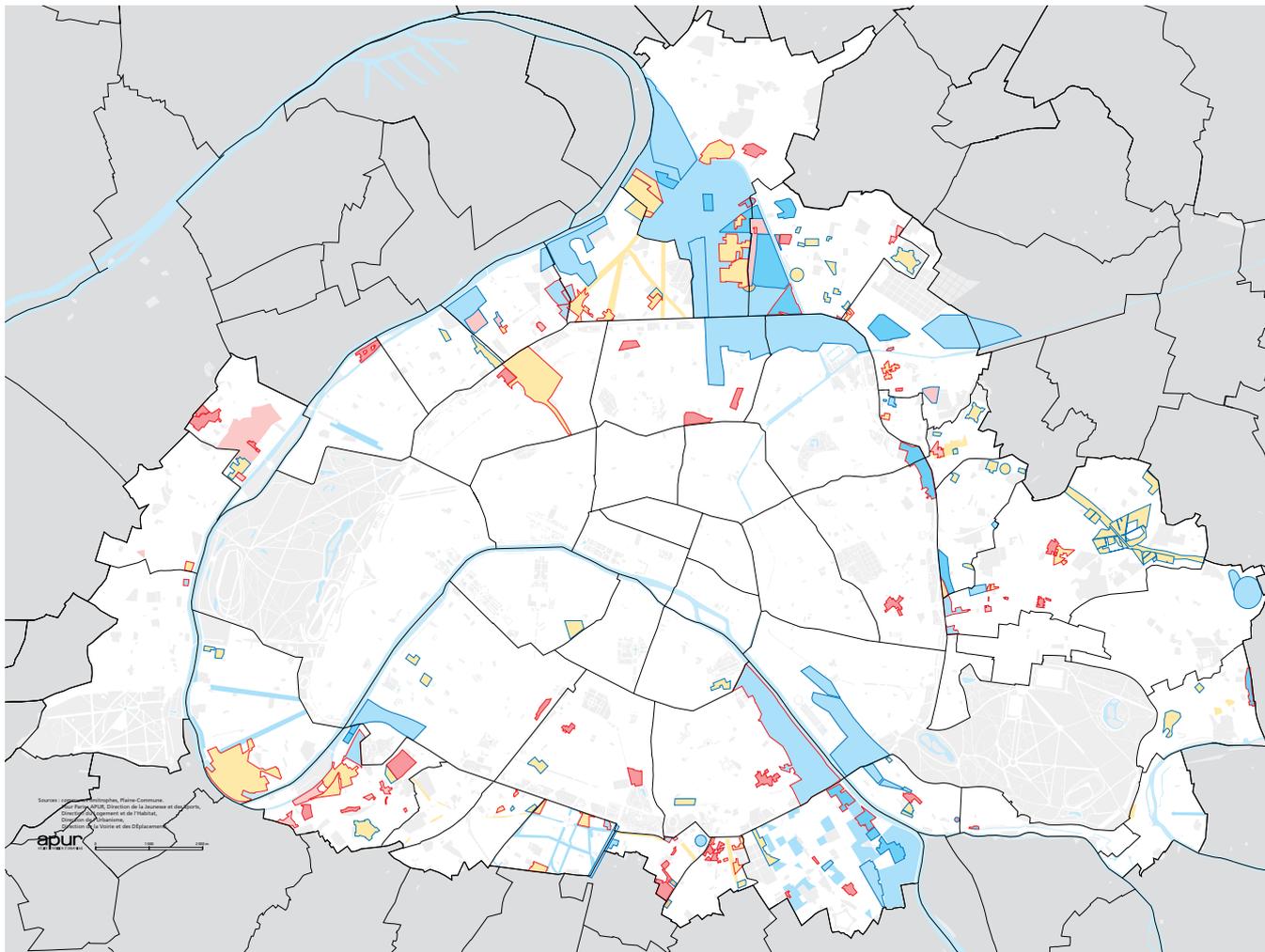
desserte de proximité des espaces verts – existant et en projet

- Espaces verts existants et aire de desserte
- Espaces verts en projet et aire de desserte

La mixité dans les programmes, un objectif difficile à atteindre

Réalité économique qui apparaît aujourd'hui implacable, la tertiarisation de l'économie ne présente pas pour autant un développement totalement harmonieux. Il importe de noter que les préoccupations de mixité fonctionnelle (équipements, logements), d'intégration de ces nouveaux emplois au milieu local et de qualité urbaine sont parfois difficiles à mettre en oeuvre. Ainsi, le développement tertiaire de la Plaine Saint Denis offre des emplois ne correspondant pas aux qualifications de la population voisine ou locale, et manque de logements pour faire vivre ces nouveaux espaces. Il en résulte des quartiers de bureaux ne vivant que la journée, et suscitant de nombreux déplacements domicile/travail. Le territoire se développe donc sans la population.

Le manque de maîtrise des collectivités sur ces processus, liés au marché, expliquent en partie de telles situations, ainsi que le décalage entre la vitesse d'implantation des sociétés, et la reconversion professionnelle des populations, nécessairement plus lente. L'attractivité d'un pôle tertiaire repose sur une taille critique suffisante du parc de bureaux, afin de répondre à la demande des sociétés et de créer un environnement qui leur est favorable. Cette exigence cohabite donc difficilement avec le principe de mixité fonctionnelle. Enfin, la standardisation des produits immobiliers tertiaires explique, dans certains cas, l'absence de cohabitation entre commerces, activités, logement. Les ZAC « Landy France » à Saint-Denis comme le développement des EMGP d'Aubervilliers, malgré leur succès, constituent d'importantes enclaves monofonctionnelles dans le territoire communal, une rupture de la maille urbaine. Les nouveaux projets proches du centre commercial de la porte d'Aubervilliers envisagent aujourd'hui la programmation de logements tendant à s'éloigner des logiques fonctionnalistes.



orientations fonctionnelles dans les zones de projet

3- Stratégie de valorisation des usages de la ville

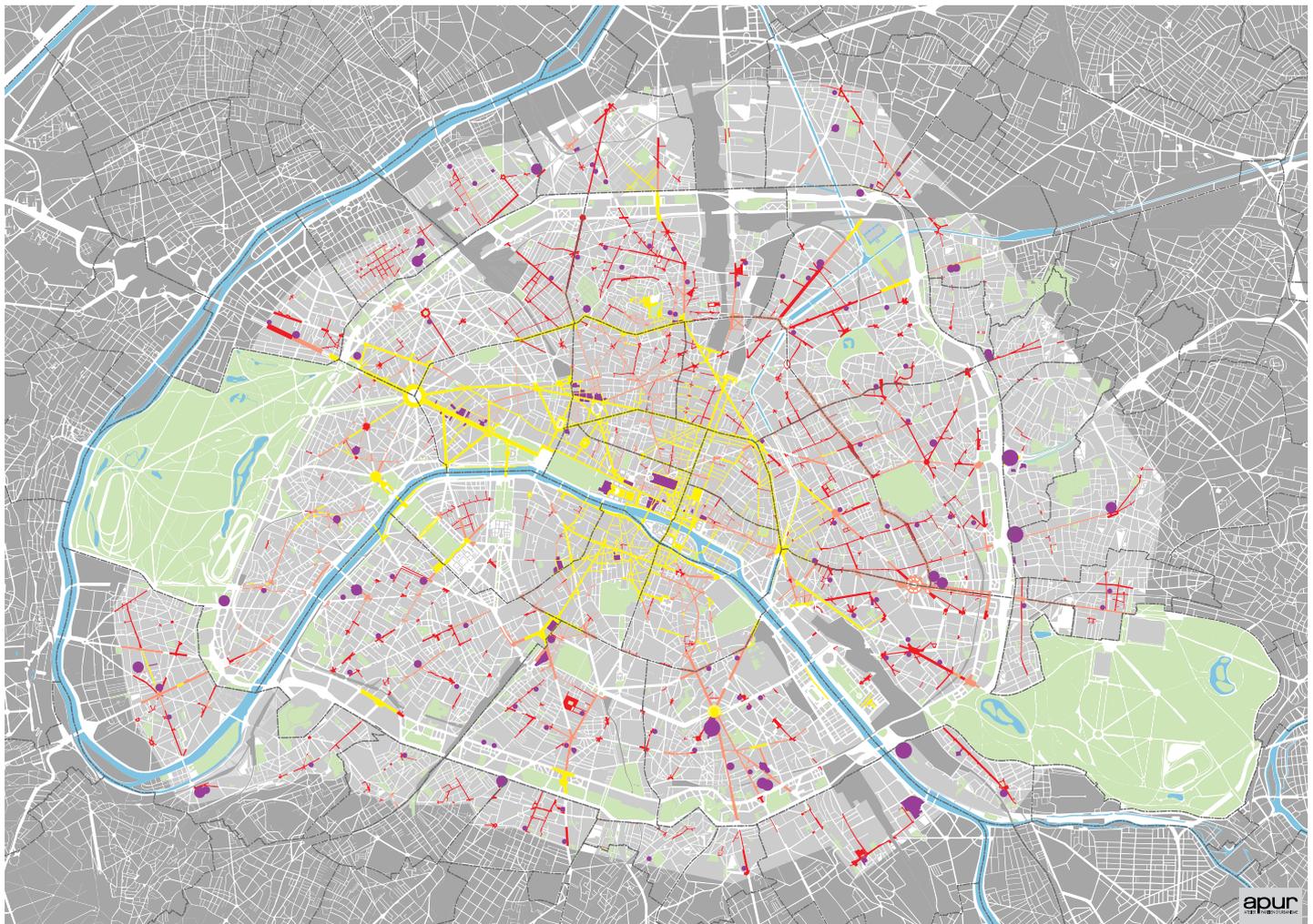
A- Le rapport à la centralité

Centralités traditionnelles, des volontés de préservation et de redynamisation

Les centralités traditionnelles des communes sont constituées par les centres anciens, construits autour de la présence de l'église, puis de la mairie, du développement des petits commerces, et des petites industries. Centralités à l'échelle du piéton, elles se sont également nourries de la proximité résidentielle et de l'usage de la marche. Leur dynamisme a été inégalement préservé dans les communes limitrophes, notamment du fait de l'apparition de centralités nouvelles et concurrentes, du développement d'usages urbains nouveaux, notamment en termes de modes de déplacements. Cette situation s'illustre par le déclin quantitatif et qualitatif des commerces, la dégradation de l'habitat lié à une mixité sociale déclinante et une fréquentation exogène moindre du centre ville. De nombreuses communes inscrivent donc la revitalisation de leur centre-ville au cœur des priorités communales. Cette volonté se traduit par des interventions d'échelles différentes: elles concernent la requalification ou la mise en valeur des tissus, la réhabilitation de l'habitat dégradé, l'implantation d'équipements ou encore un soutien au commerce.

La réflexion sur le centre-ville s'accompagne en effet souvent d'une attention portée au petit commerce et aux centralités commerciales traditionnelles. Puteaux, par exemple, prévoit un FISAC sur son centre-ville qui souffre aujourd'hui d'un manque de diversité et de vivacité, notamment du fait de la proximité de La Défense. Vincennes, qui dispose de très nombreux commerces de qualité, met en œuvre, de manière préventive, une politique de requalifi-

- Mixité**
 - zone de densification
 - secteur d'étude et mutable à terme
 - ZAC
- Renforcement de l'habitat**
 - zone de densification
 - secteur d'étude et mutable à terme
 - ZAC
- Renforcement de l'activité**
 - zone de densification
 - secteur d'étude et mutable à terme
 - ZAC
- Création uniquement d'habitat**
 - zone de densification
 - secteur d'étude et mutable à terme
 - ZAC
- Création uniquement d'activité**
 - zone de densification
 - secteur d'étude et mutable à terme
 - ZAC



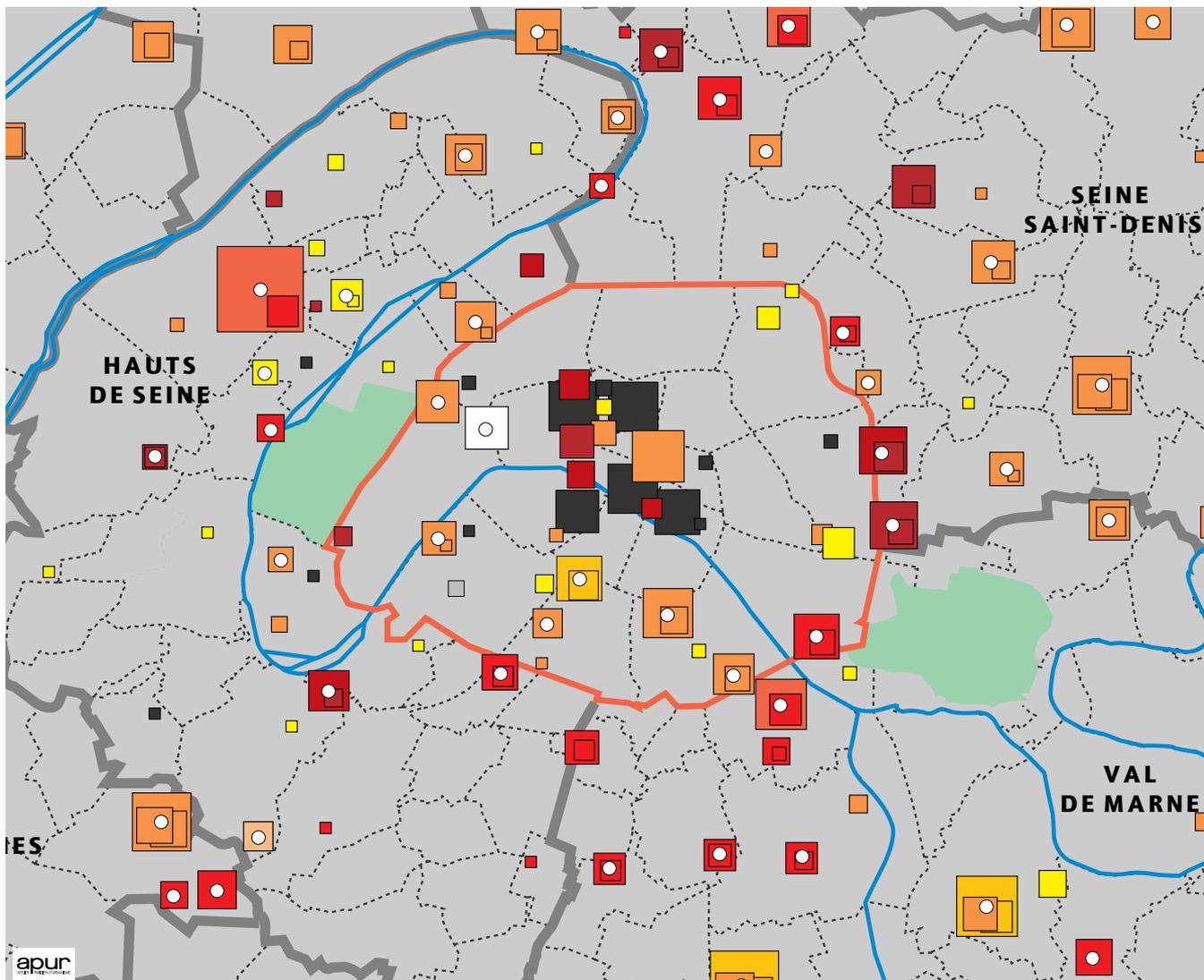
commerce et centralités

- Centralité**
- orange mixte
 - rouge locale
 - jaune globale
- Grand commerce**
- galerie commerciale, centre commercial,
 - grande surface commerciale

cations des espaces publics du centre ville afin de conforter le rayonnement de son centre et la fréquentation commerciale. Les linéaires commerciaux sont également au centre des réflexions. Ainsi, les communes saisissent l'opportunité des comités d'axe pour revaloriser des voies qui sont leurs vitrines. Celles-ci apportent donc un soin tout particulier à la réalisation des aménagements. Le Pré Saint Gervais, le Kremlin-Bicêtre, Saint-Mandé, Vincennes, Pantin, Aubervilliers, entre autres, ont orienté le « comité d'axe »⁷ dans la direction d'une revalorisation générale de leurs voies commerçantes, qui renforce leur attractivité, et oriente ainsi le fonctionnement global de la commune.

Mais face au déclin des centralités commerciales traditionnelles, les communes disposent souvent de moyens limités, en effet, la présence de centres commerciaux sur leur territoire ou à proximité rend délicate la revalorisation des petits commerces de centre ville. C'est le cas de Bagnolet qui souhaite revitaliser le commerce dans la rue Sadi-Carnot et sur la place de la mairie ; il périclité depuis l'ouverture du centre commercial Bel-Est. Certaines communes ont mis en place des politiques actives comme Montrouge, qui soutient le commerce sur l'avenue de la République en achetant des fonds de commerce, afin d'y réimplanter des commerces de bouche ayant disparu. Fontenay profite de l'existence de son centre commercial pour demander aux enseignes présentes qu'elles ouvrent également une enseigne en centre-ville. Montrouge s'appuie sur l'arrivée du métro (projet inscrit au CPER 2000-2006) pour renforcer son centre-ville et réaffirmer une centralité un peu altérée. Ainsi le secteur de l'hôtel de ville, où doit s'implanter la nouvelle station de la ligne 4, fait l'objet d'un secteur de plan masse. Ce plan prévoit entre autre l'implantation d'équipement culturel (médiathèque) et économique (centre de congrès dans l'ancien bâtiment des services administratifs). Montreuil s'inscrit également dans une approche globale afin de requalifier son centre. Le projet « Cœur de Ville » vise à la remise en valeur des espaces publics

⁷ Les comités d'axe sont des instances partenariales et de projets, visant à mettre en œuvre les objectifs du PDUIF sur les axes définis comme faisant partie du réseau principal de bus : amélioration de la circulation des bus, réduction de la vitesse automobile, meilleure prise en compte des vélos et des piétons...



1^{ère} implantation des principales surfaces et ensembles commerciaux en région île de France en 2001

comme lieux de convivialité et de liaison entre les différents équipements. La commune souhaite réaffirmer l'importance de ses quatre places piétonnes et créer une nouvelle place qui établira un lien entre les deux tours de bureaux, les commerces et les logements. Le projet prévoit également la démolition du centre commercial, de la gare routière, la création d'un centre administratif, d'un nouveau théâtre face à l'hôtel de ville, de bureaux et d'une résidence étudiante le long de l'avenue Wilson. Montreuil vise ainsi à protéger son centre ville du trafic de transit qui dégrade largement la qualité de son environnement urbain. D'autres communes mettent en place de telles démarches : Suresnes, Les Lilas ou encore Saint Denis. Enfin, pour agir sur les tissus de manière fine, plusieurs communes ont créé des ZAC comme à Bagnolet ou à Clichy, s'appuyant aussi sur des OPAH, ou des plan-masse comme à Montrouge, Saint Denis ou Vanves, qui veut reconquérir de manière fine plusieurs parcelles aux abords de l'église.

Centralités nouvelles, un développement à encadrer

L'émergence de « centralités nouvelles » (grandes surfaces, locomotives commerciales...), est liée au développement de l'automobile, des transports en commun, et de nouveaux usages de la ville. Ces centralités peuvent être à dominante commerciale, mais aussi tertiaire. Certaines ont la particularité de s'être développées de façon concomitante à la création de nœuds intermodaux (rencontre de modes TC lourds et d'infrastructure routières efficaces). La présence de pôles de transport crée de nouvelles centralités sur lesquelles s'appuient souvent les communes mais qui viennent parfois concurrencer les centralités traditionnelles. L'arrivée d'une nouvelle desserte peut également renforcer les centralités existantes.

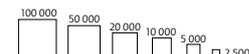
Dates d'implantation

- avant 1960
- 1961 - 1970
- 1971 - 1980
- 1981 - 1990
- depuis 1991

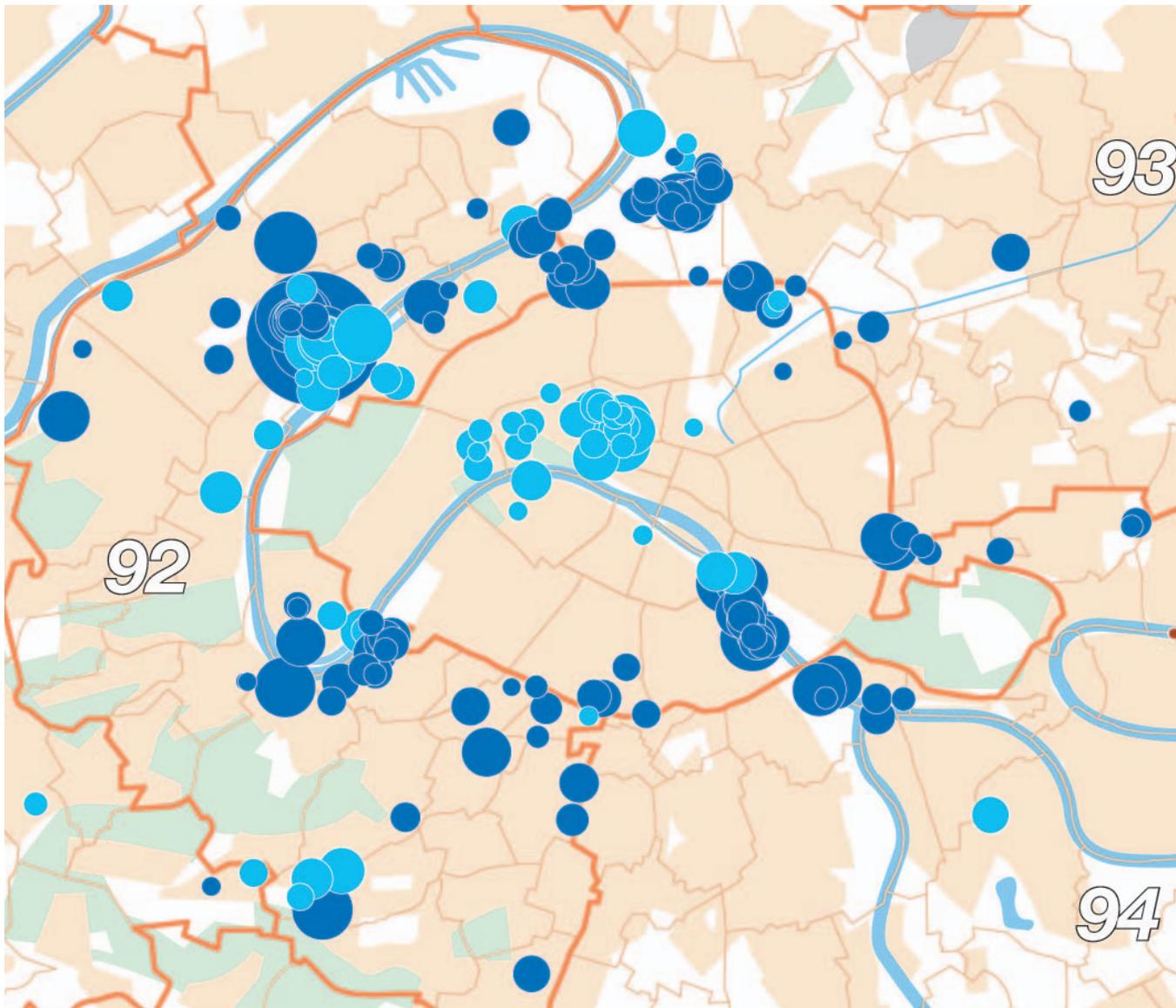
□ grande surface commerciale > 2500 m²

○ centre commercial > 7000 m²

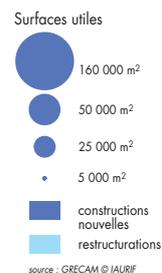
échelle des surfaces en m² :



Sources : Panorama 2001
Enquêtes apur 2001



Bureaux 2003



Ainsi, à Bagnole, le pôle qui comprend l'échangeur lié au périphérique et à l'autoroute, la gare routière internationale mais aussi un quartier de bureaux autour des tours Mercuriales, un pôle hôtelier (environ 2000 chambres) et le centre commercial Bel-Est, jouit d'un rayonnement régional et attire une nombreuse clientèle en provenance de tout l'est parisien. Il a contribué à affaiblir le centre traditionnel de la commune, aujourd'hui assez dégradé. A Fontenay, c'est aussi principalement à l'Est, autour de la gare RER « Val de Fontenay » que se trouve la majorité des activités. Plus de 170,000 m² de bureaux ont été créés entre 1990 et 2000, et une zone de 23 ha d'entrepôts est actuellement à l'étude le long du RER et de l'A86. Certaines images de centralité du centre ville traditionnel, comme lieu d'achats et d'emplois, sont fortement concurrencées par le secteur Val de Fontenay en plein développement. Par ailleurs, certains projets de création et prolongement de réseaux visent à renforcer des centralités existantes ou à développer des potentialités: nouveau tramway à Boulogne, prolongement éventuel de la ligne 4 au carrefour Pleyel, de la ligne 11 à l'est des Lilas, de la ligne 9 à l'Est de Montreuil... Les communes visent ainsi à rééquilibrer leur territoire, ou à mieux partager les différents types de centralités (commerciale, administrative, culturelle...). Ces projets de création ou d'extensions de réseau pourront également permettre de réduire les coupures urbaines. Le projet de métro en rocade, dans un tracé proche de Paris, permettrait à Charenton par exemple, de réduire la coupure du faisceau ferré, de l'A4 et de la Seine, en la reliant aux autres communes, ou à Gentilly de réduire l'enclavement de son territoire, lié aux deux branches de l'A6. De telles coupures ne peuvent cependant pas faire l'économie de vérita-

bles projets urbains.

Les « comités de pôle »⁸ permettent également de répondre à ce besoin de centralité. Ainsi, la ville de Pantin a demandé la création d'un comité de pôle sur la gare RER Pantin, afin de renforcer la centralité du quartier Hoche, réhabilité dans le cadre de la ZAC Centre ville, mais aussi afin d'accompagner les nouvelles opérations d'aménagement, notamment les Grands Moulins et le site de Pantin local. A Saint Ouen, le comité de pôle de la gare RER est conçu en synergie avec les opérations d'aménagement des ZAC RER et Victor Hugo, centralité alternative de la commune, à l'interface avec Clichy.

Centralités nouvelles, une insertion urbaine parfois problématique

Les pôles de transport constituent donc un levier pour les communes afin d'attirer des activités et des centres de chalandise ou de loisirs, constituant à ce titre des centralités fortes, dont le rayonnement dépasse souvent le territoire communal. Mais il pose aussi des problèmes en termes de continuité urbaine et d'intégration au territoire communal. Ainsi, à Puteaux, le pôle de transport de la Défense et le quartier des affaires, marque une rupture forte avec le reste du territoire où la commune désire promouvoir une identité de « village traditionnel ». La mairie de Bagnolet a de son côté engagé plusieurs études pour que soit étudié un réaménagement urbain de tout le secteur situé entre le centre commercial, la sortie de métro et les voies aériennes afin de créer des continuités et des liaisons. Néanmoins, ces centres et les quartiers se développant autour ont tendance à exister comme des entités urbaines à part, avec des usages différents du reste de la ville : lien fort à l'automobile, aux transports collectifs régionaux. Il est parfois difficile pour les communes de profiter de leur rayonnement pour l'étendre au reste du territoire communal. De même, les centralités tertiaires, liées à la concentration de sociétés, et regroupant les services correspondants, souffrent parfois d'une déconnexion avec la vie urbaine locale, à la fois en termes d'insertion spatiale, de liaisons physiques, mais aussi en termes d'insertion dans les usages, de fréquentation, et de mixité fonctionnelle.

A Paris, des centralités récentes posent les mêmes problématiques. Les Olympiades, centralité du monde asiatique, notamment au niveau commercial, souffre d'une insertion urbaine incomplète à la fois du fait de la mauvaise qualité de l'accessibilité à la dalle, mais aussi en raison d'une desserte en transports collectif largement insuffisante. Sa reconnexion aux autres tissus parisiens sera améliorée grâce au prolongement de la ligne 14 qui reliera les Olympiades aux quartiers centraux de Paris, à Saint Lazare, mais aussi aux communes de banlieue via les connexions au réseau RER. Par ailleurs, les études en cours dans le cadre du GPRU visent également à reconnecter le quartier à la ville.

Ainsi l'articulation des centralités traditionnelles et nouvelles relève d'un véritable défi urbain pour Paris comme pour de nombreuses communes.

B- Le rapport à l'espace public

Aujourd'hui, à Paris, comme dans les communes limitrophes de la capitale, la volonté est à un retour au partage de l'espace public de la rue entre tous les modes, et à la pacification de ces axes, dits « civilisés » à Paris, notamment en liaison avec la densification de certains fronts bâtis. Les comités d'axe sont l'illustration la plus frappante de cette démarche, impulsée par le PDU, mais approuvée par la majorité des communes.

Les déplacements de surface sont en effet ceux qui ont l'impact le plus visible sur les espaces publics : automobile, bus, tramways et circulations douces. La priorité longtemps donnée à l'automobile, au détriment de tous les autres modes, a abouti à la constitution de coupures urbaines, d'autant plus profondes que l'importance du transit et les encombrements en heures de pointe (qui s'étalent dans le temps) ont dégradé ces espaces, et que la vitesse en heures creuse a accru l'insécurité. Plus généralement, les projets urbains de renouvellement sont désormais conçus de façon croissante comme la requalification concomitante des espaces privés et publics. L'articulation entre transports et urbanisme se développe donc, et l'asservissement de la voirie à des objectifs

⁸ Les comités de pôle sont des instances partenariales et de projets, visant à mettre en œuvre les objectifs du PDUIF sur les pôles d'échange considérés comme principaux : insertion urbaine, organisation fonctionnelle, qualité de service, accessibilité...

purement utilitaires se réduit. Si l'on prend l'exemple du comité d'axe, même s'ils ne débouchent pas tous sur une requalification de l'espace public, ils constituent très souvent, pour les communes, l'occasion d'élaborer de nouvelles formes d'espaces publics à travers :

le mobilier urbain, le calepinage/revêtement des sols, l'alignement d'arbre et végétation/fleurissement, marquages sur la voirie des traversées de diverses couleurs, le dimensionnement des voies et type de séparateurs d'usage, les aménagements de zones 30 (coussins berlinois, ralentisseurs, oreilles...), la définition des conditions de stationnement...

Si le principe d'aménagement des axes est acté par un comité multipartenarial, le détail des aménagements dépend davantage des communes, d'où une hétérogénéité parfois frappante sur des axes traversant plusieurs communes, voire sur la même commune. La rue Beaubourg à Paris, ou la RD50 au sud de Paris, en sont des exemples intéressants. Si le caractère hétéroclite d'un espace public peut revêtir un certain intérêt, il peut aussi bien fragmenter un territoire, même réduit, supprimer des continuités qui reliaient des communes et créaient auparavant une unité paysagère (par les alignements d'arbre par exemple). Il est curieux de noter à cet égard que le comité d'axe de la ligne 173, au stade des études, prévoit un site propre bilatéral sur le boulevard Victor Hugo à Clichy, mais un site propre axial sur le même boulevard à Saint Ouen. On constate donc une tendance à la singularisation communale d'axe à vocation plus large, intercommunale, voire régionale, qui tend à réduire sa lisibilité en tant que lien fédérateur.

Ainsi, d'une manière générale, l'examen des politiques de communes limitrophes de Paris montre un rapport à la rue renouvelé, par une approche plus urbaine, plus riche, plus complexe et moins utilitaire, de cet espace, conçu pour être fréquenté pour lui-même.

A une échelle locale, il apparaît que l'identité de l'espace public se lie de plus en plus au type d'occupation de l'espace privé : zones 30 pour quartiers résidentiels, axes de transit réaménagés en « boulevard urbain », axes commerçants faisant place aux piétons, et n'offrant plus que du stationnement rotatif... La rue est donc désormais conçue en relation avec son environnement, et devant y permettre les déplacements adaptés.

4- Valorisation des mobilités

A- La réduction du transit, la priorité principale

1) Les nuisances liées à la circulation automobile

Les communes riveraines de Paris, comme la capitale, subissent les contraintes de l'attractivité de l'agglomération. Elles accueillent en effet un trafic de transit très dense, notamment sur des communes disposant de grands axes pénétrants dans Paris : Vincennes (RN34), Le Kremlin Bicêtre (RN7), Neuilly (RN13), Pantin et Aubervilliers (RN2)...A Paris, la circulation dans les quartiers centraux, qui concentrent de très nombreuses fonctions (commerces, culture, tourisme, emploi...), est particulièrement dense. Le boulevard périphérique, qui assure près d'un quart des déplacements à Paris, est également très chargé, plus d'un million de véhicules par jour⁹, or ce sont près de 900 000 habitants qui vivent à ses rives¹⁰.

D'autres communes subissent le délestage des axes autoroutiers et du périphérique (Nogent sur Marne et Joinville avec l'A86 et l'A4 qui se rejoignent, Gentilly avec l'A6, Charenton et l'A4, Boulogne et l'A13) ainsi que les phénomènes d'entonnoir aux Portes de Paris (Porte d'Italie, Porte des Lilas...). Ce transit tend souvent à se diffuser dans la voirie locale, ce que les communes cherchent à éviter. Plus généralement, la plupart d'entre-elles souhaite réduire le transit sur leur territoire, ainsi que les nuisances liées à la circulation. Elles sont ainsi assez réticentes à l'implantation de parcs de stationnement re-

9 DVD, 2002

10 « Engager le Renouveau Urbain de la Ville de Paris », dossier de présentation d'un GPRU sur la couronne de Paris, Mairie de Paris, sept. 2001

lais sur leurs territoires, de peur d'attirer de nouveaux flux de véhicules.

2) La nécessité d'agir à plusieurs échelles

Pour agir sur ces axes, très souvent départementaux et nationaux, les communes n'ont pas une marge de manœuvre très large. Sur la RN2 à la hauteur de la RD 20, par exemple, les impératifs militaires de l'Etat contraignent le profil de cette voie: une trémie de 80 mètres de long entaille l'espace public, et constitue une forte coupure entre Pantin et Aubervilliers. Certaines voies départementales, cependant, seront rétrocédées aux communes, dans la cadre de la décentralisation, ce qui donnera plus d'aisance à ces dernières pour les aménager selon leurs objectifs. Pourtant malgré ces transferts de compétences, l'importance des investissements à engager sur certains axes pourra constituer un frein pour les communes, si les montages financiers ne sont pas équilibrés.

Requalifications inscrites au CPER

Les requalifications de certains des axes les plus fréquentés ont été inscrites au CPER 2000-2006, compte tenu des nuisances suscitées. Ainsi, la RN13 scinde la ville de Neuilly de par sa largeur, mais aussi d'un trafic d'environ 200 000 véhicules par jour. Les études pour son enfouissement ont été financées par le CPER actuel, la commune espère donc que sa réalisation sera effective au prochain CPER.

Requalifications liées aux comités d'axe

Les comités d'axe, lancés par le PDU, constituent une autre réponse collective au besoin de fluidité des transports collectifs, et à la nécessité de réduire la circulation sur des axes traversant souvent des centres villes, et suscitant ainsi de lourdes nuisances. Les intérêts des différents partenaires s'affrontent: réduction de la vitesse des automobiles, rapidité des transports en commun, refus de supprimer du stationnement, volonté de développer les circulations douces... Les comités d'axe sont des structures de concertation et de conciliation qui ont besoin de temps. Sur les 29 communes, la grande majorité est concernée par au moins une ligne de mobilier, et donc par des réaménagements de voirie. Les aménagements type sont les suivants: site propre pour le bus (axial, latéral, à contre sens...), suppression de file de circulation et/ou de stationnement, couloir de bus élargi pour accueillir les vélos ou piste cyclable, aménagements de carrefours, élargissements de trottoirs et développement de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. A Paris, sont également concernés des axes majeurs puisque le programme mobilier comprend 17 lignes: boulevard de Sébastopol, boulevard Saint Michel, rue du Faubourg Saint Martin, avenue Jean Jaurès, cours de Vincennes, rue de Rivoli...

Ces requalifications sont le support à des revalorisations plus globales.

Mise en place de zones 30 et de plan de circulation anti transit et anti évitement

De façon complémentaire, les communes visent à éviter le délestage du transit sur la voirie locale et les quartiers résidentiels en instaurant des zones 30 et des plans de circulation protecteurs. Il existe différentes démarches. Certaines communes, comme Les Lilas, Montreuil, Suresnes, ou Saint Ouen, cherchent à protéger leur centre ville des nuisances automobiles, afin de préserver ou de restaurer sa vitalité et son dynamisme. En favorisant les circulations douces, en particulier par des cheminement piétons sécurisés et agréables, en réduisant le bruit, la pollution grâce à une circulation réduite et une vitesse maîtrisée, et en améliorant les espaces publics, ces communes visent à augmenter la fréquentation du centre ville et de ses commerces. La question du stationnement est en général considérée parallèlement, dans le cadre d'un projet global.

D'autres communes cherchent à conserver ou rétablir la tranquillité de certains quartiers résidentiels, à la façon des quartiers verts à Paris ¹¹. Ainsi, le quartier Polangis, zone pavillonnaire de Joinville, est traversée par des véhicules voulant rejoindre l'A4 à la hauteur de Nogent, de même que les encombrements du Pont de Nogent se diffusent dans les quartiers des bords de Marne. Des zones 30 sont réalisées ou en projet sur ces zones. A une échelle plus locale, Malakoff a instauré une zone 30 sur un quartier du sud

¹¹ La politique des quartiers verts à Paris vise à valoriser certains quartiers en les protégeant du transit automobile et favoriser les déplacements de proximité et les circulations douces : marche à pied, vélos, rollers (quartier Alésia par exemple)

ouest de son territoire, le Clos Montholon, pour éviter que le transit venant de la RD 62 ne s'y déleste. Au nord de la commune, des aménagements ont également été réalisés pour réduire les nuisances de la circulation de la RD50. Il faut noter que les communes n'entendent pas toujours la même chose sous l'acception « zones 30 » : pour certaines, il n'est question que d'apposer des panneaux d'entrée de zone, pour d'autres l'aménagement comprend des carrefours surélevés, des ralentisseurs, coussins berlinois, oreilles... Les démarches sont également variées : certaines communes commencent par signaler la zone 30, puis à l'aménager au fur et à mesure, d'autres font l'inverse. La dernière démarche semble plus efficace, aux dires des communes.

Enfin, Paris a lancé une politique d'axes dits « civilisés » ; elle reprend les objectifs du PDU sur des axes qui ne sont pas nécessairement mobiliens. Ils visent à donner une place adaptée à chaque mode. Plusieurs axes structurants de circulation sont concernés car ils sont aujourd'hui des lieux de conflits : boulevards de Clichy et de Rochechouart (9^e et 18^e, travaux en cours), avenue Jean Jaurès (19^e, travaux en cours), boulevard de Magenta (10^e), rue de Rennes (6^e), boulevard Barbès (18^e).

Cependant, ces démarches, doivent s'accompagner d'actions conjointes et de plus grande envergure sur les axes de transit, à moins de ne réduire que la vitesse et pas le transit.

Le périphérique et les Portes de Paris

La question du boulevard périphérique et des Portes de Paris se pose également en terme de délestage et d'encombrement induits sur la voirie des communes voisines de Paris.

Les nuisances sonores, voire visuelles, causées par le boulevard périphérique, seront réduites ou supprimées sur certains tronçons, que les communes n'estiment cependant pas suffisants. Malakoff souhaiterait par exemple que la couverture de la Porte de Vanves soit prolongée jusqu'à la Porte de Châtillon afin de protéger des nuisances une population plus large. D'autres stratégies sont également à l'œuvre comme la densification en bureaux et activités formant un écran le long du périphérique. Ainsi, le Bas Montreuil, Vanves et Montrouge ont créé des front bâti sur ses rives.

Grâce au CPER 2000-2006 et au GPRU, Paris a engagé de nombreux projets aux abords de cette infrastructure, 4 couvertures prévues mais aussi des requalifications de quartiers à dominante de logements sociaux. La ville de Paris en partenariat avec la région Ile-de-France va lancer début 2005 une consultation d'urbanisme visant à définir une stratégie de reconquête plus globale de l'infrastructure.

Plus spécifiquement sur la question des déplacements, les encombrements sur le périphérique connaissent régulièrement des extensions sur les voies parallèles au boulevard périphérique, et autour des portes. Certains aménagements, comme le carrefour Mazagrands à Gentilly, ont permis de régler des problèmes d'embouteillages et de liaison. Certaines portes ont été réaménagées, vont l'être (Porte des Lilas), ou sont à l'étude (Porte d'Italie), avec pour objectifs de faciliter la circulation tout en offrant un environnement urbain plus valorisant, ne cisillant pas les territoires, mais à l'inverse, les rapprochant.

Au delà des aménagements, ces problématiques sont à traiter dans un cadre élargi puisque elles posent des questions à l'échelle de l'agglomération, et de la région : la part des déplacements motorisés qui transitent sur ces territoires, la légitimité de la présence de certains véhicules sur le périphérique (poids lourds ne faisant que transiter par exemple), les lacunes éventuelles des transports en commun, et plus généralement, les cohérences et incohérences des politiques communales de déplacement.

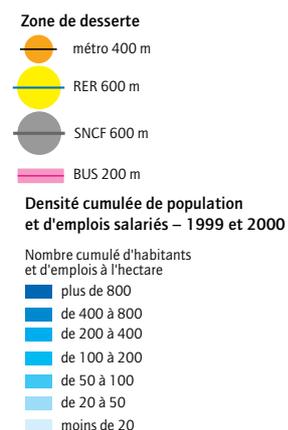
B-Transports en commun, des attentes fortes

1) Une desserte moins dense

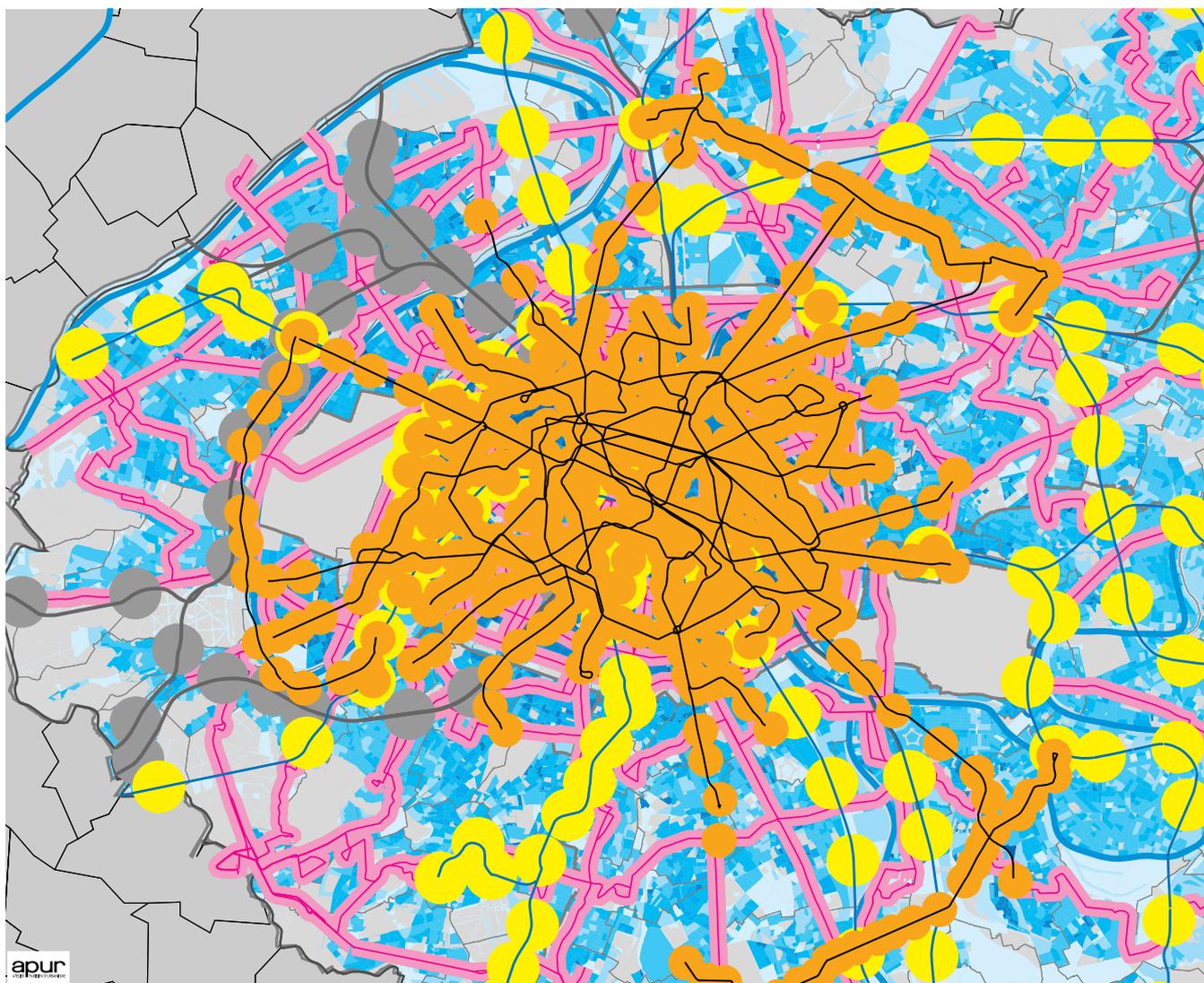
Si la desserte de Paris en transports en commun est exceptionnelle et pratiquement unique au monde, rapidement, hors de la capitale, cette desserte n'est plus aussi dense, ni en termes d'aires de desserte, ni en termes de qualité de desserte.

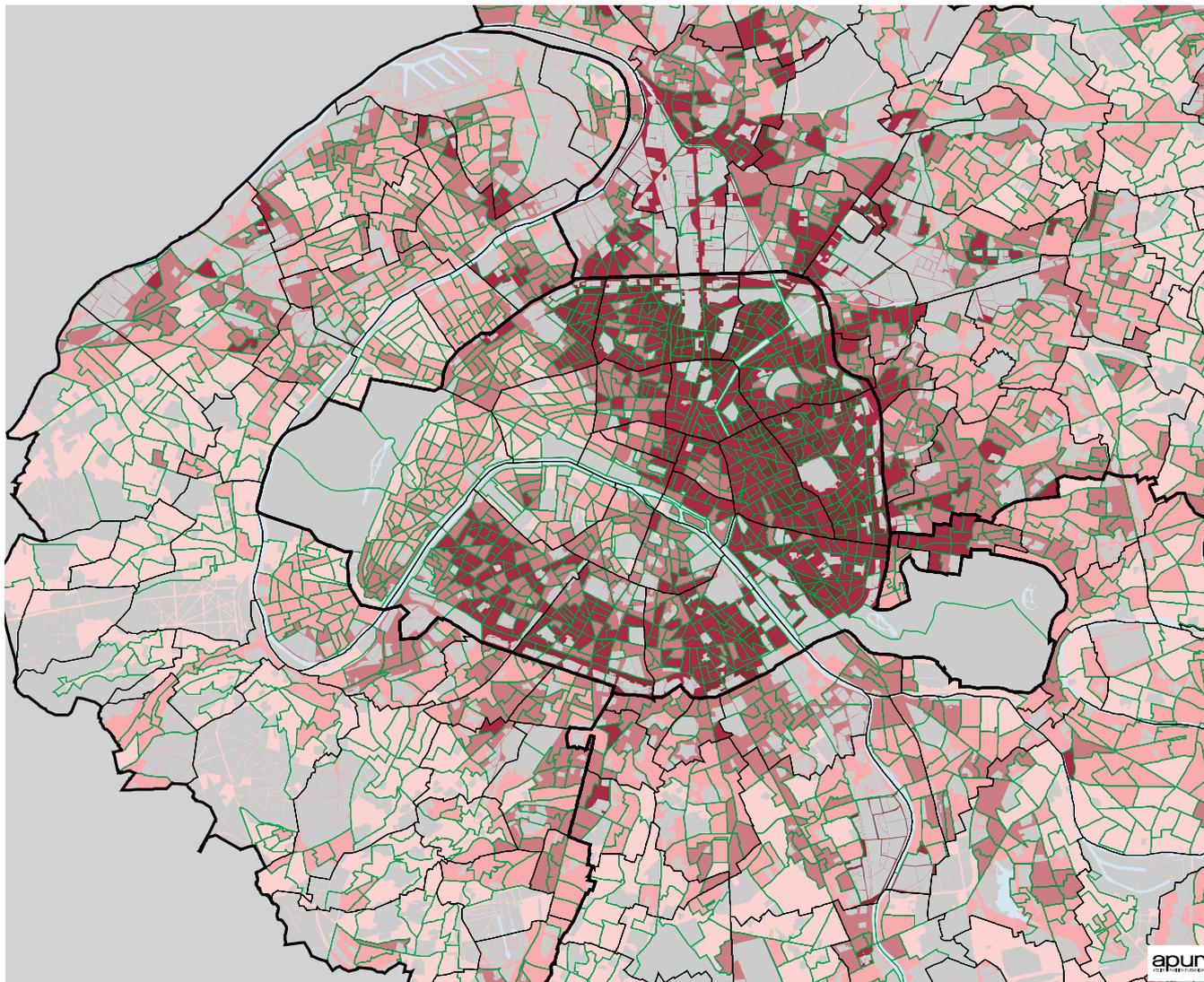
20 communes sur 29 sont desservies par une ou plusieurs stations de métro. 10 sont desservies par le RER, dont 4 exclusivement (Nogent, Fontenay, Joinville, et Gentilly). Il faut noter que la desserte du RER en première couronne n'est pas toujours adaptée ni concernant la tarification (plus cher que le métro pour le même trajet, à Ivry ou Vincennes par exemple), ni en termes de fréquences: un RER toutes les 15 minutes à Ivry, et à Pantin, malgré la densité de ces communes dans la zone d'attraction de la gare. La desserte du Transilien concerne quant à elle 6 communes sur une grande partie ouest de l'agglomération. Elles sont également toutes desservies par le réseau de bus RATP. Au delà des carences géographiques de desserte, le réseau de bus souffre d'une qualité de service limitée. Il n'a ni une fréquence suffisante, ni une rapidité satisfaisante, ni des horaires adaptés aux rythmes urbains. On peut citer le cas de Gentilly, desservi par le RER B à l'extrémité ouest de son territoire, et par des bus. En effet, après 20 h 30, seulement 40 % de sa population est desservi par les transports collectifs, entre Gentilly et Paris, car les bus arrêtent leur service. A Paris, si la situation semble moins difficile, la qualité de service est également un objectif affiché par la Ville. En effet, elle se pose notamment en termes de surcharge en heures de pointe, de fréquence trop basse en heures creuses, de manque d'accessibilité pour les PRM.

Carence de dessertes
en transport en commun



Plus généralement, les communes riveraines déplorent unanimement le





apur
L'Agence Parisienne
d'Urbanisme

Mode de transport domicile travail
– transport en commun 1999

Part des déplacements effectués
en transport en commun dans le total
des déplacements domicile-travail

- plus de 60%
- de 50 à 60%
- de 40 à 50%
- de 30 à 40%
- moins de 30%
- contour d'IRIS

Moyenne Paris + Petite Couronne = 41,5%
Moyenne Paris = 51,8%

Les communes de moins de 20 actifs
ayant un emploi, ainsi que les bois et forêts
apparaissent en gris

Source : Recensement de la population 1999
(INSEE)

manque de liaisons de rocade entre les communes de banlieue. Il n'existe pas de modes lourds (RER ou métro) reliant les communes en rocade, mais les T1 et T2 d'une part, et certains lignes de mobilien d'autre part : 323, 325, 170..., qui n'ont cependant pas encore la vitesse requise pour porter ce titre (un bus mobilien doit avoir une vitesse commerciale comprise entre 18 et 22 km/h), et qui n'assurent pas nécessairement une correspondance avec le métro.

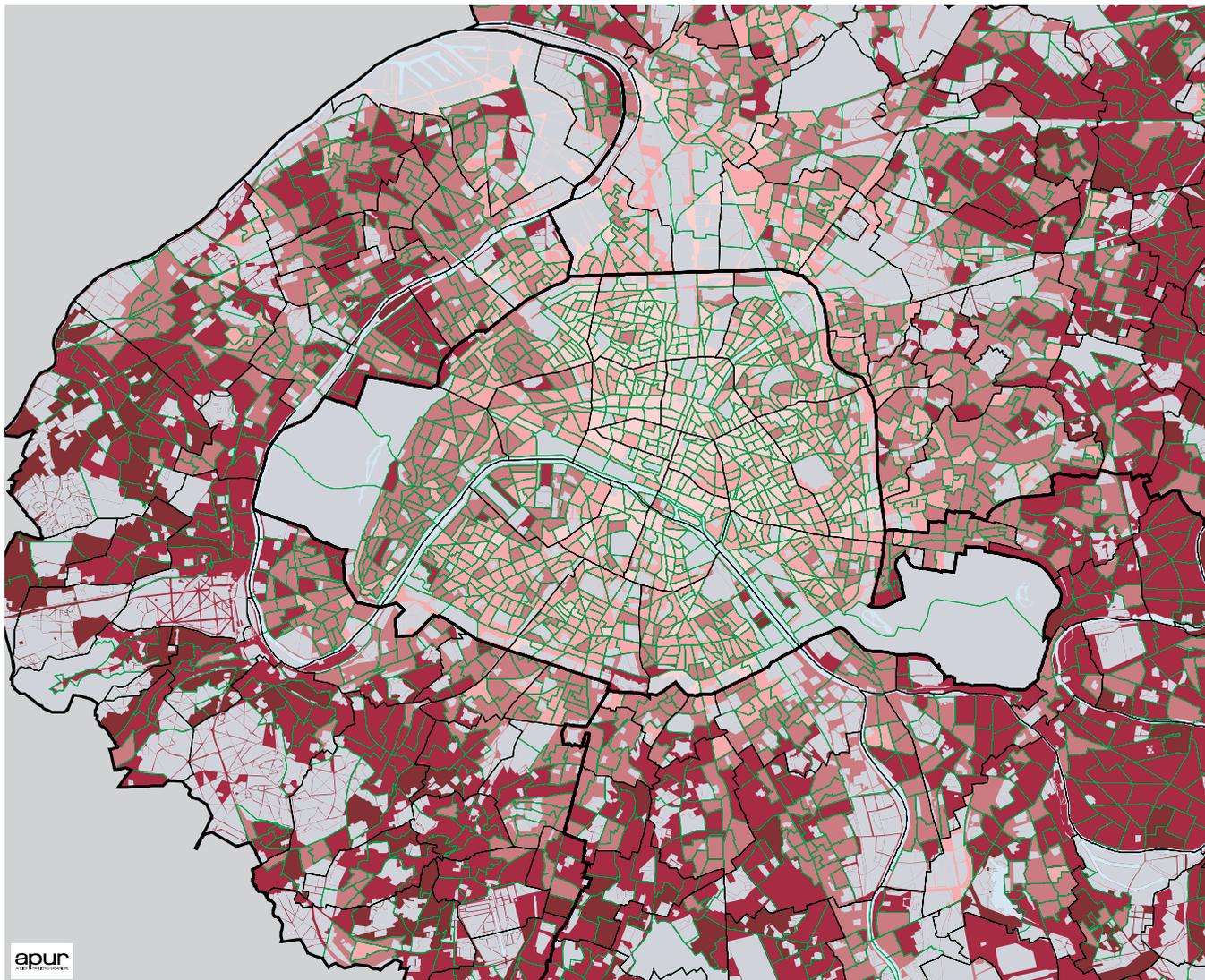
2) Compléter le réseau et améliorer sa qualité

Extensions et créations de réseau

Les territoires en mutation s'appuient sur des projets de transports collectifs afin de conforter leur accessibilité et leur attractivité et permettre un développement urbain plus durable. Les nouveaux flux ainsi générés sont source de richesse. En effet, un réseau de transport n'a pas comme seul objectif et impact de gérer des déplacements et de desservir des territoires, il a aussi pour rôle de soutenir et de renforcer des dynamiques urbaines, économiques et résidentielles. De nombreux projets urbains sont en effet largement tributaires de la réalisation d'infrastructures de transports. On constate donc un décalage s'opérer entre les territoires où les projets sont programmés et effectivement réalisés dans le cadre du CPER, et ceux où les projets territoriaux tardent à prendre corps faute de nouvelles dessertes.

Les communes limitrophes de Paris et la capitale se rassemblent ainsi autour de projets d'extension, révision ou création de réseau de transports collectifs, mais aussi d'amélioration de la qualité de service (fréquence, confort, vitesse). Cependant, les objectifs diffèrent selon les dynamiques à l'œuvre dans ces territoires.¹²

¹² Cette approche peut être complétée par l'étude du GIE Villes et Transports intitulée « Impact urbain en proche couronne d'une rocade TC à haute efficacité », février 2004



Taux d'équipement automobile

Part des ménages ayant une voiture ou plus dans l'ensemble des ménages

- plus de 85%
- de 70 à 85%
- de 55 à 70%
- de 40 à 55%
- moins de 40%
- contour d'IRIS

Moyenne Paris + Petite Couronne = 59,5%
Moyenne Paris = 44,5%

Les communes de moins de 20 ménages ayant un emploi, ainsi que les bois et forêts apparaissent en gris

Source : Recensement de la population 1999 (INSEE)

Les transports comme moyen de rattrapage du développement

Les demandes les plus fortes se situent dans des territoires émergents, où les dynamiques sont en cours de constitution, et le rattrapage en matière de transports collectifs, une urgence pour les populations et le développement économique.

Saint Denis et Aubervilliers, dans le cadre de Plaine Commune, souhaitent articuler leur développement économique et urbain à de nouvelles dessertes permettant de décupler les effets attendus des opérations d'aménagement et faire muter les tissus dégradés: 2 lignes de tramway, prolongements du T1, de la ligne 12 et 4, dédoublement de la ligne 13, tangentielle Nord, 7 comités d'axe, un comité de pôle... Ces projets permettraient également de désenclaver des populations socialement fragilisées. Pantin et Saint Ouen, associés à Plaine Commune, espèrent aussi appuyer leur développement sur tous ces projets.

L'Est Parisien, notamment à travers l'ACTEP, porte également de nombreux projets (non inscrits au CPER), qui concernent Les Lilas, Bagnolet et Montreuil: prolongement de la ligne 11, de la ligne 9 et du T1. Ces projets sont non seulement des réponses à l'isolement de certains quartiers résidentiels (Haut Montreuil, partie Est de Bagnolet et des Lilas), mais aussi des leviers potentiels de mixité fonctionnelle dans ces territoires.

Enfin, le territoire de Seine Amont, avec Ivry sur Seine à l'interface de Paris, présente de grandes mutabilités foncières que les transports collectifs pourraient accompagner. Les demandes se structurent autour d'un TCSP en bords de Seine qui permettraient de desservir des emprises d'activités appelées à se

transformer, et d'un tramway sur la RN 305, où la ligne 183 ne satisfait plus la demande, ni en termes de qualité de service, ni en termes de capacité.

Les transports comme outil de consolidation de dynamiques lancées

Dans les territoires où les mutations sont déjà lancées, les projets de transports en commun viennent confirmer ces développements.

Dans un arc Sud allant de Gentilly à Malakoff, les dynamiques de renouvellement urbain et économique se localisent ponctuellement, laissant des espaces encore relégués, dégradés, notamment des grands ensembles enclavés (Gabriel Perri ou le Chaperon Vert à Gentilly) mais aussi des centres villes (Montrouge, Vanves). Les emprises mutables sont désormais limitées. Les efforts se concentrent donc sur l'amélioration de l'existant, notamment grâce à des projets de transports en commun : prolongements de la ligne 4 à Montrouge/Bagneux, TMS, tramway Châtillon/Montrouge/Vélizy/Viroflay, comité d'axe de la RD50, volonté d'une amélioration de la fréquence et de l'amplitude horaire des bus...

Les transports comme outil de renforcement de dynamiques confirmées

Même les communes bien desservies, et au développement urbain consolidé, expriment des demandes en matière de transports. La qualité de la desserte en transports collectifs est bien un élément clé pour la réussite d'un territoire.

Val de Seine est un territoire privilégié et stratégique, qui va renforcer encore ses atouts. Il a porté le prolongement du T2 jusqu'à la Porte de Versailles, et soutient le TMS. Boulogne a en projet une ligne de tramway, reliée au T2, irriguant son territoire depuis Saint Cloud et traversant l'Île Seguin et la ZAC « Seguin - Rives de Seine ». Ces projets vont renforcer l'attractivité de ces communes, et en diffuser les effets sur les communes voisines.

Paris soutient les projets de transports en rocade, sachant qu'ils lui permettront de désengorger son propre réseau. Elle soutient également les prolongements de métro, qui sont un moyen de susciter le report modal des automobilistes vers le métro, et ainsi de réduire leur circulation dans Paris. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 14 vers les Olympiades va permettre de compléter la desserte des quartiers parisiens. A une échéance plus lointaine, Paris souhaite également pouvoir boucler le tramway des Maréchaux sur toute la longueur. Il est à l'heure en construction sur un arc sud entre le pont du Garigliano et la Porte d'Ivry. D'autres projets existent : la création de la gare Evangile sur le tracé du RER E, l'extension de la ligne E vers l'ouest, la création du RER F entre les gares Saint Lazare et Montparnasse, la création d'une ligne fluviale sur la Seine.

Transports et tissus urbains : l'accélération des mutations

L'arrivée de nouvelles dessertes a par ailleurs comme effet attendu d'accélérer les mutations des tissus urbains. C'est dans les territoires où les dynamiques ne sont pas encore totalement confirmées que cette réalité devrait se vérifier le plus. Ainsi, Ivry sur Seine porte un projet de TCSP sur la RN19, selon plusieurs tracés, afin d'accélérer les mutations de ses grandes emprises d'activité, évalués à 102 000 m² de foncier. Saint Ouen attend également de projets de transports collectifs d'être un levier de développement des friches déjà en mutations, autour du RER C (comité de pôle et ZAC), mais aussi via une éventuelle desserte de la ligne 4 vers le carrefour Pleyel, et par l'amélioration du service sur la ligne 13. Tous les projets de Plaine Commune ont également cet objectif : permettre la transformation rapide de tissus dégradés et de qualité médiocre. Ainsi, au delà d'une desserte plus complète d'un territoire, les transports jouent comme un catalyseur des mutations du tissu. Les collectivités s'appuient sur ces projets pour valoriser des territoires. En effet, elles ne peuvent porter seules l'effort d'aménagement, et les nouvelles dessertes représentent également un facteur de rentabilité pour ces opérations.

Transports et développement durable

La réalisation d'un réseau complet permettrait de valoriser des territoires en émergence et en mutations, et de consolider des pôles déjà forts, mais aussi de favoriser des déplacements propres. Les cas de Puteaux et Courbevoie, qui ont leurs emplois principalement localisés à La Défense, sont assez représentatifs de l'impact d'une très bonne desserte sur les comportements individuels. Au lieu de travail, ce sont 51.6 % des déplacements qui se font en TC à Puteaux, et 46.5 % à Courbevoie. Ce sont les taux les plus élevés au cœur de l'agglomération, après Paris.¹³

La mise en réseau de tous les territoires de l'agglomération est au yeux des communes limitrophes un préalable à un meilleur développement, plus équilibré, mieux partagé, et surtout, plus durable. C'est un potentiel fort de renouvellement urbain.

Le développement des réponses au niveau communal, et par le secteur privé

Une autre réponse, plus vite réalisable, consiste au développement de navettes communales pour desservir les quartiers enclavés ou les équipements locaux d'une part, ou pour « rabattre » les salariés d'entreprise sur des modes lourds. Sur le premier point, quasiment toutes les communes fournissent ce service à leurs administrés, presque toujours en contrat avec la RATP. Elles s'adressent avant tout aux personnes âgées et aux scolaires, et répondent à de vraies demandes de proximité. Cependant, leur qualité, fréquence, desserte... sont fonction des ressources des communes concernées. Ces lignes sont en effet à leur entière charge, introduisant donc des inégalités supplémentaires de desserte et de mobilité entre les communes riches et pauvres.

Les carences de desserte peuvent également être compensées par des initiatives privées, dans le cadre plus ou moins formel d'un Plan de Déplacements d'Entreprise, PDE. Une ligne de bus financée par les EMPG dessert ainsi le Nord de Paris, entre la Porte de la Chapelle et le carrefour Pleyel. De même, une ligne de bus a été créée par les entreprises de Fontenay aux Roses et Clamart pour rabattre leurs salariés sur les modes lourds. Elle relie Issy Val de Seine à Châtillon, en passant par Coirentin Celton et la gare de Clamart.

L'amélioration de la qualité de service

Concernant la qualité de service, les comités d'axe et de pôle jouent un rôle très important. La majorité des communes comporte des axes mobiliens, et nombre d'entre elles des pôles au sens PDU du terme.

Les axes pris en charge par les comités doivent être aménagés de telle sorte que les bus atteignent une vitesse comprise entre 18 et 22 km/h, en respectant la sécurité des modes doux. Ils traitent donc de la sécurisation des piétons, du développement des itinéraires cyclables, de la qualité des espaces publics, et de la réduction de la circulation automobile. Ainsi, d'une préoccupation d'efficacité de la desserte en bus, on aboutit à des projets plus globaux qui requalifient en profondeur les espaces publics, et tendent à modifier les comportements des ménages dans leur rapport aux transports collectifs comme à la voiture particulière.

Les comités de pôle visent avant tout à améliorer l'accessibilité et l'intermodalité dans les grands pôles d'échange. Ils jouent également un rôle d'accélérateur de projet urbain à une échelle plus large. A Nogent par exemple, le comité de pôle englobe tout le quartier de la gare, et vise à créer une nouvelle dynamique de « quartier de gare ».

Ces mécanismes issus du PDU sont également le lieu de la collaboration intercommunale et inter institutionnelle. Ils créent de nouvelles habitudes de travail, qui favorisent une meilleure concertation et une coopération rapprochée entre les communes. Ils peuvent constituer les germes d'éventuelles intercommunalités. Les comités d'axe, comme de pôle, rencontrent aussi de nombreux

freins à leur mise en œuvre, mais permettent de régler les conflits, et d'arriver à des projets plus consensuels qu'auparavant.

C-Le stationnement, un outil de régulation des déplacements

1) Une forte pression sur l'espace public

Malgré les différents niveaux de taux d'équipement en automobile, les communes limitrophes de Paris, et Paris, subissent une pression sur l'offre de stationnement, qu'elles constatent à travers les phénomènes de stationnement illégitime, de stationnement ventouse, et donc de dégradation de la qualité des espaces publics et des conditions de circulation pour les piétons et les vélos.

Cette situation s'explique d'abord par le système existant de réglementation du stationnement. A l'heure actuelle, la majorité des communes présente un système de stationnement payant et rotatif dans le centre ville commerçant, le reste du territoire étant gratuit. Ces situations favorisent l'utilisation de l'automobile, et donc le rabattement du transit sur les pôles de transports collectifs voisins, et le report depuis des quartiers ou communes où le stationnement est payant, ou plus cher. Les parcs relais sont peu implantés dans ces communes, et souvent, peu indiqués. Par ailleurs, les communes n'ont pas toujours les moyens financiers et humains de faire respecter le stationnement réglementé, qu'il soit payant ou en zone bleue. En effet, toutes les communes ne disposent pas de police municipale pouvant remplir cette mission (Saint-Ouen par exemple). Par ailleurs, certains secteurs, comme à Ivry, sont sous la surveillance du commissariat de police, qui a souvent d'autres priorités.

La pression sur le stationnement s'explique également par la nature des tissus urbains de chaque commune. L'âge du bâti influe sur l'offre de parkings privés: les constructions neuves disposent de parkings souterrains, à l'inverse du bâti ancien, mais ils sont parfois sous utilisés. Les normes de stationnement des POS/PLU n'apparaissent pas toujours déterminantes aux yeux des communes, étant donné le faible niveau de construction neuve de nombre d'entre elles. La configuration des espaces publics joue aussi un rôle en termes d'espaces disponibles pour le stationnement. Globalement, la voirie des communes limitrophes de Paris est relativement étroite, elle offre donc peu d'emplacements de stationnement. En outre, il faut noter que de très nombreuses communes ne disposent pas de chiffres précis sur leur offre gratuite de stationnement de surface.

Enfin, les communes ont très souvent fait part de la difficulté d'agir sur le stationnement, étant donné les vifs impacts sur la population.

2) Des réponses variées

Extension de la réglementation

Face à des situations de plus en plus critiques, déplorées par les résidents avant tout, la majorité des communes envisage à plus ou moins court terme d'étendre la réglementation du stationnement, notamment dans les zones les plus occupées: autour des pôles de transports et le long des axes commerçants. Elles y privilégieront le stationnement rotatif payant, alors que dans les zones résidentielles, elles offriront un tarif réduit aux habitants. Par ailleurs, certaines d'entre elles offrent déjà un tarif réduit pour les actifs (Saint-Mandé, Issy-les-Moulineaux), afin de favoriser l'emploi sur leur territoire. Quelques communes envisagent aussi de résoudre ces problèmes par l'extension des zones bleues. Plus généralement, il faut noter que la plupart d'entre elles veulent ainsi répondre à la demande de stationnement des résidents, non pas réduire la place de la voiture dans la ville. A Paris, l'extension du stationnement payant s'effectue peu à peu, selon les modalités suivantes: le stationnement rotatif, limité à deux heures, et destiné aux visiteurs, et le stationnement mixte, ouvert à la fois aux résidents munis d'une autorisation et aux visiteurs pour deux heures maximum, le stationnement résidentiel est favorisé grâce à un tarif préférentiel (0,50 euro par jour).

Constructions de parkings souterrains, réhabilitation de l'existant

Plusieurs communes portent également des projets de parkings publics souterrains (Puteaux, Clichy, Saint-Mandé, Boulogne...), de réfection de parkings publics

Interface Paris-Communes Limitrophes

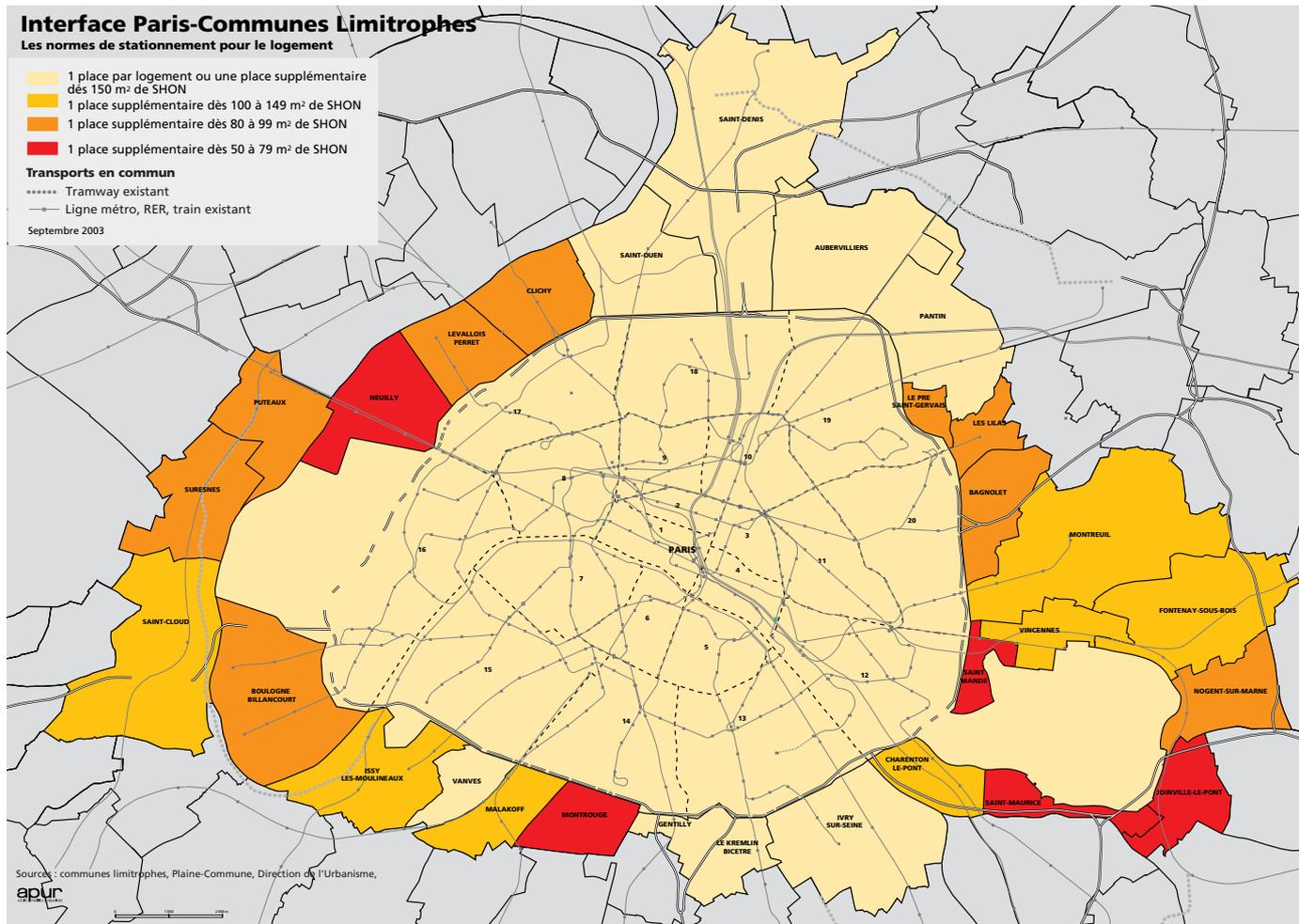
Les normes de stationnement pour le logement

- 1 place par logement ou une place supplémentaire dès 150 m² de SHON
- 1 place supplémentaire dès 100 à 149 m² de SHON
- 1 place supplémentaire dès 80 à 99 m² de SHON
- 1 place supplémentaire dès 50 à 79 m² de SHON

Transports en commun

- Tramway existant
- Ligne métro, RER, train existant

Septembre 2003



Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune, Direction de l'Urbanisme,

apur

Interface Paris-Communes Limitrophes

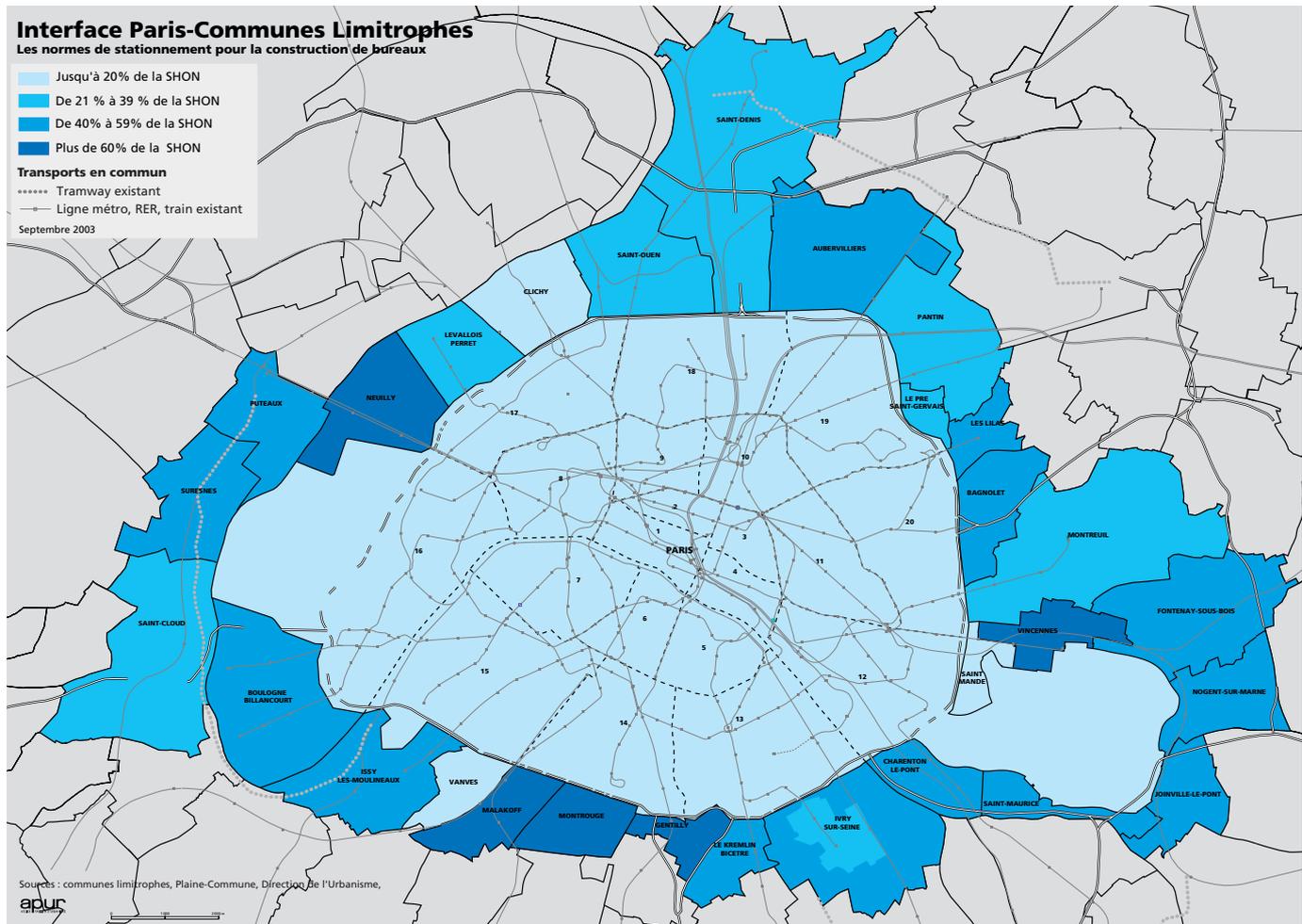
Les normes de stationnement pour la construction de bureaux

- Jusqu'à 20% de la SHON
- De 21 % à 39 % de la SHON
- De 40% à 59% de la SHON
- Plus de 60% de la SHON

Transports en commun

- Tramway existant
- Ligne métro, RER, train existant

Septembre 2003



Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune, Direction de l'Urbanisme,

apur

(Neuilly), et de sécurisation/réhabilitation des parkings privés, en partenariat avec les bailleurs sociaux (Paris et Gentilly). D'autres, dans le cadre des comités de pôle, visent à améliorer la fréquentation des parcs relais (Nogent, Bagnolet...), même si la majorité s'oppose à des réalisations supplémentaires de parcs relais, de peur d'une augmentation du transit sur leur territoire. En revanche, il n'a été question nulle part de « mutualisation » des parkings.

Gestion des déplacements motorisés et développement urbain

Toutes les communes expriment le souhait de réduire le trafic de transit sur leurs territoires, responsable de nuisances lourdes : bruit, pollution, accidents, dégradation des espaces publics... Paradoxalement, elles souhaitent également tirer profit de ces flux à la fois pour le commerce local, mais aussi plus largement pour l'emploi et le développement économique. Leur politique de stationnement ne sont donc pas toujours en cohérence avec leur souhait de réduire le transit. D'une part, certaines communes conservent de grandes capacités de stationnement, rotatif le plus souvent, dans les centres villes commerçants, alors qu'elles mènent en parallèle des opérations de préservation de ces espaces. D'autre part, au niveau réglementaire, il faut noter que les ajustements difficiles liées à la promulgation simultanée de la loi SRU et du PDU de l'Ile de France ont abouti à l'impossibilité d'édicter des normes de stationnement plafond dans les PLU. Les entreprises peuvent donc offrir de très nombreux emplacements de stationnement, éventuellement contre l'avis des communes. Décathlon, à Montreuil, a ainsi construit un parking de 600 places, contre les 300 estimés nécessaires par la commune. Dans de tels cas, une commune ne peut pas réagir réglementairement, et en outre, il lui est difficile de s'opposer aux sociétés, dans la mesure où dans un contexte concurrentiel dur, elles doivent assurer l'attractivité de leur territoire. Or, la majorité des entreprises n'ont pas comme priorité la réduction de la circulation automobile, mais plutôt l'efficacité et le confort de déplacements de ses salariés, clients et collaborateurs. A Paris, le statut de capitale et une volonté politique forte a permis de faire baisser ces normes. Ainsi, les normes sont très basses pour la création de places de parkings liées aux immeubles de bureaux neufs, notamment dans deux secteurs à forte vocation tertiaire : les abords des Champs Elysées, et Paris Rive Gauche. Sur ce dernier quartier, les normes ont été baissés jusqu'à 10 à 15 % de la SHON créée, soit une utilisation de la voiture par 12 à 18 % des salariés

L'évolution des normes de stationnement semble en fait refléter les stratégies de chaque commune. Celles qui veulent développer l'emploi ne baissent pas les normes pour les bureaux, celles qui favorisent l'habitat encouragent le développement d'une offre résidentielle, donc augmentent ou stabilisent les normes. Enfin, celles qui placent en priorité la baisse des déplacements mécanisés diminuent toutes les exigences normatives. Cependant, ces tendances ne se vérifient pas toujours, il apparaît en effet que les normes de stationnement évoluent en décalage avec les dynamiques urbaines, notamment parce que les modifications de POS ou PLU ne sont pas très fréquentes dans ce domaine. Il faut également noter que les normes sont des outils délicats à manier. Exiger trop d'emplacements peut nuire à la rentabilité des opérations, ne pas en prévoir assez peut poser des problèmes pour la voirie de surface. Enfin, les normes dépendent également des types d'habitat : individuel, collectif, de standing ou social, de la taille des espaces libres privés, de la motorisation de la population, mais aussi de la configuration de l'espace public et de la réglementation du stationnement.

D- Les circulations douces, un réseau en expansion lente

1) Un réseau en plein essor

Si le réseau de circulation douce dans Paris compte 314 km de pistes cyclables en 2004, pour 1 601 km de voies publiques et privées ouvertes à la circulation (soit 5 % du linéaire total), le réseau est globalement peu développé dans les communes limitrophes, mais les projets sont nombreux. Beaucoup d'entre elles

jouissent d'une voirie locale relativement tranquille, qu'elles estiment adaptées aux circulations douces, d'autant plus lorsqu'il existe des zones 30. D'autres estiment qu'une topographie trop accidentée est un obstacle irrémédiable au développement des itinéraires cyclables. Enfin, le développement du réseau cyclable ne constitue pas une priorité pour de nombreuses communes.

Si la place du piéton est globalement revalorisée, et que la requalification des espaces publics se développe dans cette direction (sécurisation des traversées, trottoirs élargis, piétonisation d'axes, de secteurs...), la place du vélo est bien moins prise en considération. Par ailleurs, il est vu bien souvent uniquement sous l'angle du loisir (Neuilly), et très peu sous l'angle du trajet domicile/travail ou du rabattement sur les transports collectifs (Fontenay-sous-Bois, Vincennes, Boulogne).

A Paris, le développement des circulations douces constitue une priorité, car elle permettrait le report modal des automobilistes, et donc une meilleure qualité de vie. En effet, il faut noter que la longueur d'un déplacement automobile, interne à Paris, est de 3,1 km, soit l'équivalent d'un temps de projet de 10 à 15 minutes en vélo. Un report modal peut donc être attendu d'une politique favorable aux circulations douces. Paris offre des fonctions urbaines complémentaires : habitat, commerces, services publics, offre culturelle développée... La situation parisienne favorise donc les circulations douces, faisant d'ailleurs l'objet de nombreux aménagements, notamment 314 km d'aménagements cyclables en 2004. L'usage des transports en commun est également aisé : proximité des magasins, des universités, des services, densité du réseau de transports collectifs. Enfin, les ménages parisiens sont donc très faiblement motorisés : 38,7 % des ménages ont une voiture, et 5,9 % deux voitures ou plus ¹⁴. Il faut noter cependant que Paris n'est pas homogène : si les ménages des quartiers centraux sont peu motorisés, les arrondissements périphériques se rapprochent des communes qui leur sont limitrophes, en termes de motorisation.

2) Des leviers de développement

Le plus souvent sous l'impulsion d'initiatives extérieures, les communes lancent des études et des réflexions sur leur réseau de circulations douces. Disposant de tronçons ponctuels de bandes ou pistes cyclables, elles réfléchissent alors à la constitution d'un véritable réseau, cohérent, en continuité avec les communes voisines.

Les Schémas Départementaux des Itinéraires Cyclables

Les Schémas Départementaux des Itinéraires Cyclables (SDIC) ont une importance notable, au moins comme point de référence à un réseau communal. Ils poussent les communes à prendre position sur les tracés proposés, à élaborer des alternatives, à imaginer la mutation de certains espaces, et parfois, à lancer des études plus globales.

Les comités d'axe

Les comités d'axe ont un impact similaire, puisqu'ils prévoient dès que possible des pistes cyclables ou des couloirs de bus élargis pour la circulation des vélos. Enfin, lorsque les communes ont des projets urbains d'envergure, elles intègrent désormais ces préoccupations, comme à Boulogne, dans la ZAC Rives de Seine, ou à Vincennes, dans le nouveau quartier du Parc, à l'extrême Est de la commune.

III- SYNTHÈSE TERRITORIALE ET PARTENARIALE

Afin de resituer les communes dans un environnement plus global, il s'agit ici de présenter les dynamiques qui caractérisent les territoires du cœur de l'agglomération, en termes de développement comme de processus de coopération intercommunale. Ces dynamiques esquissent des territoires qui dépassent les limites administratives, et répondent également à des logiques historiques et géographiques. Ces logiques de développement sont traditionnellement observées depuis Paris et sont pensées dans le rapport à la capitale. Ces logiques, pensées à une échelle plus large, pourraient être très différentes.

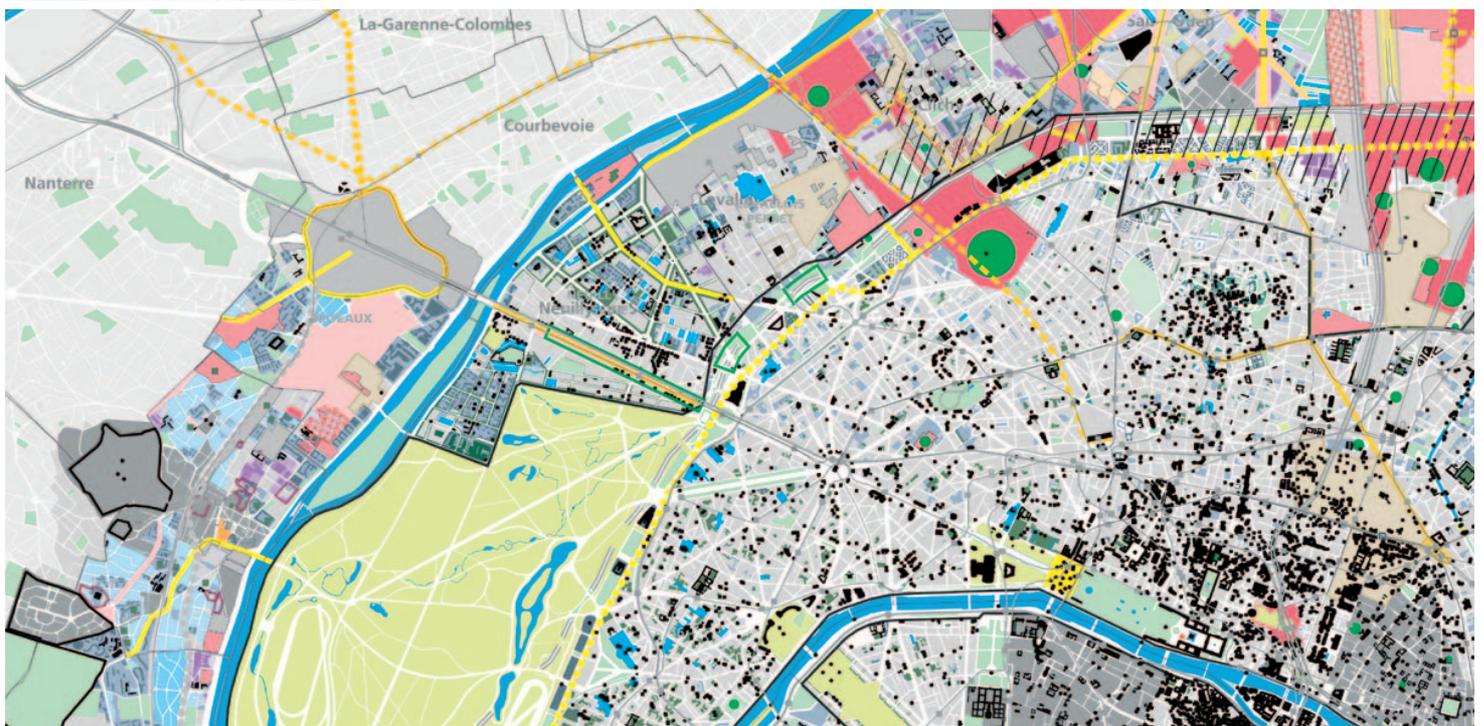
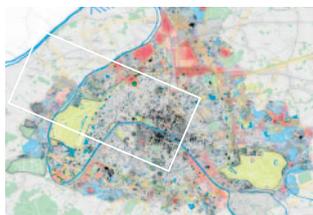
1- Evolutions urbaines des grands territoires du cœur de l'agglomération

A. Les territoires de développement déjà constitués

Ces territoires, qui correspondent aux abords de l'Axe Paris- La Défense, et à Paris - Val de Seine, constituent le centre des affaires parisien, mais abritent aussi des secteurs résidentiels parmi les plus valorisés du centre de l'agglomération. Ils représentent les secteurs traditionnels du développement économique, avec en premier lieu la Défense, devenu premier pôle tertiaire d'Europe. Néanmoins, le développement du projet Seine Arche sur Nanterre et la mutation complète du site de Boulogne-Billancourt constituent les derniers espaces de développement de ces secteurs qui arrivent à une certaine saturation au niveau du foncier disponible

Paris - La Défense.

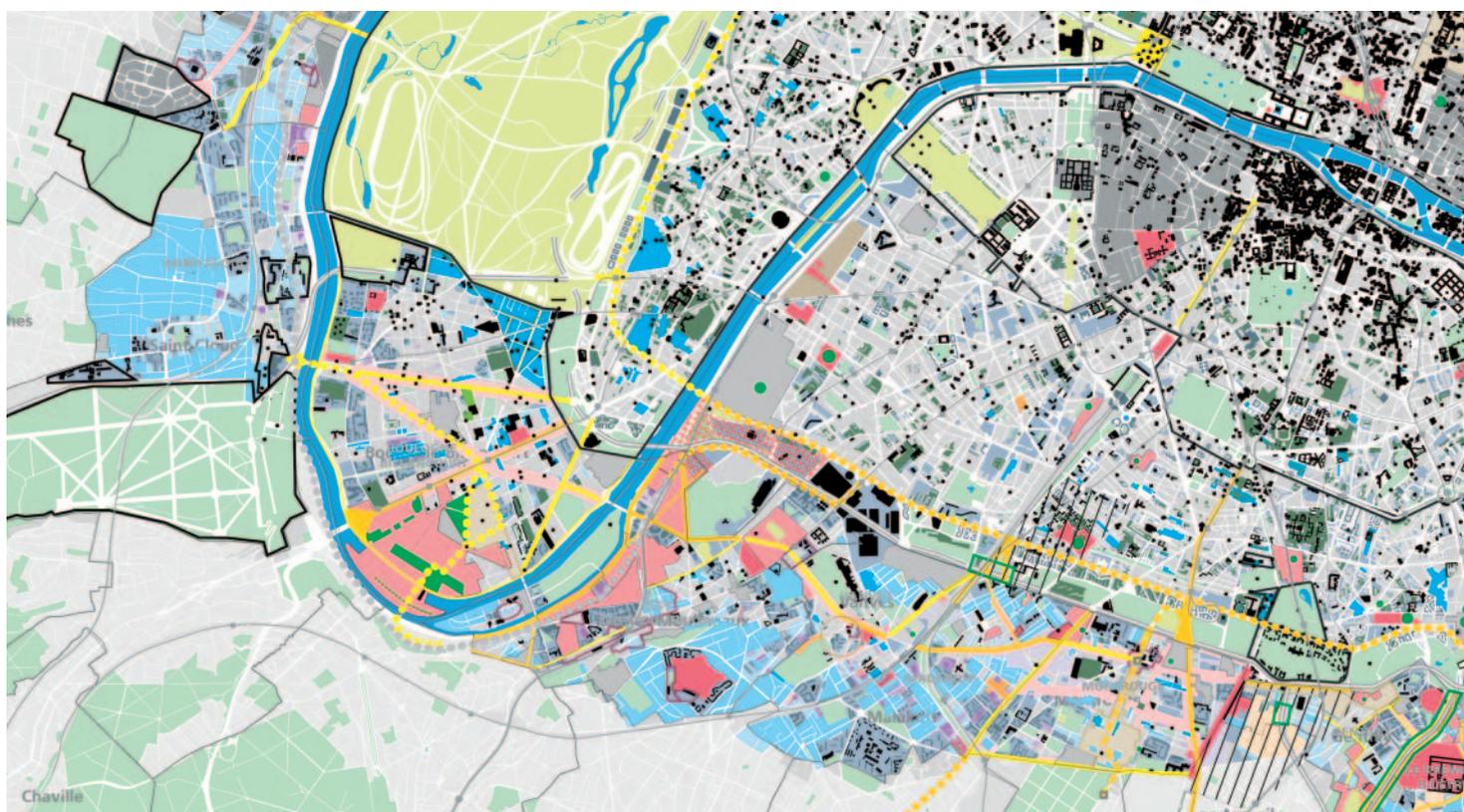
Ce secteur regroupe les arrondissements de l'ouest Parisien ainsi que les communes de Neuilly, de Puteaux et de Courbevoie (non traité dans cette étude). Ce territoire aux tissus largement constitués est marqué par une valorisation résidentielle forte et la présence d'un centre des affaires en constante extension. Ainsi, face à la pression exercée par l'immobilier d'entreprise, les communes ont toutes réglementairement défendu la vocation résidentielle de certains quartiers. On aboutit donc à une géographie assez figée et à une mixité relative à l'échelle des quartiers, et surtout à un épuisement des ressources foncières pour l'immobilier d'entreprise : La Défense a atteint son seuil de dé-



veloppement critique avec la mise en chantier des derniers espaces disponibles, tandis qu'en masse totale de bureaux, le 8^e arrondissement n'a pratiquement pas augmenté son parc depuis le début des années quatre-vingt. Le prolongement de cet axe semble donc s'inscrire naturellement sur le territoire de Nanterre, et fait l'objet d'un vaste projet d'aménagement, Seine Arche, dont la programmation se démarque de celle de la Défense par une mixité fonctionnelle plus grande, et des formes urbaines moins radicales.

Paris - Val de Seine

En marge des tissus déjà constitués, et dans un contexte économique porteur, Seine-Aval continue sa mutation sur la rive gauche, depuis la ZAC André Citroën 15^e vers Issy-les-Moulineaux avec de nombreuses ZAC en cours et sur la rive droite, où la commune de Boulogne mène un ambitieux projet de territoire sur les anciens terrains Renault de Billancourt qui doit aboutir à la création d'une centralité d'échelle régionale. Du côté parisien, les terrains militaires du 15^e apparaissent comme de possibles espaces de projet. Leur mutation reste cependant conditionnée à leur affectation future, en accord avec l'armée. Territoire déjà bien relié à Paris et la Défense, le prolongement du T2 à la Porte de Versailles et la mise en service du tramway des Maréchaux Sud à



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Renouvellement Requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU (à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

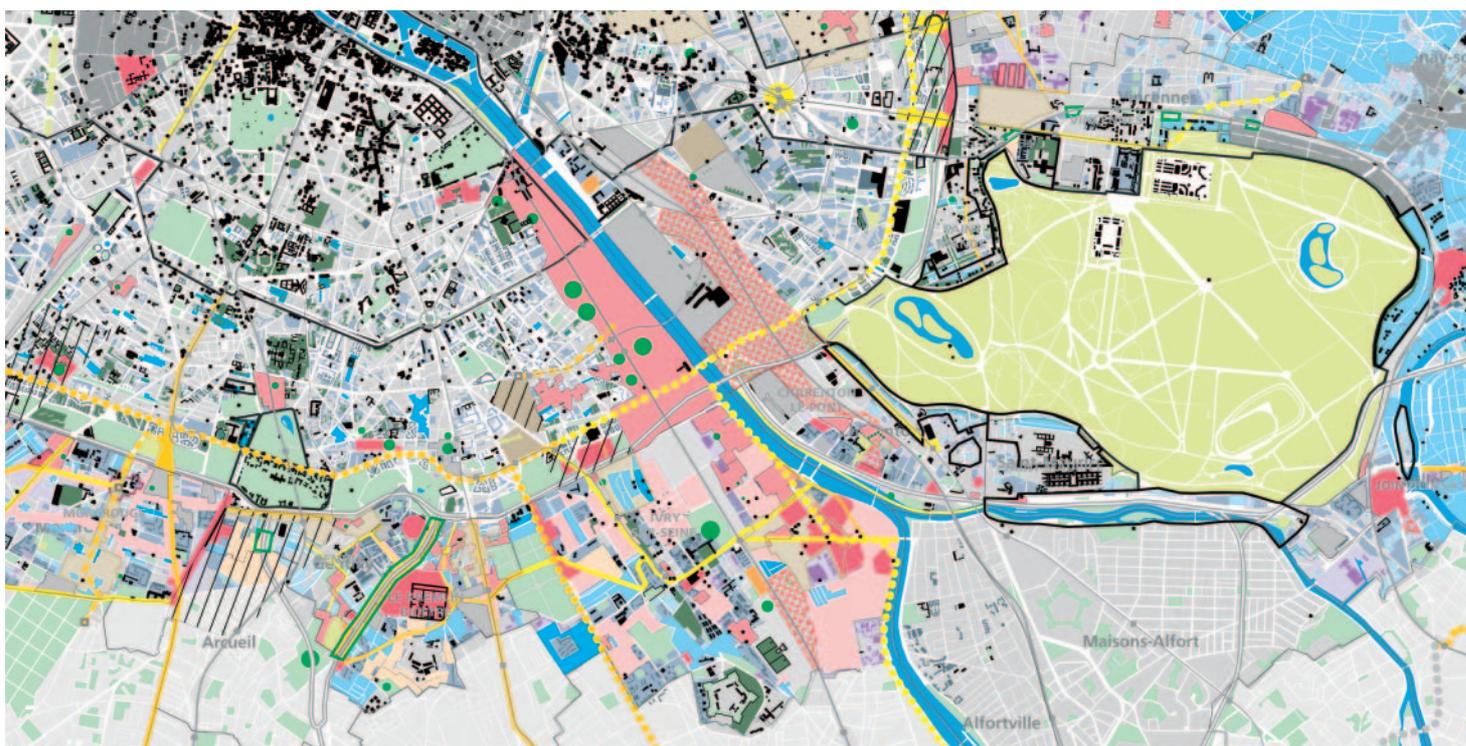
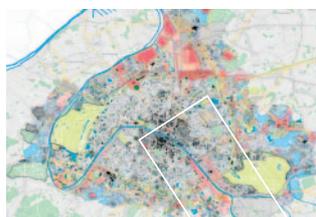
l'horizon 2007 devraient le rendre encore plus attractif. Le projet de tramway porté par Boulogne, allant de Saint Cloud à Meudon en passant par l'Île Seguin doit accompagner les grandes opérations des terrains à Billancourt et accélérer l'intégration de ce territoire au centre ouest de l'agglomération.

B. Les sites de développement déjà confirmés

Les sites de développement confirmés, qui regroupent Paris Nord-Est/Plaine Saint-Denis et Paris/Seine-Amont, dessinent de nouveaux paysages à l'échelle territoriale, dans les plaines anciennement industrielles et le long des grands faisceaux fluviaux et ferroviaires. Ces sites de redéveloppement soulignés par le SDRIF de 1994 se sont affirmés comme de grands territoires à enjeux en raison de vastes capacités foncières. Ils s'inscrivent dans un processus de développement en continuité géographique avec Paris, avec la reconquête des grandes emprises industrielles et ferroviaires. Le mouvement de renouvellement observé dépasse largement la première couronne, mais pose la question des cohérences, des continuités et des synergies potentielles entre les projets engagés à Paris et en banlieue.

Paris/Seine-Amont

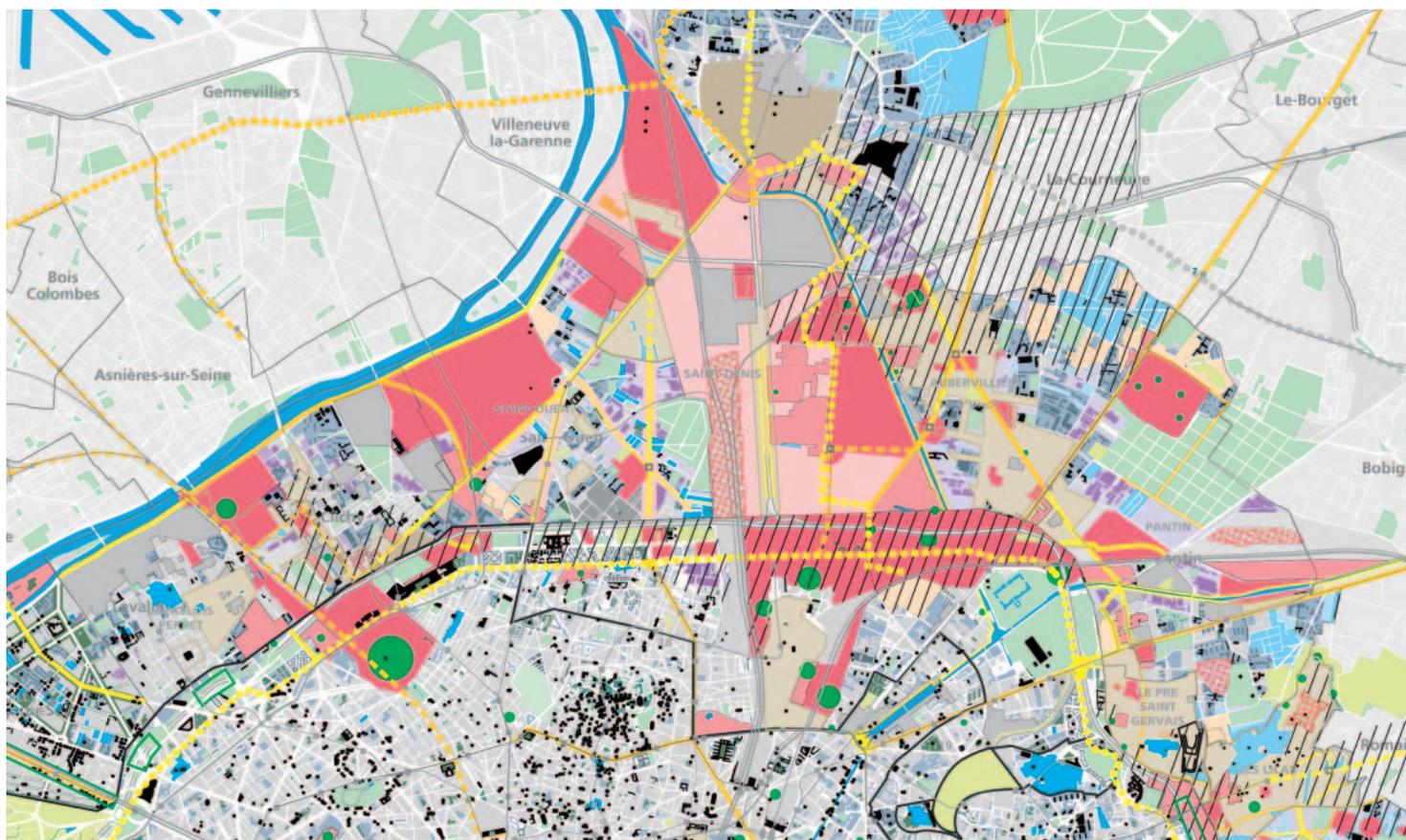
Ce vaste territoire de développement s'inscrit entre la Seine et les deux faisceaux ferroviaires de Lyon et d'Austerlitz. Le développement du territoire s'est effectué de manière différentielle avec un développement plus ancien et quasiment achevé sur la rive droite, depuis la ZAC Bercy dans le 12^e vers Charenton (ZAC Bercy 2 achevée et trois nouvelles opérations tertiaires), tandis que le développement de la rive gauche a débuté plus tard avec la ZAC Paris Rive-Gauche (13^e arrondissement) puis à Ivry avec les ZAC Port d'Ivry, Molière et Bords de Seine. L'association Seine Amont Développement a su donner une véritable visibilité à ce territoire, et porte aujourd'hui des projets essentiels pour conforter les dynamiques à venir: un TSCP en bords de Seine sur la RN19 afin de desservir des zones mutables à court terme, et un tramway sur la RN 305, axe majeur entre Paris et Orly. Néanmoins une dynamique de projet peine à s'étendre au delà d'Ivry et de Charenton. Sur la rive gauche, le développement vers Vitry n'a pas encore pris corps, notamment en l'absence d'une desserte en transport en commun de qualité. Les collectivités misent sur une amélioration du réseau radial de transport collectifs pour desservir des emprises mutables très importantes, le long de la Seine, et ainsi les intégrer au reste de la ville. Sur la rive droite, au delà de Charenton, les communes, plus



valorisées et aux tissus déjà constitués, ne désirent ou ne peuvent plus se développer davantage. Enfin, du côté parisien, des réserves foncières autour de Bercy existent mais restent inexploitées.

Paris Nord-Est/Plaine-Saint-Denis

L'autre grand secteur de redeveloppement identifié par le SDRIF, Paris Nord-Est/Plaine-Saint-Denis, marque le renouveau de ce territoire gigantesque de plus de 700 hectares depuis les gares du Nord et de l'Est vers le nord, et depuis la Seine à Saint-Ouen à la RN2 à Aubervilliers. Dans Paris, le secteur d'étude



« Nord Est » couvre environ 200 hectares et prévoit plusieurs opérations, dont le projet tertiaire du parc du millénaire, articulé avec la réhabilitation de nombreux quartiers. De l'autre côté du périphérique, les projets des collectivités ont pris plus d'avance notamment autour du stade de France à Saint-Denis. Le secteur de la Plaine, qui s'étend sur plus de 100 ha, ainsi que quatre autres ZAC à Saint-Denis, ont permis de développer de nouveaux quartiers résidentiels et d'activités structurés autour de l'avenue du Président Wilson et des pôles de transports en communs. A Aubervilliers, les terrains de la future ZAC de la Porte d'Aubervilliers constituent également des capacités de développement importantes. Ce projet doit être accompagné par la création de la nouvelle gare de RER Évangile et le prolongement de la ligne 12 à Aubervilliers. Enfin, une ZAC est à l'étude à l'emplacement de l'ancien hôpital Claude Bernard, également dans Paris.

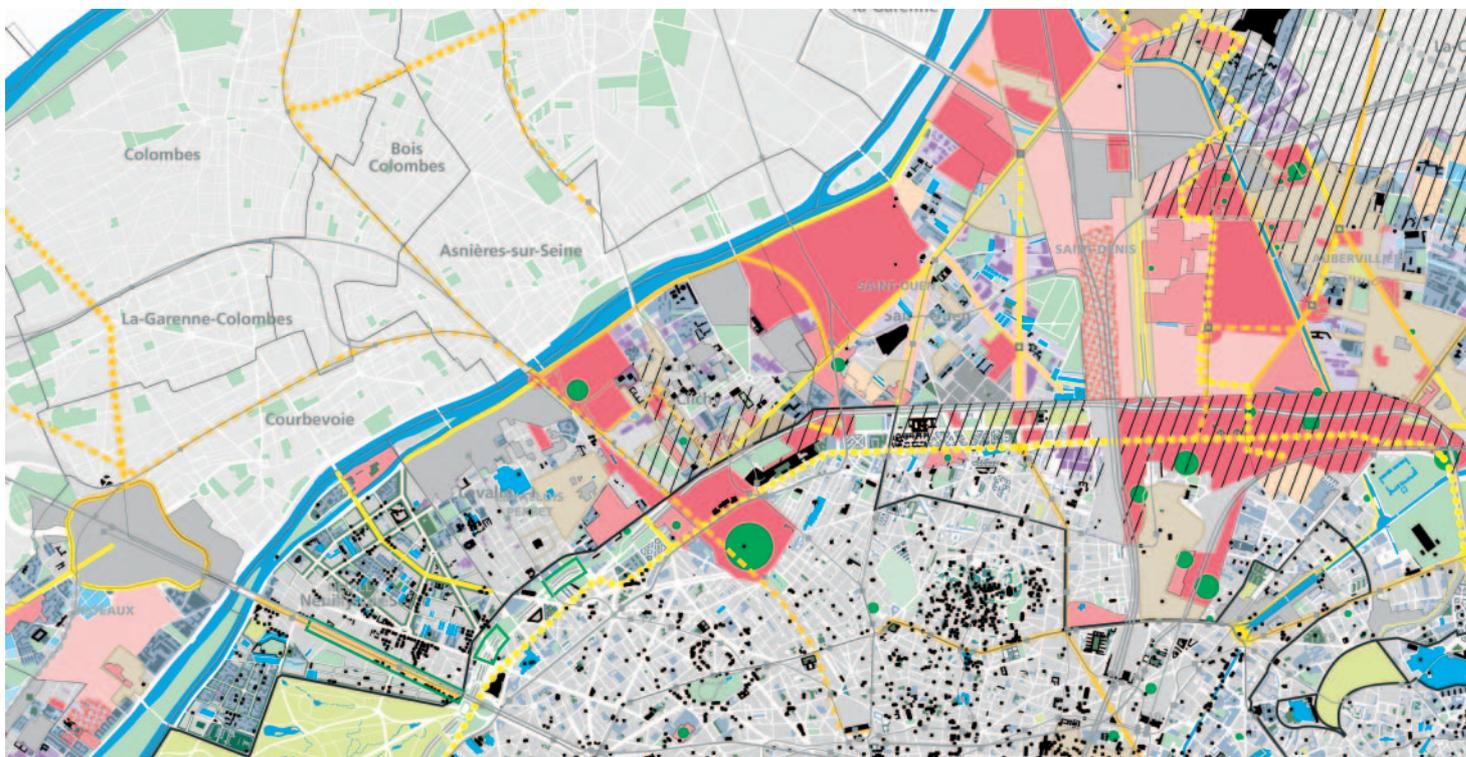
La réflexion urbaine a considérablement progressé en 2003 et 2004, en parallèle des études engagées sur l'ensemble de ce territoire qui pourrait accueillir des équipements importants dans le cadre des Jeux Olympique de 2012.

C. Les sites à fort potentiel de développement

Ces territoires que sont Paris/Boucle de Gennevilliers et Bassin de la Villette/Canal de l'Ourcq, concentrent de grandes potentialités foncières mais sont encore en début de mutation.

Paris/Boucle de Gennevilliers

Ce secteur a été identifié par le SDRIF comme un des « secteurs de redéveloppement » appelés à permettre une meilleure articulation de Paris avec sa banlieue proche et à assurer une valorisation et une restructuration économique et urbaine de la zone centrale de l'Ile-de-France. Il a été également désigné comme territoire prioritaire au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 afin de corriger ses déséquilibres et de valoriser ses potentialités. Ce territoire tire son unité de sa configuration géographique, dans un méandre de la Seine. Il est marqué par la présence très active du port de Gennevilliers (250 entre-

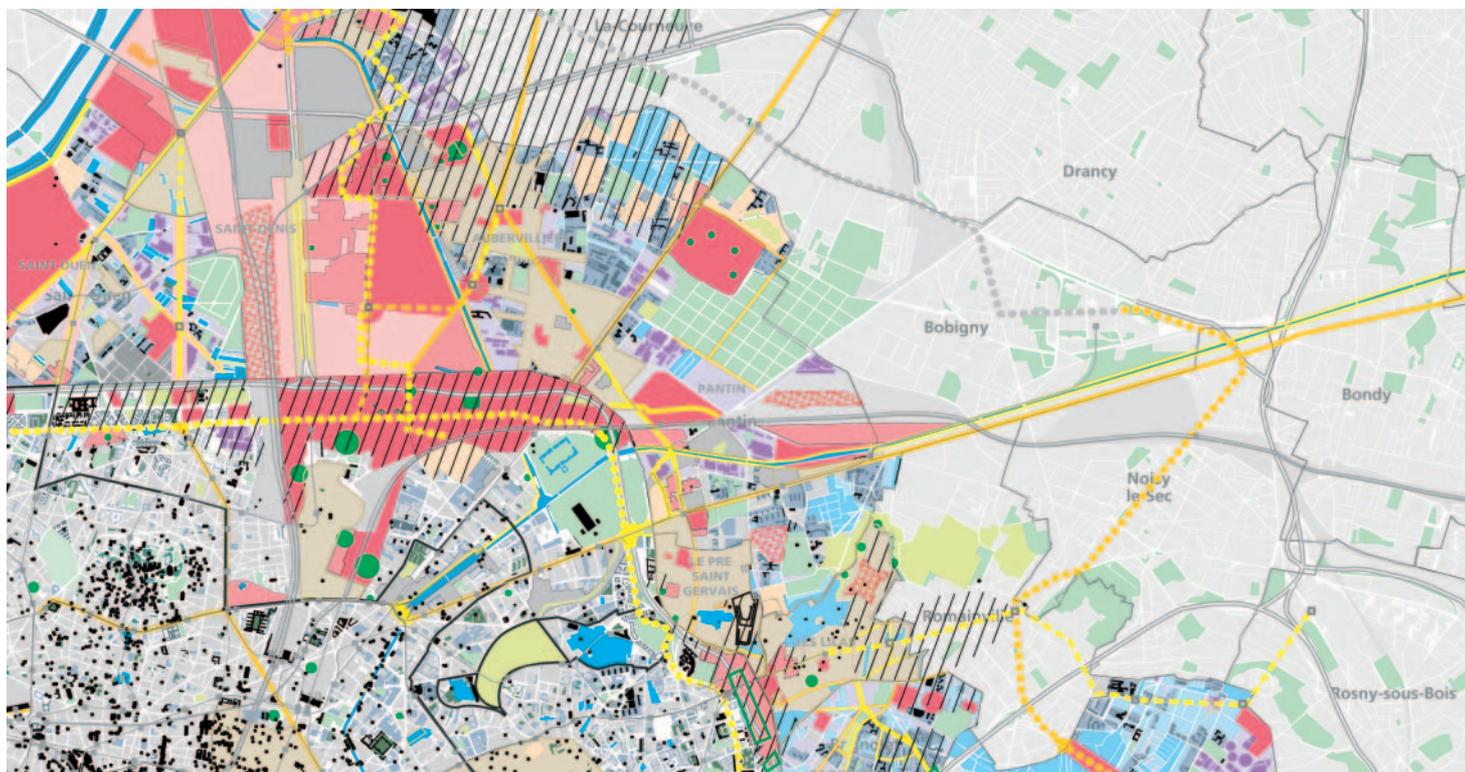


prises, 6000 emplois, 8 % du trafic marchandises de l'Ile-de-France) et constitué de tissus urbains continus et disparates liés à la forte présence d'emprises industrielles souvent fragiles. Il est traditionnellement voué au service de la ville-centre (approvisionnement, stockage, desserte) et accueille donc des activités essentielles pour la région (industrie, logistique, transports).

Les dynamiques se polarisent actuellement sur Paris, Clichy et Saint Ouen. Sur ces deux dernières, les secteurs en rive de Paris sont en cours de mutation avec une programmation tertiaire destinée à porter le développement économique, mais aussi une offre renouvelée en logements et en espaces verts. Ce développement est en liaison avec les opérations parisiennes de la Porte Pouchet et de Clichy Batignolles, où pourrait se situer le projet de village olympique pour les JO 2012. Il faut donc noter que sur ces territoires de reconquête, les choix programmatiques sont volontairement mixtes, et semble prendre en compte des développements passés trop mono fonctionnels. A une échéance plus lointaine, les grandes emprises foncières, anciennement industrielles, en bords de Seine à cheval sur Clichy et Saint-Ouen, évolueront. Des projets urbains d'envergure sont donc en cours d'élaboration. Les projets de transports en commun soutenus notamment par les communes viseraient par ailleurs à valoriser ces opérations: prolongement de la ligne 4, dédoublement et amélioration de la ligne 13, comité de pôle de la gare du RER C Clichy/St Ouen en liaison avec les ZAC alentours. Le territoire s'étendant vers Gennevilliers au delà de la Seine ne présente pas encore les mêmes caractéristiques d'évolution car les dynamiques se diffusent peu à peu. Le prolongement prévu de la ligne 13 jusqu'au Port de Gennevilliers (mise en service prévue fin 2007 par la RATP), en correspondance avec la futur ligne T1 également prolongée, permettra d'accélérer ces changements.

La Villette/Canal de l'Ourcq

Tout comme la plaine Saint-Denis, ce territoire s'inscrit dans l'héritage de la ville industrielle du Nord-Est parisien avec la permanence d'emprises d'activités et d'infrastructures de transport développées (canal de l'Ourcq, RN 3, RN2, A86), mais des lacunes en termes de transport collectif. Les activités industrielles encore présentes sur le territoire sont les dernières à subsister aussi proche de Paris, et ont déjà commencé leur mutation sous l'effet de la tertiarisation de l'économie, et de la pression foncière grandissante. Les emprises foncières de grand taille, parfois très polluées, sont donc vouées à orienter un



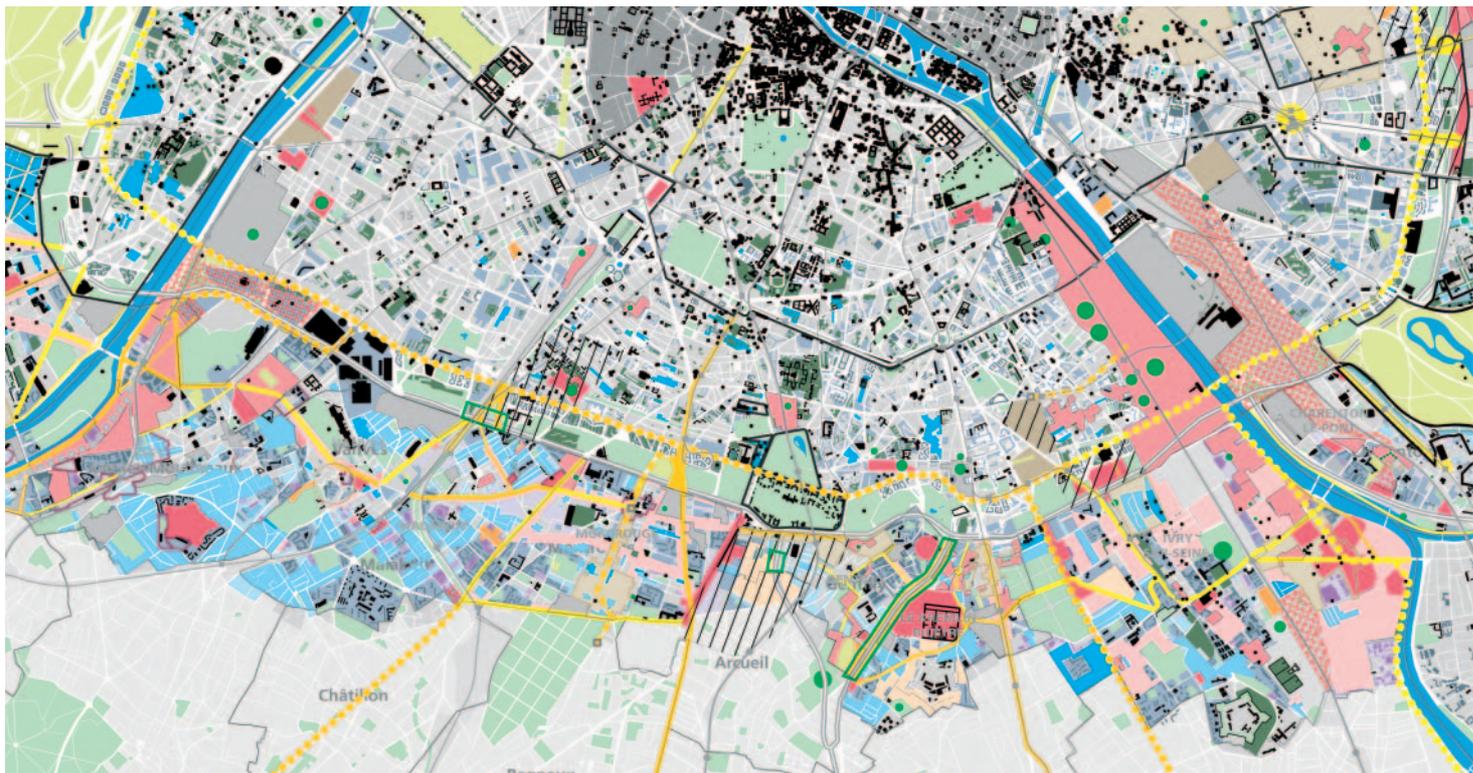
nouveau développement de ce territoire, en liaison avec l'atout paysager, résidentiel et portuaire du canal de l'Ourcq.

Néanmoins, jusqu'à aujourd'hui, cet espace manque d'un véritable projet de territoire comme en Plaine Saint-Denis et souffre de l'absence d'investissements publics et de grands équipements qui puissent porter son développement. Les opérations les plus significatives se situent pour l'instant sur Pantin : Grands Moulins, Centre National de la Danse, opération Pantin Local, opération Hoche, requalification de la RN3... Elles pourraient marquer le début du développement du secteur, en liaison avec la présence du Parc de la Villette, et tendent à développer une nouvelle identité autour du canal. Cependant, leur effet d'entraînement reste aujourd'hui limité, et les villes de Bobigny, Noisy le Sec, Romainville ou Bondy ne récoltent pas encore les fruits de ces dynamiques.



D. Les secteurs de développement diffus à l'Est et au Sud

Se situant entre les grands « pôles de développement », sur les grands plateaux du Sud et de l'Est, les communes évoquées ici se caractérisent par des tissus mixtes, une dominante résidentielle et l'absence de grandes capacités foncières, au contraire des grandes plaines industrielles de la Seine ou du Nord-Est. Souvent identifiés comme des territoires en creux entre les grands territoires de redéveloppement inscrits dans le SDRIF, ils représentent néanmoins des secteurs de développement plus diffus, qui s'illustrent par l'existence de pôles ou d'opérations d'aménagement ponctuelles. Les municipalités qui désirent conserver leur vocation résidentielle et ne pas densifier, développent toutefois souvent de l'emploi le long des grands axes ou du boulevard

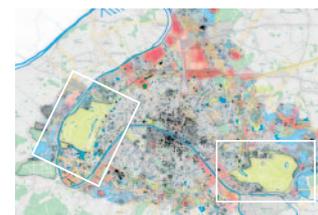


périphérique, comme l'illustre la bande sud de Montrouge à Gentilly, ou sur l'interface à Montreuil ou Bagnolet. Ces localisations répondent aussi à un déficit d'attractivité pour l'immobilier d'entreprise sur ces communes situées en dehors des pôles que l'effet péricentre permet de contrebalancer. Densifiant sur leur franges, les communes mènent également des opérations ponctuelles au gré des opportunités foncières en cœur de ville comme aux Lilas ou à Vanves. Néanmoins, les politiques communales s'orientent plus autour d'une mise en valeur de l'existant plutôt qu'elles ne développent des projets de territoires. Cette mise en valeur s'illustre par des interventions sur les tissus par, des opérations de réhabilitation ou de requalification, mais aussi par des modes de coopération plus souples et novateurs. Ainsi, des acteurs territoriaux comme l'Actep ¹⁵ ou la VSB ¹⁶ mettent en oeuvre des expériences intéressantes, s'appuyant sur les spécificités territoriales. A l'Est, l'Actep favorise le maintien et l'implantation de petites entreprises déjà majoritaires afin aussi de conserver un lien entre le territoire et le tissu économique. Pour la création d'immobilier tertiaire, l'association s'appuie le développement de quatre pôles déjà existants: bas Montreuil, Bagnolet, Val de Fontenay et Rosny. La Vallée Scientifique de la Bièvre au Sud entend renforcer la place déjà importante de la recherche publique ou privée et profite des disponibilités foncières pour promouvoir un environnement favorable et de véritables synergies sur son territoire.

E. Les secteurs des Bois

La présence des Bois constitue pour les communes limitrophes un élément prisé et valorisé, et leurs abords bénéficient d'une attention particulière au sein des politiques communales. Les Bois et leurs environs constituent, par la qualité urbaine des tissus, par les caractéristiques sociodémographiques de peuplement, mais aussi par les politiques urbaines mises en place, des espaces particuliers au centre de l'agglomération et préservés comme tels par toutes les communes.

Les secteurs contigus des Bois de Vincennes et de Boulogne sont d'abord caracté-



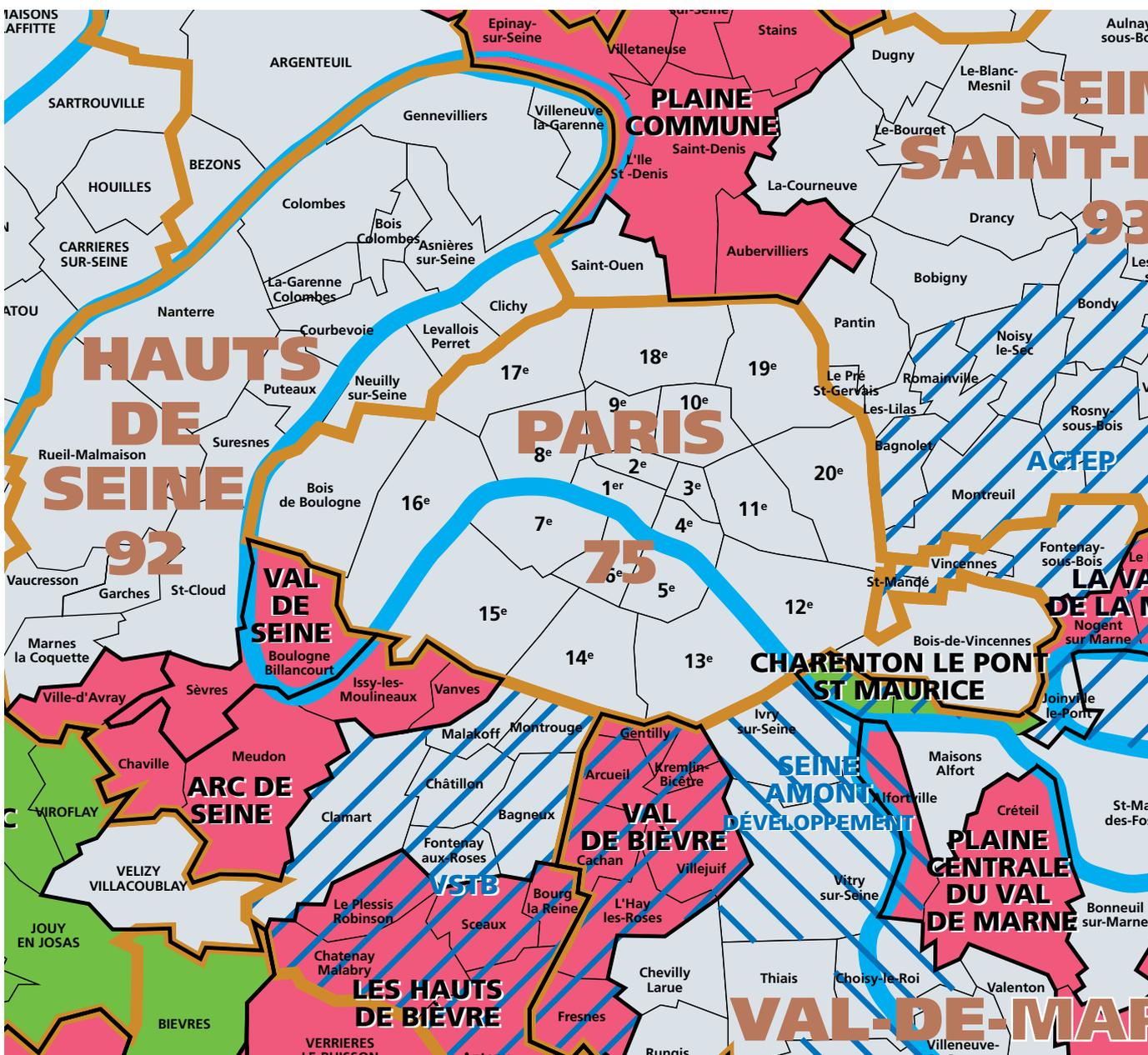
térisés par une dominante résidentielle, confortée par une pression en faveur du logement qui consacre des secteurs résidentiels historiquement valorisés. Cette caractéristique historique se lit dans la présence de tissus anciens souvent proches des tissus parisiens de type haussmanniens, comme à St Mandé, Vincennes, Charenton et St Maurice à l'Est, ou Neuilly et Boulogne à l'Ouest. Leur morphologie urbaine se rapproche donc de celle de Paris, avec une prédominance de l'habitat collectif haut et continu. En revanche, on observe une rupture avec les communes non-limitrophes du boulevard périphérique (Nogent, Joinville, Fontenay, Saint Cloud, Suresnes) où domine l'habitat individuel.

Toutes les communes affirment leur volonté de préserver ces secteurs, protégeant réglementairement à la fois les tissus denses et les quartiers pavillonnaires, ainsi que leur vocation résidentielle. Les franges des Bois sont en effet considérées comme des espaces de respiration et protégés en tant que tels par les municipalités.

Le développement économique des communes se réalise plus loin, autour de la gare RER de Val de Fontenay, autour du centre commercial Bercy 2, le long de l'A4 à Charenton, dans le centre à Joinville, ou sur l'axe de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly.

Carte des intercommunalités en Ile-de-France 2004

- Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN)
 - Communauté d'Agglomération (CA)
 - Communauté de Communes (CC) à taxe professionnelle unique
 - Communauté de Communes (CC) à fiscalité propre additionnelle aux quatre taxes
 - Communauté de Communes (CC) à périmètre discontinu
 - Territoire de projet
- ACTEP - Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien
VSTB - Vallée Scientifique et Technologique de la Bièvre



2- Le développement des intercommunalités et des territoires de projets

Longtemps devancée par les autres régions, l'Ile de France connaît depuis 2003 un fort développement des intercommunalités institutionnelles et de projet. Les communes limitrophes de la capitale sont quasiment toutes concernées aujourd'hui par des communautés de communes, d'agglomération ou élaborent des projets en la matière. La ville de Paris a également engagé des processus de coopération bilatérale via des protocoles avec Saint Ouen, Clichy, Vanves, Montreuil... et multilatérale avec la Charte du Bois de Vincennes par exemple. Certains projets, portés notamment par les comités d'axe et de pôle, les requalifications de Portes, les GPRU, constituent par ailleurs des supports qui créent des habitudes de travail propres à favoriser l'intercommunalité. Les communes expriment également la volonté de traiter certains sujets dans un cadre coopératif, sans pour autant formaliser cette collaboration. Ainsi, Vincennes, Saint Mandé et Montreuil élaborent un document de type PLD, sans pour autant être en intercommunalité. Ces situations posent d'ailleurs la question de la validité de tels documents, sinon de leur légitimité. D'autres communes se retrouvent pour mettre en valeur certains atouts de leur territoire et acquérir une visibilité, comme la Vallée Scientifique du Val de Bièvre par exemple, ou même, l'ACTEP.

Plus généralement, la carte des intercommunalités montre la corrélation entre coopération et secteurs de projets en mutation. Plaine Commune en est l'illustration la plus forte, mais aussi Seine Amont Développement. On peut noter l'absence de coopération formalisée sur un territoire pourtant déjà en mutation et appelé à se développer autour de l'axe Canal de l'Ourcq/RN3 (Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy le Sec...). Là où la préservation du cadre de vie prévaut sur les mutations urbaines, notamment à l'Ouest de Paris, et autour du Bois de Vincennes, les cadres de coopération sont moins décisifs, bien qu'ils se développent également (Arc de Seine).

Ainsi, à côté à Paris émergent de nouveaux interlocuteurs qui disposent d'une vision plus globale des enjeux de l'agglomération dense. Les communes limitrophes de Paris se tournent vers de nouveaux territoires, où des intérêts communs peuvent être traités de manière cohérente. L'agglomération dense se structure donc suivant de nouvelles formes qui conditionnent des rapports d'acteurs plus équilibrés, même si les périmètres sont parfois révélateurs de considérations politiques avant d'être aussi le reflet d'intérêts partagés.

1 - Diversité des échelles, diversité des enjeux.

L'analyse des politiques urbaines développée dans cette étude dresse un tableau des réponses apportées par les communes face aux logiques complexes qui irriguent leurs territoires. Ainsi, comparés aux politiques urbaines des Trente Glorieuses, les documents actuels et les politiques menées par les communes montrent une attention accrue vers les spécificités historiques et géographiques locales. Pourtant, le seul prisme communal ne suffit pas à décrire la diversité des enjeux qui traversent le centre de l'agglomération. Ces enjeux s'apprécient en effet à des échelles différentes, échelles qui se situent au delà du champ d'action des outils communaux.

Les héritages historiques

Les logiques territoriales ou socio-démographiques qui conditionnent l'action communale ne sont souvent appréciables qu'à une plus grande échelle d'espace et de temps. Le développement territorial se fait aujourd'hui encore l'écho de logiques historiques et géographiques lourdes (plaines industrielles, plateaux ou coteaux résidentiels) qui ont présidé à la formation urbaine de l'agglomération. Le territoire de Plaine de France, par lequel transite 70 % des marchandises vers Paris, hérite ainsi d'un passé industriel de grandes infrastructures de transport et de zones d'activités liées au fret. Du sud de la montagne Sainte-Geneviève au Plateau de Saclay se concentre 40 % du potentiel français de recherche, lié à l'implantation d'universités et de grandes écoles prestigieuses. Cet atout historique permet à l'inverse à la Vallée Scientifique de la Bièvre d'appuyer son développement territorial autour des productions valorisantes de la recherche et de la création d'idées, en développant des synergies avec Paris et le plateau de Saclay.

L'accroissement des disparités sociales et spatiales

Ces logiques historiques ont nourri des inégalités sociales et spatiales qui se sont accentuées avec la crise des années 1970, et ce, malgré le volontarisme de l'action publique, notamment depuis une dizaine d'années. Les écarts entre territoires se sont mués en véritable fractures, et les mutations de l'économie ont marginalisé de vastes territoires et leurs populations. Face à cela, entre territoires en déshérence et territoires valorisés ou en cours de valorisation, les communes ont une marge d'action très limitée.

Au cœur de l'action communale, l'attractivité et l'image

Pour lutter contre ces logiques de dévalorisation territoriale, l'attractivité et l'image sont donc devenus des enjeux de poids, dans un contexte où la mobilité des habitants et des emplois s'est considérablement accrue. Pour infléchir des tendances négatives ou confirmer des tendances positives, les stratégies communales de valorisation sont nombreuses : la mise en valeur des tissus (articulant sauvegarde et réhabilitation) ou l'amélioration des usages et du cadre de vie (requalification d'espaces publics). Les communes s'appuient également sur des programmes qualitatifs (espaces verts, qualité architecturale, équipements pilotes), et adaptés à la demande la plus solvable et la plus rentable, dont les entreprises, expliquant des programmations très axées sur le tertiaire. Les atouts ou les faiblesses territoriales, la valorisation ou la dévalorisation, sont des éléments qui conditionnent donc profondément les politiques communales. Pourtant, les communes sont souvent impuissantes à renverser des tendances qui nécessitent une action d'envergure plus large.

Les tendances économiques de fond, des enjeux traités à l'échelle régionale

C'est donc à l'échelle de grands schémas d'aménagement tel le SDRIF que se

conceptualise ces disparités, et s'élaborent les politiques pour y remédier. Un tel document s'attache en effet soit à déclencher de manière volontariste des dynamiques de valorisation (grands projets de territoires, investissements lourds en équipement, en transports...) soit à tempérer réglementairement le jeu des avantages comparatifs par la procédure d'agrément afin d'éviter le creusement de ces écarts. Les grands projets urbains de la Plaine Saint-Denis participent de cet effort de « redéveloppement ». La greffe urbaine de nouveaux quartiers est accompagnée d'investissements majeurs en grands équipements et en transports créant des effets de leviers vers une attractivité nouvelle.

Afin d'encadrer la répartition des locaux d'activités entre les territoires et de promouvoir un certain équilibre entre logement et activité au sein d'une même commune, le SDRIF s'est appuyé sur deux procédures: l'agrément constructeur, qui permet d'équilibrer les constructions de bureaux entre l'Est et l'Ouest, et la convention, qui fixe des objectifs d'équilibre communaux, en accord avec le Maire et le Préfet de département. L'agrément a donc tenté d'imposer réglementairement une répartition plus équitable du tertiaire entre l'Ouest et l'Est. Ce faisant, il influe profondément sur la répartition du parc immobilier d'entreprise, principalement en période de croissance économique: l'immobilier tertiaire, atteignant les plafonds dans les territoires attractifs, se reporte vers les nouveaux territoires. Les conventions influent directement sur la teneur des programmes dans les communes attractives: on peut en mesurer l'incidence sur les programmes mixtes mis en chantier à Boulogne ou à Issy-les-Moulineaux par exemple. Néanmoins, cet outil connaît ses limites. L'effet des vases communicants, s'il fonctionne en période de croissance, reste inerte en phase de dépression. Il n'agit pas en particulier sur une règle économique fondée sur les avantages comparatifs des territoires, et selon laquelle les entreprises orientent leur choix d'implantation vers les territoires dotés d'atouts pour laisser de côté les plus fragiles. Les disparités Est-Ouest se sont finalement transposées entre certains territoires de l'Est, avec l'émergence de certains pôles ou quartiers, en laissant de côté les plus enclavés ou les moins valorisés.

Logiques de valorisation et mixité urbaine, une équation complexe

Pourtant, si certains territoires ont pu valoriser leur image, cette valorisation peut se révéler prédatrice de la diversité urbaine. Tandis que le maintien d'une ville mixte est un objectif souvent partagé, les logiques d'implantation ou de peuplement de l'agglomération contemporaine favorisent les phénomènes doubles de concentration et d'étalement.

La domination du secteur tertiaire dans l'agglomération dense a créé une demande immobilière nouvelle, qui s'oriente d'abord vers les espaces déjà structurés économiquement, et cela même si la pénurie et la spéculation foncière y fait considérablement hausser les prix. La constitution de véritables concentrations tertiaires est souvent la seule possibilité pour plusieurs communes situées dans un contexte territorial peu attractif, et qui veulent développer l'emploi. Pourtant, cette logique fait émerger des quartiers mono-fonctionnels, dont l'insertion urbaine pose problème. Par ailleurs, dans les territoires les plus valorisés, comme Neuilly ou Puteaux, conserver une vocation résidentielle devient difficile tant la pression foncière est forte pour le développement de bureaux. Ainsi, les logiques de valorisation actuelles, dans les territoires déjà constitués comme dans les plus marginalisés, remettent largement en cause le concept de mixité urbaine, objectif de la loi SRU.

Cette réalité s'explique également par les nouveaux usages de la ville, notamment en termes de mobilités. La multiplication des déplacements, en particulier pour des motifs autres que domicile travail, démontre par l'absurde que la nécessité d'une ville mixte n'est plus évidente. La déconnexion entre les différents espaces de la ville (logement, lieu d'emploi, lieux de consommation et de loisirs) est en effet résolue par les nouvelles mobilités. Connectés aux réseaux de communication, notamment automobile, des pôles monofonctionnels viennent donc concurrencer la ville mixte et entraver le développement durable de la région. Ainsi, le commerce local décline-t-il face à des pôles commerciaux d'échelle souvent intercommunale, voire régionale.

Logiques démographiques et logiques de valorisation, une interaction rapprochée

Si on observe une tendance à la mono fonctionnalité des espaces, les dynamiques de peuplement favorisent voire accélèrent également ces évolutions territoriales. Les écarts se sont ainsi creusés entre les territoires jusque dans Paris à plusieurs niveaux: structures socioprofessionnelles des populations, évolution des prix du foncier et des logements, des revenus fiscaux, taux de chômage, niveau de formation professionnelle ¹⁷... A l'idéal de la mixité s'est substituée la réalité d'un déséquilibre en mouvement qui voit se renforcer les extrêmes. Si un espace traditionnellement dévalorisé réussit à inverser la tendance, c'est alors la question du maintien des populations préexistantes qui se pose, à l'image de certaines politiques de réhabilitations de quartiers centraux.

Pour stabiliser ces situations, l'enjeu de mixité sociale est donc devenu un objectif légalement édicté. La loi SRU fixe le seuil des 20 % obligatoire pour le logement social dans chaque commune. Pourtant, on observe certaines réticences communales à accéder à cet impératif. Si une telle mesure peut représenter une avancée pour le bien global, intérêts communs et communaux peuvent parfois diverger.

Les politiques communales tentent donc de réguler et d'orienter des logiques économiques en perpétuel mouvement, et dépassant leur champ d'action.

2 - Diversité des échelles, diversité des acteurs

A la complexité des enjeux correspond celle des logiques d'acteurs institutionnels et de l'aménagement. L'Île de France, l'agglomération parisienne, et Paris, ont historiquement un fonctionnement différent des autres territoires français justifié par l'enchevêtrement des intérêts nationaux et locaux. D'une part on a les enjeux d'une région capitale, 9,6 millions d'habitants, plus de 4,7 millions d'emplois, concentrés dans une agglomération qui représente près d'un quart de la superficie régionale. D'autre part, on a une agglomération métropolitaine (définition INSEE) composée de 396 communes. La correspondance entre intérêts communaux et régionaux/nationaux n'est pas évidente. Les intérêts publics peuvent donc être divergents, mais intérêts privés et publics ne suivent pas non plus toujours les mêmes logiques. Ainsi, concernant la part du tertiaire dans les opérations d'aménagement actuelles, et le manque de mixité fonctionnelle conséquent, il semble ici que les communes manquent de moyen face à des intérêts économiques puissants qui tendent à standardiser les programmes des opérations.

Des solutions sont déjà esquissées pour résoudre ces conflits. Les communes de l'agglomération parisienne comblent juste leur retard en matière d'intercommunalité, et ces progrès font espérer une meilleure coordination des intérêts de divers ordres, grâce à une réduction du nombre d'interlocuteurs et donc une plus grande efficacité dans la gestion de projets. L'intercommunalité permet également de mutualiser compétences et qualifications, et ainsi d'accroître la force de négociation des territoires face aux prestataires professionnels de services publics (eau, chauffage urbain, assainissement...)

Par ailleurs, le futur SDRIF aura pour mission d'articuler ces intérêts locaux et les priorités régionales, ainsi que les exigences de l'Etat. La très large concertation locale engagée par la Région à cette fin s'avère donc complètement pertinente, mais également indispensable. En effet, l'examen des politiques des 30 communes (Paris et ses voisines), malgré les différences, esquissent une trame d'intérêts communs, qui posent pourtant de nombreuses questions au regard du développement durable et des transports. Toutes favorables à l'amélioration de leur cadre de vie, au développement des espaces verts et à une densité constante, à la réduction de la pollution atmosphérique liée à l'automobile et au développement des transports collectifs, elles ne semblent pas corréler ces éléments à la nécessaire densité liée à la desserte en transports col-

17 Voir Acadie, Paris en Ile-de-France : Matériaux pour un ébat, mairie de Paris DDATC, décembre 2002

lectifs et aux changements de comportements induits par des politiques volontaristes en termes de déplacements. Ces contradictions sont en effet difficiles à résoudre au niveau communale, et seule des politiques conjointes peuvent les dépasser.

Une approche partenariale et concertée du cœur de l'agglomération dense semble donc constituer une véritable nécessité et un enjeu de taille pour l'avenir.

ANNEXES

Fiches communales

PARIS (75)

Maire : Bertrand DELANOE	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS de 1977 révisé en 1989, puis en 1994. POS mis en révision pour passage au PLU. Approbation du PLU prévue fin 2005.
Superficie (en km ²) : 105,4	
Population en : 1990 : 2 152 329 1999 : 2 125 851	En 1999 Ménages sans voiture : 55,4 % Ménages équipés d'une voiture : 38,7% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 5,9%
Densité en 1999: 20 164 hab/km ²	
Croissance démographique : -1,2%	
Part de logements sociaux (loi SRU): 14,3 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Paris: 9,4% travail à Paris: 6%
Emplois en : 1990 : 1 815 345 1999 : 1 600 815	
Evolution de l'emploi sur la période : -11,8 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Paris : 18,2% travail à Paris : 16,2%
Taux d'emploi en 1999 : 1,4	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 14 160 000 1990 : 14 657 000 2004 : 16 114 000	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Paris: 51,8% travail à Paris: 55,2%

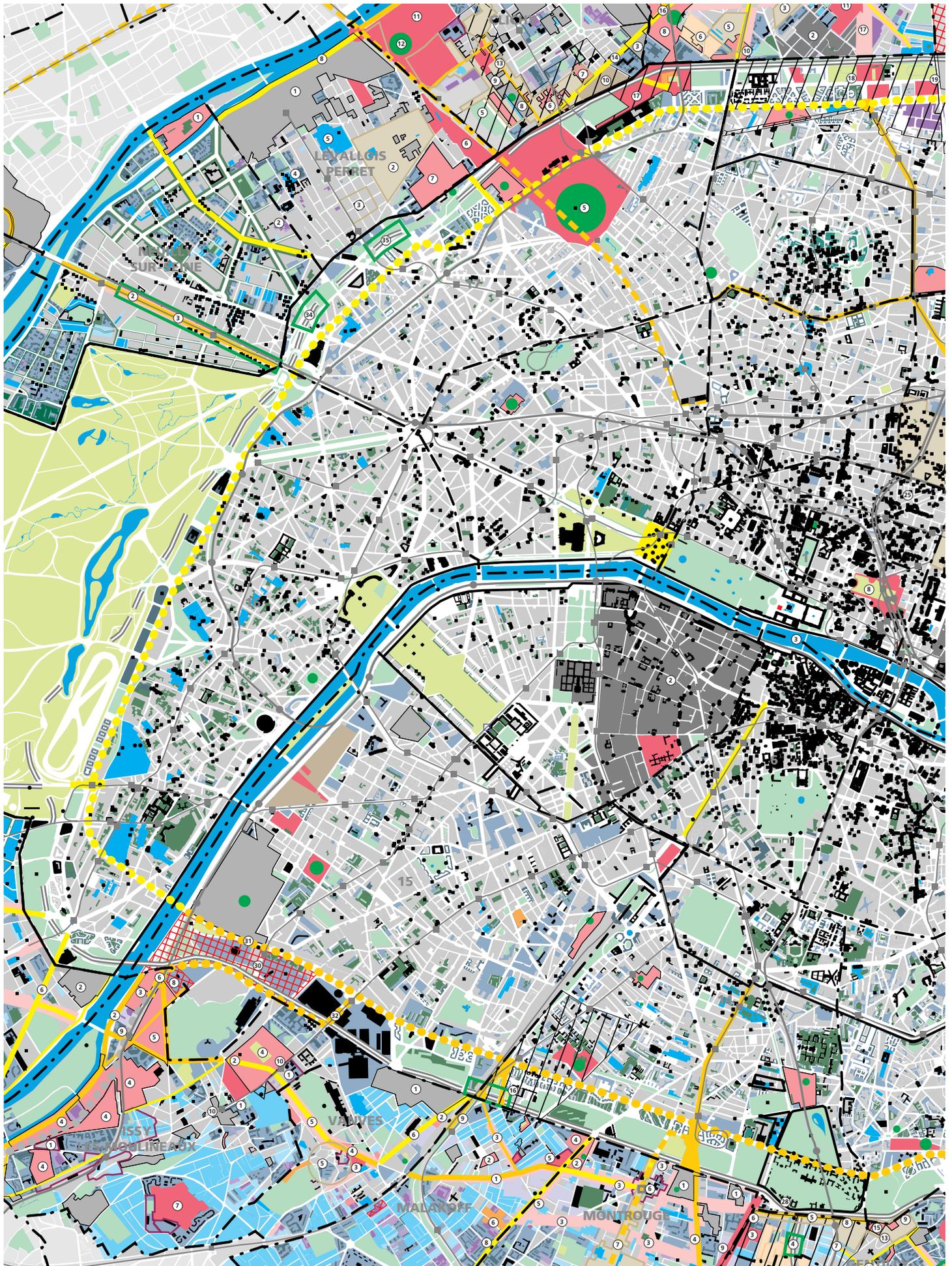
La capitale française compte aujourd'hui 2 126 000 habitants, et 1 610 000 emplois. Si elle s'est sensiblement maintenue en termes de population pendant les 20 dernières années, elle a perdu de nombreux emplois, mais continue à produire près de 10% du PIB national. Au cœur d'une agglomération de 9 millions d'habitants, elle en constitue le centre névralgique notamment en termes d'activités de services (32% des emplois régionaux), mais aussi de logements (19,4% de la population régionale). Ainsi, entre 1990 et 1998, il s'est construit à Paris en solde net 3 900 000 m² de logements pour 675 000 m² de bureaux. Le logement social fait toujours l'objet de près de 100 000 demandes dans la capitale et Paris compte aujourd'hui 14,3 % de logements sociaux SRU. Par ailleurs, Paris concentre des équipements nombreux et de qualité, dans des domaines divers : culture, santé, éducation, sports... L'efficacité du réseau de transports en commun permet d'assurer une grande part des déplacements, 51,8%, tandis que la part de la voiture particulière s'élève à 18,2%. Cette dernière contribue à dégrader les conditions de vie dans la capitale : bruit, pollution, accidents, autant de nuisances de moins en moins acceptées par la population.

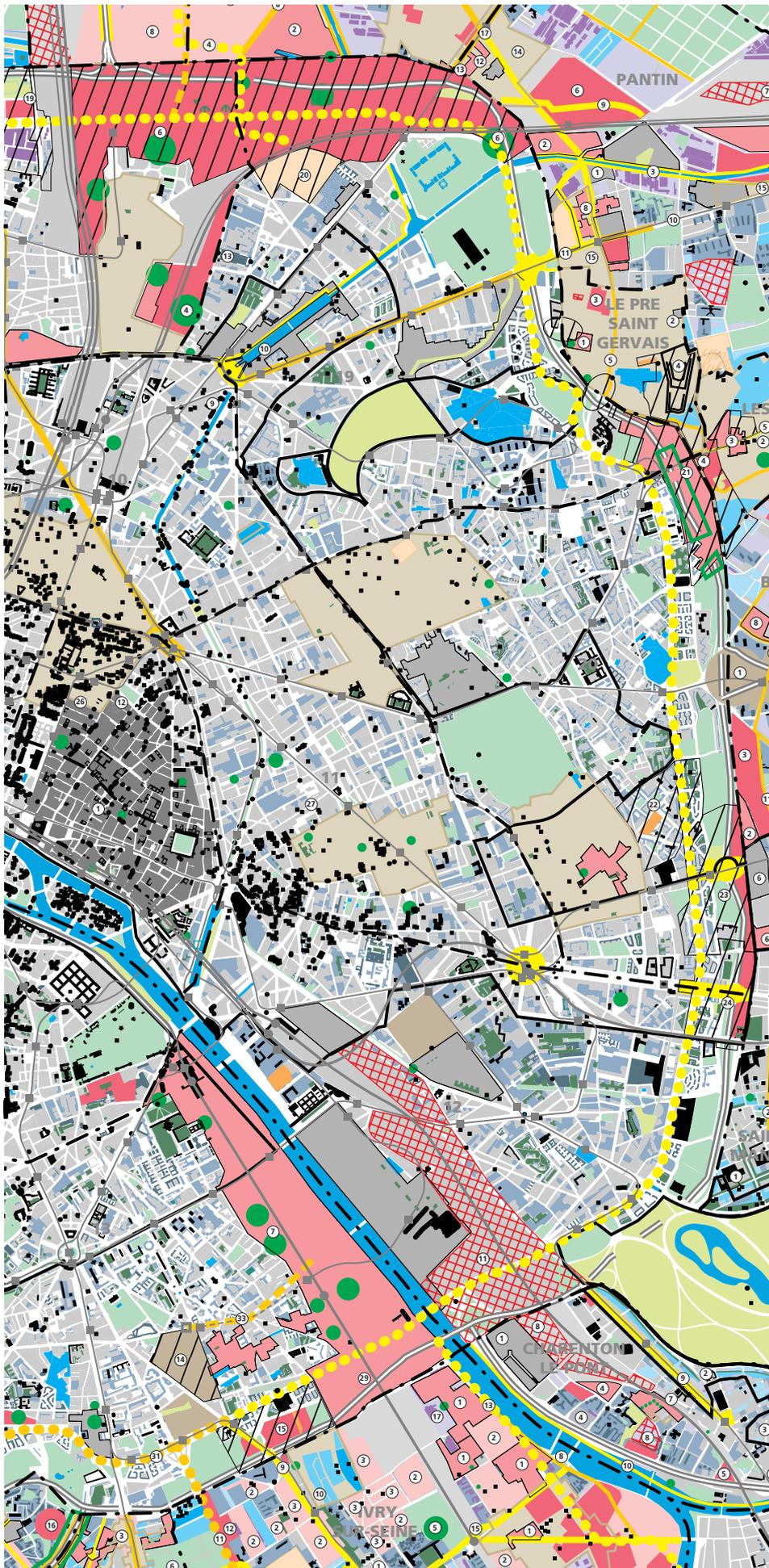
Ces évolutions se sont manifestées de façon différenciée sur le territoire parisien. Malgré une volonté de réduction des inégalités, l'est concentre aujourd'hui la plus grande part des logements sociaux (47% du parc social se situe dans les 13, 19 et 20 arrondissements), mais aussi les populations socialement les plus fragiles. En revanche, les secteurs de l'ouest (7, 8, 9, 16 et 17 arrondissements), au contact de Neuilly en direction de la Défense, et Boulogne, représentent les secteurs de bureaux les plus prisés, et les quartiers les plus valorisés. Plus généralement, la pression sur les prix de l'immobilier se diffuse peu à peu à tout le territoire parisien, rendant l'accès au logement de plus en plus difficile pour les demandeurs de logement social en attente, et les ménages ne pouvant y prétendre. Le taux d'effort à Paris est en effet bien trop élevé pour ces populations, en particulier pour les familles. Ainsi, les évolutions des dix dernières années n'ont pas réduit les inégalités sociales et territoriales, inégalités qui se retrouvent également à l'échelle de l'agglomération.

En effet, au-delà des limites administratives, Paris et les communes de l'agglomération dense sont confrontés à des enjeux communs, qu'il s'agit de traiter de façon cohérente : logement, mais aussi économie, recherche, culture, sport, tourisme, déplacements...

Les **enjeux principaux** pour Paris tels qu'on les retrouve dans son PADD sont les suivants : améliorer le cadre de vie, stimuler la création d'emplois, réduire les inégalités et enfin réduire les nuisances liées à la

Il convient de noter que de 1975 à 1999, 958 logements sociaux par an ont été construits dans Paris contre 748 par an pour l'ensemble des 29 communes riveraines





Protection nationale

-  Site classé, inscrit
-  Bâtiment classé, inscrit
-  PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

-  Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
-  Secteur avec règles morphologiques protectrices
-  Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
-  Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

-  Secteur d'étude ou de réflexion
-  À terme

Opération d'aménagement

-  En cours
-  Achevée depuis moins de 10 ans
-  Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

-  Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement requalification

-  OPAH en cours / prévue
-  Requalification de quartier
-  GPV, ORU, GPRU(à Paris)
-  Requalification de logements sociaux
-  Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

-  Couverture d'infrastructure
-  Requalification d'axe programmée
-  Requalification d'axe à l'étude
-  Création d'espace vert en cours ou en projet
-  Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

-  Tramway ou TCSP programmé
-  Tramway ou TCSP à l'étude
-  Métro, RER, train programmé
-  Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

-  Bâtiment remarquable
-  Tissu discontinu
-  Tissu pavillonnaire
-  Industrie, entrepôt

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports,
Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme,
Direction de la Voirie et des Déplacements.



circulation et au transit tout en améliorant la desserte en transport en commun et le réseau de circulations douces.

I- Urbanisme et aménagement

Améliorer le cadre de vie

Le statut de capitale a permis d'offrir à Paris un paysage architectural et urbain de très grande qualité, que la ville souhaite préserver au mieux, et mettre en valeur, tout en encourageant l'expression de formes urbaines et architecturales nouvelles. Ainsi, si la capitale compte depuis longtemps un nombre important de bâtiments (1900 au total) et près de la moitié de son territoire protégés par l'Etat au titre de la réglementation sur les monuments historiques ou de la protection des sites, deux PSMV (Marais et 7^e arrondissement) **(1 et 2)** et le site de la Seine inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 1991 **(3)**, la Ville a cherché depuis le début des années 90 à protéger un patrimoine moins prestigieux notamment avec les zones UL (villas) et les POS particuliers (Montmartre, Mouffetard, Montorgueil, Faubourg Saint-Antoine, etc.). Dans son nouveau PLU, la ville prévoit la conservation des ex zones UL, rebaptisées « secteurs de maisons et villas », et l'intégration des POS particuliers dans le zonage normal du PLU. Les plans du PLU ne seront plus au 1/5000^e comme précédemment mais formeront un atlas par planches au 1/2000^e permettant des règles précises et particulières à une ou plusieurs parcelles. De plus, la ville de Paris a introduit un nouveau type de protection, issue de la loi Paysage de 1993 et conforté par la loi SRU, concernant 5000 bâtiments intéressants par leur forme, leur architecture ou leur histoire et qui ont été recensés par les conseils de quartiers, les associations et validées par une commission d'expert présidée par François Loyer responsable du département d'Histoire de l'Architecture et de l'Archéologie de Paris. Ces bâtiments ne pourront être démolis et des règles très précises encadreront leurs éventuelles restructurations. Ainsi, si dans les arrondissements centraux, le cadre bâti est très fortement protégé depuis longtemps, dans les arrondissements périphériques on voit enfin les premières protections de bâtiments remarquables ou d'éléments singuliers être mises en place.

A côté de cette préservation renforcée du patrimoine parisien, la Ville souhaite encourager la création architecturale dans les opérations de construction à venir. Sur les 73 000 parcelles que compte Paris, 75% d'entre elles ont un niveau de densité bâtie supérieur à celui autorisé par les COS à venir. En réalité, peu d'opérations de construction neuves auront lieu et de ce fait la mairie souhaite éviter autant que possible le recours à l'imitation du passé dans les opérations nouvelles. Les hauteurs plafond sont limitées selon les quartiers de 18 à 37 m au maximum, sauf dans de rares cas où dans des projets ciblés et à des conditions strictes (qualité architecturale, normes environnementales, lieu d'implantation...), où il pourrait être envisagé de déroger à cette règle après consultation des habitants, débats au Conseil de Paris et enquête publique modifiant localement le PLU.

Paris étant l'une des villes les plus denses d'Europe voire du monde et s'étendant sur un territoire restreint, le paysage végétal, de part sa rareté (3 fois moins de surface d'espace vert par habitant que Londres) constitue également une priorité, afin de garantir un cadre de vie meilleur. Les anciens « espaces verts intérieurs protégés (EVIP) rebaptisés « espaces verts protégés » (EVP) sont encore plus nombreux et représentent environ 230 ha de jardins privés protégés. Une grande partie des stades le long du boulevard périphérique sont aussi protégés dans leur fonction d'espaces de loisirs. Par ailleurs, le PLU de Paris vise aussi à mieux développer le végétal par des exigences accrues d'espaces libres en pleine terre et plantés et par l'incitation au développement de toitures, murs et façades végétalisés. La ville a une politique active de création d'espaces verts, dans les opérations d'urbanisme en cours ou à l'étude : cours du Maroc **(4)**, ZAC des Batignolles **(5)**, secteur Nord-Est **(6)**, ZAC Paris-Rive-Gauche **(7)**. La ville encourage aussi la création de jardins partagés dans les différents quartiers. Au total en l'espace de 6 ans (2001-2007), la ville va aménager environ 30 ha d'espaces verts nouveaux et lancer la requalification de plusieurs d'entre-eux (jardin des Halles **(8)**). De part la faible possibilité d'aménager des jardins dans les quartiers les plus denses, la Ville réfléchit à une meilleure végétalisation de l'espace public.

La mise en valeur des espaces fluviaux (Seine, canaux, bassins) participent de la même démarche, tout en prenant en compte les impératifs liés au fret, notamment l'intégration des ports dans leur environnement urbain. La réflexion sur les déplacements par la Seine entrent dans ce cadre, comme les opérations qui permettent de rétablir le lien entre la Seine et les habitants (Paris Respire, Paris Plage, piscine flottante...). Concernant les bassins, plusieurs projets sont à l'étude : le bassin Louis Blanc **(9)** avec la reconversion du bâtiment d'activité commerciale en un lieu mixte d'activités économiques, culturelles, associatives pour le 10^e et Paris ; le bassin de la Villette **(10)** par le développement d'équipements publics et privés autour du bassin, notamment le site des Magasins Généraux, pour en faire un lieu d'activités et d'animation pour le 19^e arrondissement ; la revitalisation du Nord Est **(6)** parisien inclut les deux canaux, de St Denis et de l'Ourcq, en liaison avec les communes limitrophes

La Ville souhaite par ailleurs améliorer la qualité et la sécurité de ses espaces publics, vers un usage convivial et partagé : convivial grâce à une place plus grande place ménagée aux animations locales ; partagé par les différents modes de déplacements, en particulier les modes les plus respectueux de l'environnement et les

personnes à mobilité réduite. Enfin, Paris élabore une nouvelle politique de déplacements allant dans le sens d'un meilleur cadre de vie, en parallèle du développement d'une politique environnementale responsable : meilleure gestion de l'eau et de l'assainissement, des déchets, lutte contre la pollution de l'air, contre le bruit, incitation au respect des normes HQE...

Promouvoir le rayonnement de la capitale et stimuler la création d'emplois

Paris témoigne d'une répartition très inégale de l'emploi sur son territoire, c'est pourquoi un de ses objectifs en la matière est de promouvoir l'emploi au Nord et à l'Est dans le cadre des grandes opérations d'aménagement. Cet objectif était déjà développé sous les municipalités précédentes avec, par exemple, la ZAC Paris-Rive-Gauche **(7)** que la nouvelle municipalité a poursuivie en réduisant certaines densités jugées trop élevées et en y développant plus d'équipements et d'espaces verts. Allant donc dans le même sens, la municipalité donne une place primordiale à l'emploi dans le secteur Nord-Est **(6)** et dans les études sur les terrains éventuellement mutables de Bercy-Poniatowski **(11)**.

C'est également dans l'optique du développement économique que la ville adapte les règles d'utilisation du sol aux réalités économiques et aux besoins de création d'emploi. Ainsi, dans le futur PLU, ces règles seront plus favorables à l'emploi dans les secteurs les plus touchés par le chômage. L'est et le nord de Paris qui étaient dans les documents d'urbanisme précédents des secteurs principalement à destination résidentielle où la création de locaux d'emplois était largement découragée, deviennent avec le nouveau PLU des secteurs mixtes, où les fonctions destinées à l'emploi sont tout aussi encouragées que la fonction résidentielle. Dans les secteurs situés aux abords des gares notamment du Nord et de l'Est et le long du boulevard périphérique, de nombreux terrains, de part leur proximité avec des infrastructures qui créent en même temps un niveau de nuisances élevé mais aussi un niveau de desserte exceptionnel, font partie de la nouvelle zone de priorité à l'emploi. Les terrains concernés sont souvent des terrains municipaux occupés par des services urbains. La Ville de Paris souhaite donc rationaliser ces équipements nécessaires à la vie de la cité tout en les modernisant afin de dégager du foncier disponible pour des locaux d'entreprises. Les grandes parcelles d'emplois que représentent les grands hôpitaux sont protégées par un zonage spécial dit de Grands Services Urbains qui permettra de mieux encadrer leur restructuration et leur éventuelle mutation.

Une attention sera également portée à la protection de savoir-faire précieux du commerce et de l'artisanat. Plus généralement, la Ville compte favoriser les secteurs économiques les plus innovants, comme les biotechnologies, en offrant un immobilier d'entreprise de qualité, et en développant les soutiens à la création d'entreprises (pépinières, incubateurs...). Ses points forts doivent être développés : enseignement et recherche, création contemporaine dans le champ culturel, tourisme. Parallèlement, Paris veut impulser une politique ambitieuse pour les grands équipements publics (culturels, sportifs, urbains...), puisqu'ils sont non seulement nécessaires pour la vie quotidienne des Parisiens, mais aussi pour le rayonnement de leur ville. On peut citer le développement de la « cité des musiques actuelles et des arts numériques » **(12)** dans le 3, le 104 rue d'Aubervilliers **(13)** dans le 19^e mais aussi la rénovation du secteur des Halles **(8)** dans le 1^{er} qui fait l'objet de projets ambitieux. A ce titre également, les Jeux Olympiques de 2012 joueraient le rôle de catalyseur de développement.

Réduire les inégalités

La Ville de Paris vise également à la réduction des inégalités sociales et spatiales. Un large panel d'outils est prévu dans cette optique.

En premier lieu, la Ville souhaite préserver la diversité sociale qui fait sa richesse en aidant les catégories les plus modestes et les ménages avec enfants à rester à Paris. Pour cela, le PLU donne priorité aux logements dans les quartiers du centre et de l'ouest pour rééquilibrer une forte présence de bureaux et un déficit important de logements sociaux dans ces quartiers. Il est aussi prévu d'imposer 25% de logements sociaux dans les opérations comportant de plus 1000 m² de logements. La Ville compte également créer des réserves pour du logement social sur certaines parcelles et mène une politique active d'acquisition d'immeubles privés pour les transformer en logement social dans les quartiers qui en sont dépourvus. En 2002 la ville a aussi confié à la SIEMP, Société Immobilière d'Economie Mixte de la Ville de Paris, deux missions : la première, l'encouragement à la mobilisation du parc de logements vacants par un contrat de prestation intégrée avec les propriétaires et la seconde, l'éradication de l'insalubrité par une action sur 402 adresses parisiennes, représentant environ 2300 logements fin 2002. Plus classiquement, 7 OPAH sont en cours sur des quartiers de Paris.

S'il existe des quartiers en Politique de la Ville depuis 1995, en septembre 2001, la Ville de Paris et l'Etat ont marqué un pas de plus dans la requalification des quartiers de logements sociaux, avec le lancement du GPRU, Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Couronne de Paris qui concerne un peu plus d'une dizaine de sites où prédomine l'habitat social dont 9 d'entre eux sont en bordure du boulevard périphérique. Ce sont les secteurs suivants : Les Olympiades **(14)** et Bédier **(15)** dans le 13^e, Porte de Vanves

14 **(16)**, Porte Pouchet 17 **(17)**, Porte Montmartre - Porte de Clignancourt **(18)** et secteur Porte des Poissonniers 18 **(19)**, Secteur Paris Nord-Est 18 et 19 **(6)**, Cité Michelet 19 **(20)**, Porte des Lilas 20 **(21)**, Saint Blaise 20 **(22)**, Porte de Montreuil - La Tour du Pin 20 **(23)**, et Porte de Vincennes 12 et 20 **(24)**. Si l'effort est porté sur l'habitat et les équipements les deux autres objectifs principaux du GPRU sont le développement de l'emploi et pour ceux qui sont en bordure du périphérique, l'association des communes limitrophes à la stratégie d'élaboration des projets.

Le souci d'égalité passe aussi par les services dans les quartiers, les équipements de proximité et la présence commerciale. Le renforcement des centralités locales, l'essor de la diversité commerciale, l'adaptation de ces services aux nouveaux rythmes urbains, autant d'objectifs que Paris souhaite donc poursuivre. Dans ce sens, la Ville souhaite protéger les commerces locaux dans les principales rues commerçantes (230km de linéaires commerciaux protégés au PLU) mais elle lutte aussi contre la mono-activité de certains quartiers (Sentier **(25)**, Gravilliers **(26)** ou Sedaine-Popincourt **(27)**) concernés par un développement non maîtrisé du commerce de gros. Enfin, la réduction des inégalités passe également par le développement de structures adaptées aux personnes âgées, aux personnes handicapées, et par la prise en compte des particularités de la population jeune et étudiante

Ouvrir Paris vers l'agglomération

Souvent par l'intermédiaire des GPRU, la ville de Paris s'est impliquée dans des coopérations de projets avec les communes limitrophes. La première coopération de ce type a été instaurée en 2001, avec la participation de Paris à l'ORU Arcueil-Gentilly, le réaménagement du carrefour Mazagran ainsi que la réouverture de la passerelle du Cambodge **(28)**. Puis en 2002, la consultation Bruneseau-Masséna **(29)** a été menée en coopération étroite avec la ville d'Ivry dont le maire a siégé lors du jury de la consultation. Les couvertures du périphérique sont aussi l'occasion de nouer des relations avec les communes limitrophes. Il est à noter que les derniers grands terrains éventuellement mutables de la capitale qui ne font pas l'objet d'études ou de projets approfondis se trouvent en limite du boulevard périphérique. Ce sont les secteurs de Bercy-Poniatovski **(11)** et les terrains militaires du 15^e arrondissement **(30)**. Dans ces secteurs, de nouvelles liaisons vers les communes limitrophes (Charenton et Issy-les-Moulineaux) sont inscrites dans le PADD de Paris.

D'une manière plus générale, la ville à travers les chartes de coopération (9 sont signées pour l'instant) a engagé des partenariats avec ses voisins. En 2003, des chartes spécifiques aux deux Bois ont été signées par Paris, les villes limitrophes, les départements concernés et la région Ile-de-France.

Au-delà de ces relations de proximité, la ville de Paris s'est inscrite dans une approche qui privilégie la complémentarité entre Paris, le cœur de l'agglomération et la Région dans son ensemble. Des conférences entre Paris et les départements limitrophes sont en train de voir le jour. Paris a aussi noué des relations avec les structures intercommunales environnantes comme Plaine Commune, les structures de projet (ACTEP, Seine-Amont Développement, VSB), les communes concernées par des propriétés parisiennes sur leur territoire (grands ensembles de logements sociaux, cimetières, canaux, terrains d'épandages, services urbains, etc.). D'une manière plus générale, Paris souhaite nourrir des partenariats avec de nombreux territoires dans le cadre de la révision du SDRIF en cours.

II- Transports et déplacements

Transports en commun, poursuivre le développement du réseau

La capitale jouit d'un excellent réseau de transports collectifs, dense et de qualité, pourtant, des améliorations restent à apporter. Paris approuve totalement les objectifs du PDU de la Région Ile de France, et entend donc garantir les conditions d'un report modal vers les transports en commun et les circulations douces. Pour ce faire, elle souhaite renforcer l'attractivité des transports collectifs : meilleure régularité, fréquence accrue en heures creuses, meilleur confort des usagers et plus grande complémentarité des différents modes de déplacements (création de parcs relais et de parcs vélos). Paris souhaite aussi que le maillage du réseau soit complété là où l'offre est insuffisante, et que son efficacité soit accrue grâce à un meilleur partage de l'espace public. L'efficacité passe aussi par la simplification de la grille tarifaire et l'accessibilité accrue pour les personnes à mobilité réduite.

Les projets les plus significatifs de ces objectifs sont à des stades différents :

- le tramway des maréchaux sud **(31)**, dont les travaux sont engagés permettra de relier le pont du Garigliano à la Porte d'Ivry. Il comporte 17 stations et échangera avec plusieurs lignes de métro et de RER, notamment la ligne 4. La mise en service de la ligne est prévue à l'automne 2006. Il sera à terme rejoint par le tramway T2 **(32)** qui va être prolongé jusqu'à la Porte de Versailles, et facilitera donc les déplacements en rocade.
- les projets de bus mobilien à Paris visent globalement à améliorer la qualité de service (fréquence, régularité, confort...) et ainsi à développer l'usage des transports collectifs. Les 17 lignes concernées constituent un réseau structurant complétant la desserte lourde. L'aménagement de sites propres constitue une des actions mises en œuvre dans ce cadre. Ainsi, la ligne 38 par

exemple, qui relie la Porte d'Orléans à la Gare du Nord, est aujourd'hui en site protégé sur 80% de son parcours, L'attention est également portée à la localisation et à l'accessibilité des arrêts, à la requalification des espaces publics, au partage modal avec les circulations douces, et au renforcement de la présence du végétal.

- le prolongement de la ligne 14 jusqu'aux Olympiades dans le 13- **(33)** est prévu pour fin 2007, il permettra de désenclaver ce secteur sur dalle aujourd'hui mal desservi par les modes lourds alors qu'il constitue pourtant une centralité importante.
- le prolongement du tramway T2 d'Issy les Moulineaux à la Porte de Versailles **(32)** permettra de relier les premiers pôles d'emploi de l'agglomération, de La Défense à Issy Val de Seine et la Porte de Versailles à l'horizon de la fin 2007. Les correspondances avec le TMS et les lignes 8 et 12 amélioreront largement le réseau.
- les extensions de lignes de métro (4, 5, 8, 9,10, 11, 12, 13) souhaitées ne sont pas toutes inscrites au CPER :
 - o La première phase de la ligne 4, jusqu'à la Mairie de Montrouge, est programmée avant 2006, son achèvement prévu fin 2007. La deuxième phase jusqu'à Bagneux est à programmer au prochain plan. Ce projet permettra d'augmenter l'usage des transports en commun dans des secteurs mieux desservis.
 - o La ligne 8 est en cours de prolongement vers Créteil Sud, centralité essentielle du Val de Marne.
 - o L'extension Nord de la ligne 12 doit relier Paris et le secteur de la Plaine St-Denis et d'Aubervilliers, secteur de fort développement. Le prolongement est prévu jusqu'à Mairie d'Aubervilliers, avec une première étape à Proudhon-Gardinoux d'ici fin 2007.
 - o La première phase de la ligne 13, jusqu'à Asnières Gennevilliers Le Luth, est également prévue pour fin 2007. La deuxième phase jusqu'au Port de Gennevilliers est à programmer. Elle permettra ainsi de relier un pôle d'emploi et d'activité de taille : 250 entreprises, 6000 emplois, 8% du trafic marchandises de l'Île-de-France.
 - o Les autres prolongements, et l'unification des lignes 3bis et 7 bis, sont souhaités mais non inscrits.
- la création de la gare Evangile sur le tracé du RER E dépend en partie de la tenue des JO à Paris en 2012, l'extension de la ligne E vers l'ouest, la création du RER F entre les gares Saint Lazare et Montparnasse, la création d'une ligne fluviale sur la Seine, sont encore à l'état de souhaits
- l'amélioration des pôles d'échange, la modernisation des gares parisiennes, le renforcement de l'intermodalité : ces objectifs font l'objet de nombreux projets et études, notamment sur les gares Montparnasse et de l'Est.

Tous ces projets sont la condition d'un report modal de la voiture vers les transports en commun, et donc d'une meilleure qualité de l'air et de la vie à Paris. Ce sont en effet 42% des habitants de la première couronne qui viennent travailler à Paris en voiture (EGT 2001).

Réduire les nuisances liées à la circulation et au transit

La politique parisienne vise à mieux définir et mettre en œuvre un nouveau partage de l'espace public de voirie pour inverser la tendance au développement de l'automobile, et favoriser les modes alternatifs : marche, vélo, transports collectifs. Cette nouvelle organisation de l'espace public se décline en plusieurs types de projets, en plus des comités d'axe déjà cités plus haut :

- réaliser des espaces civilisés donnant une place adaptée à chaque mode : plusieurs axes structurants de circulation sont concernés car ils sont aujourd'hui des lieux de conflits : boulevards de Clichy et de Rochechouart (9 et 18; travaux en cours), avenue Jean Jaurès (19; travaux en cours), boulevard de Magenta (10), rue de Rennes (6), boulevard Barbès (18ème).
- développer les quartiers verts : valoriser certains quartiers en les protégeant du transit automobile et favoriser les déplacements de proximité et les circulations douces : marche à pied, vélos, rollers...Il existe plusieurs quartiers verts. Un quartier a déjà été réalisé, le quartier vert Alésia, un deuxième est en cours autour du Marché d'Aligre (12). Les autres sont à l'étude ou doivent être prochainement réalisés.
- supprimer les axes rouges
- promouvoir une hiérarchie des voies et un traitement par famille d'espaces (places, axes structurant, voies de desserte locale...),
- traiter les carrefours
- améliorer la sécurité, notamment des piétons et des personnes à mobilité réduite,
- repenser la voirie d'intérêt régional (voie sur berge rive droite, périphérique)
- intégrer la problématique des livraisons.

La ville coopère avec les communes limitrophes sur plusieurs projets de couverture du périphérique :

- Porte de Vanves 14- **(17)**: tronçon compris entre la Porte de Brancion et la Porte de Vanves, en se prolongeant sur 50m environ à l'est de celle-ci, au droit du square Maurice Noguès
- Porte des Lilas 19 / 20- **(22)** : deux secteurs qui concernent d'une part, la Place du Marquis du Vercors, et d'autre part, les abords du square Léon Frapié et de la Cité des Fougères.
- Porte des Ternes 17- **(34)** : tronçon compris entre l'avenue de la Porte des Ternes et le Stade Paul Faber, et Porte Champerret 17- **(35)** : entre la rue du Caporal Peugeot et la rue de Courcelles (les deux portes sont traitées dans la même opération étant donné leur proximité)

Ces projets sont inscrits au chapitre " requalification urbaine " du contrat de plan (article 5 : environnement des infrastructures) signé le 8 mai 2000.

Les quartiers centraux de Paris font l'objet d'une attention particulière en raison de leur patrimoine urbain et architectural, de leur extrême fréquentation, et en rapport avec la très faible motorisation des habitants et l'excellente desserte en transports en commun. La politique de réduction de la circulation y sera donc poursuivie.

Par ailleurs, Paris souhaite pouvoir harmoniser cette politique avec les communes de l'agglomération, afin d'éviter les effets de report.

Par ailleurs, au cours d'événements ponctuels, la Ville de Paris tente de sensibiliser les Parisiens et les Franciliens aux nuisances créées par l'automobile, et à la qualité de vie induite par leur réduction. Les opérations « Paris Respire », ainsi que « Paris Plage » qui ferme les voies sur berges pour les piétons, en sont l'illustration.

Réguler l'offre de stationnement en cohérence avec les objectifs de circulation

Le stationnement est conçu à Paris comme un outil de régulation de la circulation et de reconquête de l'espace public. La politique de la capitale consiste donc à :

- faciliter le stationnement résidentiel à un tarif abordable, et la création de parcs résidentiels hors voirie dans les quartiers déficitaires, la création de parcs à vélos
- dissuader le stationnement sur le lieu de travail, favoriser les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) intégrant les transports collectifs et les modes doux
- permettre le stationnement de courte durée, tout en augmentant son coût
- lutter contre le stationnement ventouse, notamment dans les arrondissements périphériques
- faciliter l'arrêt pour les livraisons et les services à domicile

Le stationnement payant est donc généralisé, mais réparti en deux catégories : le stationnement rotatif, limité à deux heures, et destiné aux visiteurs, et le stationnement mixte, ouvert à la fois aux résidents munis d'une autorisation et aux visiteurs pour deux heures maximum. Le stationnement résidentiel est favorisé grâce à un tarif préférentiel (0,5 euro par jour).

A travers le règlement de son nouveau PLU la ville souhaite minimiser la construction de places de stationnement dans les constructions neuves. Les normes minimales de stationnement dans les immeubles de bureaux ont été supprimées et elles ont été réduites pour les nouveaux immeubles de logements. Ainsi, il n'y a pas d'obligation de réalisation de places de stationnement dans les parcelles peu profondes ou dans les immeubles de logements dont la SHON ne dépasse pas 1000 m². Dans les voies de moins de 8m de large il est même interdit d'ouvrir de nouvelles entrées de parking.

Circulations douces

Toutes les politiques de déplacements déclinées ci-dessus favorisent le développement des circulations douces à travers un nouveau partage de l'espace public, pour les piétons et les cycles, le développement des quartiers verts et des espaces civilisés, le stationnement des vélos, la réduction de la circulation automobile...Des outils spécifiques sont également en cours de développement : les contre sens cyclables, un plan de jalonnement

En effet, il faut noter que la longueur moyenne d'un déplacement automobile, interne à Paris, est de 3,1km, soit l'équivalent d'un temps de trajet de 10 à 15mn en vélo. Un report modal peut donc être attendu d'une politique favorable aux circulations douces. En 2004, près de 5% du linéaire des voies parisiennes publiques et privées ouvertes à la circulation comprenaient des aménagements cyclables, et ce chiffre est en augmentation.

PLAINE COMMUNE : AUBERVILLIERS ET SAINT-DENIS (93)

Aubervilliers et Saint-Denis font partie de la communauté d'agglomération « Plaine Commune ». Celle-ci regroupe 7 communes de la Seine-Saint-Denis (93), représentant environ 273 000 habitants. Les compétences de « Plaine Commune » sont : l'aménagement urbain, l'environnement, l'habitat, le logement, les transports, le développement économique, l'insertion et l'emploi, la recherche et l'enseignement supérieur, la voirie et l'espace public, la collecte et le traitement des déchets ménagers, la politique de la ville, le tourisme.

I- Urbanisme et aménagement

AUBERVILLIERS (93)

Maire : Pascal BEAUDET	Evolution de l'emploi sur la période : - 13,2 %
Superficie (en hectare) : 576	Taux d'emploi en 1999 : 0,8
Population en : 1990 : 67 552 hab. 1999 : 63 130 hab.	Surface de bureaux en m ² : 1980 : 111 000 1990 : 155 000 2000 : 203 000
Densité en 1999: 110 hab./ha	
Croissance démographique : - 6,6%	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS de 1977 avec révision partielle en 1998. POS mis en révision pour passage au PLU.
Part de logements sociaux (loi SRU): 43%	
Emplois en : 1990 : 29 780 1999 : 25 843	

La commune d'Aubervilliers, ancienne ville industrielle au nord de Paris a subi ces dernières années la perte de nombreux emplois. On distingue sur son territoire, trois quartiers nettement différenciés : la Plaine St Denis à l'ouest ; un secteur moins dense comprenant des grands ensembles de logements sociaux et de l'habitat pavillonnaire au nord-est ; un quartier mixte au centre avec un bâti ancien et hétérogène. Aujourd'hui, avec Saint-Denis et dans le cadre de la Plaine commune, l'essor de cette commune est un des enjeux essentiel du développement du nord de l'île de France.

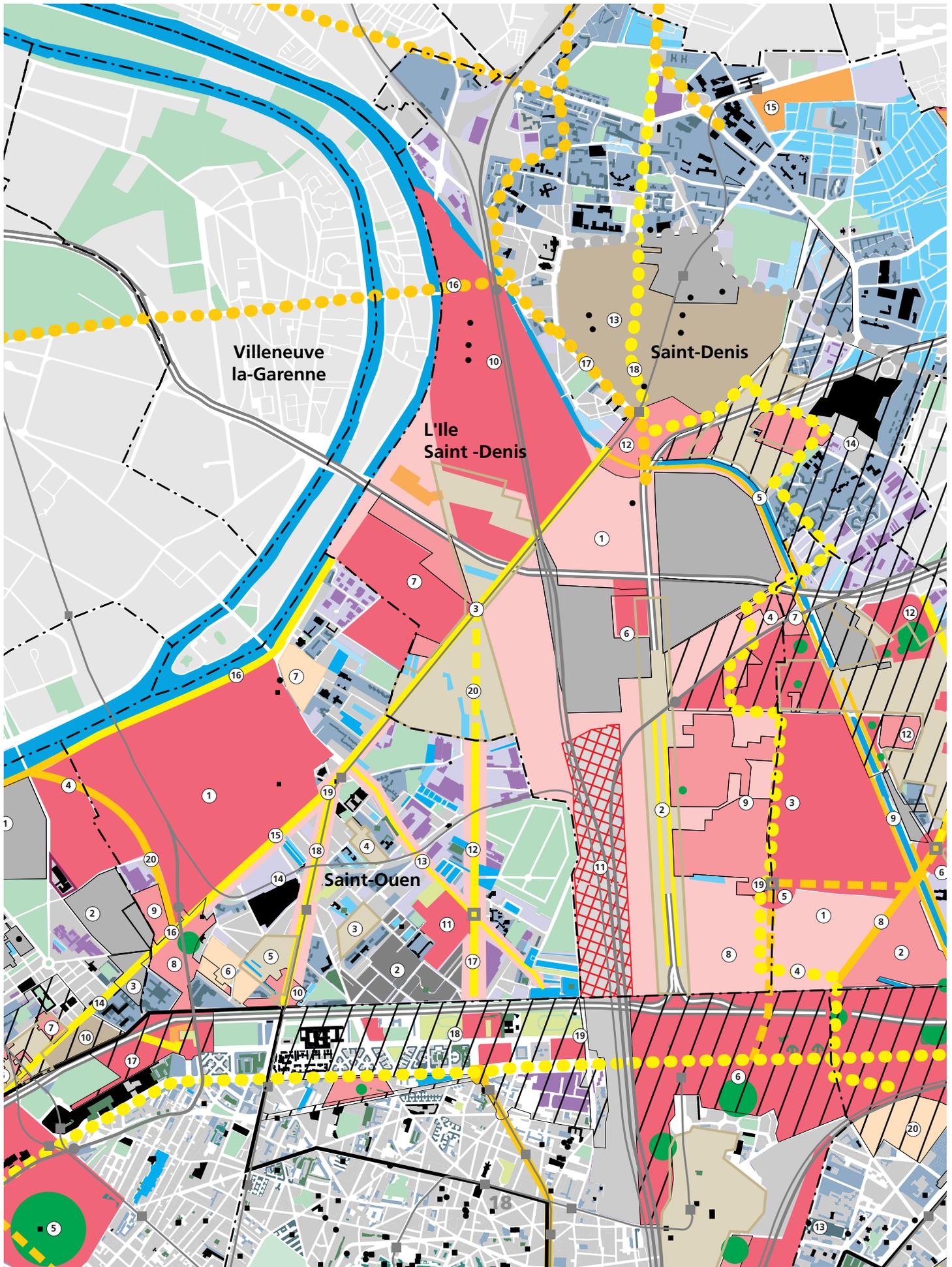
Les enjeux : ce sont le développement de la Plaine et la reconquête de l'emploi, la mise en valeur des éléments paysagers structurants, la requalification du centre-ville et des quartiers anciens, et la remise à niveau des quartiers nord et est.

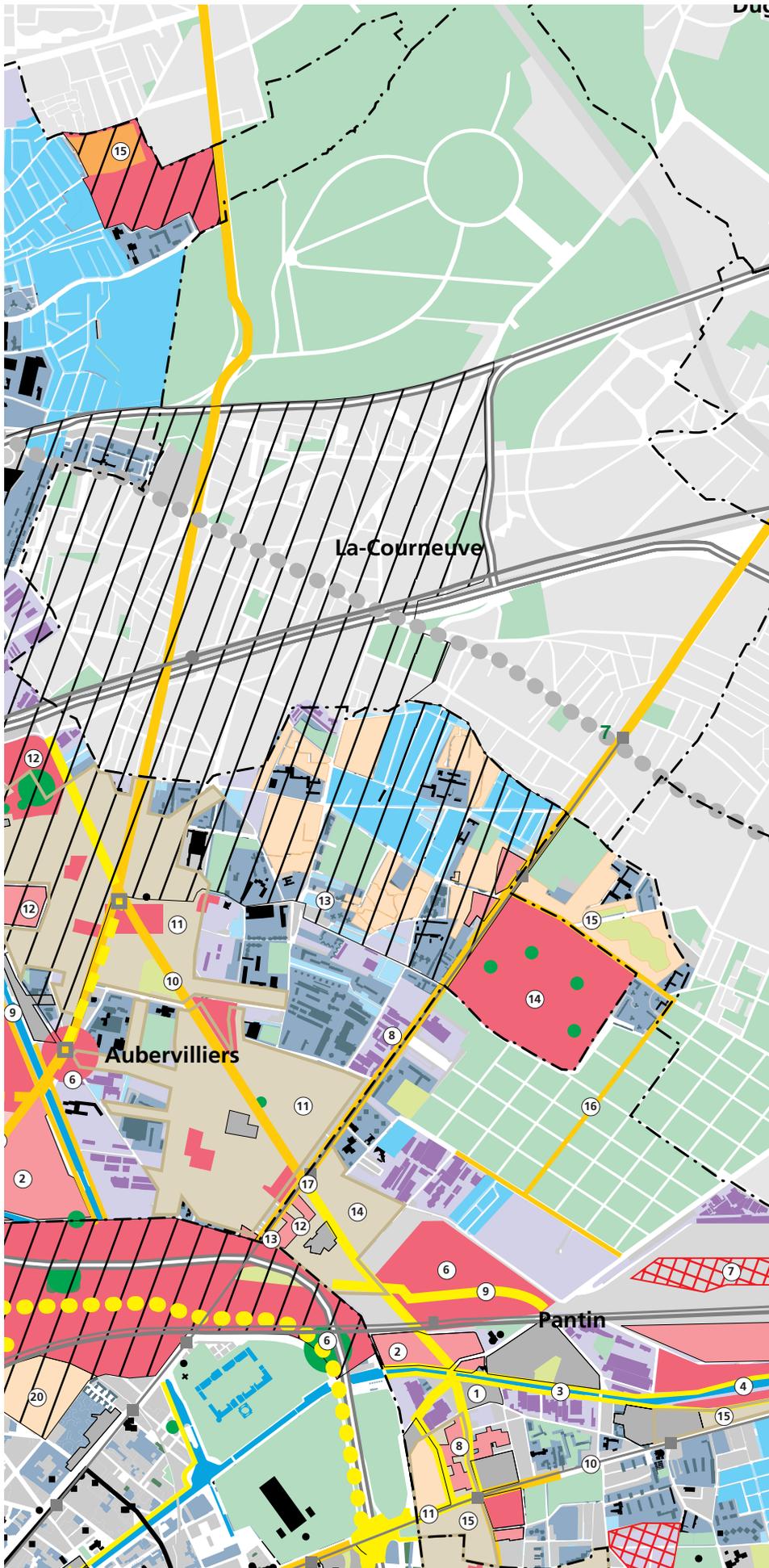
Développement de la Plaine Saint-Denis

Pensé dès le milieu des années 80 et engagé, de manière spectaculaire, dans les années 90, le projet urbain de la Plaine Saint-Denis est devenu le lieu de projet le plus important et l'espace économique le plus actif de la proche couronne parisienne. Au delà des nombreuses opérations d'initiatives publiques, les densités autorisées vont toutes dans le sens d'une densification des tissus urbains existants **(1)**. On prévoit à terme 3 000 000 m² de nouvelles constructions. Pour l'instant les réalisations urbaines les plus importantes ont pris place sur la commune de Saint-Denis, le marché de la construction sur Aubervilliers ayant été moins dynamique. Grâce à certains de ses projets, Aubervilliers compte regagner les emplois qu'elle a perdu.

La « ZAC de la Porte d'Aubervilliers », projet majeur du moment, prend place sur la Porte d'Aubervilliers. Son programme comprendra à terme : un centre commercial d'environ 42 000 m², des activités et des bureaux sur les avenues de la Gare et Victor Hugo (RN 301), des logements au nord près du canal **(2)**.

Autre projet important, le secteur de la Plaine **(3)**, en grande partie à l'étude, qui sera organisé à terme autour de la future ligne de tramway **(4)** (parcours gare Evangile à Porte de Paris, projet non inscrit au CPER 2000-2006). Ce nouveau quartier comprendra des bureaux et des logements. Une première phase opérationnelle doit prendre place autour de la nouvelle station de métro « Proudhon-Gardinoux » **(5)** qui est en cours de réalisation.





Protection nationale

-  Site classé, inscrit
-  Bâtiment classé, inscrit
-  PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

-  Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
-  Secteur avec règles morphologiques protectrices
-  Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
-  Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

-  Secteur d'étude ou de réflexion
-  À terme

Opération d'aménagement

-  En cours
-  Achevée depuis moins de 10 ans
-  Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

-  Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement requalification

-  OPAH en cours / prévue
-  Requalification de quartier
-  GPV, ORU, GPRU (à Paris)
-  Requalification de logements sociaux
-  Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

-  Couverture d'infrastructure
-  Requalification d'axe programmée
-  Requalification d'axe à l'étude
-  Création d'espace vert en cours ou en projet
-  Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

-  Tramway ou TCSP programmé
-  Tramway ou TCSP à l'étude
-  Métro, RER, train programmé
-  Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

-  Bâtiment remarquable
-  Tissu discontinu
-  Tissu pavillonnaire
-  Industrie, entrepôt

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



Une seconde station « Pont de Stains » **(6)** sur le prolongement de la ligne 12 (projet inscrit au CPER 2000-2006) donne aussi lieu à un secteur d'études beaucoup plus réduit. Cette nouvelle station permettra de dynamiser la partie est du canal.

Plus au nord, il est prévu de redévelopper le quartier Cristino-Garcia-Landy **(7)**, à dominante d'habitat, notamment par l'intermédiaire d'une ZAC et d'une OPAH. Le but des projets sur ce quartier est de retrouver à terme le niveau de population des années 50 soit environ 5 000 habitants.

Mise en valeur des éléments paysagers structurants

Deux des axes routiers principaux, la RN 301 et la RN 2 font l'objet comité d'axe. Leur requalification est donc à l'étude et les projets visent à mieux intégrer dans la ville ces grands axes structurant **(8)**.

Le projet de reconquête des berges du canal **(9)** est élaboré en partenariat avec la ville de Paris, propriétaire de l'ouvrage et d'une partie de ses berges. Après les premiers travaux de requalification d'une portion de la rive droite achevés en 2001, les travaux se poursuivent. Le projet consiste en une reconquête des berges (circulations douces, ouverture des quartiers riverains vers le canal, etc.), tout en conservant une vocation économique à certains sites traversés par le canal). A terme, une promenade continue sera ouverte au public sur 6,6 km, du parc de La Villette à la confluence de la Seine à Epinay.

Ce projet s'accompagne aussi de la réalisation du « Parc Canal » **(9)**. projet de parc public d'un type nouveau, « en chapelet », constitué d'un réseau d'espaces verts de tailles variées rattachés au canal et à la Seine, et assurant une liaison avec les parcs existants. Au total 53 hectares, sur Aubervilliers et Saint-Denis, seront organisés autour de 34 « prairies », un parc ouvert, mettant en relation les quartiers et le canal.

Requalification du centre-ville et des quartiers anciens

Développer la convivialité du centre-ville. La ville a prévu depuis longtemps de revoir le fonctionnement de son centre avec la revitalisation urbaine et commerciale, dans la perspective, à moyen terme, de l'arrivée du métro ligne 12 à l'Hôtel de Ville (projet non inscrit au CPER 2000-2006). La requalification de l'avenue de la République est en cours avant son transfert du domaine départemental au domaine communal **(10)**.

Afin d'améliorer le confort des logements anciens et de résoudre certains problèmes d'insalubrité, près du tiers du territoire de la commune est concerné par deux OPAH **(11)** : Centre-ville Landy-Marcreux et Villette-Quatre-Chemins. La ville compte aussi implanter de nouveaux logements par l'intermédiaire d'opérations d'urbanisme **(12)**.

Remise à niveau des quartiers nord et est

La partie nord du territoire d'Aubervilliers est concernée par le GPV (Grand Projet de Ville) le plus important en terme financier de la Région Parisienne. Il concerne aussi la Courneuve et Saint-Denis. Les actions sont de tous ordres : rénovation de logements sociaux, opérations d'urbanisme, créations d'équipements **(13)**.

A l'extrême est de la commune, le Fort d'Aubervilliers, racheté à la Défense Nationale fait l'objet depuis de nombreuses années d'études urbaines importantes. La ville souhaite ainsi l'implantation d'un équipement structurant à rayonnement intercommunal d'autant plus que ce lieu est desservi par le métro **(14)**.

SAINT-DENIS (93)

Maire : Patrick BRAOUEZEC Evolution de l'emploi sur la période : **+ 5,9 %**

Superficie (en hectare) : 1236 Taux d'emploi en 1999 : **1,2**

Population en : 1990 : 90 004 hab
1999 : 85 994 hab Surface de bureaux en m²: 1980 : 146 000
1990 : 211 000
2000 : 490 000

Densité en 1999: 69 hab/ha

Croissance démographique : **- 4,5 %** Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS de 1979 révisé en 2000. POS mis en révision pour passage au PLU.

Part de logements sociaux (loi SRU): 51 %

Emplois en : 1990 : 46 240
1999 : 48 949

Plus grande commune de la couronne et important centre industrielle du bassin parisien, Saint-Denis a longtemps conservé une vocation ouvrière. La commune a été très fortement frappée ces dernières décennies par la désindustrialisation des communes limitrophes ainsi que la perte de nombreux habitants.

La commune est partagée en deux : au nord de la porte de Paris, se développe le centre historique commercial et universitaire, avec des cités HLM et une zone pavillonnaire ; au sud, son territoire est traversé par le canal, l'autoroute A1 et la RN1, la zone industrielle et de l'habitat ancien. Le destin de Saint-Denis est lié en grande partie à celui d'Aubervilliers avec qui elle partage le territoire de la Plaine Saint-Denis. Elles sont toutes les deux membres de la communauté d'agglomération « Plaine Commune » qui a la responsabilité depuis janvier 2004 de l'aménagement urbain.

Les enjeux : ce sont bien sûr le développement de la Plaine, la requalification de la Porte de Paris et la piétonisation du centre-ville, l'amélioration des liaisons entre les différents pôles de la ville et la requalification des quartiers d'habitat social.

Développement de la Plaine Saint-Denis

Pensé dès le milieu des années 80 et engagé, de manière spectaculaire, dans les années 90 - par la construction du stade de France, l'ouverture de deux gares de RER et le lancement de nombreuses opérations d'urbanisme- le projet urbain de la Plaine Saint-Denis est devenu le lieu de projet le plus important et l'espace économique le plus actif de la proche couronne parisienne. Ce territoire compte 7 ZAC et 12 secteurs d'études. Au delà des nombreuses opérations d'initiatives publiques, les densités autorisées vont toutes dans le sens d'une densification des tissus urbains existants **(1)**. On prévoit à terme 3 000 000 m² de nouvelles constructions.

Le projet consiste en la reconversion des friches industrielles principalement en espace d'activités et en un développement de la fonction habitat autour des quelques pôles déjà constitués aujourd'hui. Ces pôles sont : l'avenue du Président Wilson **(2)** et le quartier Pleyel **(3)**, faisant tous les deux l'objet d'une OPAH et le quartier Cristino-Garcia **(4)** concerné par une ZAC dont le but est de retrouver à terme le niveau de population des années 50 soit environ 5 000 habitants.

Sans gommer son histoire, le projet s'appuie sur les éléments du paysage naturel du site (réaménagement des berges du canal et de la Seine) et de son passé industriel (reconversion de certains bâtiments). La réalisation du projet « Parc Canal » **(5)** constitue un projet phare en terme de paysage et d'amélioration des qualités urbaines de la Plaine. Ce parc public est constitué d'un réseau d'espaces verts de tailles variées rattachés au canal et à la Seine. Il couvre au total 53 hectares d'espaces paysagers à cheval sur Saint-Denis et Aubervilliers **(5)**.

Les activités tertiaires se développent principalement autour de deux axes, l'un sur les abords de l'A86 du Stade de France au carrefour Pleyel et l'autre de part et d'autre de la porte d'Aubervilliers et du boulevard périphérique. A proximité de l'A86, la ZAC Landy France était, en 2003, le plus grand chantier de construction de la région parisienne. Le programme comprend environ 200 000 m² au total avec une dominante tertiaire importante (177000 m²) Une extension de la ZAC au nord et au sud est à l'étude, cette fois-ci avec des programmes à dominante d'habitation **(6)**.

Plus à l'ouest, le quartier Pleyel qui connaît une remodelage d'ampleur depuis une quinzaine d'année va connaître une nouvelle mutation importante avec notamment le projet de centre de production cinématographique du groupe de production Luc Besson sur un site de 4 ha **(7)**.

Dans le sud de la commune en bordure du boulevard périphérique, ce sont les Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, qui restructurent leur site, depuis une dizaine d'années, en y créant un quartier sans habitat où se mêlent toutes sortes d'activités depuis la production audiovisuel, en passant par les show-room de mode jusqu'aux bureaux en blanc de standing **(8)**. D'une manière générale, tout l'est de la Plaine en limite d'Aubervilliers, mute de façon profonde et rapide **(9)**.

Le nord de la Plaine, le secteur de la « Confluence » fait l'objet de nombreuses études. Le secteur de la Gare, troisième pôle multimodal régional, devrait être restructuré complètement. Le quartier sera aussi remodelé avec la création d'un maillage viaire plus urbain, le développement de programmes de logements et d'activités. La requalification des berges du canal viendra conforter ce projet **(10)**.

Enfin, une vaste zone en partie sous utilisée aujourd'hui, le long du faisceau ferré de la gare du nord est identifiée comme zone mutable potentielle **(11)**.

Requalification de la Porte de Paris

Lieu d'articulation majeure de la commune, entre la Plaine Saint-Denis, le centre ville et le canal, et lieu d'échanges de flux (autoroute A1, gare routière, métro, arrivée future du tramway), la Porte de Paris est appelée à d'importantes transformations : réorganisation des transports en commun, remodelage de l'échangeur, réorganisation des espaces publics, construction de nouveaux programmes de logements et de bureaux. Une ZAC a été créée en octobre 2002 **(12)**.

Rénovation du centre-ville

La mairie souhaite dynamiser son centre ville. Cela se concrétisera par l'amélioration de l'habitat, par la revivification de l'appareil commercial, par le développement de l'offre touristique et par la requalification des espaces publics. **(13)** Après une large concertation, la ville et Plaine Commune vont étendre la piétonisation et réaménager rues et places du centre-ville. Ce projet entre dans une phase de mise en œuvre et les travaux sont prévus sur 3 ans de 2004 à 2006.

Requalification des quartiers d'habitat social :

Une petite partie du territoire de Saint-Denis est concernée par le GPV (Grand Projet de Ville) le plus important en terme financier de la Région Parisienne. Il concerne aussi Aubervilliers et la Courneuve. Les actions sont de tous ordres et visent à remettre à niveau ces quartiers **(14)**.

Deux opérations de démolition-reconstruction de logements sociaux sont en cours au nord de la commune et concernent des ensembles de logements très dégradés **(15)**.

Avec la loi sur la Rénovation Urbaine, les quartiers d'habitat social, sur lesquels les projets urbains sont en cours de réalisation depuis plusieurs années, font l'objet d'un dépôt de dossier auprès de l'Agence du Renouvellement Urbain (ANRU).

II- Transports et déplacements

Aubervilliers	Saint Denis
En 1999	En 1999
Ménages sans voiture : 48.1% Ménages équipés d'une voiture : 44.7% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 7.3%	Ménages sans voiture : 47.3% Ménages équipés d'une voiture : 44.7% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 8%
% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Aubervilliers : 11% travail à Aubervilliers : 9.7%	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Saint Denis : 9.1 % travail à Saint Denis : 6.6%
% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Aubervilliers : 25.7 % travail à Aubervilliers : 40.6%	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Saint Denis : 26.1 % travail à Saint Denis : 40.8%
% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Aubervilliers : 46.8% travail à Aubervilliers : 32%	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Saint Denis : 49.6% travail à Saint Denis : 36.1%

La communauté d'agglomération de Plaine Commune détient désormais la compétence transports des communes membres. La réflexion apparaît en effet plus pertinente sur l'intégralité de ce territoire de projet. Il faut noter que La Courneuve fera partie de Plaine Commune dès le 1^{er} janvier 2005, et que sont d'ores et déjà associés étroitement au projet de PLD Saint Ouen et Pantin.

De nombreux projets de transports en commun, vers une desserte renforcée

St Denis et Aubervilliers, comme le reste de Plaine Commune, présente de faibles taux de motorisation, et donc une population captive des transports en commun. De nouveaux secteurs de projets doivent être desservis, localisant des emplois (la Plaine St Denis), mais aussi des logements et équipements. Pour autant, le réseau souffre encore d'insuffisances que les communes cherchent à résorber.

Les projets inscrits au CPER 2000-2006 sont à ce jour insuffisamment financés pour voire le jour avant la fin du plan, et il n'est pas certain qu'ils soient reconduits pour le prochain. Par ailleurs, l'Etat a notifié à Plaine Commune la fin des autorisations de programme pour 2004.

- Prolongement du T1 vers les Hauts de Seine (Plaine Commune maîtrise d'ouvrage)

Ce projet s'inscrit dans le projet d'une rocade de tramway, et le prolongement du T1 de St Denis vers Asnières Gennevilliers constitue une étape supplémentaire. (projet inscrit au CPER 2000-2006) **(16, St Denis)**

- Tramway St Denis / Epinay / Villetaneuse (SDEV)

Ce tramway a pour but de répondre à de très fortes demandes de transports en commun de banlieue à banlieue. Il desservira l'université, la porte de Paris et la gare RER B Grand Stade ; à terme, le SDEV devrait rejoindre la gare Eole-Evangile à Paris, par la rue des Fillettes, qui deviendrait un axe nord-sud de circulations douces dans la Plaine. Plaine Commune assure la maîtrise d'ouvrage des espaces publics et la réalisation des travaux. Les études et les marchés étant lancés, le financement des travaux sur la première section est dans l'attente de la décision budgétaire de l'Etat. **(17, St Denis)**

- Tramway sur pneu St Denis/Pierrefitte/Sarcelles

Ce projet, le plus avancé de Plaine Commune, permettra d'irriguer le territoire de la Plaine, de façon alternative aux modes lourds. **(18, St Denis)**

- Prolongement de la ligne 12

Le prolongement de la ligne 12 desservirait le centre ville d'Aubervilliers, trois stations seraient ainsi créées. La réalisation des stations, Place Proudhon-Gardinoux et Pont de Stains, prévues en 2008 **(19, St Denis)**, permettra de desservir tout le pôle d'emploi et les futurs logements du cœur de la Plaine tandis que la seconde desservirait notamment la ZAC d'Aubervilliers (logements, bureaux et centre commercial). La création de la station Mairie d'Aubervilliers est envisagée à l'échéance 2012.

- Tangentielle Nord

Le tracé de la Tangentielle Nord va de Sartrouville à Noisy le Sec, avec une autre ligne allant de Pontoise à Le Bourget/Drancy, et doublant en partie la première ligne. Il permet un maillage de rocade. Le STIF propose une modalité tram-train (250 pers.) avec une fréquence de 5 mn sur la partie Sartrouville / Noisy le Sec. Elle permet des correspondances optimales avec la ligne Pontoise /Le Bourget qui a une fréquence de 15 mn. Les voies devront être dédoublées pour maintenir l'activité fret à son niveau (impact foncier) et la nuisances sonores sont à l'étude (impact environnemental).

Il existe par ailleurs d'autres projets que la communauté de communes souhaiterait voir inscrits et financés au CPER prochain.

- Dédoublage et prolongement de la ligne 13 jusqu'à la Ceriseraie à Stains, gare multimodale avec métro, tangentielle et bus (étude en cours sur un schéma de pré-principe par le CG), décision sur la branche qui doit être reliée à la ligne 14
- Prolongement de la ligne 4 jusqu'au carrefour Pleyel **(20, St Denis)**
- Prolongement du SDEV au sud, à la porte de Paris, puis à Evangile

La modernisation de la ligne RER B, déjà budgétée par le STIF, prévoit le remplacement du matériel roulant et l'amélioration de la qualité du service (retard, confort des voyageurs...).

Tous ces projets auront des impacts sur les espaces publics. L'« effet tramway » est attendu notamment en terme de requalification urbaine. Les projets communaux, comme la piétonisation du centre ville de St Denis (prévue pour début 2005), posent la question des impacts sur les déplacements : rabattement, parc relais...

Le PDU, levier pour la gestion des déplacements

Dans le cadre du PDU, une étude sur les plan de déplacements des entreprises, gérée par le STIF, est en cours, elle se concrétise notamment par les expérimentations suivantes :

- la ligne 552, financée par les EMGP, Porte de la Chapelle /Gare RER B La Plaine
- 2 lignes de navette pour les employés du carrefour Pleyel depuis le 2^e trim. 2004, financées en partie par le MEDEF et les entreprises de Pleyel:
 - o Gare de La Plaine / Carrefour Pleyel
 - o Pleyel / St Denis
- une navette privée sous forme de bus électrique, financé par EDF, en contrat avec Mobicités, en marche depuis le 01/09/2004, pour une expérimentation d'un an, Carrefour Pleyel / St Denis

Les deux communes sont concernées par de nombreux comités d'axe.

Ligne n° 150 (Porte de la Villette / Stains)

Cette ligne emprunte l'avenue de la république qui est l'axe principal d'Aubervilliers, les travaux sont en cours sur cet axe, de la RN2 jusqu'à la mairie **(10, Aubervilliers)**. Un site propre bilatéral est prévu, ainsi que des carrefours sécurisés et des trottoirs élargis. 45% du stationnement est supprimé. L'investissement se monte à 6,5 millions d'euros pour 1,3 km de requalification. Les travaux doivent s'achever fin 2004. A l'horizon 2012, la ligne 12 s'arrêtera à la station Mairie d'Aubervilliers, ce qui en fera un pôle multimodal important.

La ligne n°65 (Gare de Lyon / Mairie d'Aubervilliers)

Cette ligne devait s'arrêter pour ne pas doubler la ligne 12, suite à son prolongement vers la Mairie d'Aubervilliers. Mais elle semble finalement répondre à d'autres besoins et demandes locales, serait en fait maintenue. La Sem Plaine Commune doit réaménager le tronçon allant de la Porte d'Aubervilliers au Pont de Stains (la rue Victor Hugo) : reprofilage de la voirie, site propre bilatéral, carrefours sécurisés, mails plantés. Ce projet est lié à la restructuration de la Porte d'Aubervilliers et à l'évolution de la rue de la Gare, qui elle doit accueillir les circulations douces vélos. Sur le reste du tracé, l'Etat semble vouloir se désengager des investissements prévus, bien que les études aient été faites et la requalification totale de la voie préfigurée.

Ligne n°170 (Porte des Lilas / Gare St Denis RER)

Cette ligne est essentielle pour le Nord Est parisien car elle relie, en rocade, la Porte des Lilas à la Gare St Denis RER. Elle transporte 10 millions de voyageurs par an. Le bus 170 passe par l'avenue de la République (**10, Aubervilliers**), à Aubervilliers, dont la requalification est presque achevée. Côté Saint Denis, entre St Denis RER et St Denis Portes de Paris, la requalification de l'axe est terminée. Entre St Denis Porte de Paris et l'avenue Francis de Pressensé, les travaux sont prévus pour 2005. Le tronçon de la rue St Denis n'est pas entamé. Cette rue est en effet très étroite, et de nombreuses activités y sont implantées. Les réserves Etat inscrites au POS ne seraient pas préemptées par le Conseil Général, la destination de cet axe comme axe de transit n'étant plus à l'ordre du jour. Le Conseil Général mène en priorité la déviation de la RD20 par la rue Sadi Carnot. L'objectif est de retracer une rocade lisible au niveau du nord-est. En revanche, il est prévu sur le reste de l'axe, de l'avenue du Président Roosevelt jusqu'à la mairie d'Aubervilliers, d'adopter le même profil que sur l'avenue de la République. Les travaux sont prévus pour 2006.

La ligne n°153 (Porte de la Chapelle / Stains)

La ligne 153 relie la Porte de la Chapelle à Stains, en passant par l'avenue du Président Wilson (**2, St Denis**). C'est la seule ligne de bus sur cet axe, qui, à l'origine, n'a été conçue ni pour les transports en commun, ni pour les circulations douces. L'emprise surélevée de la dalle de couverture de l'A1 ne permet pas de dégager un espace public suffisant pour aménager voies bus - vélos, stationnement et trottoirs. Ce comité d'axe est donc en suspens.

Ligne n°152 (Porte de la Villette / Blanc Mesnil)

Cette ligne emprunte la RN2, axe qui reçoit 47 000 véhicules par jour, en heures de pointe, sur le tronçon Porte de la Villette / métro Aubervilliers Pantin 4 Chemins. La validation de la Charte d'objectifs de ce comité d'axe est prévue pour fin 2004. Cette ligne est essentielle car les interstations de la ligne de métro 7 sont très éloignées, et parce que de nombreuses activités essaient sur cet axe. La RN2 est parfois surdimensionnée (jusqu'à 2X4 voies), il est donc prévu de la recalibrer au mieux, en favorisant les transports collectifs, avec un site propre bilatéral pour les points difficiles. Des pistes cyclables sont également prévues sur toute la longueur.

Ligne n°173 (La Courneuve Place du 8 mai 1945 / Mairie de St Ouen)

Cette ligne accueille 8 millions de voyageurs par an, et passe par la mairie d'Aubervilliers. Elle est en phase d'étude.

La ligne n°154 (Gare d'Engien / Porte de Paris)

Le comité d'axe de cette ligne devait être abandonné en raison de la prolongation du T1 sur son tracé. Sous la pression d'Epinais, il a été relancé. La Charte d'objectifs devrait être validée fin 2004. Les travaux sont prévus en 2005 ou 2006.

Le comité d'axe de la ligne 268 a été abandonné en raison de la création prochaine du tramway sur pneu St Denis/Pierrefitte/Sarcelles.

Il y a un **comité de pôle** : Aubervilliers Pantin 4 Chemins (**14, Aubervilliers**), où s'arrête la ligne de métro n° 7, et passent 5 lignes de bus, sur un carrefour très fréquenté, entre la RN2 et la RD 20. Le principal élément de ce pôle concerne le passage en trémie de la RN2, qui crée une véritable coupure entre Pantin et Aubervilliers. Plaine Commune et les deux villes souhaiteraient supprimer cette trémie, mais l'Etat estime qu'elle est nécessaire au bon écoulement du transit sur cet axe, et en cas d'événements exceptionnels. Le projet serait donc d'allonger la couverture de la trémie, qui ne pourrait plus accueillir les grands gabarits, dont le trafic serait reporté sur les grands axes de transit à l'échelle de l'agglomération (A1, A86...). En effet, 70% des poids lourds présents sur la RN2 ne devraient pas y circuler. Aujourd'hui, des études sont en cours pour savoir si cette couverture partielle est possible, puisque le métro est en dessous. Les résultats sont prévus début décembre. La réduction de la trémie permettrait d'élargir l'espace public, d'aménager une place intercommunale accueillant stations de bus, espaces piétons, plantations...

Les circulations douces

Plaine Commune approuve les itinéraires proposés par le SDIC, bien que ceux-ci soient parfois théoriques ou difficiles à mettre en œuvre (cf. av Wilson). Par ailleurs, le SDIC ne reprend pas les itinéraires prévus par les différents comités d'axe. Plaine Commune mène donc ses propres projets, qui viennent compléter les propositions de la Région. St Denis projette ainsi de piétonniser son centre ville, Aubervilliers et St Denis ont prévu un axe « doux » sur la rue des Fillettes, Aubervilliers sur la rue de la Gare... En termes de liaisons douces entre Paris et Plaine Commune, la Porte de la Villette reste un point difficile, mais à traiter en priorité pour ces communes.

Le réseau routier

Au niveau du réseau routier très présent sur la commune (A86, A1, RN1), les projets principaux sont : la requalification de l'entrée de l'autoroute A1 à la Porte de Paris, et la mise en place d'un échangeur sur le quartier Pleyel.

Le stationnement

Ce domaine est en cours de réflexion et de construction au niveau intercommunal. Chaque commune a encore son système propre, et constate une pression sur l'offre d'emplacements. Un travail est réalisé avec les bailleurs sociaux sur la sécurisation des parkings privés, afin de développer une offre hors voirie.

Les normes de stationnement sont les suivantes actuellement:

	SAINT DENIS zone dense (UA)	AUBERVILLIERS zone dense (UA)	SAINT DENIS AUBERVILLIERS ZA de la Plaine
Logement	Collectif : 1,2 pl./log. Individuel : 2 pl./log.	Immeubles collectifs : 1 pl./ log., < 35 m ² , 0,8 pl. Maisons : 1 pl./log.	1pl./ log., 1 pl. vélo / log. log. Social : seulement 70% des places prévues
Bureaux	1 pl./ 60 m ² SHON	1 pl./ 60 m ² SHON	1pl./80 m ² SHON, 1 pl. vélo/ 100 m ² SHON
Activités	1pl. / 100 m ² SHON	15% superficie parcelle, avec 1pl. / 3 emplois	1pl. /120 m ² , 1 pl. vélo / 200 m ²

Une planification en gestation

Plaine commune a lancé une consultation pour désigner le maître d'œuvre du Plan Local de Déplacements, qui sera choisi en octobre 2004. Son approbation est prévue avant 2007. Ce document se veut ambitieux. Parallèlement, un projet de SCOT est en cours d'élaboration.

PANTIN (93)

Maire : Bertrand KERN	Délibération en 2002 pour passage au PLU. Date prévisionnelle d'approbation du PLU en 2007
Superficie (en hectare) : 502	Ménages sans voiture : 48%
Population en : 1990 : 47 314 hab 1999 : 49 919 hab	Ménages équipés d'une voiture : 45.3%
Densité en 1999: 100 hab/ha	Ménages équipés de deux voitures ou plus : 6.7%
Croissance démographique : + 5,5 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Pantin : 7.9%
Part de logements sociaux (loi SRU): 40 %	travail à Pantin: 6.9%
Emplois en : 1990 : 24 400 1999 : 23 386	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Pantin: 23.7%
Evolution de l'emploi sur la période : - 4,16 %	travail à Pantin: 37.6%
Taux d'emploi en 1999 : 0,9	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Pantin : 53.4%
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 77 000 1990 : 98 000 2000 : 218 000	travail à Pantin: 38.5%
Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS révisé en 1995.	

La Ville de Pantin a signé avec la Ville de Paris un protocole de coopération le 8 novembre 2004. Les domaines de coopération sont les suivants : l'urbanisme, les déplacements, l'habitat, la formation, l'emploi et le développement économique

Important centre industriel, Pantin a été durement frappé par la désindustrialisation du cœur de l'agglomération parisienne. Ainsi les grandes emprises ferroviaires, les usines des abords du canal et les Grands Moulins sont aujourd'hui en grande partie inexploités. De par la présence de nombreuses infrastructures (RN2, RN3, canal de l'Ourcq et les voies SNCF) et de grandes emprises (cimetière parisien, zone ferroviaire, fort d'Aubervilliers), Pantin a un territoire très fragmenté où chaque quartier développe un caractère différent des autres.

Les enjeux pour Pantin sont : la restructuration des friches industrielles, le renforcement des pôles existants tout en renforçant la mixité urbaine.

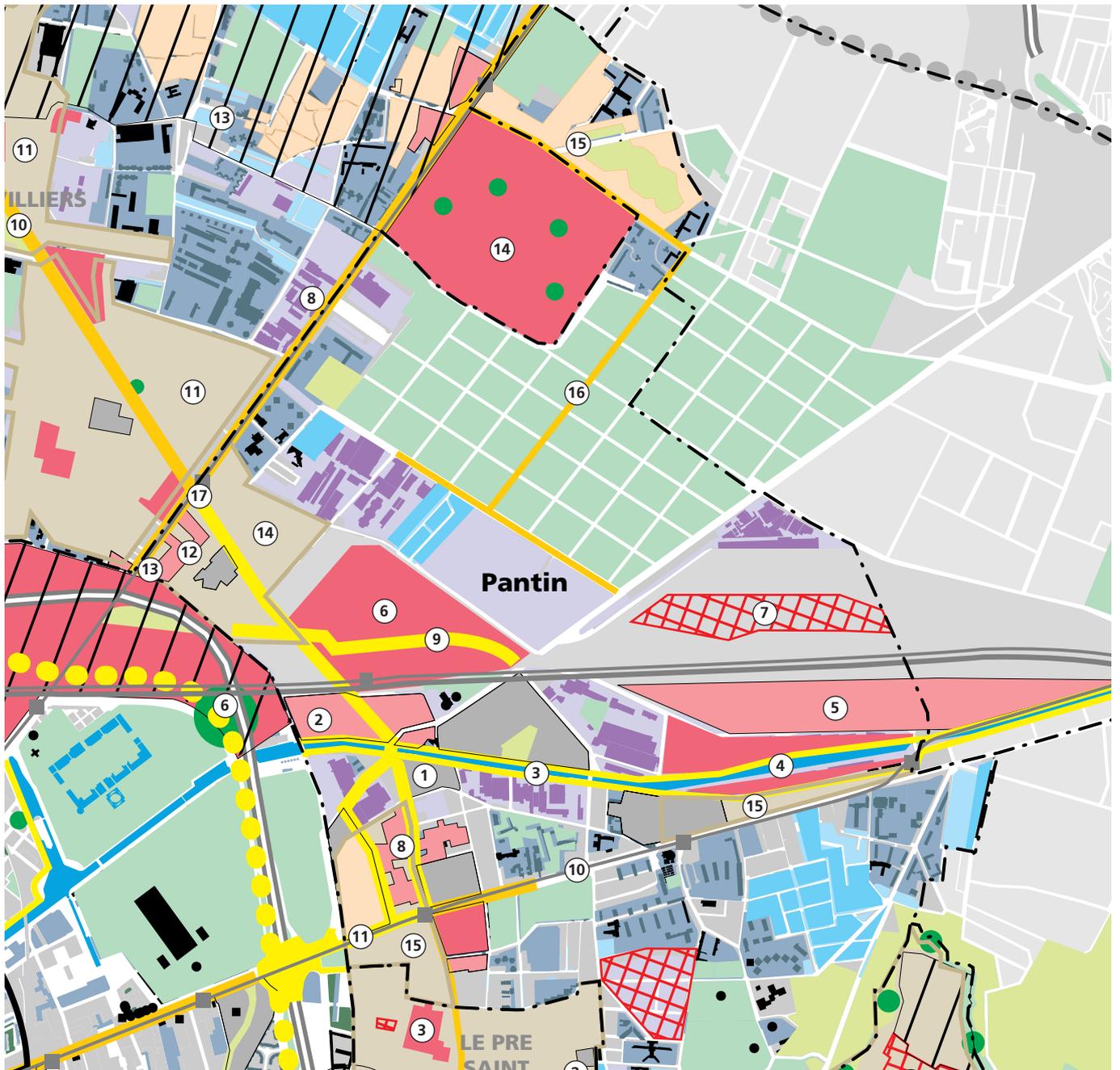
I- Urbanisme et aménagement

Redonner vie au canal et aux sites industriels

Pantin souhaite tourner et ouvrir plus la ville vers le canal de l'Ourcq (propriété de la ville de Paris), considéré comme un élément structurant du paysage. La ville a d'ores et déjà engagé la réhabilitation des bâtiments qui ponctuent ce parcours. Ainsi, la restauration du bâtiment administratif qui accueille le Centre National de la Danse est achevée **(1)**. Les Grands Moulins, signal emblématique pour la ville, devraient être transformés en un pôle d'activités tertiaires d'environ 50 000 m² **(2)**. Cette restructuration est l'élément principal du programme de la ZAC « Grands Moulins ».

Pantin souhaite par ailleurs, améliorer les liaisons douces **(3)** le long de cette infrastructure et développer sa fonction de loisirs. Ainsi, Pantin réfléchit au devenir des terrains parisiens de la CCIP. Elle souhaiterait acquérir la partie au sud du canal **(4)**, afin d'y réaliser une base de loisirs s'inscrivant dans le projet sur la « Corniche des Forts », et une opération mixte de logements et de bureaux.

Les territoires ferroviaires font également l'objet de nombreux projets. Les terrains au sud du faisceau ferroviaire de la gare de l'est sont en cours d'aménagement afin d'y accueillir les ateliers de maintenance des TGV du futur TGV est **(5)**. Le site de « Pantin local » **(6)** au nord de la gare Eole « Pantin » pourrait évoluer vers une opération mixte logements / activités / équipements. A terme, le pôle d'activités au nord du faisceau ferroviaire, pourrait évoluer **(7)**.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

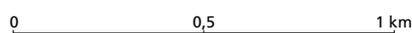
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements



Conforter les pôles existants

Pantin est riche de trois centres principaux : le quartier Hoche, centre ville administratif et géographique ; et les rives de la RN3 et les abords de la porte de la Villette en tant que polarités commerciales.

Pantin veut faire du quartier Hoche un cœur de ville mieux structuré et plus affirmé. Pour cela, une ZAC « Centre Ville » a été créée pour restructurer ce site en y implantant plus de logements, des équipements de quartier tout en y permettant l'extension des ateliers Hermès (8). La déviation de la RD20 dans le quartier Pantin local permettra au centre ville d'être épargné par les flux de transit routiers importants (9).

La requalification de la RN3, aujourd'hui très circulée, est inscrite au CPER 2000-2006 (10). Cependant seule la requalification du tronçon Hoche - Eglise de Pantin est assurée (horizon 2005). Celui allant vers la Porte de Pantin ne pourra être engagé que dans un second temps (horizon 2007). La Ville de Pantin est en attente d'un projet de requalification de la Porte de Pantin concerté avec Paris (11).

Enfin les abords de la porte de la Villette sont à l'étude. Afin de renforcer le rayonnement de ce pôle, la ville de Pantin souhaite réaliser 250 logements et un centre commercial d'environ 3500 m² dans la ZAC « Villette Quatre Chemins » (12). Se pose aussi la question de la transformation de la Halle Magenta qui appartient à Pantin mais qui se situe sur le territoire parisien (13).

Renforcer la mixité urbaine

C'est par l'implantation d'équipements et d'activités le long du canal, de logements dans le quartier Hoche ou de la Porte de la Villette que Pantin souhaite introduire plus de mixité sociale dans ses quartiers.

Dans le même but, la mairie souhaite lutter contre le développement du nombre de « marchands de sommeil » qui frappe trop souvent encore bien des quartiers de la ville. Elle a donc lancé 3 OPAH (14), dont une intercommunale sur le quartier des 7 Arpents avec la Ville du Pré-Saint-Gervais.

Enfin, le projet ambitieux de requalification du grand ensemble de logement social des Courtilières (15) doit permettre un renforcement de la mixité sociale du quartier. L'espace central pourra devenir un jardin public et les immeubles d'habitation seront réhabilités. De nouveaux logements et de nouvelles activités permettront le développement de plus de mixité. Reste à mieux relier le quartier avec le reste de la ville, et donc à examiner avec Paris les conditions de l'ouverture à des circulations douces du cimetière parisien de Pantin (16).

II- Transports et déplacements

Transports en commun, une desserte en amélioration

La ville de Pantin est bien desservie par les transports en commun. Deux lignes de métro la relient à Paris : au centre de son territoire, la ligne 5 dessert trois points de la RN3, à la frontière avec Aubervilliers, la ligne 7 dessert le quartier des 4 Chemins et Fort d'Aubervilliers. Le centre ville est également desservi par le RER E, à la station Pantin, à une fréquence de 4 trains par heure tous les jours.

Plusieurs lignes de bus, notamment mobilien irriguent la commune.

La ligne 170, ligne de rocade Est (Gare de St Denis /Porte des Lilas) est une ligne mobilien qui traverse le centre de Pantin, le quartier Mairie-Hoche, qui fait l'objet d'un projet de requalification (8). Actuellement, son tracé est dissocié en raison de l'étroitesse de la voirie. Le projet, consiste à mettre le bus en double sens de circulation . Les travaux ont été réalisés sur certains tronçons et doivent s'achever, pour Pantin, en 2006. Les trottoirs du quartier Hoche sont étroits et doivent être agrandis pour les PMR, nombreux sur la commune ; du stationnement sera donc supprimé. Parallèlement, un nouveau plan de circulation du quartier va être instauré afin d'éviter le trafic de transit. La ligne 152 fait également l'objet d'un comité d'axe sur la RN2 (17), actuellement en phase de programmation, comme celui de la ligne 147 sur la RN3 (10). La ligne mobilien 318, sur la rue Anatole France, est en phase de travaux. Globalement, ces comités d'axe prévoient et la réorganisation du stationnement, des sites propres lorsque la nécessité (vitesse de moins de 18km/h, VICOM) et la faisabilité sont assurées, l'accessibilité des PMR, les cheminements piétons et des itinéraires cyclables.

Il existe par ailleurs, deux comités de pôle : celui des 4 Chemins, piloté par Plaine Commune, et celui de la gare RER de Pantin, piloté par la commune. Le premier est dans l'attente d'une étude de faisabilité de la DDE sur la suppression de la trémie, le second revêt une importance majeure. En effet, la gare RER (9) forme une centralité administrative et culturelle importante à proximité des nouveaux projets de la ZAC des Grands Moulins et du site ferroviaire de Pantin local. La Ville a demandé l'instauration de ce comité, qui débutera officiellement fin octobre. Les objectifs sont à la fois d'organiser les nouveaux déplacements inhérents à ces projets, l'accessibilité PMR et l'interconnexion avec les bus.

Malgré cette desserte, il existe deux quartiers mal ou peu desservis : le Petit Pantin et les Courtilières (15). Une navette communale dessert ce dernier quartier, La Ville travaille actuellement en partenariat avec la RATP sur un nouveau projet qui consisterait à améliorer son tracé et sa fréquence (actuellement de 95 mn).

A plus long terme, la tangentielle Nord devrait passer à la limite Bondy / Bobigny, avec un arrêt à La Folie. Elle offrira une desserte en rocade du nouveau Pantin, pour de meilleures liaisons à l'Est.

Des objectifs de résidentialisation et de gestion du transit

Un objectif affiché du nouveau plan de circulation approuvé en 2003 porte sur la réduction du trafic de transit et l'amélioration du cadre de vie des quartiers d'habitat. Cette résidentialisation se traduit par des mesures concrètes de gestion et de report de la circulation, grâce aux sens uniques alternés, l'élargissement des trottoirs ou la création de plateaux voire de zones 30 dans les quartiers les plus vulnérables.

Des plans de circulation sont ainsi prévus sur plusieurs quartiers : le quartier pavillonnaire du Petit Pantin, le centre-ville Hoche-Mairie, les 4 Chemins et le secteur Gambetta. Les quartiers du Petit Pantin et des 4 Chemins ont été inscrits en zones 30. Concernant les 4 Chemins, les enjeux sont à la fois la sécurité des piétons et l'amélioration du cadre de vie. Il s'agit également d'intégrer dans les projets la problématique de circulation de poids lourds et la gestion de la livraison des marchandises. Une étude sera lancée en 2005 sur ce thème, sous réserve de financement.

Pantin compte deux axes de transit importants, la RN3 (**10**) qui coupe la commune en deux et la RN2 qui la délimite (**17**). Le premier va être requalifié dans le cadre du CPER actuel et du PDU, les études sont pilotées par la DDE. Elles prévoient le passage à 2 X 2 voies, l'élargissement des trottoirs, des plantations, l'intégration des vélos. Le second sera requalifié dans le cadre du seul PDU. Les délais de réalisation ne sont pas connus.

Une offre de stationnement insuffisante

Le stationnement est payant sur la partie centrale de la commune : rotatif sur la RN3 et dans les quartiers commerçants, résidentiel ou gratuit dans les autres. Le contrôle a été délégué à une entreprise privée.

Globalement, la pression sur le stationnement est d'autant plus forte que la voirie offre peu d'emplacement et que le bâti ancien ne dispose pas de parcs privés. Il existe 4 parcs publics : celui de la gare routière, de la gare RER, celui des 4 Chemins (Magenta), et celui du centre administratif (toujours occupé). La commune n'a pas comme projet d'en construire d'autre. Le parking du RER, qui était auparavant gratuit et toujours occupé par du stationnement ventouse, est devenu depuis avril 2004 payant dans une politique de rabattement et d'intermodalité ; il est néanmoins toujours saturé.

Les normes de l'article 12 du POS de 1995 (en cours de révision) sont globalement les suivantes :

Zone urbaine à vocation industrielle et Zone d'habitat

- Habitat : 1 place par tranche de 80 m² de plancher H.O.N. de construction avec un minimum d'une place/logement,
- Bureaux et services : 1 place/80m² de surface de plancher H.O.N.,
- établissement artisanaux et commerciaux : 1 place/80m² de surface H.O.N., avec 1 minimum d'1 place /établissement,
- Constructions à l'usage d'activités et d'entrepôt : les surfaces aménagées en aire de stationnement doivent correspondre à 15% de la surface construite.

Une démarche volontaire de développement des circulations douces

La commune a élaboré un SCAC, schéma communal d'aménagement cyclable, approuvé en 2000. Il va être revu à l'aune des nouveaux projets d'aménagements, notamment des pistes ou bandes prévues par les comités d'axe. Il intègre les itinéraires du SDIC notamment l'itinéraire du canal de l'Ourcq et celui de la Corniche des Forts. Une des propositions d'itinéraire traversait le cimetière parisien, mais la Ville de Paris l'a refusée dans un premier temps ; elle permet pourtant de désenclaver un quartier aussi isolé que les Courtilières.

L'existant regroupe aujourd'hui le canal de l'Ourcq, et la corniche des Forts qui, à terme, devra relier la BPAL à la Villette. Une piste est en cours de réalisation rue de Delizy, une autre sera réalisée en 2005 sur la rue Josserand, en liaison avec la zone 30 des 4 Chemins, enfin un axe sera développé en bande cyclable sur les rues Etienne Marcel, de Moscou et une partie de la rue Victor Hugo.

Les points noirs devront également être traités, notamment dans le cadre des programmes Mobiliens : le carrefour de l'Hôtel de Ville, celui entre l'avenue du Général Leclerc et la rue Diderot. Dans le cadre de la requalification de la RN3 (**10**), du métro Hoche au métro Eglise de Pantin, la voie sera retraitée en espace civilisé et partagé, notamment avec les vélos. Parallèlement, une politique de parcs à vélos se développe sur Pantin, pour la courte et la longue durée, et la commune instaurera des normes de stationnement vélo dans le prochain PLU. Enfin, la commune compte jalonner tout l'existant en 2005.

LE PRE-SAINT-GERVAIS (93)

Maire : Gérard COSME	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS de 1992. Mise en révision prévue. PLU à l'horizon 2007/2008.
Superficie (en hectare) : 70	En 1999
Population en : 1990 : 15 366 hab 1999 : 16 357 hab	Ménages sans voiture : 46,0% Ménages équipés d'une voiture : 47,4% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 6,6%
Densité en 1999: 234 hab/ha	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile au PSG : 10% travail au PSG : 15.5%
Croissance démographique : + 6,5 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile au PSG : 26.6% travail au PSG : 35.5%
Part de logements sociaux (loi SRU): 48 %	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile au PSG : 46.1% travail au PSG : 30%
Emplois en : 1990 : 4 292 1999 : 3 526	
Evolution de l'emploi sur la période : - 17,9 %	
Taux d'emploi en 1999 : 0,4	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 6 000 1990 : 11 000 2004 : 15 000	

La commune du Pré St Gervais est en négociation pour la création d'un EPCI avec Les Lilas et Pantin, voire Bagnolet et Romainville. Des groupes de travail ont été mis en place en septembre 2004.

Le Pré Saint Gervais est la plus petite des communes limitrophes avec 70 hectares. Elle a une densité d'habitants relativement élevée (234 hab/ha). Frappée par la chute de l'emploi industriel, la ville souhaite désormais attirer sur son territoire davantage d'activités tertiaires. Globalement bien desservie par les transports en commun, elle n'est pas traversée par de grands axes de transit. Enfin, l'étroitesse du réseau viaire contraint le stationnement, et le développement des circulations douces.

Les enjeux pour le Pré-Saint-Gervais sont la diversification des fonctions, la requalification de la rue André Joineau, grâce au comité d'axe de la ligne 170, et l'amélioration de l'habitat privé et social.

1- Urbanisme et aménagement

Une forte pression de l'immobilier résidentiel que la commune souhaite tempérer

La commune veut limiter autant que possible la construction de d'immeubles d'habitation pour favoriser en contrepartie la construction de bureaux, cependant la pression immobilière reste favorable au logement.

A titre d'exemple, le nord de la commune, anciennement industriel et artisanal, a connu des nombreuses transformations de bâtiments d'activités en habitations sous la forme de loft, ce que n'interdit pas le règlement communal. Dans ce secteur, les bâtiments industriels parfois denses sont conservés alors que les COS sont nettement favorables à l'activité (différentiel de COS de 1,2) pour les constructions neuves.

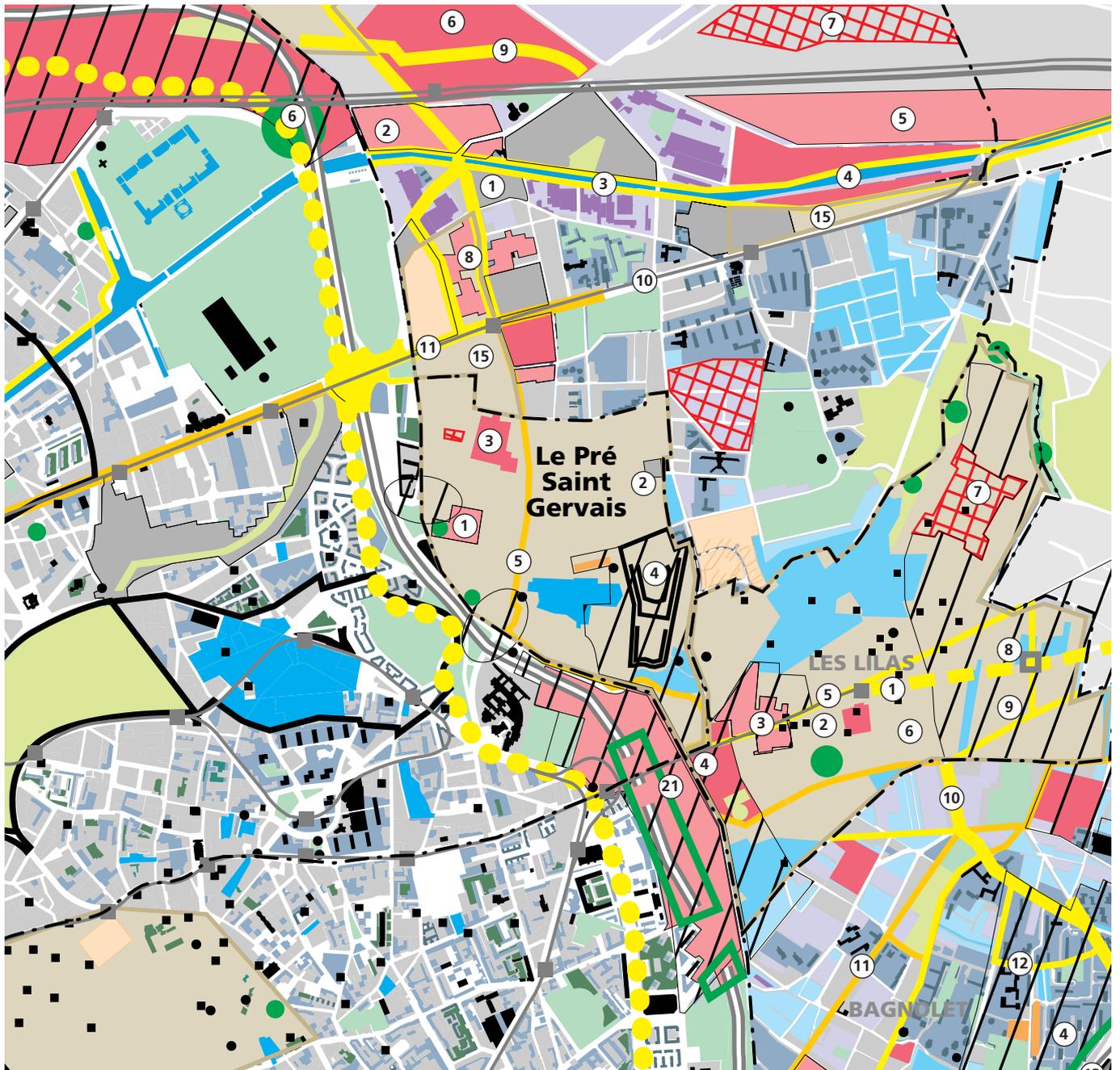
Pour atteindre l'objectif de maintien de l'emploi, la commune mène plusieurs opérations d'aménagement où des emplois seront créés : c'est le cas de la ZAC Delteral-Sémanaz au nord-ouest de la commune (construction d'une clinique et d'une MAPAD) **(1)**. La ZAC Chevreul-Garibaldi est achevée **(2)**.

Une importante réserve foncière pour la ville (3% du territoire communal), les anciennes emprises de la société Gitel viennent d'être acquises par la mairie et leur aménagement est à l'étude, notamment en vue de création d'activités **(3)**.

La construction d'un immeuble de bureaux (12 000 m) est en cours le long du boulevard périphérique (livraison 2005/2006).

Deux procédures pour réhabiliter le logement existant

Une OPAH, concernant tout le territoire communal vient de s'achever. La commune souhaite reconduire cette opération pour 5 ans, mais sous la forme d'une OPAH ciblée.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSF programmé
- Tramway ou TCSF à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

Une ORU intercommunale **(4)** engagée avec les communes des Lilas et de Bagnolet, vise à requalifier notamment le territoire de la remarquable cité jardin des années 30 (site inscrit). Par ailleurs les accès à la commune depuis Paris (Portes Chaumont et du Pré-Saint-Gervais) sont aussi concernés par cette ORU, de telle sorte que la Ville du Pré-Saint-Gervais souhaiterait que ces passages sous le boulevard périphérique soient mis en valeur.

Très peu de risques sur la commune

Il n'y a qu'une installation classée, une usine d'agroalimentaire, mais elle ne représente qu'un faible risque. Concernant les risques naturels, la partie basse peut être inondée très rarement du fait des eaux de ruissellement venant de Paris. Les sols sont argileux, il existe donc un risque de retrait/gonflement, dont les zones critiques sont à l'étude. Enfin, il existe d'anciennes zones de carrières au Sud Est de la commune.

2- Transports et déplacements

Une bonne desserte de transport en commun

La commune est satisfaite de sa desserte en transport en commun. Elle ne dispose pas d'arrêts de métro sur son territoire, mais est desservie par la ligne 5 à Hoche, et la ligne 7bis à Pré St Gervais. Elle dispose de trois bus, dont une navette communale, fonctionnant les jours de marché (mardi, jeudi, samedi) et les dimanches et jours fériés. Elle s'adresse avant tout aux personnes âgées. Elle est gratuite, et contient 20/22 places.

Pas de difficultés majeures en matière de circulation

Le Pré St Gervais, avec une superficie de 70 hectares, ne rencontre pas de problèmes de congestion ou d'engorgement de ses voies. Sa voirie est totalement communale, excepté une départementale traversant la commune d'Est en Ouest (rue d'Estienne d'Orves, rue Gabriel Péri).

Stationnement, une offre gratuite mais contrainte

Le stationnement représente entre 2200 et 2400 emplacements, non matérialisés et gratuits. Il existe un parking public de 90 places. Il n'est pas envisageable de la développer, ni à l'ordre du jour de le réduire, l'offre étant déjà insuffisante, et expliquant la faible motorisation des ménages (46% des ménages n'ont pas de voiture, 47,4% en ont une). Les élus ont évoqué l'idée d'un stationnement plus réglementé mais gratuit, notamment la mise en place de zones bleues, mais ceci reste à l'état d'intentions. Le stationnement est en effet contraint par l'étroitesse des voies, et le faible nombre de parkings privés. Le contrôle du stationnement est par ailleurs un problème, puisque Le Pré St Gervais ne dispose pas de police municipale. En outre, la commune a constaté un report de stationnement de Paris sur son territoire, du fait de la création de pistes cyclables sur les boulevards extérieurs (rues Freud et Fleming) ayant supprimé des emplacements. Elle le déplore d'autant plus que les commerçants du marché ne peuvent plus s'y garer.

Le POS prévoit les COS suivants pour le stationnement :

- zone Ua :
 - o 1 place / logement isolé (maison), ou 1 place pour 70 m² de SHON
 - o 1,5 place / logement pour les opérations de plus de 10 logements individuels
 - o bureaux : 50% de la SHON pour le stationnement
 - o activités : 1 place / 80 m² SHON, entrepôt : 1 place / 200 m²
- zone Ub :
 - o mêmes dispositions que Ua sauf pour le collectif : 1 places / de 1 à 3 pièces par logement, 1,25 places / 4 et 5 pièces, 1,5 places / 6 pièces et plus

Espaces publics, la requalification de l'axe principal du Pré St Gervais

Dans le cadre du comité d'axe de la ligne 170 (Gare de St Denis – Porte des Lilas), la rue André Joineau, axe structurant de la commune, va être requalifiée. Les travaux débutent en septembre 2004 et concernent dans un premier temps le tronçon avenue Jean Lolive / rue Gabriel Péri. Pour la première fois en Ile de France, sera mis en place un site propre à contre sens de la circulation, ponctué de sas lorsque la voirie est trop étroite. Deux autres tronçons sont prévus pour 2005 et 2006, le premier ne comportant qu'une requalification générale de la voie, le second un site propre pour le 170. Enfin, un plateau surélevé est prévu devant l'hôtel de ville afin de sécuriser les traversées et de créer un espace paysager. Ces travaux sont prévus pour le 3ème trimestre 2005 et concernent les tronçon compris entre les rue Jean Baptiste Sémanaz et Capitaine Soyer. **(5)**

Un développement limité des circulations douces et des espaces verts

La commune ne dispose pas d'itinéraires de circulations douces : ni cheminements piétons aménagés, ni bandes ou pistes cyclables. Selon elle, la taille de la voirie ne s'y prête pas, et la pratique du vélo n'est pas très développée dans la commune.

En revanche, dans la ZAC Delteral-Sémanaz **(1)** la première voie piétonne sera créée (rue Chardanne). Il existe quatre squares sur la commune, et 1000 m² d'espaces verts doivent être créés dans la ZAC Delteral-Sémanaz. Le nombre d'arbres d'alignements s'élèvent à 1000 arbres environ. La commune n'a plus la place pour en créer davantage.

LES LILAS (93)

Maire : Daniel GUIRAUD	Procédure de révision lancée. Date d'approbation prévue en 2006.
Superficie (en hectare) : 126	En 1999
Population en : 1990 : 20 120 hab 1999 : 20 207 hab	Ménages sans voiture : 41,4% Ménages équipés d'une voiture : 49,7% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 9%
Densité en 1999: 160 hab/ha	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile aux Lilas : 9% travail aux Lilas: 14.3%
Croissance démographique : + 0,4 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile aux Lilas : 26.5% travail aux Lilas : 34.6%
Part de logements sociaux (loi SRU): 25 %	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile aux Lilas : 48.9% travail aux Lilas : 32.1%
Emplois en : 1990 : 5 860 : 1999 : 5 499	
Evolution de l'emploi sur la période : - 6,16 %	
Taux d'emploi en 1999 : 0,5	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 12 000 1990 : 13 000 2000 : 14 000	
Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS approuvé en 2000,	

La commune des Lilas est en négociation pour la création d'un EPCI avec Bagnolet, le Pré Saint Gervais et Pantin, voire Romainville. Des groupes de travail ont été mis en place en septembre 2004.

La commune des Lilas est structurée autour de la rue de Paris, qui la traverse depuis la Porte des Lilas jusqu'à Romainville, et constitue un axe de transit très dense. Le territoire est caractérisé par la variété de ses quartiers. En dehors du centre dense et commerçant, le territoire est occupé en grande partie par des tissus mixtes constitués d'anciens locaux d'activités et d'immeubles de logements ou de pavillons ainsi que par le fort au Nord-est, ceinturé d'espaces verts. La commune des Lilas a été largement frappée par le déclin de l'emploi industriel au cours des dernières décennies et éprouve des difficultés à attirer de l'emploi tertiaire tandis que la pression foncière pour le logement est plus forte, avec la reconversion des locaux artisanaux en logements type loft.

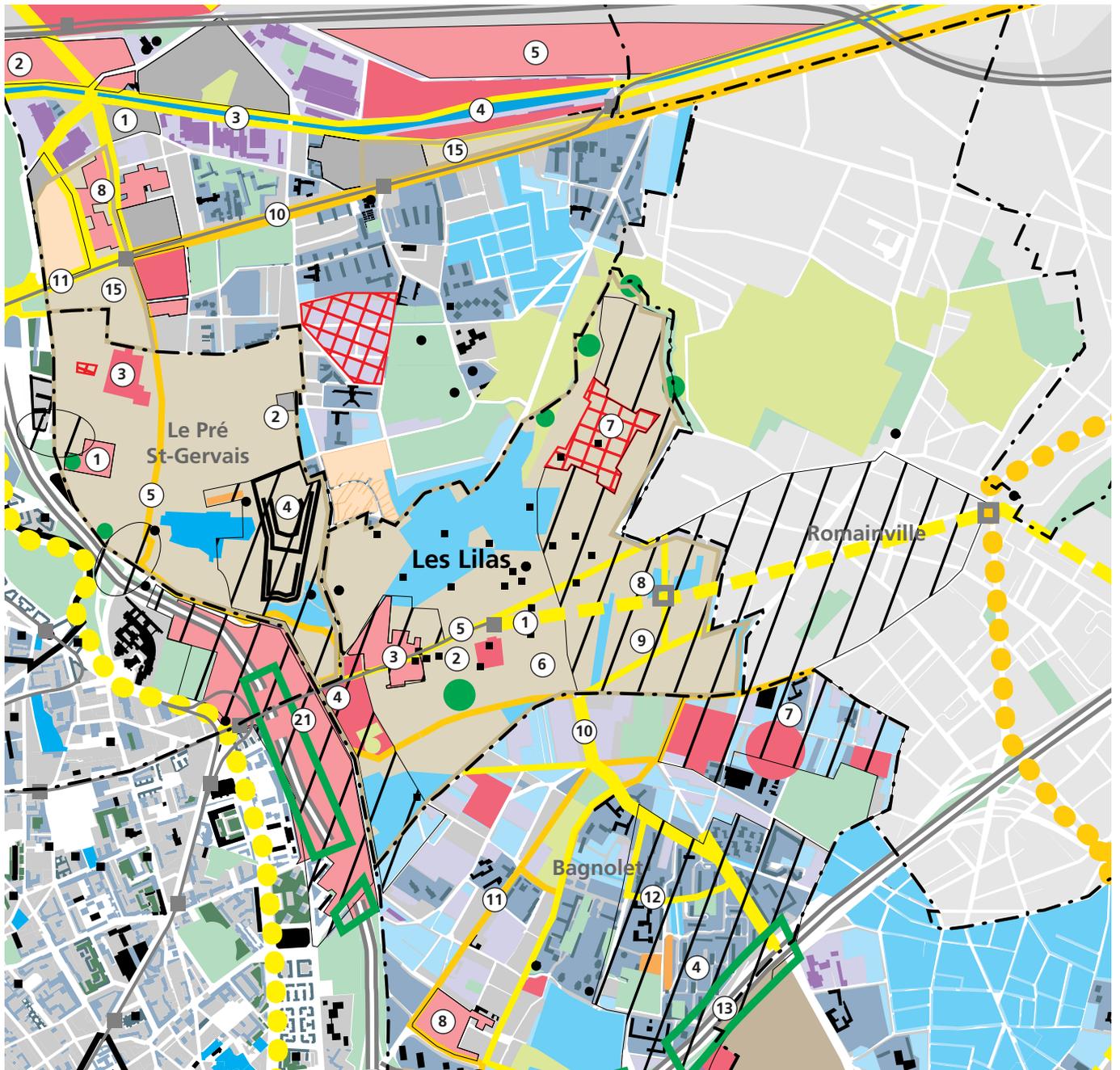
Les principaux enjeux pour cette commune sont les suivants: repenser l'axe urbain principal que constitue la rue de Paris, en terme de déplacements comme de bâti, développer l'emploi sur le territoire, conforter la spécificité de chaque quartier tout en favorisant leur revalorisation, et réduire le transit, tout en redonnant leur place aux piétons.

I- Urbanisme et aménagement

Réflexion sur la rue de Paris et le centre ville

La commune des Lilas a engagé une réflexion approfondie sur la mise en valeur et la protection de son centre ville et de la rue de Paris. Ce projet prend en compte l'arrivée de la base de loisir de Romainville qui devrait être génératrice d'un trafic routier important, et intègre la perspective de la prochaine extension de la ligne 11 **(1)** du métro. En terme de bâti, l'incitation à la densification par des COS élevés **(2)** dans le centre et la réalisation de la ZAC « Centre-ville » sont destinés à reconstituer un front bâti à l'entrée de ville coté parisien **(3)**. En terme de centralité, une étude est menée sur l'impact de l'extension du métro sur la vitalité des commerces autour de la station existante et de celle en projet.

Enfin, une réflexion majeure est menée sur l'espace public dans le centre. La commune projette de requalifier son entrée de ville parisienne, en vis à vis des projets de couverture du périphérique de la porte des Lilas **(4)**. Elle projette également de « civiliser » la rue de Paris sur toute sa longueur, pour reprendre la formule utilisée par la municipalité parisienne **(5)** pour parer à un éventuel renforcement du transit dû à la future base de loisir et à la proximité parisienne. Dans cette optique, la commune envisage une semi-piétonnisation de son centre-ville.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

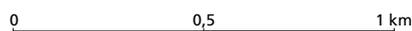
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS EN DÉVELOPPEMENT

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



Favoriser l'emploi

La commune cherche toujours à développer l'emploi sur son territoire, même si elle éprouve des difficultés à s'opposer à une tendance largement favorable au logement. Elle a créé dans la ZAC « Centre-ville » 8.000m² de bureaux. **(3)**

Conforter la spécificité de chaque tissu urbain et valoriser certains quartiers

La commune a mis en place une OPAH **(6)** sur toute la ville pour favoriser le renouvellement de l'habitat ancien.

Une ORU avec les communes voisines de Romainville et de Bagnolet concerne les territoires où sont présents de nombreux logements sociaux. Les Lilas poursuit une réflexion sur la requalification des espaces extérieurs de deux groupes de logements sociaux situés boulevard de la Liberté et Général Leclerc et sur le quartier de l'avenir situé aux abords du fort de Romainville **(7)** dont la mutation à terme est liée à l'implantation souhaitée d'une nouvelle station de métro sur la ligne n°11 prolongée **(8)**.

Une ORU **(9)** avec les communes voisines de Romainville et de Bagnolet concerne les territoires où sont présents des logements sociaux, des équipements publics, des logements en copropriété, de l'habitat ancien et un tissu industriel en voie de mutation. Une étude est à mener afin d'étudier une recomposition de ce secteur afin de mettre fin à la spirale de dégradation liée à de nombreux dysfonctionnements.

L'orientation majeure de la révision du PLU est la valorisation du paysage des Lilas. Cette politique prend appui sur une nouvelle hiérarchie d'espaces publics qui donne priorité aux piétons par un nouveau plan de circulation et de stationnement, une orientation du renouvellement du paysage urbain économique par l'espace public et une évolution des dispositifs réglementaires permettant des insertions architecturales à l'échelle de ses nombreuses sentes et du parcellaire conservé. Par ailleurs la ville protège dans sa réglementation actuelle, une série de bâtiments remarquables au titre de la « Loi Paysage »

Des nuisances limitées

Il existe, sur la commune des Lilas, d'anciennes carrières, avec les risques classiques d'effondrement et de tassement.

II- Transport et déplacements

La commune des Lilas a entrepris une démarche type Plan Local de Déplacements, depuis un an, axé sur la maîtrise du transit automobile et le développement de zones 30.

Transports en commun, le prolongement souhaité de la ligne 11

Le prolongement de la ligne 11 **(8)** est très vivement défendu par la Ville des Lilas. Il permettrait de mieux desservir la commune ainsi que la Base de Loisirs de Romainville avec une nouvelle station « Les Lilas Liberté » et ainsi de réduire la circulation automobile et donc la pollution. La station suivante « Romainville Carnot » serait également desservie par le T1 (actuellement bloqué à Noisy le Sec, mais inscrit au CPER 2000-2006 jusqu'à Val de Fontenay). Les habitants des Lilas auraient donc accès à une rocade de transports en commun en sus du projet parisien de tramway sur les Maréchaux. Par ailleurs, 4 lignes de bus desservent la commune. Une navette communale existe, mais elle ne dessert pas suffisamment les secteurs isolés. La commune se heurte à un coût élevé pour des extensions de desserte.

Il faut noter que dans le cadre du projet d'intercommunalité avec le Pré St Gervais, Pantin, voire Bagnolet et Romainville, de nouvelles liaisons intercommunales pourront être pensées.

Une volonté de gestion du transit, la requalification de l'entrée de ville

La démarche de la commune des Lilas se situe dans un cadre intercommunal puisqu'elle est une ville de transit et de déviation (le transit représente 40% de l'ensemble des déplacements et 70% des flux sont le fait de populations non résidentes). Les déplacements au sein de la commune par les résidents se font très majoritairement à pieds (80,5%) tandis que les flux non résidents se font davantage en voiture particulière (44%).

La municipalité souhaite donc mieux hiérarchiser sa voirie en concentrant le trafic de transit sur certains axes et en développant des zones 30 sur l'ensemble de son territoire à terme. Lors d'une première phase, les efforts porteront d'une part sur l'entrée de ville depuis la Porte des Lilas **(4)**, point stratégique en tant qu'interface avec Paris, où une ZAC de 50 000 m² (bureaux, logement et équipements) est en cours, et d'autre part sur la mise en zone 30 du centre-ville. Un comité d'axe a en charge la requalification de la rue de Paris **(5)**, depuis la Porte jusqu'à la Mairie. La commune a proposé un contre projet d'entrée de ville moins routier et plus urbain que celui du Conseil Général. Elle a travaillé avec le bureau d'études Yan le Gal Consultants et David Mangin, pour proposer un aménagement différent de cet axe, avec, notamment, la prise en compte des importants flux piétons au travers de la réduction de la place de la voiture ainsi qu'avec la mise en place d'un double système de rond-points chargés de canaliser les flux automobiles vers les axes dédiés au transit. Le réaménagement de cette entrée de ville devrait être achevé en 2006.

Un stationnement difficile à gérer

Le stationnement dans le centre ville est anarchique, bien qu'il soit payant. Sur le reste du territoire communal, il n'est pas réglementé. L'étude sur le plan de déplacements préconise la généralisation du stationnement payant à l'ensemble du territoire. La rue de Paris et le boulevard de la Liberté deviendront une zone de stationnement minute et de livraisons. La zone payante rotative concernera le reste du centre ville. Enfin, tout le reste de la commune passera en stationnement résidentiel. Il existe un parc public de 110 places, et le parc du marché, en cours de rénovation, compte 110 places. Un parc de 140 places est en construction près de l'Hôtel de Ville. L'objectif est de contrôler et de rationaliser le stationnement, notamment pour améliorer le stationnement résidentiel. La commune manque en effet de 900 places de stationnement résidentiel. Elle craint l'arrivée de la Base de Loisirs de Romainville en terme de circulation comme de stationnement.

Les normes de stationnement sont les suivantes (POS de 2000) :

- logement : 1 pl./log
- bureaux : 1 pl. / 20 m² SHON
- activités : 1 pl./ 60 m² SHON

Protection du centre ville et le développement des circulations douces

La ville a un projet de constitution d'un réseau vert, à l'échelle intercommunale, pour favoriser les liaisons cyclables et piétonnes et relier les grands équipements. Parallèlement, elle souhaite mettre en place des zones 30 pour réduire la circulation, et, à terme, faire du centre ville un espace semi-piéton, à circulation contrôlée. Les transports en commun gagneront ainsi en efficacité, et les habitants en qualité de cadre de vie. Différents scénarios sont à l'étude à ce jour.

Actuellement, le réseau de circulations douces existant est une succession de portions, sans cohérence globale. Le réseau de sentes de la commune sera réhabilité, et son caractère patrimonial sera protégé dans le PLU. Comme pour le projet de cœur de ville, des aménagements piétons et vélos seront réalisés.

BAGNOLET (93)

Maire : Marc EVERBECQ	en date du 28 octobre 2004. Approbation prévue début 2007.
Superficie (en hectare) : 257 ha	En 1999
Population en : 1990 : 32 602 hab 1999 : 32 424 hab	Ménages sans voiture : 42,0% Ménages équipés d'une voiture : 49,6% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 8,4%
Densité en 1999: 167 hab/ha	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Bagnolet : 9.9 % travail à Bagnolet : 7.9%
Croissance démographique : - 0,03 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Bagnolet :27.2 % travail à Bagnolet : 37.9%
Part de logements sociaux (loi SRU): 46 %	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Bagnolet :45.6% travail à Bagnolet : 37.4%
Emplois en : 1990 : 17 596 1999 : 15 128	
Evolution de l'emploi sur la période : - 14 %	
Taux d'emploi en 1999 : 0,9	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 134 000 1990 : 148 000 2000 : 166 000	
Etat du P.O.S. / P.L.U. : dernier de 1989 et révision partielle 94/ 95/ 96. Délibération passage au PLU	

La commune de Bagnolet est en négociation pour la création d'un EPCI avec Les Lilas, le Pré Saint Gervais et Pantin, voire Romainville. Des groupes de travail commencent en septembre 2004.

La commune de Bagnolet est située sur une colline dominant Paris, l'A3 coupe la ville d'est en ouest. On observe trois types de tissus urbains: le centre ancien, faisant l'objet de rénovations ponctuelles ; le tissu mixte habitat/ activités, dans les quartiers en limite de Paris - la commune incitant dans le POS le maintien des activités – et enfin le tissu du type « grand ensemble », enclavé, en particulier le quartier de la Noue, au sud de l'autoroute, secteur où le besoin d'équipement et de commerces est fortement ressenti. Si la ville est globalement bien desservie par les transports collectifs, notamment le métro, elle rencontre des difficultés dans les liaisons de roades.

Les enjeux : l'amélioration du fonctionnement du pôle Gallieni ; la revitalisation du centre ville ; et la rénovation et le désenclavement de quartiers de logements sociaux.

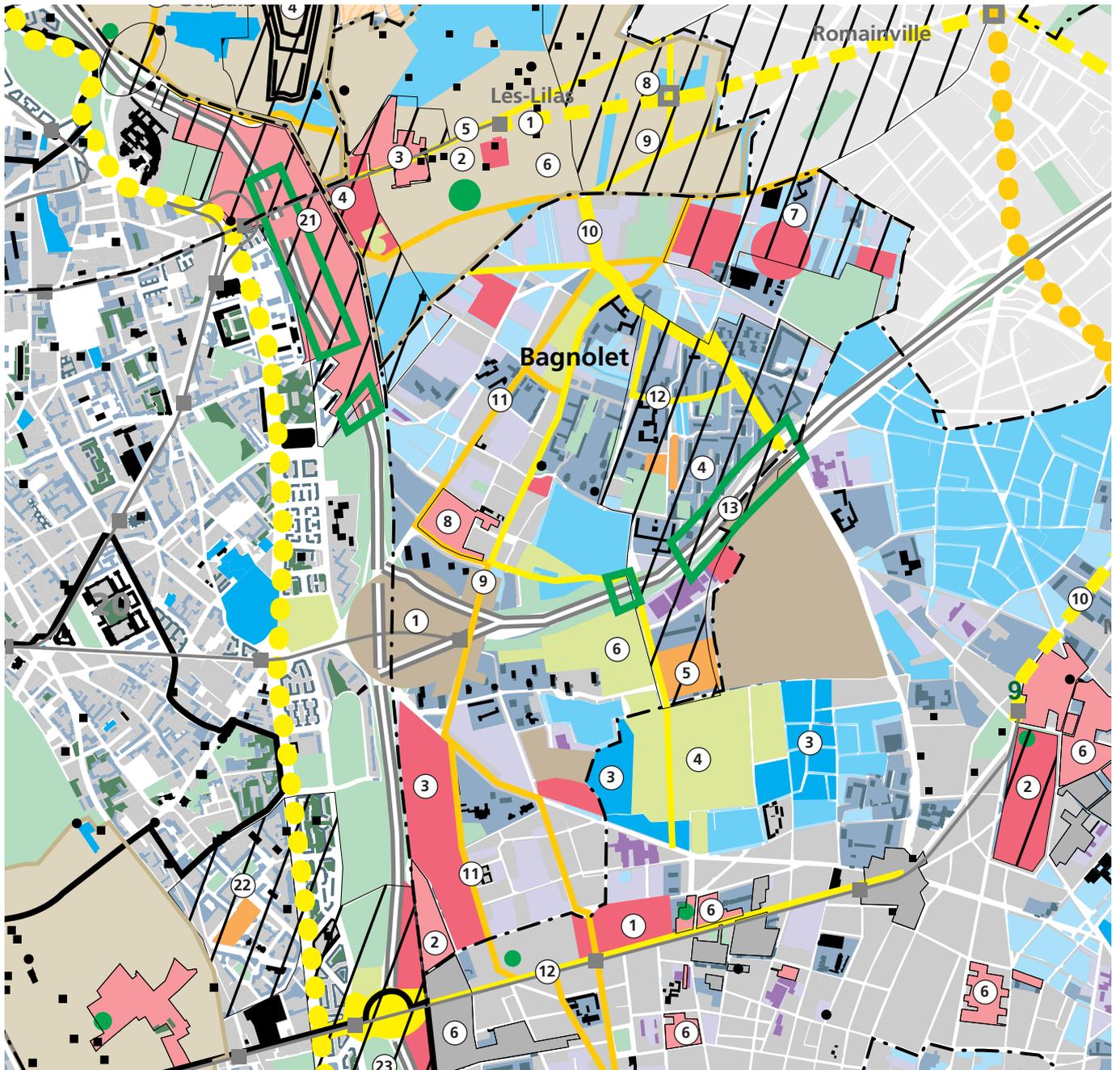
1- Urbanisme et aménagement

Le quartier Gallieni

Ce pôle attractif comprend un centre de bureaux avec les tours Mercuriales, Galliéni 1 et 2, le centre commercial Bel-Est, attirant une nombreuse clientèle en provenance de tout l'est parisien, et la gare routière internationale. Il constitue l'un des pôles pôle hôtelier et tertiaire les plus importants de l'est de Paris. La municipalité a engagé plusieurs études pour que soit étudié un réaménagement urbain de tout le secteur situé entre le centre commercial, la sortie de métro et les voies aériennes **(1)**. Toute la frange longeant le boulevard périphérique au sud de Gallieni, jusqu'à la ZAC Eugène Varlin **(2)** quasiment achevée, fait l'objet de réflexions urbaines afin de valoriser le quartier en y favorisant l'implantation d'activités tertiaires **(3)**.

Les grands ensembles

Deux quartiers de logements collectifs des années 60 et 70 sont inscrits dans un périmètre d'ORU. Le grand ensemble de logement social des Malassis, fait l'objet depuis une dizaine d'année d'un travail important de rénovation du bâti et de restructuration des espaces extérieurs. Des liaisons douces vers le centre-ville ont été créées afin de désenclaver le quartier **(4)**. Le quartier de la Noue, un ensemble de constructions implanté sur dalle, géré en copropriété, constitue un habitat social de fait : l'état d'entretien des immeubles se dégrade. Beaucoup de petites entreprises de confection se sont installées à l'intérieur de la dalle.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

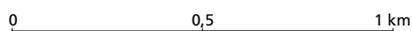
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



L'objectif est pour la municipalité de redynamiser ce quartier en réimplantant des activités et des commerces et de favoriser la réhabilitation des logements **(5)**. Un plan de sauvegarde de la copropriété et un projet de rénovation urbaine ont été lancés au 1^{er} semestre 2004 dans le cadre d'une convention publique d'aménagement.

Le projet d'extension et de rénovation, en cours de réalisation, du parc départemental des Guilands en relation avec Montreuil permettra de désenclaver le quartier de la Noue en le reliant à cette ville **(6)**.

Une deuxième ORU est lancée, avec Romainville et Les Lilas, avec la rénovation du stade de la briqueterie. La rénovation des logements de la LOGIREP et l'îlot Anatole France sont à l'étude **(7)**.

Le centre ville

La ZAC « Centre ville » est bien avancée (il reste un îlot à retravailler) **(8)**. La commune souhaite revitaliser le commerce dans la rue Sadi-Carnot **(9)** et sur la place de la mairie qui périclité depuis l'ouverture du centre commercial Bel-Est et réaménager la place du centre ville.

Enfin, la départementale 21 est à l'étude en vue d'un réaménagement **(10)**.

Les risques sur la commune

Comme beaucoup de communes de l'Est parisien, Bagnolest est concernée par les mouvements différentiels de terrain liés au phénomène de retrait/gonflement des sols argileux. Par ailleurs, la présence de l'A3 mais aussi de la canalisation de gaz à haute pression amènent des risques liés au transport de marchandises dangereuses.

2- Transports et déplacements

La commune de Bagnolest approuve les orientations du PDUIF, et souhaite les mettre en œuvre. Elle se prononce pour la réduction de la place de l'automobile, le développement des transports en commun et des circulations douces. Elle met ainsi en place un Plan de Déplacements Administration, afin de lancer une démarche durable en terme de transports, qu'elle veut exemplaire pour les entreprises (PDE).

Une bonne desserte en transports en commun vers Paris, mais une absence de rocades

La commune estime qu'elle est bien desservie, excepté pour les liaisons de rocade, avec Montreuil ou Les Lilas par exemple. Elle jouit de la desserte de la ligne 3 du métro, à Gallieni. Ce pôle fait l'objet d'un comité PDU, qui en est à la phase étude de projet. Les différents éléments en sont : la refonte de la gare routière, la liaison du pôle avec Paris par un itinéraire cyclable, un dépose minute, un couloir de bus à double sens qui permettra d'améliorer la desserte locale du pôle, et qui accueillera également les vélos **(1)**.

Il existe également deux comités d'axe, concernant les lignes 318 **(11)** et 115 **(12)**. Pour la première, le contrat d'axe est validé, et les travaux doivent commencer en novembre 2004. Parmi les mesures envisagées figurent la mise en place de sites propres sur certains tronçons, notamment la rue Etienne Marcel (couloir à contre sens), limitrophe de Montreuil, la révision du plan de circulation, et la création de pistes cyclables. Le comité d'axe de la ligne 115 en est à la phase de réflexion. Par ailleurs, la ligne 351, qui double actuellement le PC2 sur les boulevards des Maréchaux à Paris, va être déviée sur l'avenue Gallieni afin de mieux desservir les quartiers Sud où certaines opérations de bureaux ont récemment vu le jour (CNAM, ...). Des réflexions sont également en cours sur le tracé de la ligne 122.

La coupure de l'A3 protège la ville du transit, mais sépare les quartiers

La commune est scindée par l'A3. Elle permet de rejoindre l'A1 vers Roissy, son pôle hôtelier, tertiaire et son aéroport, et plus largement vers le Nord de la France, le transit y est donc très dense. Une partie de l'A3, longue de 200 m, est en cours de couverture (les travaux ont débuté à l'automne 2003). Celle-ci permettra, à l'horizon 2007, de relier les Malassis à la Noue et d'aménager durablement ce quartier de Bagnolest. **(13)**

Grâce à la présence de l'autoroute et du boulevard périphérique de Paris, Bagnolest ne semble pas supporter de circulation de transit trop important qui pourrait justifier une politique de réduction de la circulation. En revanche, la commune a en projet un certain nombre de zones 30, correspondant pour une grande partie à des quartiers tranquilles.

Stationnement, une offre insuffisante et gratuite

Le stationnement est gratuit sur tout le territoire communal, excepté sur quelques voies du centre ville, où il est payant et rotatif pour une ou deux heures. Le stationnement gratuit et non réglementé doit passer en zone bleue courant 2005, afin de lutter contre le stationnement de longue durée et le stationnement illicite, et d'éviter les reports de stationnement depuis les communes limitrophes où des mesures de réglementation du stationnement vont également être mises en œuvre. L'équipe municipale de surveillance du stationnement est en cours de recrutement. La commune ne constate pas de stationnement de rabattement autour du pôle de Gallieni. Le parc relais, situé sous le centre commercial de la Porte de Bagnolest, est actuellement sous utilisé ce qui peut s'expliquer par une mauvaise signalisation, mais surtout, selon la commune, il semblerait situé trop prêt de Paris pour jouer ce rôle. La municipalité estime

cependant qu'il existe une offre insuffisante de stationnement pour les résidents, que les zones bleues sont censées régler, mais que la sous utilisation des parcs des bailleurs sociaux accentuent également. Les autorités municipales n'envisagent pas cependant une collaboration dans le but de rationaliser l'usage de ces parkings.

Concernant les normes de stationnement, le POS prévoit :

- pour les bureaux : 40% de la SHON pour le stationnement
- pour les activités : 1 place pour 80%(m² ?) de SHON,
- pour les entrepôts : 1 place pour 200 m² de SHON
- pour le logement : pas de normes

Un réseau de circulations douces à l'étude

Il n'existe pas encore de schéma communal de circulations douces à Bagnole. Le SDIC a tracé les premiers itinéraires approuvés par la commune et souvent repris par les comités d'axe et de pôle. La municipalité souhaite, à terme, le compléter par un réseau communal, ainsi qu'avec des zones 30. La topographie de la ville demeure toutefois une contrainte forte quant à la création d'itinéraires cyclables, en particulier entre les quartiers sud (les Coutures et la Noue) et le centre-ville, séparés par l'A3. Actuellement, il existe des bandes cyclables sur deux tronçons : l'avenue Gambetta et la rue Jules Ferry.

Espaces verts , un parc départemental en cours de réaménagement

Sur une superficie totale de 257 hectares, Bagnole compte 35 hectares d'espaces verts, dont le Parc départemental Jean Moulin, de 8 hectares, en cours de réaménagement. Il sera relié au parc Les Guilands, sur le territoire de Montreuil, pour un espace vert total de 33 hectares. **(6)**

MONTREUIL (93)

Maire : Jean-Pierre BRARD	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS révisé en 1998. PLU pour 2005
Superficie (en hectare) : 892	
Population en : 1990 : 94 773 hab 1999 : 90 735 hab	En 1999
Densité en 1999: 102 hab/ha	Ménages sans voiture : 41,9% Ménages équipés d'une voiture : 48,9% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 9,6%
Croissance démographique : - 4,3 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :
Part de logements sociaux (loi SRU): 35 %	domicile à Montreuil : 7.8% travail à Montreuil: 8.2%
Emplois en : 1990 : 44 485 1999 : 37 713	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
Evolution de l'emploi sur la période : - 15,2 %	domicile à Montreuil: 27.9% travail à Montreuil: 39%
Taux d'emploi en 1999 : 0,8	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 147 000 1990 : 198 000 2000 : 328 000	domicile à Montreuil: 46% travail à Montreuil:34.3%

La Ville de Montreuil a signé avec la Ville de Paris un protocole de coopération le 28 juin 2002. Les domaines de coopération sont les suivants: aménagement, prévention et sécurité, habitat, culture, démocratie locale, coopération décentralisée. La Ville de Montreuil est membre de l'ACTEP, Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, qui regroupe 20 communes à cheval sur deux départements (93 et 94), représentant plus de 660 000 habitants.

Deuxième commune parmi les communes limitrophes de par sa superficie et sa population, Montreuil a connu d'importantes mutations durant les dernières années à un rythme qui devrait se maintenir voir s'accroître à l'avenir. En effet, la ville fortement frappée par la chute de l'emploi industriel, bénéficie de nombreuses zones mutables et d'anciennes emprises industrielles appelées à être transformées **(1)**. Les tissus urbains à Montreuil sont mixtes, avec du logement individuel au Nord et à l'Est ; de l'habitat collectif en front continu dans le centre et le long de la rue de Paris ; des emprises industrielles, des secteurs en friches ; enfin d'importants quartiers de grands ensembles. Elle est bien desservie par les transports collectifs à l'ouest, mais porte des projets d'extensions de lignes pour mieux irriguer l'est, et favoriser les liaisons de rocade. Elle cherche par ailleurs à protéger son centre ville du transit automobile, et plus généralement, à réduire la place de la voiture sur son territoire. **Les enjeux** sont donc l'amélioration du cadre de vie, la requalification du centre ville, et l'amélioration de la desserte en transports collectifs.

1- Urbanisme et aménagement

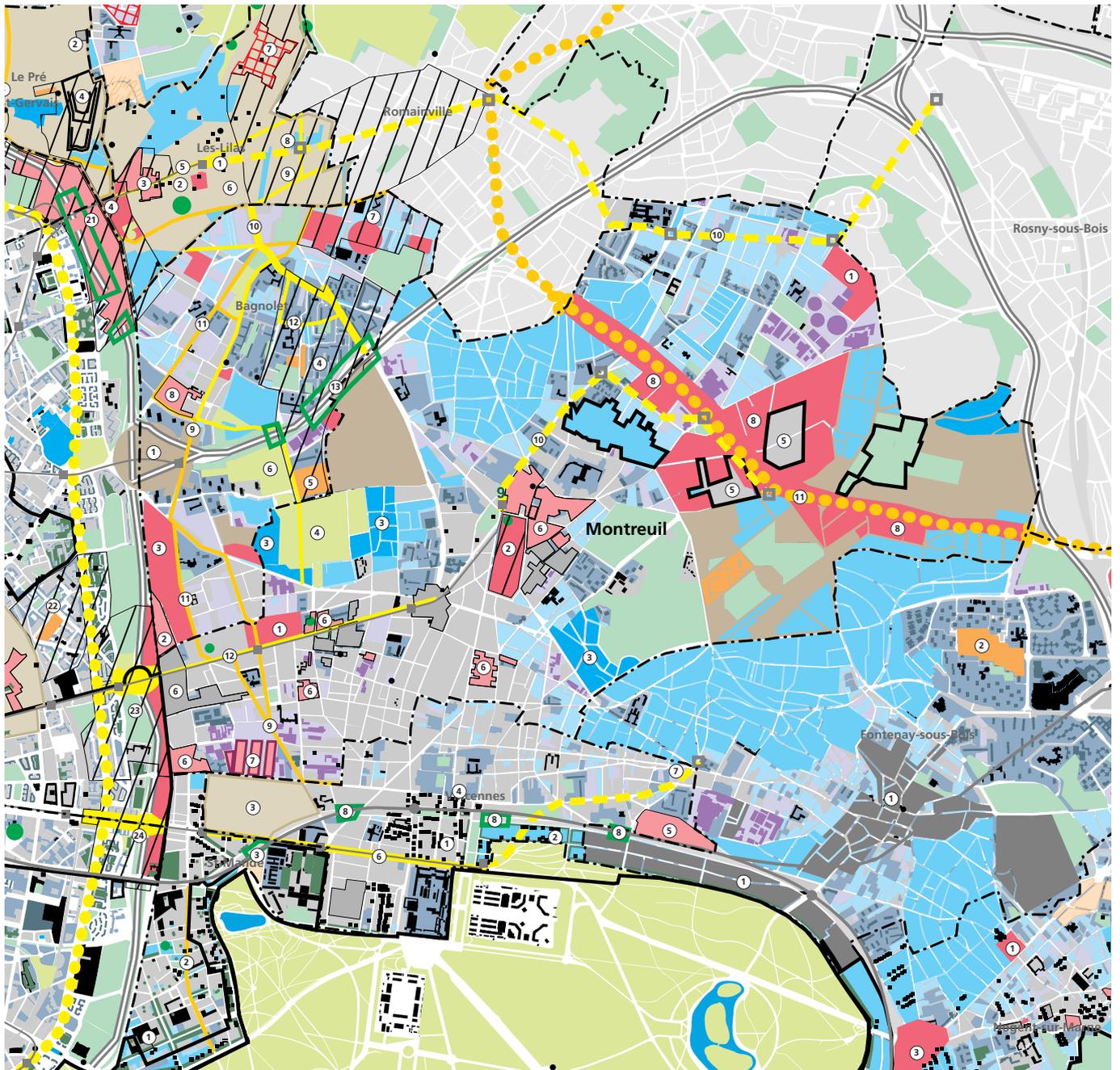
L'amélioration du cadre de vie existant

Le projet « Cœur de Ville » **(2)** vise à la remise en valeur des espaces publics comme lieux de convivialité et de liaison entre les différents équipements. Le centre-ville doit être doté de quatre places : la place Guernica, la place de l'Espoir, la place Jean Jaurès qui garde son caractère de place principale et reste piétonne ; et enfin une nouvelle place qui créera un lien entre les deux tours de bureaux, les commerces et les logements.

Le projet prévoit également la démolition du centre commercial, de la gare routière et la création d'un centre administratif. Des logements seront localisés dans un bâtiment situé sur la place Jean Jaurès en bordure de la rue Franklin, un nouveau Théâtre sera reconstruit face à l'hôtel de ville, des bureaux et une résidence étudiante seront réalisés dans quatre bâtiments le long de l'avenue Wilson.

Montreuil a également engagé la réhabilitation de logements sociaux dans le quartier Bel Air et à la Boissière.

La commune souhaite mettre en valeur les espaces verts existants et les secteurs résidentiels autour des parcs, protégés par des règles morphologiques et d'implantation contraignantes **(3)**. Certains parcs sont réaménagés, d'autres étendus comme le parc départemental des Guilands en lien avec la commune de



Protection nationale

-  Site classé, inscrit
-  Bâtiment classé, inscrit
-  PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

-  Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
-  Secteur avec règles morphologiques protectrices
-  Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
-  Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

-  Secteur d'étude ou de réflexion
-  À terme

Opération d'aménagement

-  En cours
-  Achevée depuis moins de 10 ans
-  Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

-  Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

-  OPAH en cours / prévue
-  Requalification de quartier
-  GPV, ORU, GPRU(à Paris)
-  Requalification de logements sociaux
-  Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

-  Couverture d'infrastructure
-  Requalification d'axe programmée
-  Requalification d'axe à l'étude
-  Création d'espace vert en cours ou en projet
-  Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

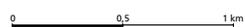
-  Tramway ou TCSP programmé
-  Tramway ou TCSP à l'étude
-  Métro, RER, train programmé
-  Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

-  Bâtiment remarquable
-  Tissu discontinu
-  Tissu pavillonnaire
-  Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS ÎLE-DE-FRANCE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
 Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



Bagnolet (4). Plusieurs « secteurs des murs à pêches » viennent d'être protégés en tant que sites inscrits et feront l'objet d'aménagements paysagers (5).

De grands secteurs d'aménagement

Six ZAC sont en cours sur le territoire : la ZAC Porte de Montreuil, la ZAC Valmy, la ZAC Garibaldi, la ZAC Beaumarchais, la ZAC Carnot, la ZAC Franklin-Walwein (6). Elles totalisent au total environ 200 000 m² de construction.

Plusieurs constructions ont lieu hors ZAC comme des constructions de bureaux en cours et à l'étude entre la porte de Montreuil et Vincennes et sur la rue de Paris. Ces constructions prennent place dans des secteurs de plan masse (7). Au total, le bas Montreuil devient avec son prolongement sur Bagnolet un pôle d'emplois important puisqu'à terme 250 000 m² de bureaux auront remplacés l'industrie et l'artisanat.

Montreuil bénéficie également de larges zones mutables. De vastes secteurs sont ainsi à l'étude pour de futures mutations. Certaines parties de « la zone des murs à pêches » et les espaces longeant le futur tramway sont les grands secteurs à l'étude pour de futurs aménagements (8).

Un bon réseau d'espaces verts

Montreuil offre à ses habitants une variété de paysages où le végétal tient une large place (54 ha d'espaces verts sur une surface totale de 892 ha - soit 5,8 m² / par habitant) sans compter les projets de jardins en cours, comme expliqué ci dessus. Son passé original de "ville horticole" connue pour ses pêches explique en partie cette situation.

Des risques typiques de la première couronne

Il existe des risques assez forts d'inondations pluviales urbaines. La ville comporte des bassins versant de grandes tailles et des sols fortement imperméabilisés par une urbanisation dense. Les anciennes carrières présentes en sous sol de la commune créent des risques d'effondrements et de tassement. Enfin, il y a des risques liés au transport des matières dangereuses, notamment par le transit des camions sur la commune, mais aussi, par la présence d'un réseau de canalisations de gaz haute pression appelé réseau TRAPIL (transport par pipeline)

2- Transports et déplacements

La ville de Montreuil affiche clairement des objectifs volontaristes de réduction de la circulation automobile, et de développement des circulations douces et des transports en commun.

Une desserte satisfaisante de transports en commune mais à améliorer

La commune de Montreuil dispose du métro depuis 1937 avec la ligne 9 qui compte actuellement 3 stations sur le territoire communal. 12 lignes de bus parmi lesquels 4 mobiliens (115, 121, 301, 318), soit 30 km de linéaire. Une desserte à moins de 300 m de 95% de la population est ainsi assurée, chiffre qui atteindra 98% avec la mise en service du prolongement de T1. Si la desserte bus du territoire est assez fine, l'objectif maintenant est d'améliorer la qualité du réseau : vitesse, fréquence, confort, amplitude horaire...Il y a un comité d'axe sur la ligne 318 Château de Vincennes / Romainville, qui prévoit un site propre à contre sens d'1,2 km ; les travaux ont commencé. (9)

Montreuil compte de nombreux projets de développement d'infrastructures lourdes de transport visant à compléter le maillage du territoire. Le prolongement de la ligne 9 de métro (2 stations supplémentaires) a été inscrit au SDRIF de 1994 mais ne figure pas au CPER. Le projet de prolongement de la ligne 11, plus avancé du point de vue des études, permettrait de mieux desservir le Nord Est de la commune avec deux stations à Montreuil (Murs à pêches - Sept chemins), mais également de promouvoir des dynamiques intercommunales. Il est possible qu'il soit inscrit au prochain CPER. (10)

Figurent également le projet de prolongement de la ligne 1 au carrefour des Rigollots ainsi que le projet de ligne Orbitale. Le tramway T1 doit se prolonger jusqu'à Fontenay via Montreuil (Théophile Sueur) mais le blocage du projet à Noisy le Sec a retardé le calendrier initial qui prévoyait le démarrage des travaux en 2006 pour une mise en service en 2008 (11). Ce retard est estimé à deux ans, temps nécessaire pour trouver un tracé consensuel à Noisy et pour valider un schéma de principe modificatif. Ce prolongement permettrait pourtant de connecter les habitants au RER E (Noisy le Sec) et au RER A et E (Val de Fontenay).

Un plan de circulation en projet associé au développement des zones 30

Le plan de circulation en projet aura un rôle essentiel pour la gestion du transit dans Montreuil, mais aussi pour le développement des circulations douces.. L'idée est de casser les axes de transit dans le centre-ville, et d'en reporter le trafic sur des axes de contournement, notamment à l'aide d'aménagements de zones 30. A moyen terme, l'objectif est de développer les zones 30 sur une grande partie du territoire communal. Certains axes comme la rue de Paris voient dans ce cadre leur vocation de liaison stratégique renforcée (12).

Plus globalement, une étude de PLD est en cours, afin de concevoir les déplacements à l'échelle de Vincennes, Montreuil et St-Mandé, et d'obtenir un réseau cohérent de déplacements.

Le stationnement, un outil de réduction de la circulation automobile

Depuis le début 2004, Montreuil a mis en place un nouveau plan de stationnement, en étendant les zones payantes, et en mettant en place une « brigade de gardes urbains » pour en assurer le contrôle.

Il existe 3 types de tarifications : la zone rouge correspond au centre-ville où seul le stationnement rotatif est autorisé ; la zone orange vise des quartiers plus résidentiels au sein desquels des possibilités de stationnement hors-voiries existent et tente d'inciter les riverains à privilégier ce type de stationnement plutôt que le stationnement sur voirie ; enfin, la zone verte correspond aux quartiers sous-équipés en possibilités de stationnement hors-voiries.

Zones	tarifs horaires	tarif résidant	Tarif pendulaire
Rouge	1,5 €	Interdit	Interdit
Orange	1,2 €	1,5 €	3 €
Verte	1 €	0,5 €	3 €

Le stationnement de véhicules électriques ou fonctionnant au GPL est gratuit.

Le stationnement réglementé concerne actuellement la partie ouest de la commune, la plus proche de Paris et de Vincennes où les caractéristiques sont proches de la moyenne parisienne (moins de 50% des ménages possédant une voiture).

Les normes de stationnement sont de une place par logement quelque soit le logement, car 56% des ménages ont une voiture, et seulement 8% en ont deux. Pour les bureaux, il est prévu une place pour 100m² de SHON, en comptant un employé pour 20 à 30 m² de SHON. Ces normes sont des planchers, ainsi, une grande surface commerciale comme Décathlon a construit un parking de 600 places, au lieu des 300 estimées suffisantes. Aujourd'hui, un niveau est vide.

Un réseau discontinu de circulations douces en développement

Le réseau d'itinéraires cyclables (pistes et bandes) de Montreuil est discontinu, mais atteint les 6 km. Son développement est prévu, en liaison avec le SDIC et les autres projets de la commune, mais aussi avec le développement des zones 30 sur Montreuil. La ville le développe à hauteur de 3 km supplémentaires par an en moyenne.

SAINT-MANDE (94)

Maire : Patrick BEAUDOIN	Etat du P.O.S. / P.L.U. : dernier POS de janvier 2001. Procédure de révision lancée. Approbation du PLU prévue en 2006. En 1999
Superficie (en hectare) : 92	
Population en : 1990 : 18 683 hab 1999 : 19 677 hab	Ménages sans voiture : 34.3% Ménages équipés d'une voiture : 51.8% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 13.9%
Densité en 1999: 214 hab/ha	
Croissance démographique : +5,3 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Saint Mandé : 9.9% travail à Saint Mandé: 13%
Part de logements sociaux (loi SRU): 7 %	
Emplois en : 1990 : 7 464 1999 : 7 936	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Saint Mandé : 33.1 % travail à Saint Mandé : 37.8%
Evolution de l'emploi sur la période : + 6,3 %	
Taux d'emploi en 1999 : 0,8	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Saint Mandé : 39.2% travail à Saint Mandé : 33.2%
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 23 000 1990 : 35 000 2000 : 41 000	

La Ville de Saint-Mandé est signataire avec la Ville de Paris de la Charte pour l'aménagement durable du Bois de Vincennes du 23 avril 2003..

La Ville de Saint-Mandé est membre de l'ACTEP Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, qui regroupe 20 communes à cheval sur deux départements (93 et 94), représentant plus de 660 000 habitants.

La commune de Saint-Mandé, à l'est de Paris est située entre le boulevard périphérique et le bois de Vincennes. Petite de part sa superficie, Saint-Mandé est l'une des communes qui comprend la plus grande longueur - 4 kilomètres environ - de limites communales avec Paris. Commune très dense et résidentielle, elle est traversée d'est en ouest par la RN34. Saint-Mandé abrite deux grandes services sur sa limite est : l'Institut Géographique National et l'hôpital militaire Bégin.

I- Urbanisme et aménagement

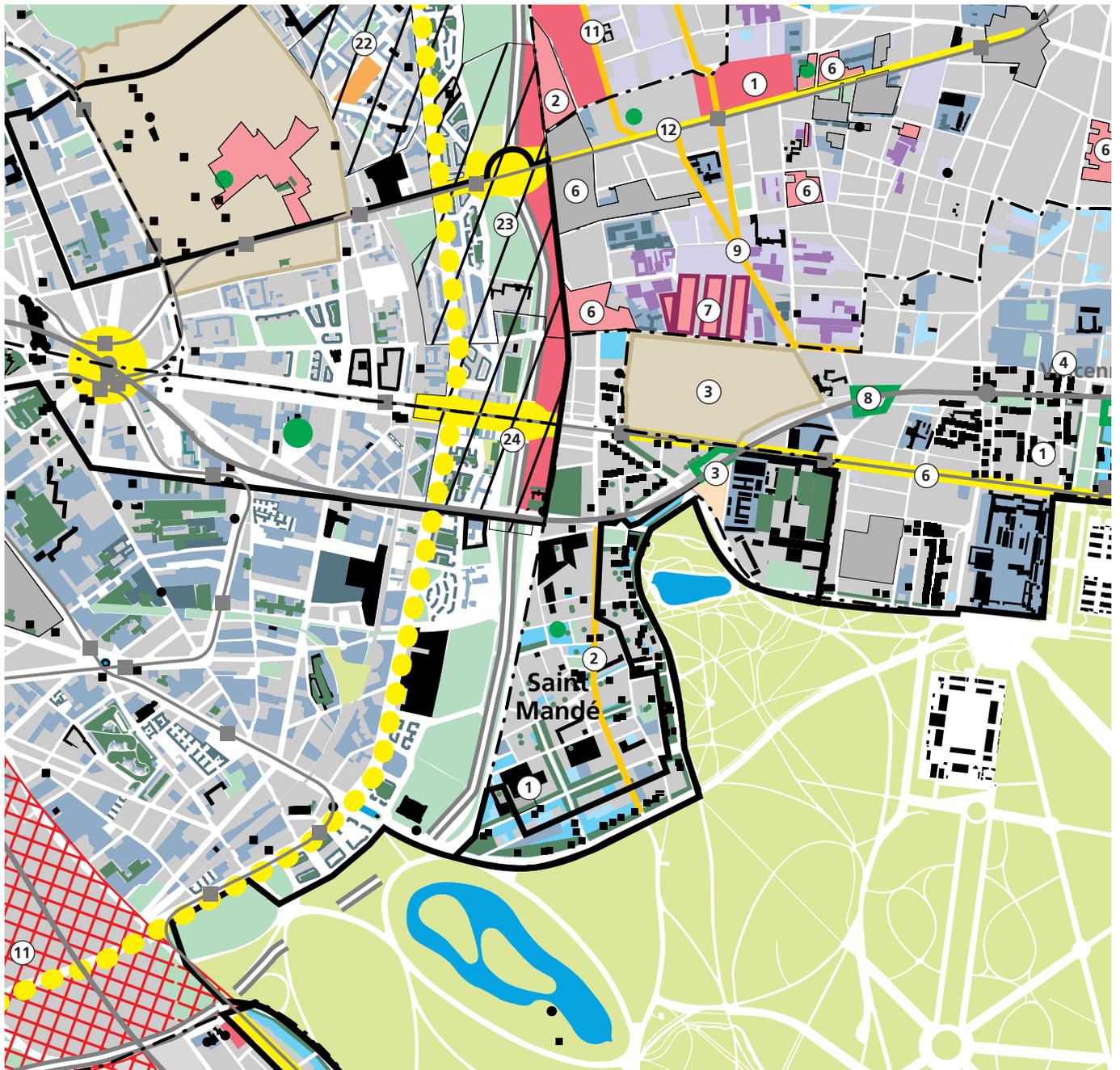
Mise en valeur du patrimoine architectural et naturel

Un site inscrit comprend les franges du bois (terrains retranchés du bois au début du Xxe siècle) ainsi que l'IGN et l'hôpital. La majeure partie du tissu urbain est constituée d'habitat collectif ancien. La ville a protégé au titre de la loi Paysage une centaine de « bâtiments références » dans les quartiers haussmanniens au sud de la commune sud, mais aussi dans les quartiers de faubourg plus au nord. La ville prévoit la mise en en place d'une OPAH qui devrait concerner le nord de la RN 34.

Favoriser la mixité des fonctions

La ville étant principalement résidentielle, la mairie entend favoriser l'implantation d'activités tertiaires et de commerces de proximité, en instaurant un COS incitatif pour l'activité et en baissant la norme en nombre de places de stationnement requises, essentiellement autour de l'avenue du Général de Gaulle et de l'avenue de Paris.

La ZAC de logements « Sainte-Marie » au sud de la commune est en cours d'achèvement **(1)**.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER PARIS-EN-URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

II- Transport et déplacements

Une commune bien desservie par les transports en commun

Le territoire de la commune de Saint Mandé est desservi par la ligne n°1 du métro. Dans la pratique, la station Porte Dorée (ligne n°8) un peu plus éloignée dessert également la partie sud de la commune. En complément du réseau ferré, 5 lignes de bus traversent la commune, dont une ligne mobilienne, la ligne n°325. Le comité d'axe, piloté par la DDE 94 a déjà conduit à réaliser des aménagements de voirie sur la portion de l'avenue Charles de Gaulle allant de l'avenue de Paris à la place Charles Digeon. La commune espère la poursuite de ces aménagements **(2)**. Des améliorations de la qualité de service sont intervenues récemment sur le réseau d'autobus, avec la mise en service de la ligne n°86 le dimanche.

Le RER A traverse la commune au nord sans s'y arrêter, en tunnel près de Paris, en tranchée à partir de l'avenue de Liège. Les nuisances sonores dans la partie en tranchée seront partiellement supprimées grâce à la couverture prévue dans le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, actuellement en chantier. La couverture sera réalisée sur environ 100 mètres au sud de l'avenue de Paris et poursuivie par la réalisation de casquettes jusqu'au pont de l'avenue Foch. L'achèvement est prévu pour fin 2006. Un jardin sera aménagé sur la couverture. **(3)**

Circulation et transit, des enjeux de qui ne relèvent pas de la compétence de la commune

Saint-Mandé est une commune de moins de 100 ha, prise en étau entre le Paris urbain et le bois de Vincennes. Elle est traversée par des axes au trafic important, l'avenue de Paris (RN 34), l'avenue Foch (RD 20) et l'avenue du Général de Gaulle (RD 38), toutes deux classées en voie à grande circulation. Elle subit donc un transit dense entre Paris et les communes de première couronne, sans disposer des moyens pour maîtriser cette circulation.

La ville craint surtout pour l'avenir. C'est la raison pour laquelle, elle est très attentive aux projets des communes voisines pouvant avoir des impacts sur la circulation ou le cadre de vie des habitants de Saint-Mandé. A titre d'exemple, le projet de tramway des Maréchaux à Paris, avec la priorité aux feux qui est annoncée, est perçu comme un obstacle à la fluidité de la circulation de transit est-ouest et un facteur de congestion supplémentaire sur le territoire de Saint-Mandé.

La commune de Saint-Mandé s'est associée aux communes de Montreuil et de Vincennes pour la réalisation d'une étude sur les déplacements, sorte de Plan Local de Déplacements, sans en avoir le statut au sens du PDUIF. L'étude comprend un diagnostic sur les déplacements et des propositions.

Répondre à la demande locale et dissuader le stationnement de rabattement

Saint Mandé est une commune à dominante résidentielle et le taux de motorisation des ménages est élevé (0,8 voiture par ménage en moyenne). Face à la pression exercée sur le stationnement de surface, face au stationnement de rabattement constaté à proximité du métro les jours de semaine et face au stationnement lié au bois de Vincennes, la commune a décidé en 2000 la mise en œuvre d'un nouveau Plan de stationnement.

Le stationnement de surface sera entièrement payant dans la commune à l'horizon juin 2005.

La tarification est appliquée du lundi au samedi inclus, de 9h à 19h selon deux réglementations :

- le stationnement en zone commerciale est rotatif. La durée du stationnement est limitée à 2 heures consécutives. Le tarif horaire appliqué est de 1,5 €. Cette réglementation concerne les voies principales : avenue de Paris, avenue Joffre, avenue du Général de Gaulle jusqu'à la rue Jean Mermoz ;
- le stationnement résidentiel correspond en fait à un usage mixte. La durée de stationnement est limitée à 4 heures consécutives. Le tarif est fixé à 0,5 € par tranche de 20 minutes jusqu'à 1 heure, il est ensuite égal à 2 € pour deux heures, 3 € pour trois heures... Les habitants de Saint-Mandé mais aussi les actifs qui travaillent à Saint-Mandé peuvent disposer de tarifs préférentiels par abonnements hebdomadaires (10 €), mensuels (30 €) ou annuels (250 €) et annuels pour le samedi uniquement (90 €). Le tarif appliqué aux actifs, initialement un peu plus cher, a été dernièrement ramené au niveau de celui des résidents.

La mise en place de cette réglementation est en cours d'achèvement. Le stationnement dans les voies situées au sud ouest de la commune, encore gratuit, devrait devenir payant en 2005.

La mise en place du stationnement payant semble se traduire par un taux de vide satisfaisant dans la journée sans pourtant régler la pression sur le stationnement de surface la nuit.

C'est notamment pourquoi la commune accompagne la mise en place du stationnement payant en surface par une politique active d'accroissement de l'offre de stationnement en souterrain. Elle disposera ainsi

d'environ 550 places de stationnement souterrain à l'horizon 2006. La commune a décidé la rénovation du parc de la Mairie (208 places avec du rotatif et du résidentiel), la construction du parc Sacrot (104 places résidentielles) et du parc Sainte-Marie (181 places pour moitié à usage résidentiel et pour moitié à usage communal) qui ouvrira à l'automne 2004. Un autre parc est en projet, rue du Commandant Mouchotte (60 places).

Les normes de stationnement figurant à l'article 12 du POS n'ont pas une grande influence sur les déplacements étant donné le très faible niveau de construction neuve dans la commune. Elle sont les suivantes : une place par tranche de 50 m² de SHON pour le logement, une place par tranche de 150 m² de SHON pour les activités, bureaux et commerces.

Des itinéraires cyclables difficiles à mettre en oeuvre

La commune va réaliser une bande cyclable bidirectionnelle de 130 mètres de long sur un des trottoirs de l'avenue Victor Hugo (début des travaux en septembre 2004). Au delà, pour rejoindre le bois, les 200 derniers mètres ne devraient pas faire l'objet d'un aménagement spécifique pour les vélos. Cet aménagement constitue un maillon de la liaison à créer entre Paris et le bois de Vincennes : avenue de Saint-Mandé (Paris), avenue Victor Hugo et avenue de Liège (Saint-Mandé), avenue du Bel Air (Paris, bois de Vincennes).

La liaison cyclable envisagée par la Ville de Paris empruntant l'avenue Daumesnil concerne également Saint-Mandé. Au droit de cette commune, l'avenue jusqu'au trottoir du bois se situe d'ailleurs sur le territoire communal de Saint-Mandé. Actuellement les solutions techniques épargnant le stationnement et la circulation, selon le vœu émis par Saint-Mandé sont à l'étude.

Maire : M. Laurent LAFON

En 1999

Superficie (en hectare) : 191

Population en : 1990 : 42 263 hab
1999 : 43 937 habMénages sans voiture : 40.4%
Ménages équipés d'une voiture : 50.5%
Ménages équipés de deux voitures ou plus : 9.1%

Densité en 1999: 228 hab/ha

Croissance démographique : + **3,1 %**% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :
domicile à Vincennes : 7.6%
travail à Vincennes: 10.4%

Part de logements sociaux (loi SRU): 10,4 %

Emplois en : 1990 : 15 234
1999 : 15 190% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
domicile à Vincennes : 24.7 %
travail à Vincennes : 30.7%Evolution de l'emploi sur la période : - **0,2 %**Taux d'emploi en 1999 : **0,7**% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
domicile à Vincennes : 50.7%
travail à Vincennes : 38.4%Surface de bureaux en m²: 1980 : 60 000
1990 : 99 000
2000 : 112 000Etat du P.O.S. / P.L.U : POS révisé en 1999,
modifié en Mai 2002. Mis en révision le 04
février 2004 (passage au P.L.U)*La Ville de Vincennes est signataire avec la Ville de Paris de la Charte pour l'aménagement durable du Bois de Vincennes du 23 avril 2003.**La Ville de Vincennes est membre de l'ACTEP, Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, qui regroupe 20 communes à cheval sur deux départements (93 et 94), représentant plus de 660 000 habitants.*

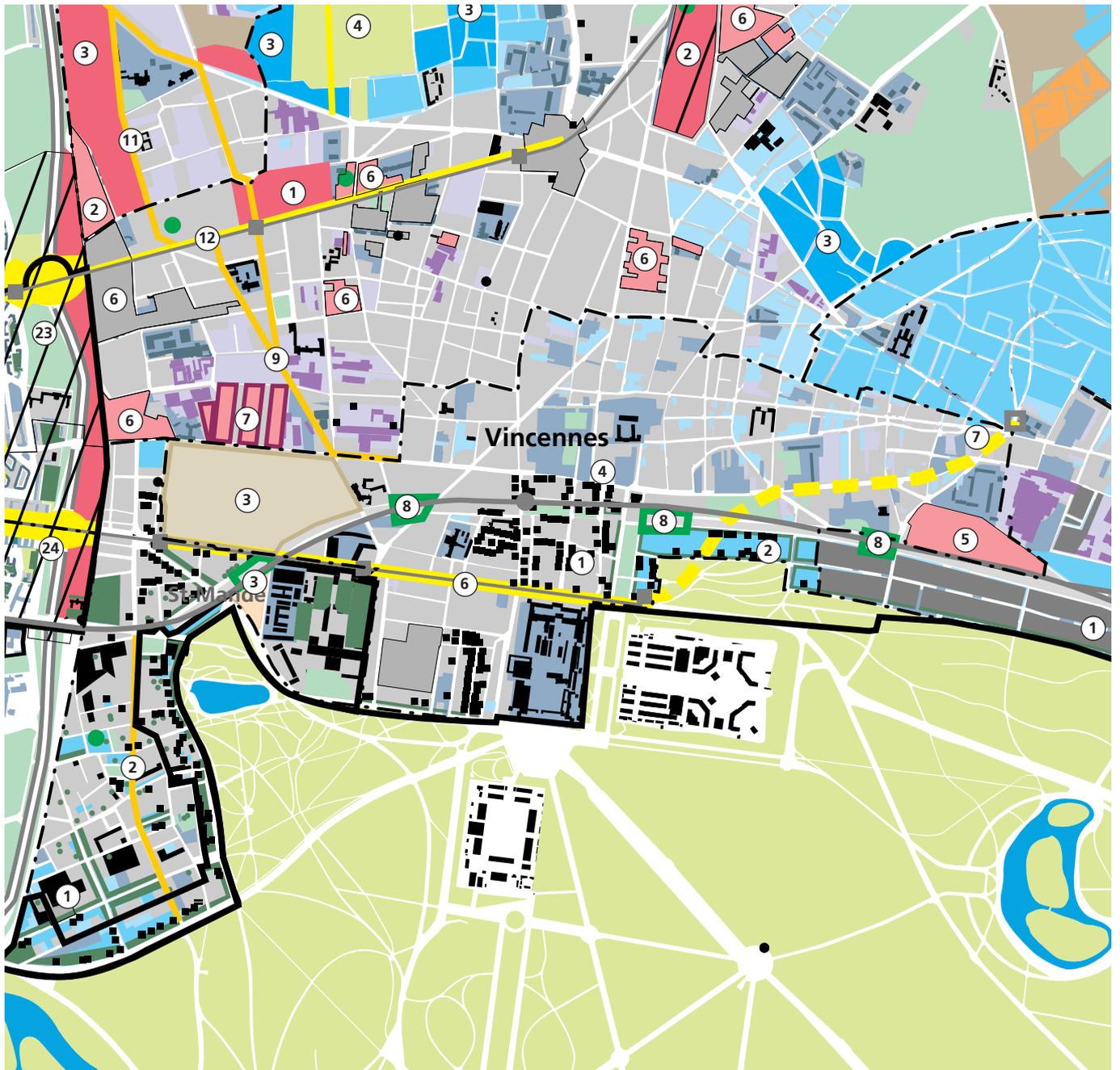
La commune de Vincennes, limitrophe de Paris par le bois de Vincennes, est caractérisée par un bâti dense et continu. Son tissu a peu muté durant les dernières années. La politique d'urbanisme de Vincennes s'inscrit plutôt dans une logique de sauvegarde.

I- Urbanisme et aménagement**Politique de protection patrimoniale**

Le POS de 1999 protège les secteurs entourant le château. Les abords immédiats du château qui ont vocation à recevoir un aménagement paysager sont classés en zone "ND". Le centre urbain ancien **(1)** -site inscrit- et ses franges immédiates sont aussi dans un zonage spécifique dans lequel s'appliquent des prescriptions architecturales spécifiques (secteur "UAb") . Dans ce secteur de nombreux bâtiments sont protégés par la commune au titre de l'article L123-1-7 du code de l'Urbanisme et sont identifiés comme « bâtiments référence ». Les franges du bois de Vincennes **(2)** -site inscrit- sont couvertes par des dispositions spécifiques à vocation protectrice. Elles sont figurées dans le "plan des prescriptions architecturales" s'imposant contractuellement aux acquéreurs des terrains détachés du bois.

Amélioration de l'habitat

Plusieurs projets ont été engagés par la commune pour améliorer l'habitat. L'OPAH Vincennes-Ouest **(3)** (depuis janvier 2003) concerne 300 immeubles et environ 2200 logements. Une convention d'Eradiation de l'Habitat Indigne (convention EHI) ainsi qu'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS), spécifique insalubrité, couvrent l'ensemble du territoire communal. Enfin, le programme social thématique (PST) propose un plan qui consiste à développer le logement social par conventionnement. En effet, il manque 3000 à 3200 logements sociaux sur la commune pour répondre à la demande qui s'exprime.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

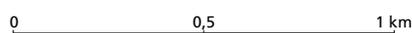
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS EN DÉVELOPPEMENT

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
 Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



Peu de mutations

L'opération « cœur de ville » **(4)**, complexe d'équipements culturels – médiathèque, conservatoire de musique, auditorium – salle de réceptions, locaux administratifs et un parking public de 274 places a été inauguré en novembre 2003.

Une des dernières grandes emprises mutables de la ville, l'ancienne gare de marchandises de Fontenay (5 ha) **(5)**, fait l'objet d'une grande opération d'urbanisme à dominante de fonds privées « le Domaine du Bois de Vincennes ». Elle a pris la forme d'un lotissement et est en cours de livraison. Elle comprend de l'habitat individuel et collectif ainsi que des bureaux. Les équipements prévus sont une école primaire et une crèche, un gymnase ou une piscine, une résidence pour personnes âgées. La SHON totale est de 67 444 m².

Une pression démographique forte

Comme de nombreuses communes résidentielles de l'est de Paris, Vincennes connaît une forte pression foncière en faveur du logement. Elle entraîne la conversion de bureaux en logements, phénomène que la ville souhaite dissuader. La ville espère que de nouveaux commerces vont se créer au nord ouest de la commune **(3)** à proximité du nouveau pôle tertiaire développé par la ville de Montreuil.

II- Transports et déplacements

La commune de Vincennes s'est associée aux communes de Montreuil et de Saint-Mandé pour la réalisation d'une étude intercommunale sur les déplacements, sorte de Plan Local de Déplacements, sans en avoir le statut au sens du PDUIF. L'étude comprend un diagnostic sur les déplacements et des propositions et permet de nourrir la politique sur les déplacements de la commune.

Une bonne desserte en transports en commun

La commune de Vincennes bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun : RER A (Vincennes), ligne n°1 du métro (stations Bérault et Château de Vincennes) et une douzaine de lignes de bus, dont 3 lignes du réseau mobilien : les lignes n°115, 318 et 325, en terminus à la gare routière Château de Vincennes.

Des améliorations sur le réseau de bus sont à l'étude :

- pour les lignes mobiliennes dans le cadre des trois comités d'axe pilotés par la DDE 94 (325) et le CG93 (115 et 318). Elles concernent notamment l'aménagement de l'avenue de Paris (RN 34). **(6)** Parmi les pistes étudiées figure une proposition de détournement des lignes 318 et 115 pour éviter une partie du centre ville où se tient un marché. Cela prolongerait le tronçon commun aux 3 lignes mobiliennes sur la RN 34 et y rendrait plus pertinente la création d'un site propre. Cependant, ces propositions d'aménagement entraîneraient une importante réduction de la capacité de la voie, évaluée à 1/3.
- une modification de l'itinéraire de la ligne 210 est à l'étude avec la RATP et la ville de Fontenay pour desservir un nouveau quartier réalisé à l'emplacement d'une gare de marchandise : le « Domaine du Bois de Vincennes » (45 000 m² de SHON à livrer début 2005). Le nouvel itinéraire emprunterait l'avenue de la Pépinière ou l'avenue de Fontenay dans le bois.

D'autres projets sont souhaités par la commune, comme le prolongement de la ligne n°1 du métro jusqu'au carrefour des Rigollots. **(7)**

Un réseau de voirie est-ouest qui supporte un transit important et des encombrements

La voirie principale est orientée est/ouest et supporte un trafic de transit important. Elle est aussi utilisée comme itinéraire de délestage de l'A3 et de l'A4 en cas d'encombrement. Des enquêtes origine-destination ont été réalisées auprès des automobilistes sur l'avenue de Paris (RN 34) qui relie Nogent-sur-Marne à la porte de Vincennes et sur l'itinéraire rue de Fontenay – rue de Lagny (RD 43). Le transit représente ainsi environ 40% des déplacements sur l'avenue de Paris, ? % en heure de pointe.

La fermeture d'une séquence de l'avenue des Minimes dans le bois de Vincennes depuis la tempête de 1999 a entraîné des reports de trafic sur la RN 34. Actuellement, la densité du trafic et la priorité donnée aux bus au droit de la gare routière Château de Vincennes créent des engorgements fréquents pouvant atteindre un kilomètre aux heures de pointe du matin sur la RN 34. Les reports de circulation touchent alors aussi les zones résidentielles.

La commune sait que la réduction du trafic de transit sera très difficile à obtenir, à moins de repenser les déplacements à une échelle plus globale dans la région. Elle envisage cependant des aménagements visant à requalifier l'axe de la RN 34, en liaison avec les aménagements prévus dans le cadre du comité d'axe.

Une politique volontaire en termes de stationnement

Le stationnement payant de surface a été mis en place il y a une dizaine d'années dans certaines rues de Vincennes. Il a été étendu en octobre 2003, pour dissuader le stationnement de rabattement sur les stations et les gares de transports en commun, mais aussi pour inciter les habitants en possession d'un emplacement de stationnement hors voirie à l'utiliser. Le nouveau plan de stationnement a fait l'objet d'une concertation avec la population. Un bilan doit être dressé à la fin de l'année, mais les échos paraissent plutôt favorables.

Dans les rues où le stationnement de surface est payant, la tarification est appliquée en journée du lundi au samedi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h30. Il est gratuit au mois d'août et les jours fériés. Deux réglementations sont appliquées :

- le stationnement de courte durée, dans les rues commerçantes du centre. Le tarif horaire est fixé à 1 € et la durée du stationnement est limitée à 2 heures consécutives sur un même emplacement,
- le stationnement résidentiel. Il permet un stationnement de courte durée ou un stationnement à la journée pour les habitants munis d'une carte. Pour les habitants, le tarif est fixé à 1,5 € par jour ou 6 € par semaine.

Les actifs travaillant à Vincennes ne bénéficient pas des avantages des résidents, mais les artisans-réparateurs établis à Vincennes bénéficient d'une formule adaptée pour faciliter leur intervention dans la commune : chaque entreprise peut bénéficier de deux cartes d'abonnement (durée : 6 mois, coût : 300 €) permettant un stationnement de deux heures consécutives sur le même emplacement, grâce à l'affichage d'un disque horaire.

La surveillance du stationnement est assurée par une quinzaine d'agents municipaux. La gestion du stationnement payant de surface (ainsi que des parcs publics Pompidou et Hôtel de Ville) est assurée par Scéta Parc.

Il existe par ailleurs 5 parcs de stationnement souterrains publics sur le territoire de la commune. L'offre est au total de 1 595 places. Les parcs sont ouverts au public de 8h à 20h du lundi au samedi et de 8h à 14h le dimanche, sauf le parc Marigny de 641 places, appartenant à la Ville de Paris et concédé à Vinci Park, fermé le dimanche et les jours fériés. Dans ces parcs, le tarif horaire varie de 0,8 à 1,2 €. Le forfait mensuel se situe autour de 65 € sauf dans le parc Cœur de Ville et Marigny, où il est plus élevé.

Un nouveau parc pourrait être réalisé sur l'emprise d'un ancien transformateur EDF, dans le cadre d'une nouvelle opération pour pallier le manque d'offre dans l'ouest de la commune.

Dans les constructions neuves, le règlement d'urbanisme préconise la réalisation de places de stationnement en souterrain pour les voitures. Il s'agit de normes « planchers », qui varient en fonction de la surface :

- pour les logements :
 - 1 place par logement de moins de 35 m²,
 - 1,5 place par logement de 35 à 90 m²,
 - 2 places pour les logements plus grands et pour les pavillons.
- pour les bureaux : 60% de la SHOB, mais cette norme plancher devrait être réduite dans le prochain PLU.
- pour les commerces : 1 place pour 40m² de SHOB,
- pour les activités : 15% de la SHOB, et 1 place pour 2,5 emplois.

Par ailleurs, dans les logements collectifs, les immeubles de bureaux ou activités, la création d'une aire de stationnement pour les vélos est requise. Elle correspond au minimum à 2% de la SHON.

La requalification des espaces publics, un enjeu fort pour la commune

Pour les déplacements de la quotidienne, la commune de Vincennes se prête particulièrement bien à la pratique de la marche à pied, mais la place réservée aux piétons est parfois réduite. Les requalifications de l'espace public devraient donc d'abord privilégier les piétons.

Pour les élus et notamment dans le cadre du PLU et du PADD, en cours d'élaboration, travailler sur l'espace public correspond désormais à une volonté politique forte à articuler avec les objectifs de maîtrise de la densité et de préservation de l'identité des quartiers.

La commune souhaite ainsi développer un projet global dans l'hypercentre, conjuguant les actions sur le bâti et les espaces publics. Cela concerne notamment la rue du Midi, pour y préserver la richesse commerciale.

Outre le principe de requalification de l'avenue de Paris, lié à l'avancement des projets des comités d'axes (Cf. infra), sont prévus :

- le réaménagement de plusieurs places (place de la Prévoyance, ...),
- la création de nouvelles zones 30 (rue Massue, voie nouvelle de l'opération Domaine du bois de Vincennes), en complément des voies piétonnes et des zones 30 existantes, parfois peu aménagées,
- des élargissements de trottoirs,
- une réduction de l'encombrement des rues par les voitures en stationnement.

La politique en faveur des vélos est récente à Vincennes, même si le stationnement des vélos est facilité dans les constructions neuves grâce à l'article 12 depuis plusieurs années.

Pourtant certains indicateurs sont déjà favorables comme le succès des parcs à vélos de rabattement aménagés au droit du métro et du RER (un parc de stationnement pour vélo de 100 places est aménagé à la gare de Vincennes et s'avère sous-dimensionné ; un parc de 12 places est aménagé à la station de métro Bérault).

Les premiers aménagements cyclables à Vincennes réalisés fin 2003 ou prévus en 2004 sont généralement des bandes cyclables. Ceux qui doivent être réalisés cette année n'entraînent pas de réduction de l'offre de stationnement.

L'enjeu à l'avenir sera sans doute de mailler les divers aménagements dans un réseau cohérent d'itinéraires (zones 30 ou aménagements spécifiques). La connexion avec les itinéraires cyclables du bois de Vincennes est d'ailleurs souhaitée, en particulier sur le cours des Maréchaux, en prolongement des bandes cyclables réalisées sur le cours Marigny à Vincennes. Ce point a été évoqué lors de réunions techniques avec la Ville de Paris.

Espaces verts et lutte contre les nuisances

La création d'une trame verte est envisagée à long terme le long du RER. Les couvertures de la tranchée du RER seront aménagées en jardin et promenades. Les travaux de couvertures prévus en 1^{re} phase au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 débutent, afin de limiter les nuisances provoquées par le passage du RER A en tranchée (586 trains par jour en 1999) **(8)**.

Maire : Jean-François VOGUET	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS de décembre 1998, PLU pour 2006.
Superficie (en hectare) : 558	
Population en : 1990 : 51 855 1999 : 50 865	En 1999 : Ménages sans voiture : 29.2% Ménages équipés d'une voiture : 55.1% Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 15.7%
Densité en 1999: 91 hab/ha	
Croissance démographique : - 1,9 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Fontenay : 7.6 % travail à Fontenay : 7.6%
Part de logements sociaux (loi SRU): 33 %	
Emplois en : 1990 : 20 164 1999 : 21 495	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Fontenay : 33,4 % travail à Fontenay : 39.4%
Evolution de l'emploi sur la période : + 6,6 %	
Taux d'emploi en 1999 : 0,8	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : non renseigné 1990 : 78 000 2000 : 244000	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Fontenay : 41,2 % travail à Fontenay : 36.2%

La Ville de Fontenay-sous-Bois est signataire avec la Ville de Paris de la Charte pour l'aménagement durable du Bois de Vincennes du 23 avril 2003.

La Ville de Fontenay-sous-Bois est membre de l'ACTEP, Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, qui regroupe 20 communes à cheval sur deux départements (93 et 94), représentant plus de 660 000 habitants.

La commune de Fontenay-sous-Bois, située au Nord du Bois de Vincennes, est très majoritairement constituée de tissus pavillonnaires. A l'Est de la ville se trouve néanmoins un quartier de grands ensembles et une zone d'activité (à l'est de l'autoroute).

Les **enjeux** urbains sont nombreux pour Fontenay : conserver la morphologie existante tout en permettant le renouvellement urbain lorsqu'il est nécessaire, développer la zone d'activité à l'Est autour du RER et du futur tramway et enfin requalifier le quartier des grands ensembles.

I- Urbanisme et aménagement

Préserver la morphologie existante

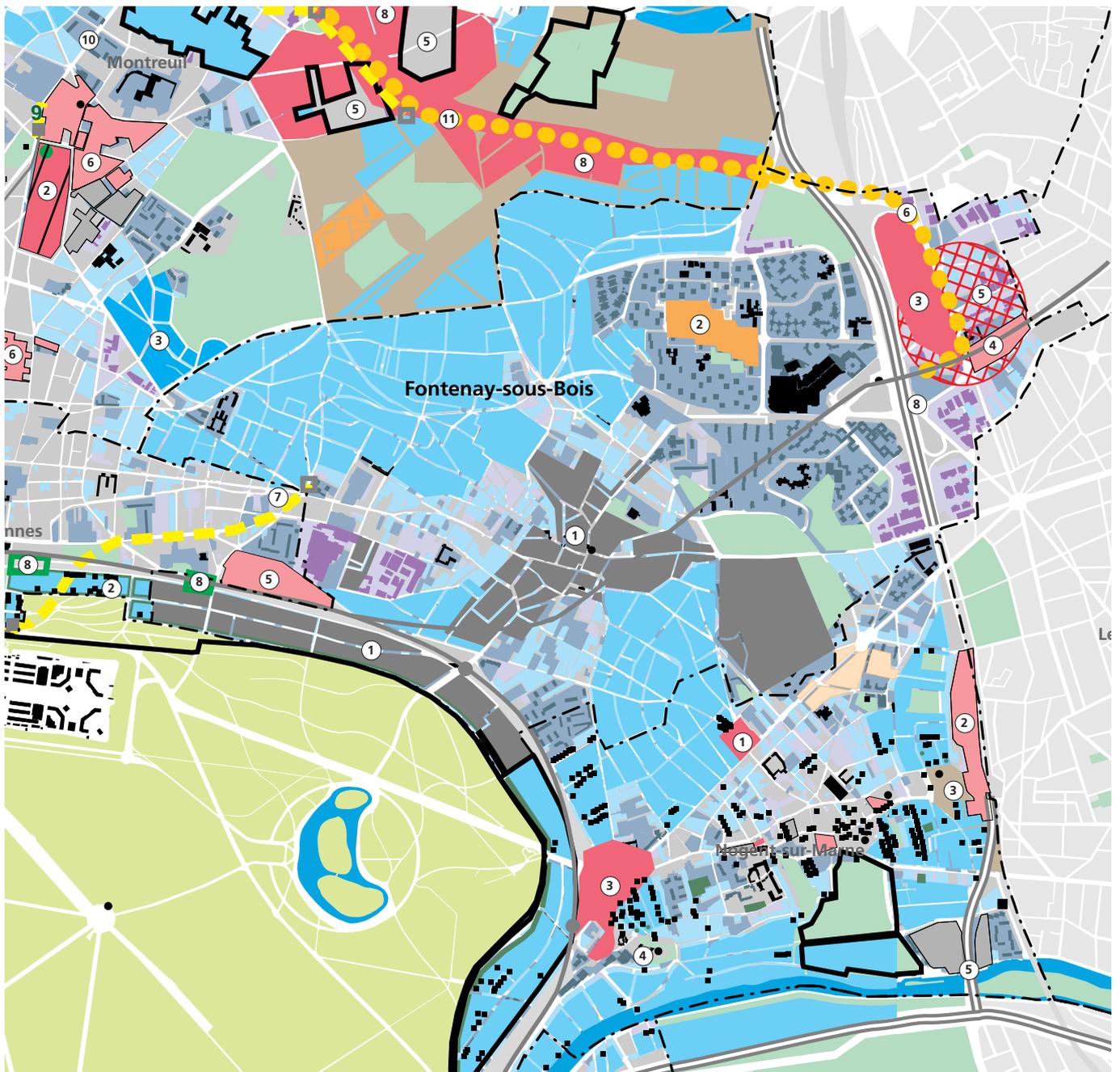
Quarante pour cent du territoire communal est occupé par de l'habitat pavillonnaire, avec des COS protecteurs qui limitent les constructions nouvelles (0,4), ces coefficients s'avèrent un peu trop restrictifs et pourraient faire l'objet d'une légère hausse. Une ZPPAUP protège les franges du bois, le Fort et le centre ancien **(1)**. Une grande partie du territoire communal apparaît ainsi « fixée » dans sa morphologie existante.

Requalifier le secteur des grands ensembles

Le secteur des grands ensembles, situés sur le plateau au nord-est de la ville, fait l'objet d'un projet de requalification avec une Opération de Renouvellement Urbain (ORU) à l'étude. La démolition de la dalle et la requalification du centre commercial sont en cours **(2)**. D'autre part, des rues traversantes nouvelles doivent être percées dans la ZUP afin de la désenclaver.

Développer l'activité

Si l'activité artisanale est encouragée par des COS différenciés dans les secteurs peu denses de la ville, c'est principalement à l'Est, autour de la gare RER « Val de Fontenay » que se trouvent la majorité des activités. Plus de 170.000 m² de bureaux ont été créés entre 1990 et 2000, un immeuble de 60.000m² vient d'être achevé et une zone de 23 ha d'entrepôts est actuellement à l'étude pour réaménagement le long du RER et de l'A86 **(3)**. La ZAC « Pierre Demont » est actuellement en cours, aboutissant à la création de 250



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER PARIS-EN-URBAIN

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

logements et 3.500m² d'espaces verts **(4)**. Ce secteur recèle encore des terrains mutables (déjà occupés mais pouvant être restructurés) en quantité assez importante afin d'y développer encore de l'activité **(5)**. D'autre part, la commune attend du projet de prolongement du tram T1 jusqu'au Val de Fontenay qu'il dynamise la zone **(6)**.

II- Transports et déplacements

La ville de Fontenay-sous-Bois souhaite développer une vision globale sur les questions de transport et de déplacements pour élaborer sa politique. Pour cerner les enjeux de déplacements sur son territoire, elle va faire réaliser par un bureau d'étude extérieur une étude de diagnostic et de propositions à l'automne 2004. Il est à noter par ailleurs qu'elle est en phase d'élaboration du PLU, dont l'approbation est prévue pour début 2006.

Une bonne desserte en transports en commun mais des compléments souhaités

La ville de Fontenay dispose de deux gares RER : Fontenay-sous-Bois (RER A, branche Boissy-Saint-Léger) et Val-de-Fontenay (RER A, branche Marne-la-Vallée, Chessy et RER E, branche Le Plessis-Trévise) ; le réseau ferré est complété par 7 lignes de bus dont une navette communale (exploitée par la RATP avec des minibus), ce qui en fait un territoire relativement bien desservi. La tarification qui s'applique aux abonnements est celle de la zone 3.

Des projets complémentaires sont attendus :

- le prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay en passant par Montreuil, qui renforcera le caractère multimodal de la gare de Val-de-Fontenay. Le projet figure pour un total de 920 MF plus 156 MF pour études et acquisitions de foncier dans le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006. Il est actuellement bloqué par l'opposition de Noisy-le-Sec au tracé proposé par la RATP sur son territoire. Fontenay souhaiterait d'ailleurs que le T1 soit prolongé jusqu'à la Préfecture du département, Créteil, **(6)**

mais aussi :

- le prolongement de la ligne n°1 du métro, jusqu'au quartier des Rigollots, en empruntant un tunnel existant servant de stockage des rames en heures creuses et d'accès aux ateliers de maintenance RATP. Ce projet intéresse à la fois Fontenay et Vincennes ; **(7)**
- la commune souhaiterait également l'aménagement d'une nouvelle gare sur la branche Marne La Vallée-Chessy du RER A débouchant dans la gare existante de Fontenay-sous-Bois (hypothèse qui paraît possible physiquement). Elle permettrait une liaison directe entre les deux gares RER de la commune.

Seule la gare Val-de-Fontenay **(8)** est un pôle au sens PDUIF du terme. Les aménagements proposés par le comité de pôle sont prévus à l'horizon 2006-2007. Ils visent notamment à renforcer l'accessibilité du pôle et à créer une véritable gare routière. La ligne d'autobus n°301 appartient au réseau mobilien et réunit un comité d'axe, mais la ligne n'intéresse qu'à la marge le territoire de Fontenay. Plus globalement, la commune souhaiterait la rénovation de la gare de Fontenay-sous-Bois, qui n'est pas un pôle PDUIF, et de ses abords, mais elle n'a pas recueilli le concours de la RATP dans cette optique.

Pas de dysfonctionnement majeur en matière de transit

La ville ne pointe pas de dysfonctionnement majeur en matière de circulation, bien que certains axes de transit soient parfois très chargés. D'ailleurs, lors des réunions de quartiers régulièrement organisées avec les élus, où les problèmes rencontrés par les habitants sont évoqués, la circulation de transit est ressentie comme une agression dans certains quartiers. L'étude lancée devrait permettre de mesurer précisément les flux de transit.

Le stationnement, un enjeu croissant

Le stationnement de surface est gratuit sur la totalité de la commune et les élus sont très attachés à cette gratuité. Il existe deux zones bleues mais elles ne bénéficient pas d'un contrôle suffisant pour véritablement jouer leur rôle. Les difficultés croissantes ressenties par les habitants pour stationner, également évoquées lors des réunions de quartiers semblent pointer un stationnement de rabattement sur les transports en commun durant la journée. La commune attend les résultats du diagnostic de l'étude déplacement (mesure de l'offre) pour préconiser des solutions. Et pour assurer la maîtrise du stationnement sans remettre en cause la gratuité du stationnement de surface, de nouvelles mesures fondées sur la durée pourraient être explorées.

Le seul parc de stationnement public est un parc relais gratuit de 290 places à côté de la gare Val-de-Fontenay (RER A et E). Mais ce parking ne joue pas vraiment son rôle. Car bien que gratuit, il est assez confidentiel et peu indiqué. De fait, il est surtout utilisé par les résidents. Le comité de pôle de la gare prévoit la création d'un véritable parc relais du côté Est des voies, prenant ainsi en compte le prolongement du tramway T1 à Fontenay. Il n'existe cependant pas de crédits affectés à la réalisation de ce parc à l'heure actuelle.

Le centre commercial de Val-de-Fontenay dispose également d'un parc privé.

Autour de la gare de Fontenay-sous-Bois (RER A), le stationnement se fait à l'avenant.

Dans le règlement en vigueur, les normes de stationnement requises pour les voitures dans les constructions neuves (article 12) sont les suivantes :

logement :	1,2 places par logement collectif, quel que soit sa taille 2 places par logement individuel
bureaux :	2 places pour 100m ² de SHON
entrepôt, industrie :	1 place pour 100 m ² de SHON
commerces :	25 places pour 1000 m ² de SHON, plus des espaces de livraison

Il n'existe pas de normes pour les vélos.

Espaces publics et circulations douces, de nombreux projets

Autour de l'ancienne mairie, la zone qui s'apparente à l'ancien centre de Fontenay a été aménagée dans l'esprit d'une zone 30. Les espaces publics ont fait l'objet d'une requalification. Une mise en œuvre de la réglementation « zone 30 » est appliquée depuis peu dans cette zone 30 de fait. Il est envisagé qu'elle soit étendue.

Un projet de coulée verte est en cours de réalisation. Il vise à relier un point central, le parc de l'Hôtel de Ville, au Bois de Vincennes, au Parc des Beaumonts à Montreuil, et à la gare RER Val-de-Fontenay, grâce à des cheminements piétons paysagés, ponctués d'espaces verts de tailles diverses.

Est notamment prévue la création d'un parc sur les anciennes carrières de gypse, mais la commune attend des financements lourds pour la sécurisation du sous-sol. Elle a déjà réalisé le lien entre le parc de l'Hôtel de Ville et ce futur parc, qui passe notamment par le stade municipal et par de petits jardins thématiques. La liaison verte jusqu'à la gare existe déjà dans la pratique, les habitants empruntent les chemins à travers les grands ensembles, mais la ville souhaite les matérialiser plus clairement. Le reste du projet est à l'étude.

La ville de Fontenay souhaite également profiter de la dynamique liée au T1 pour engager une requalification urbaine de la voie sur laquelle il va passer, l'avenue de Lattre de Tassigny, route nationale qui va devenir départementale, classée à grande circulation.

La ville dispose de peu d'aménagements pour les cyclistes, mais la réflexion sur les itinéraires cyclables effectuée en partenariat avec l'association locale Fontenay Vélo débute. Elle étudie la mise en place des liaisons figurant au SDIC du Val-de-Marne sur le territoire de Fontenay. Divers itinéraires sont à l'étude. Pour l'association, l'itinéraire envisagé dans le SDIC le long du RER A apparaît préférable pour les trajets domicile-travail à la voie qui longe le bois de Vincennes, l'avenue de la Belle Gabrielle, dont l'utilisation est déjà assez pratique en vélo.

La proximité de la gare de Fontenay-sous-Bois pour aller se promener dans le bois de Vincennes et l'agrément de la liaison font sans doute de cette gare un accès à privilégier pour venir dans le bois de Vincennes en transports en commun depuis Paris. Plusieurs pistes devraient être explorées en commun par les services techniques de Paris et Fontenay : mise en place d'un point de location de vélo au niveau de la gare, aménagement d'une liaison cyclable entre la gare et le bois. L'éventuelle fermeture à la circulation automobile de l'avenue de Fontenay dans le bois de Vincennes, déjà réalisée le dimanche dans le cadre de Paris respire, sera également examinée par la commune, qui n'y est pas a priori opposée.

Maire : Jacques MARTIN	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS en 2001.
Superficie (en hectare) : 280	Commencement de la procédure de révision du PLU en 2005.
Population en : 1990 : 25 258 hab. 1999 : 28 194 hab.	En 1999 : Ménages sans voiture : 24,4% Ménages équipés d'une voiture : 56,3% Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 19,2%
Densité en 1999: 101 hab. /ha	% d'utilisation de marche seule dans les trajets domicile-travail :
Croissance démographique : + 11,6 %	domicile à Nogent : 6,3% travail à Nogent : 10,7%
Part de logements sociaux (loi SRU): 11,6 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
Emplois en : 1990 : 7 720 1999 : 8 467	domicile à Nogent : 41% travail à Nogent : 45%
Evolution de l'emploi sur la période : + 9,7 %	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
Taux d'emploi en 1999 : 0,6	domicile à Nogent : 35% travail à Nogent : 27%
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 16 000 1990 : 20 000 2000 : 39 000	

La Ville de Nogent-sur-Marne a signé avec la Ville de Paris un protocole de coopération le 20 novembre 2003. Il porte notamment sur le développement des circulations douces, la gestion des espaces de l'interface, et donc du Bois, sur le logement, le tourisme fluvial, et les équipements sportifs et culturels. La Ville de Nogent-sur-Marne est signataire avec la Ville de Paris de la Charte pour l'aménagement durable du Bois de Vincennes du 23 avril 2003.

La Ville de Nogent-sur-Marne, associée à la ville du Perreux ont créé la communauté d'agglomération « La Vallée de la Marne », représentant au total 58300 habitants.

Elle est également membre de l'ACTEP, Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, qui regroupe 20 communes à cheval sur deux départements (93 et 94), représentant plus de 660 000 habitants.

La commune de Nogent-sur-Marne, ville principalement résidentielle située à l'ouest de Paris, desservie par les RER A et E, est bordée par le bois de Vincennes. Les franges du bois, les bords de Marne au sud, et la partie nord sont des zones pavillonnaires. La ville bien qu'elle paraisse très résidentielle autorise de la mixité partout. Cependant, la volonté d'augmenter la part de logements sociaux se concrétise par la préemption d'appartement ou dans des projets de ZAC. C'est dans ce but que la mairie a mis à l'étude une zone de future ZAC « Secteur Fort » en dessous du fort de Fontenay **(1)**.

Les enjeux : la politique de la ville est essentiellement de développer une meilleure connaissance et une meilleure protection de son patrimoine. Elle a aussi pour objectif de mieux mettre en valeur ses principaux atouts urbains. Enfin, elle souhaite réduire les nuisances liés au transit..

I- Urbanisme et aménagement

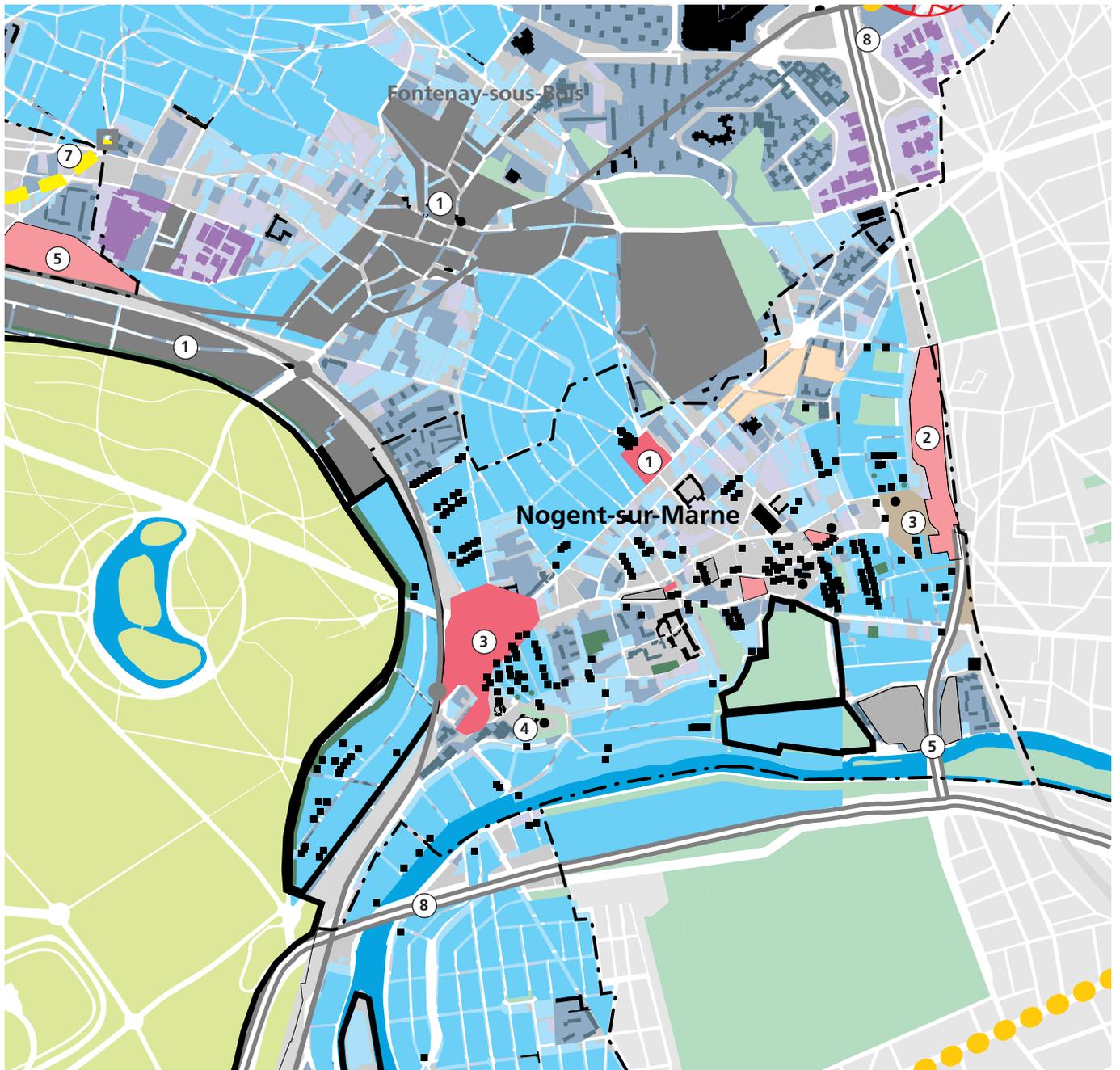
Mise en valeur du patrimoine architectural et naturel

Outre ses trois sites inscrits (le Secteur retranché du bois, le Stade sous la lune et la Maison nationale des artistes), la ville a protégé au titre de la Loi Paysage une centaine de « bâtiments références » (inventaire réalisé par l'IAURIF), qui concernent des bâtiments tant des bâtiments denses du centre-ville que des maisons particulières bourgeoises.

Réaffirmer les points forts de la ville

La ZAC Albert 1^{er} le long de l'A86 est en passe d'achever son programme de construction de 62000 m² à dominante de bureaux et d'activités **(2)**.

La ville souhaite par des projets de restructuration de places importantes (places du Général Leclerc, place de l'Europe, place du marché) redynamiser le centre ville et les pôles formés par les deux gares des lignes de



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE | PARIS | ÎLE-DE-FRANCE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

RER A et E **(3)**. La ville vise à renforcer les polarités urbaines des gares, et elle envisage également d'y développer le commerce et des activités tertiaires, d'y améliorer l'inter-modalité entre tous les modes de transport (y compris modes doux), et de construire des bureaux et des équipements.

Le Pavillon Baltard, « rescapé » des Halles de Paris devrait connaître prochainement un projet de mise en valeur important avec la restauration de son intérieur et la mise en valeur de ses accès. Il devrait pouvoir mieux répondre à sa destination d'espace polyvalent de grande taille **(4)**.

Par ailleurs, dans leur projet de protocole de partenariat, Nogent et Paris souhaitent valoriser ensemble leurs atouts communs par la mise en œuvre de projets liés, entre autres, à l'aménagement du Bois de Vincennes et à l'élaboration d'un réseau de circulations douces entre le bois, la Vallée de la Marne et le pavillon Baltard.

Une commune globalement préservée des risques sauf les risques d'inondation

Nogent-sur-Marne est concernée par le PPRI du Val-de-Marne (les nouveaux aménagements paysagers prévus remédieront aux petites crues annuelles qui inondent la promenade). Il existe également dans la commune des risques liés au phénomène de retrait/gonflement des sols argileux.

II- Transports et déplacements

Les gares, des pôles, supports de projets urbains pour la commune

La commune de Nogent-sur-Marne est bien desservie par les transports en commun : 2 gares RER irriguent son territoire : Nogent-sur-Marne (RER A, branche Boissy-St-Léger) et Nogent-Le Perreux (RER E, branche Villiers, Le Plessis-Tréville) ; le réseau ferré est complété par 6 lignes de bus dont une ligne mobilière, la ligne d'autobus n°113 et une navette communale (en régie directe), qui permet de pallier la carence de desserte sur les bords de Marne et qui s'adresse notamment aux personnes âgées.

Les deux gares RER de Nogent sont des pôles au sens du PDUIF et font l'objet de comités de pôles :

- la **gare de Nogent-Le-Perreux (3)** a déjà été rénovée et la Place de l'Europe, l'espace public commun à la gare, au théâtre et au parc relais a été réaménagé. Mais des actions en faveur d'une meilleure intermodalité bus/RER et piétons/RER sont à l'étude dans le cadre du comité de pôle, notamment la réduction du nombre de voies de circulation générale sous le pont de Mulhouse (viaduc ferroviaire) pour permettre la création d'un site propre côté gare et d'une gare routière pour les autobus. Le comité de pôle étudie également la requalification de l'extrémité de la Grande Rue Charles de Gaulle et du boulevard Albert 1^{er} qui descend vers le Pont de Nogent.
- concernant la **gare de Nogent-sur-Marne (3)**, l'enjeu urbain dépasse les préoccupations du seul comité de pôle, même si elles en constituent un élément fondamental. La commune a en effet saisi l'occasion de réfléchir globalement sur le pôle Leclerc, comprenant la gare de Nogent, le parc relais en silo (500 places), l'actuelle gare routière et sa boucle de retournement en partie souterraine sous la RN 186 mais aussi les vastes espaces urbains adjacents, où la place réservée aux piétons est souvent congrue, place du Général Leclerc et avenue de Joinville (RN186).
A un stade préliminaire, quelques pistes sont évoquées : ouvrir la gare sur la ville (l'accès se situe côté Bois de Vincennes, dans une voie locale, l'avenue des Marronniers), remodeler la gare routière sur le parvis de la gare et affecter l'emprise souterraine de la boucle de retournement des autobus, qui constitue actuellement une trémie béante à flanc de coteau, à du stationnement de rabattement (en réduisant la capacité du pôle de 500 à environ 300 places) et à un espace public en surface. Ce projet permettrait de créer une liaison vers le pavillon Baltard (espace de réception qui ne se visite pas) et la Marne et de mettre en valeur la perspective sur la vallée de La Marne.
L'actuel parc de stationnement en silo, situé au dessus des voies du RER pourrait ainsi être dévolu à de nouvelles fonctions visant à renforcer la centralité du lieu : activités, bureaux ou logements, en adaptant la structure, assez contrainte en terme de surcharge. A cette occasion, un rééquilibrage de l'espace public au profit des piétons est également envisagé. Sur ce dossier important, la commune est en négociation avec la RATP, le STIF, la DDE .

La circulation, les impacts du trafic de l'A4-A86

La commune de Nogent bénéficie d'une très bonne desserte routière (A86, routes nationales) mais supporte aussi les effets négatifs de la circulation. Les principales nuisances sont bien connues : elles sont liées au Pont de Nogent **(5)**, qui assure en plus de la desserte et du transit local les liaisons entre A86 nord et A4 est et à l'engorgement fréquent de l'A4, du pont de Nogent à la porte de Bercy, qui outre la pollution et le bruit entraîne des reports circulation sur les voiries des communes riveraines. La DDE a fait diverses propositions d'aménagement que la commune estime insuffisantes. La commune pose la question de la liaison Roissy / Orly / Rungis, et de la réouverture de la bretelle de Joinville sur l'A 4. La réalisation du doublement sous-fluvial de A4 par A86 paraît elle suspendue.

La circulation de transit sur les autres voies principales (routes nationales) ne constitue pas pour la commune un dysfonctionnement mais en revanche la circulation de transit dans des voies plus locales et dans des tissus sensibles pose problème. Elle déplore ainsi l'intense trafic de poids lourds traversant la commune lors des fermetures pour entretien de l'A 86, ou l'utilisation par la circulation de transit de voies locales comme l'avenue du Val de Beauté. Un aménagement prochain du carrefour donnant accès à cette voie sera d'ailleurs aménagé pour interdire un itinéraire de transit direct et lui redonner son caractère de voie locale, également renforcé par un aménagement en zone 30.

Une politique de stationnement répondant à la demande

Le taux de motorisation des ménages est élevé à Nogent (0,95 voiture par logement en moyenne) et la hausse du taux d'équipement en voiture des ménages et notamment du double, voir du triple équipement est considérée comme une tendance lourde à l'avenir.

Et si la commune estime l'offre de stationnement actuelle suffisante, elle n'envisage pas de la réduire. La demande de stationnement exerce d'ailleurs une pression très forte sur les projets d'aménagement. Pour exemple, les aménagements proposés par le comité d'axe de la ligne 113, qui avaient pour conséquence de réduire le stationnement sur la RN34 (200 places en moins), très utilisé par les résidents de la zone pavillonnaire adjacente et par les clients des commerces ont ainsi rencontré une forte opposition.

La réglementation du stationnement de surface est adaptée aux différents quartiers :

- entre les deux pôles RER, les voies commerçantes du centre sont en régime payant rotatif. Le stationnement payant est appliqué les jours de semaine et le samedi. Il se décline en deux catégories : zone rouge, où la durée du stationnement est limitée à 2 heures consécutives sur le même emplacement et zone jaune, où elle est limitée à 5 heures. Une zone orange a été mise en place autour du port de plaisance, où la durée du stationnement est limitée à 3 heures. En zone rouge et orange, les tarifs appliqués sont de 1,10 € de l'heure, de 0,90 € en zone jaune avec cependant dans cette zone une possibilité de forfait mensuel pour les résidents de 30 €.
- quelques voies sont en zone bleue, notamment à proximité du bois de Vincennes,
- dans la majorité des voies résidentielles, situées hors du centre, le stationnement est gratuit.

Le stationnement de surface le long des voies est complété par 5 petits parcs de surface (à la Mairie, près de port de Plaisance ou à côté de l'Hôtel des Impôts,...) d'environ 150 places au total, où la tarification de la zone orange est appliquée.

Les deux gares RER sont dotées d'un parc relais payant (500 places dans le parc en silo à la gare de Nogent-sur-Marne, 90 places dans le parc de la gare SNCF). Le tarif de l'abonnement mensuel en journée est de 40 € dans le parc SNCF. Les 4 autres parcs de stationnement souterrains existants représentent une capacité totale de 680 places. Payants, ils ont été rénovés récemment pour certains. Ils offrent de nombreuses possibilités d'abonnement et de forfait. Le tarif horaire est plus avantageux que le tarif en surface en zone rouge. L'abonnement mensuel 24h/24h dans les parcs de stationnement du marché (144 places) et du centre (283 places) est de 76,8 €. Pour la journée, il est de 54 €. Dans l'ensemble, les parcs existants apparaissent sous-utilisés par les migrants, qui leurs préfèrent le stationnement de surface.

Dans le règlement d'urbanisme en vigueur dans la commune, les normes de stationnement requises pour les voitures dans les constructions neuves en zone dense (article 12) sont les suivantes :

logement :	1 place par logement du studio au T3
	2 places par logement au-delà
bureaux :	1 place par tranche de 0 à 50 m ² de SHON,

Il n'y a pas de normes spécifiques pour les vélos.

Espaces publics et circulations douces, un important projet de mise en valeur de la berge de la Marne

Dans le centre, la Grande Rue Charles de Gaulle, très commerçante est aménagée en voie semi-piétonne. Elle est bordée de petites placettes. Quelques voies de desserte de la commune sont en zone 30, mais pour certaines peu aménagées. De nouvelles zones 30 sont en projet, ainsi que des itinéraires de circulation douces, notamment en bord de Marne.

Si la création de nouveaux espaces verts n'est pas envisagée, la commune souhaite en revanche tirer parti de ses atouts paysagers. Elle est particulièrement attachée à la qualité du cadre de vie. La commune bénéficie de sa proximité avec le bois de Vincennes et de sa situation en bord de Marne, ce qui lui confère une attractivité certaine.

La berge de la Marne à Nogent a déjà une vocation de détente et de loisirs : un port de plaisance à l'aval du Pont de Nogent, des équipements sportifs, une promenade au bord de l'eau aménagée sur un tronçon (promenade du Siegburg)... la commune souhaite encore accentuer ce caractère à l'avenir :

- un projet de la communauté d'agglomération Vallée de la Marne est programmé et concerne la création de la Maison de la Marne. Cet espace muséographique, situé en bord de Marne, présenterait l'histoire des loisirs liés à la Marne, informerait sur l'environnement, les activités touristiques. La surface nécessaire à la réalisation du projet (un peu plus de 1000 m²) serait trouvée dans l'usine de ventilation et contrepoids de l'A86, réalisé par Jean Nouvel,

- la commune a également fait appel au paysagiste, Jacques Coulon pour effectuer une étude paysagère sur l'ensemble de la berge, afin d'aménager une véritable promenade à pied et à vélo. En outre, la commune de Nogent projette de relier le Bois de Vincennes aux bords de Marne en passant par le pavillon Baltard, par des itinéraires cyclables et piétons. Ils rejoindraient le bois de Vincennes par l'avenue des Châtaigniers, se maillant dans le bois au réseau parisien. Ces réalisations sont programmées dans le cadre des prochains contrats régionaux triennaux,
- enfin, la commune souhaite créer un itinéraire de circulation douce traversant la Marne, J. Coulon préconise une passerelle, mais sa réalisation s'avère difficile. D'ores et déjà, un bac gratuit a été mis en place en fin de semaine cet été et permet de rejoindre depuis le port de plaisance de Nogent, le quai de Polangis à Champigny, aménagé en promenade, au débouché de la passerelle existante au dessus de A4-A86, donnant accès au parc interdépartemental du Tremblay.

Bien que la commune n'ait pas de projet de trame verte en tant que tel, de nouvelles plantations sont envisagées en accompagnement des projets de circulations douces. C'est notamment le cas pour la promenade en bord de Marne. Concernant les espaces vert existants : le square Dagobert a été récemment rénové. La commune souhaite également l'ouverture, au moins partielle, du jardin de la Maison des Artistes, propriété de la Fondation Rothschild et participer à la remise en état du Jardin d'Agronomie Tropicale, dans le Bois de Vincennes, dans le cadre programmé de sa réouverture au public de façon réglementée.

JOINVILLE-LE-PONT (94)

Maire : Pierre AUBRY	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS adopté en 1994, révisé en 2000. POS mis en révision le 24/06/2004. Achèvement du PLU avant fin 2006.
Superficie (en hectare) : 230 ha	
Population en : 1990 : 16 647 hab 1999 : 17 117 hab	En 1999 : Ménages sans voiture : 27.6% Ménages équipés d'une voiture : 53.9% Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 18.5%
Densité en 1999: 74,4 hab/ha	
Croissance démographique : + 2,8 %	% d'utilisation de marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Joinville : 6.6% travail à Joinville: 10.8%
Part de logements sociaux (loi SRU): 30 %	
Emplois en : 1990 : 4 544 1999 : 4 582	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Joinville : 40.1% travail à Joinville: 45.3%
Evolution de l'emploi sur la période : + 0,8 %	
Taux d'emploi en 1999 : 0,5	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 3 000 1990 : 11 000 2004 : 20 000	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Joinville: 36.4% travail à Joinville : 24.5%

La Ville de Joinville a signé avec la Ville de Paris un protocole de coopération le 16 mai 2004. Il porte notamment sur le renforcement des structures de concertation et de suivi des projets, le développement des circulations douces, le maintien de la vocation d'espace naturel et de promenade publique au bois de Vincennes à travers la charte d'aménagement durable, la fonction intermodale du pôle d'échange de Joinville-le-Pont comme porte du bois de Vincennes, le renforcement des liens sociaux et culturels.

La ville de Joinville fait partie de l'Association des communes riveraines du Bois, et milite pour des solutions aux problématiques liées à la Foire du trône, à la prostitution, et aux gens du voyage. Elle est signataire avec la Ville de Paris de la Charte pour l'aménagement durable du Bois de Vincennes du 23 avril 2003. Elle est membre de l'ACTEP, Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, qui regroupe 20 communes à cheval sur deux départements (93 et 94), représentant plus de 660 000 habitants.

La commune de Joinville-le-Pont, située à l'Est du Bois de Vincennes, se développe de part et d'autre de la vallée de la Marne. A l'ouest, entre le bois et la rivière, se trouve le centre ville desservi sur le plateau par le RER A. A l'est de la Marne, des quartiers essentiellement pavillonnaires sont structurés de part et d'autre de la RN 4. D'une manière générale, l'habitat pavillonnaire représente non loin de la moitié du bâti de la commune.

Les **principaux enjeux** sont la mise en valeur de la vallée de la Marne et de ses abords et le projet pour les Hauts de Joinville qui doit aboutir à la requalification complète du centre-ville, autour de l'actuelle Mairie, en accord avec les projets en matière de déplacements.

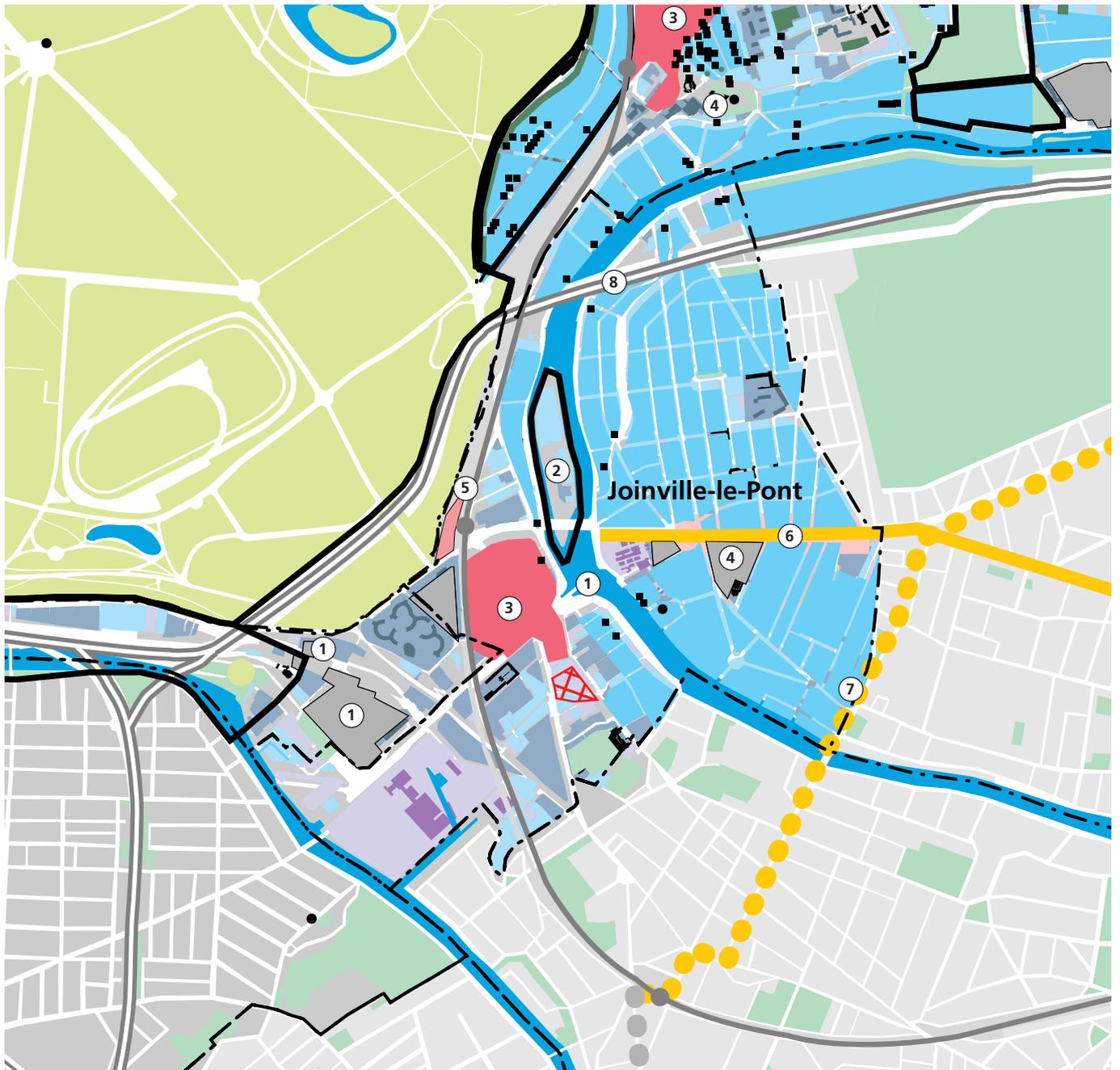
I- Urbanisme et aménagement

Mise en valeur de la Marne et protection du cadre bâti pavillonnaire

Pour mettre en valeur la vallée de la Marne et la morphologie de l'habitat environnant, la commune a favorisé la mise en place d'une « zone paysagère » sur la vallée de la Marne **(1)**. Le futur PLU aura notamment pour objectif d'accroître la préservation des bords de Marne. Des bâtiments références sont protégés au POS. L'île Fanac est un site inscrit **(2)**. Le POS a également mis en place des COS limitatifs pour protéger le pavillonnaire de la densification et conserver le visage urbain actuel de la commune.

Requalifier le centre-ville

La requalification du centre-ville, le projet des « Hauts de Joinville », est important pour la ville : encore à l'étude, le projet prévoit la construction de logements (entre 200 et 300), d'espaces commerciaux en pied d'immeuble et d'un gymnase/salle polyvalente. La commune entend aussi retraiter l'espace public avec la création d'une place en face de la Mairie actuelle, **(3)**. Enfin, la commune s'est fixé pour objectif de pacifier



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

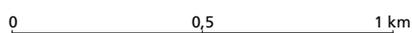
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



le trafic en limitant la circulation automobile rue de Paris et en y développant des circulations douces et des cheminements pour les piétons.

Densification le long des axes

A l'est de la commune, la municipalité de Joinville favorise la densification par des COS incitatifs (réservés au bureaux) le long de l'Avenue Gallieni (RN4) afin de renforcer le rôle de cette importante avenue. La ZAC des Studios, lancée au début des années 90 est, pratiquement achevée. **(4)**

Enfin, le long du RER, la ZAC des Canadiens doit aboutir à la création de 10.000m² de bureaux et de commerces. **(5)**

Risques naturels, technologiques et services urbains

L'usine d'eau de la SAGEP présente sur le territoire de Joinville occupe une emprise très étendue, mais apporte une partie non négligeable de la TP communale, et ne pose aucun problème. Les risques liés aux carrières (calcaire) concernent presque tous les Hauts de Joinville, de très nombreux édifice sont d'ailleurs construits sur pieux. Un PPR mouvements de terrains est en élaboration sur le Val de Marne. Le PPRI concerne pleinement Joinville dont de nombreux territoires seraient inondés en cas de crue similaire à celle de 1910. Le PPRI est actuellement en révision, il ne satisfaisait pas la commune, qui a jugé certaines analyses erronées (particulièrement celles qui concernent les îles habitées). La commune élabore de son côté un plan communal de sauvegarde pour gérer la situation de crise. Enfin, il existe un risque lié au transport de matières dangereuses sur l'A4 et la RN4.

II- Transports et déplacements

L'effet de levier du PDUIF à Joinville, les projets de transport de commun

La ville compte un comité de pôle avec la gare RER, piloté par le STIF, et un comité d'axe sur la RN4, piloté par la DDE.

Le **comité de pôle (5)** est un projet stratégique étant donné la position et l'importance de la gare RER, mais aussi la réalisation à venir de la ZAC des Canadiens, avec 10 000 m² de bureaux. La contractualisation qui est presque achevée, propose des actions à court terme (avant la réalisation de la ZAC) et à plus long terme (après la réalisation de la ZAC). Cette ZAC est actuellement un parking, qui disparaîtrait alors, il est donc prévu un parking à silos de 2 fois 60 places pour le remplacer, soit 30 places de moins. Les grands objectifs du comité de pôle sont d'améliorer la circulation des bus aux abords du pôle, et d'offrir plus d'accessibilité aux modes doux, mais aussi aux PMR. Pour réaliser le premier objectif, il s'agit donc d'aménager l'avenue Jean Jaurès qui passe devant la gare, pour que l'accès aux bus soit plus aisé et moins dangereux, mais aussi la RN4 sur laquelle passent les bus, notamment la ligne 108, ligne de mobilien. L'avenue Jean Jaurès, en sens unique, comportera un site propre de TC, séparé des voies automobiles et de la piste cyclable par un terre plein végétalisé. Le carrefour entre l'avenue Jean Jaurès et la RN4 pose un problème de franchissement pour les bus qui doivent couper les trois voies pour tourner vers la Marne. Un retournement plus haut sur la RN4 est donc prévu. Enfin, la RN4 sera traité dans le cadre du comité d'axe. Pour mettre en oeuvre le second objectif, la passerelle piétons allant de la gare vers le quartier des Canadiens sera rénovée. Côté Bois de Vincennes, une piste cyclable rejoindrait la rue des Pyramides via un passage souterrain permettant de franchir la RN4 au droit du Stade de Joinville, et la ville souhaiterait qu'elle s'y prolonge.

Le **comité d'axe** de Joinville sur la RN4 **(6)** rencontre des difficultés dues aux contraintes du site, ce qui ralenti la contractualisation. En effet, le carrefour de la Résistance est un carrefour très compliqué, aux multiples mouvements possibles, comportant un passage souterrain, et subissant un trafic dense. Par ailleurs, la RN4 est très empruntée, avec deux fois deux voies automobiles, un couloir de bus marqué au sol, et ne peut être réduite étant donné sa fonction complémentaire à l'A4 / A86, continuellement surchargée. La ville ne souhaite pas y diminuer drastiquement le stationnement, d'autant que la survie du marché local en dépend. La DDE étudie donc des solutions de site propre alternant, de réduction de voies du côté Paris / province.. mais l'équation est difficile à résoudre.

Concernant le **TVM**, projet du département, il est actuellement bloqué à Créteil, puisque St Maur refuse que le TVM, avec son emprise importante, franchisse la Marne sur son territoire **(7)**. Joinville s'y oppose également et préfère une solution plus légère, type bus. Le TVM devait rejoindre la fourchette de Champigny.

Globalement, la ville est satisfaite de sa desserte de transport en commun (RER, 8 lignes de bus, un noctabus)

La volonté de réduire les nuisances liées au transit

Le franchissement de la Marne a fait de Joinville une ville de transit dès le 13^e siècle. Aujourd'hui, si la ville accepte cette fonction, elle souhaite en réduire les nuisances. Sur les quais de la Marne, de nombreux habitants de Nogent transitent vers le RER ou l'A4, la ville a donc aménagé la voie pour réduire la vitesse, et éventuellement diminuer ce transit. Sur la rue de Paris, artère du centre ville du Haut Joinville, le projet

urbain prévu envisage diverses solutions pour rationaliser la circulation, et réduire la vitesse. Enfin, le quartier pavillonnaire de Polangis subit également un transit entre la RN4 et l'A4, puisqu'il permet un raccourci. La ville compte réfléchir à des moyens de remédier à cette situation.

La ville milite pour le doublement de l'A86 par l'A4 dans une optique de développement économique du Nord Est parisien. Si ce projet peut réduire le transit sur son territoire, la ville craint également l'impact de travaux longs et contraignant. **(8)**

Une maîtrise difficile du stationnement

Le stationnement est gratuit à Joinville. Il existe des zones bleues mais elles sont peu respectées. Des efforts de contrôle sont mis en place. Actuellement, dans le centre ville du Joinville Haut, il y a une pénurie de l'offre de stationnement, pour les résidents comme pour les visiteurs. Un parc souterrain de 200/300 places est prévu dans le projet des Hauts de Joinville, et des modalités de stationnement « minute » sont à l'étude sur la rue de Paris, très commerçante. Sur la RN4, le stationnement sauvage pose un problème puisqu'il bloque souvent les voies de bus. Malgré cela, le sujet reste encore très délicat car il s'agit d'une habitude tolérée ce qui induit une politique de réponse à la demande, plus que de gestion des déplacements motorisés. La question du stationnement dans le futur PLU sera étudiée. Le POS actuel prévoit déjà des normes : 2 places par logement dans le pavillonnaire, et dans la partie dense, de 1 place pour un studio et un T2, de 1,5 pour un T3 ou plus, et de 2 pour une maison. Pour les commerces et les bureaux, il faut trois places pour 100 m² de SHON.

Circulations douces et espaces verts, des projets en élaboration et développement

En plus des circulations douces prévues dans le cadre du comité de pôle, la commune souhaite développer les liaisons douces comme le décrit le SDIC, c'est à dire longer la Marne pour rejoindre St Maur d'une part, et Nogent d'autre part. Joinville vient de signer un contrat de réseau vert avec la région Ile de France, où sont prévus des aménagements sur voirie locale, notamment de nouvelles plantations et des alignements d'arbre supplémentaires. Les berges de l'Île Fanac seront également consolidées.

SAINT-MAURICE (94)

Maire : M. CAMBON

Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS de Juillet 1994.

Superficie (en hectare) : 143

En 1999 :

Population en : 1990 : 11 253 hab
1999 : 12 742 hab

Ménages sans voiture : 27%
Ménages équipés d'une voiture : 56,3%
Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 16.7%

Densité en 1999 : 113 hab/ha

% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :
domicile à Saint-Maurice : 6.1%
travail à Saint-Maurice : 8.3%

Croissance démographique : + **13,2 %**

Part de logements sociaux (loi SRU): 22 %

Emplois en : 1990 : 4 334
1999 : 5 626

% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
domicile à Saint-Maurice : 42,2%
travail à Saint-Maurice : 48.3%

Evolution de l'emploi sur la période : + **29,7 %**

Taux d'emploi en 1999 : **0,8**

% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
domicile à Saint-Maurice : 34.8%
travail à Saint-Maurice : 26%

Surface de bureaux en m² : 1980 : non renseigné

1990 : non renseigné
2004 : 45 000

Les villes de Saint-Maurice et de Charenton se sont associées dans une communauté de commune.

La ville de Saint-Maurice est signataire avec la Ville de Paris de la Charte pour l'aménagement durable du Bois de Vincennes du 23 avril 2003.

La commune de Saint Maurice est située entre le bois de Vincennes et la Marne et elle est longée par l'autoroute A4. Son territoire présente la forme singulière d'une haltère avec deux pôles très urbains à chaque extrémité. Un tiers de sa superficie est occupée par des hôpitaux.

La commune de Saint Maurice a connu une forte croissance démographique durant la dernière décennie, en raison d'un urbanisme actif qui a lui permis d'accroître son offre de logements et de surfaces de bureaux. La commune a vu sa population augmenter de 16% et son nombre d'emploi de 37%. La ville de Saint-Maurice dispose d'un POS ancien, le PLU n'est pas en révision mais pourrait l'être dans le cadre d'un PLU intercommunal avec la commune de Charenton.

Saint Maurice faisait partie du « grand confluent » dans le site stratégique Seine Amont, défini par le SDRIF de 1994.

Les **enjeux** aujourd'hui sont l'amélioration de la qualité de vie, par la réduction des nuisances liées à l'A4 et la mise en valeur des berges de la Marne.

I- Urbanisme et aménagement

Des mutations importantes quasiment achevées

Des mutations notables ont eu lieu par des opérations d'aménagement, maintenant achevées ou en passe de l'être. Les ZAC Pirelli et Belbéoch-Leclerc ont vu la construction de plus de 140 000 m² de SHON dont 25 000 m² de bureaux et plus de 1000 logements **(1)**. Les constructions de la ZAC Delacroix au programme plus modeste (un peu moins de 10 000 m² d'activités/services) doivent débiter prochainement **(2)**.

Des requalifications le long de l'autoroute A4

Un des projets les plus importants pour la commune est la construction d'écrans phoniques le long de l'autoroute A4, des Canadiens jusqu'au Pont de Nogent. Une première tranche de travaux a été achevée. Deux autres doivent suivre. **(3)**.

Saint Maurice désire également améliorer sa desserte par els transports en commun et mettre en valeur les berges de la Marne, qui font l'objet d'aménagement de loisirs et sont protégées au POS par une zone ND **(4)**.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

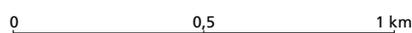
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS ÎLE-DE-FRANCE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



Les risques majeurs

La commune de Saint-Maurice est concernée par le risque d'inondation, pris en compte par le PPRI du Val-de-Marne. Un plan relatif aux risques d'affaissements et d'effondrements de terrain est à l'étude.

II- Transports et déplacements

Transports en commun : une desserte à améliorer pour valoriser les nouveaux programmes de la commune

La commune de Saint-Maurice ne dispose pas de gares ou de stations de transports en communs ferrés sur son territoire. A l'ouest, les tissus urbains sont pour la plupart situés entre 400 et 800 mètres de la station de métro Charenton Ecoles (ligne n°8). A l'est, les tissus urbains ne sont eux que partiellement desservis par la gare RER de Joinville-le-Pont, à une distance équivalente.

Deux lignes d'autobus desservent l'intérieur de la commune et permettent un rabattement vers le réseau lourd (ligne n°8 du métro, RER A et récemment la ligne n°14 du métro grâce au prolongement de la ligne d'autobus n°111 jusqu'aux Terroirs de France). Les lignes n°24 et n°325 (mobilien) desservent la commune en limite, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Le projet d'antenne en métro automatique figurant au SDRIF de 1994, et desservant la commune, a été abandonné. Elle devait relier des pôles de développement éloignés, en l'occurrence : Austerlitz et Noisy-le-Grand. A défaut, la commune souhaite une amélioration de la desserte en transports en commun lourds, notamment à l'est où des opérations d'urbanisme ont été réalisées récemment :

- soit par le TVM. Le projet de prolongement du TVM à l'est jusqu'à Champigny est également inscrit au SDRIF. Il est actuellement bloqué à la station Saint-Maur Créteil, car la commune de Saint-Maur s'oppose au tracé retenu pour le TVM dans le vieux Saint-Maur et pour franchir la Marne au pont de Saint-Maur. Des variantes de tracés ont été étudiées dès 1995. C'est dans ce cadre que la commune de Saint-Maurice a proposé un passage sur son territoire et notamment un tracé desservant l'est de la commune via le boulevard de l'Europe, l'avenue Saint-Maurice du Valais et l'avenue des Canadiens (correspondance avec le RER A à Joinville) avant de rejoindre la fourchette de Champigny.

- soit par le Grand Tram : projet de rocade complète en tramway autour de Paris, à environ 5 km, que l'Etat et la Région souhaitent réaliser d'ici 15 ans.

Circulation et transit : une bonne desserte routière, des nuisances sonores en cours de réduction

La qualité de la desserte routière a des contreparties : le sud de la commune est traversé par l'A4, à niveau, qui isole les quartiers habités de la berge de la Marne et génère du bruit.

Pour réduire les nuisances liées à l'A4, des protections acoustiques sont en cours de réalisation. Ce projet figure au contrat de plan Etat-région 2000-2006. Les protections phoniques prévues en première phase, écrans de 10 mètres de haut, sont déjà installées. Une seconde tranche est financée dans le contrat de plan en cours. **(3)**

La position et la configuration de la commune et l'engorgement de l'A4 conduisent à la présence de trafic de transit à l'intérieur de la commune. Face à cette situation, la politique de Saint-Maurice vise à en minimiser autant que possible les nuisances pour les résidents, en réduisant la vitesse de circulation et en réalisant des aménagements particuliers, de qualité. Ainsi, la rue du Maréchal Leclerc, axe est-ouest qui posait problème, a été réaménagé il y a 6 à 7 ans par la DDE avec des dispositifs visant à réduire la vitesse des véhicules (ondulations, jardinières,...).

La requalification du pont de Charenton **(5)**, projet piloté par la DDE est en également cours. Le projet vise à la fois à améliorer le confort des piétons et des cyclistes mais aussi à permettre en voiture des mouvements qui ne sont actuellement pas directs entre A4 et la ville de Saint-Maurice.

Stationnement

La pression sur le stationnement de surface est élevée dans le quartier du Plateau, à l'ouest de la commune, où le tissu est ancien et où les immeubles sont souvent dépourvus de parcs de stationnement. L'offre est insuffisante, mais à défaut d'études, il est difficile de quantifier la part respective des usagers du stationnement et la part qui pourrait correspondre à du stationnement de rabattement (à proximité de la station Charenton-Ecoles). Dans la partie est, les opérations nouvelles ont prévues des capacités de stationnement suffisantes pour répondre à la demande.

Le stationnement de surface est en partie payant. La tarification est appliquée du lundi au samedi de 9h à 12h et de 14h à 19h sauf les jours fériés et au mois d'août. Il existe trois types de réglementation :

- la zone rouge (une quinzaine de places devant la Mairie), où la durée maximum de stationnement sur un même emplacement est fixée à 1 heure. Le tarif horaire est de 0,9 €.
- la zone orange, la plus étendue, où la durée maximum de stationnement est fixée à 2h30. Le tarif horaire est de 0,90 € et de 2 € pour 2h30,
- la zone verte, où la durée maximum de stationnement est fixée à 8 heures consécutives. Le tarif horaire est fixé à 0,50 €. Il est de 2 € pour 8 heures.

L'offre en surface est complétée par deux parcs :

- le parc provisoire de surface, rue du Maréchal Leclerc (parking Delacroix) de 79 places. Il sera remplacé par un parc souterrain d'une capacité équivalente dans le cadre d'une opération d'aménagement.
- le parc de l'Abreuvoir (38 places).

Il existe un parc de stationnement souterrain :

- le parc Mongolfier (171 places), qui propose des tarifs incitatifs par rapport à la surface, 6 € la semaine, 25 € le mois et 275 € par an.

Des cartes de stationnement ont été mises en place, elles permettent un pré paiement et sont disponibles pour les résidents et les salariés des entreprises implantées dans la commune.

A Saint-Maurice, l'essentiel des constructions neuves a été réalisé en ZAC. Les normes de stationnement pour les voitures appliquées dans les constructions neuves sont les suivantes :

Logement : 1 place pour 50 m² de SHON

Bureaux : 2 places pour 100 m² de SHON

Le règlement de l'article 12 en vigueur ne comporte pas de normes spécifiques pour les vélos.

Espaces publics

Outre le projet du pont de Charenton, les berges de la Marne (VNF), qui font déjà l'objet d'aménagement de loisirs -la ville y dispose d'un stade de football en libre accès, de mobilier pour les skaters et d'un centre de loisirs- constituent un enjeu pour la commune. Les difficultés de franchissement pour se rendre sur la berge depuis la ville en sont un élément.

Il existe des projets d'agrandissement ou d'amélioration de deux espaces verts : le square J. Biguet et le petit square du Val d'Osne au droit de l'Hôpital National de Saint-Maurice pour répondre à la demande d'espace vert de proximité des habitants (jeux d'enfant).

Il n'existe pas de zone 30 à Saint-Maurice, parce que les besoins ne se font pas sentir. A l'occasion des réaménagements de voirie, la mise en place d'abaissements de trottoirs, d'oreilles plantées lorsqu'il y a du stationnement est en revanche envisagée de façon systématique. Mais désormais, environ 80% du réseau de voirie est constitué de voirie « neuves ».

Bordée au nord par le bois de Vincennes, une amélioration du confort des traversées à pied et à vélo pourrait être souhaitable, par exemple au droit de la Route Nouvelle. Pour mémoire, il existe un passage souterrain pour les chevaux sous l'avenue des Canadiens (RN 4). Il permet de rejoindre le bois et pourrait être mis en valeur.

Circulations douces : des itinéraires cyclables de loisirs

La principale liaison cyclable de la commune est située le long de la berge de la Marne sur le chemin de halage. L'aménagement consiste en une bande roulante sans marquage, dans l'esprit d'une promenade partagée entre tous les promeneurs, au bord de l'eau. A l'est, l'aménagement se poursuit jusqu'à l'Allée de l'Île aux Corbeaux, au delà, un fléchage a été mis en place sur des voies peu ou pas circulées. A l'ouest, l'itinéraire se poursuit côté Charenton jusqu'à Paris.

Autant que possible, la ville de Saint-Maurice cherche à constituer un réseau cyclable cohérent avec les communes riveraines pour assurer la continuité des liaisons. Ainsi la liaison cyclable du bois de Vincennes, sur la route des Barrières est prolongée rue du Maréchal Leclerc dans Saint-Maurice par de la signalisation et un marquage sur trottoir d'une piste bidirectionnelle jusqu'à la passerelle de Charenton-le-Pont. Cette passerelle permet de franchir l'autoroute et la Marne et devrait rencontrer à l'avenir la liaison cyclable envisagée à Maisons-Alfort le long de la Marne, sur les avenues Joffre et Foch.

CHARENTON (94)

Maire : Jean-Marie BRETILLON

Superficie (en hectare) : 185

Population en : 1990 : 21 866
1999 : 26 576

Densité en 1999 : 144 hab/ha

Croissance démographique : + **21,5 %**

Part de logements sociaux (loi SRU): 26 %

Emplois en : 1990: 8 176
1999: 12 088

Evolution de l'emploi sur la période : + **47,9 %**

Taux d'emploi en 1999 : **0,9**

Surface de bureaux en m²: 1980 : 14 000
1990 : 24 000
2000 : 124 000

Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS mis en révision, adoption du PLU prévue pour 2005.

En 1999

Ménages sans voiture : 33.7%

Ménages équipés d'une voiture : 54.3%

Ménages équipés de deux voitures ou plus : 12%

% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :

domicile à Charenton: 7.5%

travail à Charenton: 7.8%

% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :

domicile à Charenton: 34.2%

travail à Charenton: 39.6%

% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :

domicile à Charenton: 41.5%

travail à Charenton: 32.8%

Les villes de Charenton et de Saint-Maurice se sont associées dans une communauté de commune.

La Ville de Charenton-le-Pont est signataire avec la Ville de Paris de la Charte pour l'aménagement durable du Bois de Vincennes du 23 avril 2003. Elle fait également partie de l'ACTEP.

Pris entre la Seine et les Bois, le site de la ville de Charenton est marqué par la traversée de très grandes infrastructures de transport : le faisceau ferroviaire de la gare de Lyon partage la commune en deux et l'autoroute A4 limite les relations avec la Seine.

La commune de Charenton a connu une forte croissance démographique durant la dernière décennie, en raison d'une construction active qui lui a permis d'accroître son offre de logement, mais également la surface de bureaux. La commune a vu sa population augmenter de 21,5% et son offre de bureaux multipliée par 5. Les dix dernières années ont ainsi vu naître un pôle dévolu aux activités autour du centre commercial Bercy 2 **(1)** et le long de l'autoroute A4, tandis que le logement domine au Nord et à l'Est. Les franges du bois **(2)** sont strictement réservées au logement et elles font l'objet, comme le centre ville **(3)**, d'une protection d'état (site inscrit).

Charenton faisait partie du « grand confluent » dans le site stratégique Seine Amont, défini par le SDRIF de 1994.

I- Urbanisme et aménagement

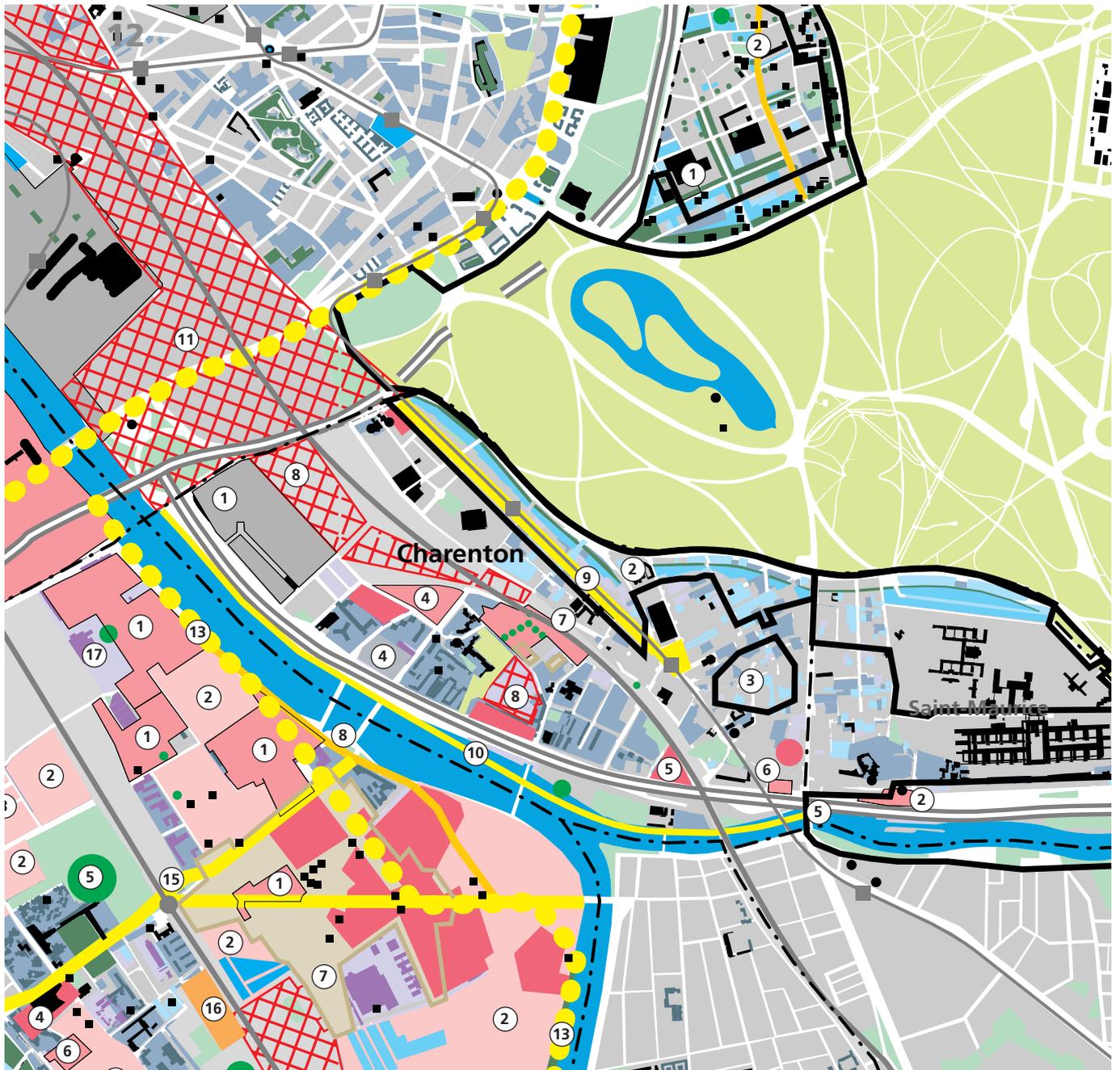
Le maintien d'une politique de construction active

Charenton souhaite naturellement poursuivre son développement. Des immeubles d'activités tertiaires, récemment livrés ou en voie de livraison, ont été construits le long de la Seine (programme des Rives de Seine, 31000m²) ou de la voie ferrée (Natexis, 51000m²) **(4)**. Une importante parcelle à l'est de la commune fait l'objet d'études en vue de la réalisation d'un lycée polyvalent de 700 élèves **(5)**. La construction de logement se situe, elle, plutôt dans le diffus au nord. La construction de logement est également à l'œuvre dans les deux ZAC en cours, celle de l'îlot du pont **(5)** et surtout la ZAC Pasteur (en voie d'achèvement) **(6)**.

Malgré ces importantes mutations, Charenton dispose encore de nombreuses parcelles mutables à long terme **(7)** : une partie des emprises ferroviaires, les transformateurs EDF, les entrepôts à l'est de la ville ou encore l'assistance publique.

L'accès à la Seine et les liaisons avec Paris

Pour la Ville de Charenton, mieux franchir l'A4 vers la Seine et pouvoir traverser l'échangeur de Bercy vers Paris constituent des enjeux d'aménagement importants. Ces enjeux sont non moins importants côté Paris et les mêmes objectifs ont été inscrits dans le futur PLU de Paris. Dans la même perspective, Charenton



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER PARIS-EN-TOURNAI

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

souhaite aussi réaménager à terme certains axes structurants comme le rue de Paris (RN6) **(8)** ou la promenade en bord de Seine **(9)**.

Les risques

Le risque d'inondation concerne la partie basse de la commune. Il existe également des carrières sur le territoire de Charenton. Enfin, il existe un risque « transport de matières dangereuses » liés à l'A4.

II- Transports et déplacements

Une commune bien desservie par les transports en commun

Globalement, la commune est satisfaite de sa desserte en transports en commun. Elle est desservie par trois stations de la ligne 8 du métro : Porte de Charenton, Liberté et Charenton Ecoles. La desserte est complétée par 5 lignes de bus, dont deux lignes du réseau mobilien, les lignes n°24 et 325.

Sur l'itinéraire de la ligne n°24, le projet dans Charenton consiste principalement à offrir une meilleure accessibilité aux PMR au niveau des arrêts. Les travaux sont en cours.

La concertation est plus complexe sur la ligne 325, comité d'axe en cours sous le pilotage de la DDE 94. A Charenton, l'itinéraire du bus est dissocié par sens et la proposition consiste à créer un site propre sur la rue de la République (entre l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et le métro) dans un sens. Il aurait pour conséquence de réduire très fortement la capacité de cet axe et la ville de Charenton souhaite une expérimentation pour vérifier l'utilité et la faisabilité de cette hypothèse.

D'autres lignes ont fait l'objet de modification ou d'amélioration de l'accessibilité : la ligne 109, prolongée jusqu'à la station Cour Saint-Emilion et qui relie désormais cette station de la ligne 14 de métro, le bas Charenton et le centre commercial ; la ligne 180 dont les arrêts sont mis aux normes pour les PMR.

La coupure urbaine et les nuisances de l'A4, le trafic de transit lié à l'autoroute

L'A4 constitue le point dur du territoire de Charenton. Elle sépare non seulement la commune de la Seine, mais suscite également un trafic de transit de délestage sur le quai des Carrières (2X2 voies) parallèle à l'autoroute, et attire des automobilistes de Paris, Vincennes et Saint-Maurice, qui traversent le centre de la commune pour atteindre la bretelle d'entrée, en évitant la porte de Bercy. La rue de la Liberté et la rue de la République sont concernées par ce transit gênant. La DDE réfléchit à un fléchage orientant mieux les véhicules.

La RN6, rue de Paris, subit également un transit dense, mais moins problématique que sur les voies citées ci-dessus. **(8)**

L'A4, comme le périphérique, crée de très lourdes nuisances en termes de bruit et de pollution, qu'il serait souhaitable de mieux quantifier dans un premier temps pour en réduire les effets.

La politique des zones 30 est récente à Charenton. Elle est mise en place au droit des écoles pour réduire la vitesse des véhicules. Ce type de dispositif a été mis en œuvre rue de Conflans : trottoirs élargis, plateau surélevé... La commune a également mis en place une zone semi-piétonne (vitesse limitée à 20 km/h) à l'extrémité de la rue de Paris côté Saint-Maurice.

L'extension du stationnement payant à l'étude

Une étude de stationnement a récemment été réalisée à Charenton. Au vu des résultats, l'offre globale apparaît a priori suffisante mais requiert des ajustements. Le stationnement payant mis en place sur la commune depuis une dizaine d'années, pourrait ainsi être étendu à la quasi totalité du territoire.

En surface, un report de stationnement depuis le bois et Paris est en effet constaté sur la voirie, ainsi que du stationnement « ventouse » gênant. En revanche, le diagnostic réalisé a montré un très faible stationnement de rabattement de migrants aux abords des stations de métro.

La réglementation actuelle du stationnement payant de surface est appliquée tous les jours de 9h à 12h30 et de 14h à 19h sauf les dimanches, jours fériés et au mois d'août. Elle distingue trois zones :

- la zone verte autorisant un stationnement de longue durée à la journée, le tarif horaire est de 0,8€ et de 3€ pour la journée,
- la zone orange autorisant un stationnement de courte durée limité à 2h30 consécutives. Le tarif horaire est de 0,8€ et de 2,2€ pour 2h30,
- la zone rouge autorisant un stationnement de courte durée limité à 1h30.

Il existe un tarif préférentiel de 30€ par mois pour les résidents et de 40€ pour les non-résidents. Ce forfait leur permet de se garer de façon illimitée en zone verte et orange.

Il existe deux parkings publics : Medicis (100 places) et Valois (67 places), à location mensuelle, qui concernent donc avant tout les résidents. Le tarif mensuel est de 70€ dans le parc Valois.

Les mesures sur le stationnement à l'avenir devraient porter sur l'extension du stationnement payant de surface et sur une optimisation des parkings privés existants, qui semblent pour certains sous-utilisés.

Les normes de stationnement sont les suivantes : 1,5 place par logement en collectif, 2 places par logement en individuel et 2 places par 100 m² SHON pour les bureaux.

Un projet de circulation douce sur les bords de Seine à terme, des réalisations dans l'esprit d'une trame verte

Inscrit au SDIC, en réflexion et en négociation avec le PAP, l'itinéraire des Bords de Seine **(9)** constituerait un lien cyclable entre Paris et Saint-Maurice, où des itinéraires existent déjà. A terme, Charenton souhaiterait également que cet itinéraire puisse rejoindre le bois de Vincennes, peut-être par les rues Anatole France et Victor Hugo, également supports de la trame verte (alignement d'arbres) et desservant le centre de la ville.

Concernant les piétons, la commune les prend largement en compte à chaque réaménagement de voirie. Elle a d'ailleurs signé en mars 2004 une Charte d'aménagement pour les PMR, afin d'adapter plus finement les aménagements sur des itinéraires particuliers.

IVRY-SUR-SEINE (94)

Maire : Pierre GOSNAT	Etat du P.O.S. / P.L.U. : PLU approuvé en janvier 2004.
Superficie (en hectare) : 610	En 1999 :
Population en : 1990 : 53 633 1999 : 50 951	Ménages sans voiture : 40.3% Ménages équipés d'une voiture : 50.4% Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 9.3%
Densité en 1999: 84 hab/ ha	% d'utilisation de marche seule dans les trajets domicile-travail :
Croissance démographique : - 5,0 %	domicile à Ivry : 10.4% travail à Ivry : 8.2%
Part de logements sociaux (loi SRU): 38 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
Emplois en : 1990 : 28 297 2000 : 26 233	domicile à Ivry: 28.8% travail à Ivry: 44.3%
Evolution de l'emploi sur la période : - 7,3 %	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
Taux d'emploi en 1999 : 1	domicile à Ivry: 43.1% travail à Ivry: 29.5%
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 84 000 1990 : 139 000 2000 : 229 000	

La Ville d'Ivry-sur-Seine est membre de l'association « Seine Amont Développement », qui regroupe 5 communes - représentant près de 200 000 habitants - et le département du Val de Marne.

Ivry, commune traditionnellement industrielle, a connu comme d'autres territoires de la couronne un phénomène de désaffection des activités secondaires. Si à l'échelle de la commune, les tissus peuvent être qualifiés de mixtes, leur répartition sur le territoire est nettement différenciée. En effet, l'est de la ville, principalement vers Ivry Port, est très majoritairement dévolu aux activités – la création de nouveaux logements y étant même parfois interdite. L'ouest est lui majoritairement occupé par l'habitat, où s'entremêlent étroitement pavillonnaire, collectif bas ou haut, continu ou discontinu.

Ivry dispose encore de nombreuses parcelles en mutations ou mutables, essentiellement dans les secteurs Ivry Port ou Gambetta, qui en font l'un des secteurs les plus actifs de la couronne parisienne, méritant une desserte plus dense en transports en commun. En mettant en place son nouveau PLU, Ivry affirme clairement ses objectifs pour l'horizon 2010 : tendre vers 56000 habitants (4000 logements à réaliser dont 1600 en cours ou en projet) et passer de 28000 emplois en 2001 à 35000 emplois.

Ivry faisait partie du « grand confluent », dans le site stratégique de Seine Amont, défini par le SDRIF de 1994.

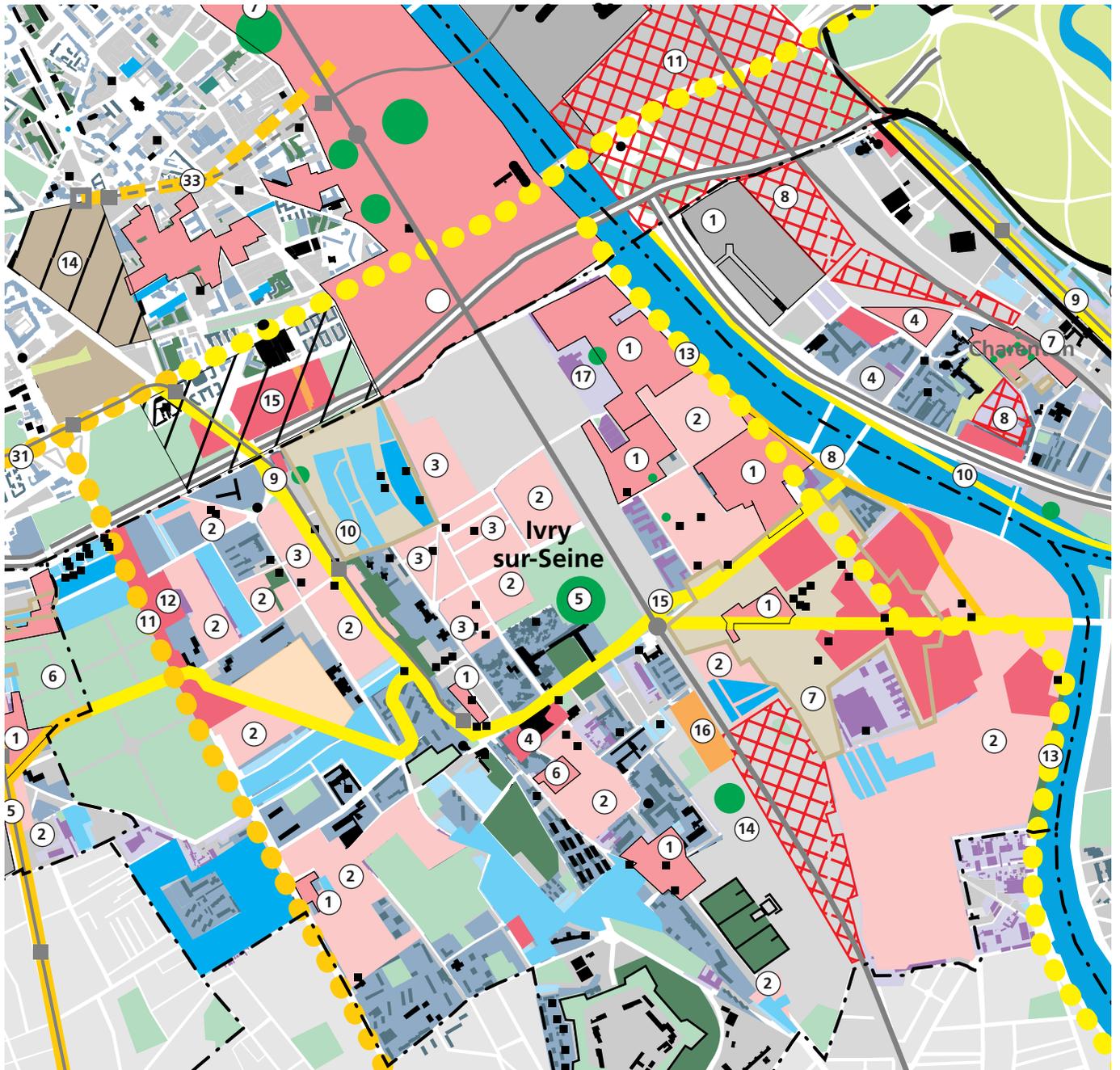
L'enjeu pour Ivry est donc de mettre en œuvre un développement équilibré, tout en préservant son patrimoine bâti et paysager, et en améliorant la desserte en transports collectifs. Plus globalement, elle se situe dans une démarche de gestion durable des déplacements, en accord avec des orientations en matière d'urbanisme.

I- Urbanisme et déplacements

Promouvoir un développement équilibré

Seule commune de l'association « Seine Amont Développement » à avoir une frontière commune avec Paris, Ivry constitue une zone d'aménagement active, dans la continuité des récentes opérations parisiennes et en lien avec Vitry sur Seine.

Pour son développement, Ivry s'appuie sur 8 ZAC **(1)** actuellement en cours (totalisant environ 400 000m² de programme). Afin de permettre, le maintien voire le re-développement de ses activités, les grandes parcelles d'activités ont des COS relativement élevés (COS de 2). Les secteurs ex-industriels des bords de Seine sont quasiment tous concernés par cette mesure **(2)**. Dans le même temps, la commune souhaite conforter les centralités existantes par l'intermédiaire de COS ou de règles morphologiques incitatifs en faveur du logement, notamment le centre-ville et le quartier de la porte d'Ivry **(3)**.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

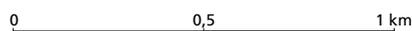
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS ÎLE-DE-FRANCE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
 Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



La revalorisation du centre ville, dense en logements et rénové dans les années 70 80, passe par la redynamisation du centre commercial Jeanne Hachette (4) et par l'achèvement du parc des Cormailles (5) d'une superficie d'environ de 10 ha, avec la construction de logements privés ou l'extension du théâtre dans la ZAC « Saint-Just » (6). La ville étudie aussi les possibilités d'implantation d'un centre d'art dramatique en centre-ville.

Le secteur Avenir/Gambetta est également un secteur stratégique pour Ivry. Il constitue une charnière géographique entre les trajets est-ouest centre-ville/Seine (Ponts Nelson Mandela et centre commercial « Grand Ciel ») et les trajets nord-sud entre l'opération Paris-Rive-Gauche et les zones mutables de Vitry-sur-Seine. L'OPAH Ivry-Port couvre une grande partie de ce territoire (7). De part la présence de nombreuses friches et de terrains mutables, il fait aussi l'objet d'une étude urbaine visant mettre en place un projet d'aménagement séquencé dans le temps. La base de loisirs prévue entre les deux ponts Nelson Mandela participe de la revalorisation de ce secteur (8).

En vis à vis du GPRU Joseph Bédier, sur la porte d'Ivry, le secteur Mirabeau, centralité d'échelle locale fait aussi l'objet d'attention. La place du marché doit être réaménagée (9). Soixante logements locatifs ou en accession au normes HQE sont en construction. Une OPAH se terminant fin 2004 est en cours et devrait être reconduite et entendue jusqu'à la Porte d'Ivry en 2005 (10).

Articuler développement urbain et déplacements

La ville d'Ivry articule projets urbains et développement des transports collectifs. L'élargissement de la RN305 (11), visant à créer un site propre pour la ligne 183, devrait accueillir, en vis à vis de la Porte de Choisy, et le long de la voie élargie, un front bâti assez dense d'activités tertiaires ou de logements tout en permettant des percées visuelles transversales (12). L'association Seine-Amont-Développement s'efforce de faire aboutir un projet de tramway ou de TCSP qui partirait de la gare d'Austerlitz et qui irriguerait en profondeur tous les secteurs en mutations de Seine-Amont (13). Pour renforcer les liaisons entre l'est et l'ouest de la commune, Ivry travaille à la création de nouveaux franchissements par dessous les voies ferrées (14) qui compléterait l'élargissement du viaduc SNCF (15), prévue pour 2005.

Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager

Par l'intermédiaire de son nouveau PLU, Ivry a mis en place une politique patrimoniale – création de bâtiments références - afin de conserver certains tissus de petites échelles où bâtiments Une attention est portée au patrimoine industriel avec, par exemple, la reconversion des Labos Bailly rue Molière. A travers une réflexion ouverte sur une trame verte, Ivry voudrait valoriser ses espaces publics, préserver ses coteaux et ses points de vues sur la vallée de la Seine.

Développer la mixité sociale et fonctionnelle

La commune souhaite promouvoir la mixité emploi/habitat mais celle-ci est rendue difficile par les nuisances, les risques et les servitudes entraînées par certaines zones d'activités comme celles situées dans Ivry Port. Dans la construction de logement, Ivry s'efforce de respecter un ratio d'un logement social pour un logement libre. Elle projette aussi sur quelques grands ensembles des opérations de démolitions reconstruction (16).

Les activités générant des nuisances

Outres les nuisances sonores générées par les activités de la commune et en général liées au trafic des poids lourds (activités du bâtiments mais aussi circulation des bus de nuit, etc..), d'autres types d'activités sont dites « sensibles » sur le périmètre de la commune. La mise aux normes, à l'horizon 2010, de l'usine de traitement des ordures ménagères du SYCTOM (17) pose la question de son renouvellement. Dans le cas de son maintien sur le site, en plus de l'amélioration des conditions sanitaires, environnementales et urbaines, la ville demande la prolongement de l'avenue de France vers la rue Molière. Le dépôt d'hydrocarbures Total, libéré par l'entreprise, sera dépollué à l'horizon 2008/2009. Enfin, la cité Pierre et Marie Curie se situe sur un site anciennement pollué au radium.. La ville est concernée par le PPRI du Val de Marne sur la partie basse de la Ville. L'autre moitié de la commune est concernée par les risques liés aux carrières.

II- Transports et déplacements

Pour maîtriser son développement, Ivry compte sur l'articulation entre projets urbains et déplacements. La ville souhaite réduire la place de l'automobile sur la voirie, par la reconquête d'espace public en faveur des autres modes et notamment des TCSP.

De nombreux projets de transports en commun

Il existe 4 comités d'axe dont deux non démarrés (sur 7 lignes de bus au total) : les lignes 180 et 183. Celui de la ligne 323, rocade sud de bus (Issy / Ivry), prévoit notamment des portions de site propre et de piste cyclables, ainsi que des aménagements ponctuels. Son prolongement jusqu'à la place Gambetta permettra

de reconnecter la ligne 323 à la 325 pour assurer une continuité de rocade jusqu'à Vincennes. La ligne 325 recevra également des aménagements ponctuels.

Il existe un comité de pôle « Ivry sur Seine » qui comprend le terminus de la ligne 7 du métro, « Mairie d'Ivry » **(4)**, ainsi que la gare RER C « Ivry sur Seine » **(15)**, distante de 700 mètres, et reliées par l'avenue Gosnat. Le diagnostic a révélé un manque d'accessibilité de la gare et un aménagement piéton peu sécurisant et une accessibilité désorganisée de la Place de la République. Par ailleurs, alors qu'en 1995, 80% des voyageurs allant prendre le RER venaient du centre ville, et 20% d'Ivry Port, ce ration est passé à 50/50. Il s'agit donc de retourner le gare vers Ivry Port dans un avenir proche.

La ville d'Ivry connaît un développement urbain qui demande une évolution conjointe des modes de transports pour accompagner ces changements. Ainsi deux secteurs (la RN 305 sur le plateau et la RN 19 en bord de Seine) font aujourd'hui l'objet d'études favorisant l'insertion d'un transport en commun en site propre (bus ou tramway). Ce travail est mené conjointement avec tous les membres de l'« Association Seine Amont Développement ».

Sur la RN 305, la ligne 183 est la plus fréquentée d'Ile de France, elle relie la Porte de Choisy à Orly **(11)**. Sa mise en site propre est au programme depuis 1978, elle est inscrite au CPER 2000-2006, mais elle se heurte à de nombreux obstacles, notamment de pilotage de projet. Une étude de faisabilité foncière est également en cours sur la requalification plus globale des abords de l'axe, dans la profondeur des parcelles. Les Villes de l'Association Seine Amont Développement défendent auprès du STIF l'idée d'un tramway pour la ligne 183 au vu de sa fréquentation, afin d'en améliorer le confort et la sécurité. Cet axe est un enjeu essentiel pour la commune et le territoire.

Le projet de TCSP le long de la Seine **(13)**, sur la RN 19, est lié à des projets de densification et de mutation du quartier à moyen terme... A l'heure actuelle, il existe trois tracés possibles au sud: sur les quais en bord de Seine, sur l'avenue Jean Jaurès en partie centrale et au milieu de l'îlot Total qui va être libérée.

Concernant le RER C, le STIF travaille, dans le cadre du schéma directeur du RER C, à l'amélioration de sa fréquence. La commune propose également d'harmoniser le prix du ticket d'Ivry vers Paris, puisque celui de RER coûte plus cher que celui de métro.

La réduction des nuisances liés au transit

La RN 19 constitue, en terme de flux, l'axe le plus structurant de la commune ; la RN 305 recevant un trafic inférieur aux moyennes constatées dans le Val de Marne et ceci s'explique principalement par le fait qu'elle ne bénéficie pas d'un accès direct au périphérique. Par contre d'autres voiries connaissent des problèmes de saturation et notamment la porte d'Ivry, où se pose de gros problèmes de gestion des flux.. La commune travaille avec la direction de la voirie parisienne pour élaborer des scénarios. De nouvelles liaisons locales devraient par ailleurs être réalisées entre Ivry et Paris, dans le cadre de l'aménagement du secteur Masséna à Paris Rive Gauche. Ainsi, la restructuration du Syctom **(17)** va permettre la création d'une nouvelle voie de liaison vers Paris, qui se raccordera à la rue Molière. La problématique des livraisons est abordée avec Vitry, dans le cadre de l'élaboration d'un schéma de déplacements intercommunal actuellement à l'étude. Les solutions pour réduire les nuisances générés par le trafic automobile doivent permettre d'aboutir à un compromis entre le développement de la vie économique du territoire et la tranquillité des résidents.

Une volonté de contrôle du stationnement

La commune d'Ivry sur Seine a instauré du stationnement payant, en 1994, pour répondre à plusieurs objectifs: fluidifier le trafic, augmenter la rotation des véhicules pour désengorger les points centraux (administratifs et commerciaux) du centre ville, redistribuer l'espace public en faveur des piétons et cyclistes, augmenter l'accessibilité, repérer les voitures « ventouses » et faciliter le nettoyage.

Il existe actuellement deux zones payantes sur le quartier du centre ville:

- une zone orange, de stationnement rotatif, limitée à 2 heures (le paiement minimum de 0.3€ pour 20 mn, 1€ pour 1H, 2€ pour 2H)
- une zone verte limitée à 24H maximum (paiement minimum de 0.3€ pour 20 mn, 1€ pour 90mn, 1,70€ pour 2H, 2€ pour la ½ journée, 3€ pour la journée, 1 semaine : 13€, abonnement résidentiel : 28€).

Les objectifs suivis ont été atteints dans le centre ville, mais les problèmes subsistent en dehors de ce périmètre restreint : saturation, absence de rotation, stationnement à cheval ou sur les trottoirs, obstacles au cheminement piétonnier, double file.... Il est de plus constaté un report de véhicules qui fuient les quartiers du Petit Ivry, de Mirabeau, de Pierre et Marie Curie, Châteaudun, ou les quartiers jouxtant les zones payantes de Paris, et du Kremlin-Bicêtre, mais aussi d'Ivry pour ces zones pour des rues ivryennes gratuites. Ces reports viennent accroître les difficultés existantes.

Le développement urbain de la commune a généré, ces dernières années, un certain nombre de dysfonctionnements qui nécessitent aujourd'hui une révision du plan actuel de stationnement. C'est pourquoi une étude globale de stationnement a été lancée en mars 2004. Elle vise à établir à la fois un bilan du stationnement payant en centre ville, mais aussi à élaborer de nouvelles propositions dans les autres quartiers afin de résorber la saturation actuelle. 7 agents municipaux de surveillance du

stationnement travaillent sur le secteur du centre ville, tandis que le reste du territoire est géré par le commissariat, mais de façon non prioritaire. L'échéance pour le plan de stationnement se situe en 2005. Par ailleurs, un parc public de stationnement d'environ 170 places sera aménagé au-dessous du parc des Cormailles. La commune ne souhaite pas pour autant qu'il devienne un parc de rabattement pour la gare du RER C. Le parc privé de Leroy Merlin sera ouvert en octobre 2004, et comptera 770 places. Enfin, les normes de stationnement pour les nouvelles constructions sont revues à la baisse – une place par logement et pas de minimum obligatoire pour les activités - dans les secteurs bien desservis en transports en commun lourds (métro et RER).

Projets de circulations douces et d'espaces verts

Aujourd'hui la commune d'Ivry sur Seine ne bénéficie pas d'un véritable réseau cyclable : une seule piste sur les quais de Seine depuis Vitry jusqu'à la passerelle aux câbles. Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables a acté un réseau principal sur les voiries majeures (RD et RN). Cependant, des adaptations aux itinéraires prévus par le SDIC devront être réalisées sur certains tronçons où la faisabilité est restreinte. La Ville travaille, par ailleurs, à l'élaboration d'un schéma communal complémentaire au SDIC, toujours dans le cadre de l'élaboration d'un schéma de déplacements intercommunal. Cependant, les pistes inscrites au SDIC sont prioritairement réalisées, notamment grâce aux financements du Plan de Déplacements Urbains..

Enfin, des projets de raccordement de pistes cyclables entre Ivry et Paris sont à l'étude au niveau des Portes de Choisy, d'Ivry (en lien avec le GPRU Joseph Bédier), de Vitry et de la Gare. Une piste cyclable est notamment inscrite sur la RN 19, sur les bords de Seine. Par ailleurs, les zones 30 existantes favorisent ces circulations, et un réseau de zones 30 reliés par des itinéraires doux est en projet.

Il existe plusieurs espaces verts de qualité, mais ils sont insuffisants du côté d'Ivry Port. La première phase du parc Départemental des Cormailles **(5)** a été livré en 2004 et correspond au parc en lui même. Les phases suivantes seront livrées jusqu'en 2006 (Restaurant, esplanade, etc.). Une coulée verte est en projet sur les coteaux, en liaison avec Vitry, mais devra aussi donner des ouvertures vers la Seine.

LE KREMLIN-BICETRE (94)

Maire : Jean-Luc LAURENT	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS de 1985 modifié en 1992. PLU en phase de fin de concertation (arrêt prévu en octobre 2004) , approbation prévue en fin 2005.
Superficie (en hectare) : 154	
Population en : 1990 : 19 337 hab 1999 : 23 709 hab	En 1999
Densité en 1999: 154 hab/ha	Ménages sans voiture : 35.2% Ménages équipés d'une voiture : 55.1% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 9.7%
Croissance démographique : + 22,6 %	
Part de logements sociaux (loi SRU): 36 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile au Kremlin Bicêtre : 9.1% travail au Kremlin Bicêtre: 10.8%
Emplois en : 1990 : 10 696 1999 : 10 361	
Evolution de l'emploi sur la période : - 3,1 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile au Kremlin Bicêtre: 28.7% travail au Kremlin Bicêtre: 40.1%
Taux d'emploi en 1999 : 0,8	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile au Kremlin Bicêtre: 44.7% travail au Kremlin Bicêtre: 32.3%
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 14 000 1990 : 34 000 2000 : 52 000	

La Ville du Kremlin-Bicêtre est membre de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre (CAVB), qui regroupe 7 communes, représentant plus de 185 000 habitants. La CAVB a lancé en partenariat avec les communes, le Conseil Général, l'Etat et les transporteurs, des études tournées vers l'élaboration d'un Projet de Territoire, d'un Plan Local de Déplacement, d'un Plan Local de l'Habitat et d'un agenda 21.

La commune du Kremlin-Bicêtre est une commune aux tissus mixtes, d'une densité élevée malgré la présence du fort et de l'hôpital qui occupent près d'un quart du territoire. Le territoire de la commune est d'ailleurs scindé en deux par l'hôpital : au nord, on trouve une densité du bâti plus élevée (habitat collectif continu, hauteurs élevées sur le périphérique et la RN7) tandis que le sud est majoritairement occupé par du pavillonnaire ou du collectif discontinu.

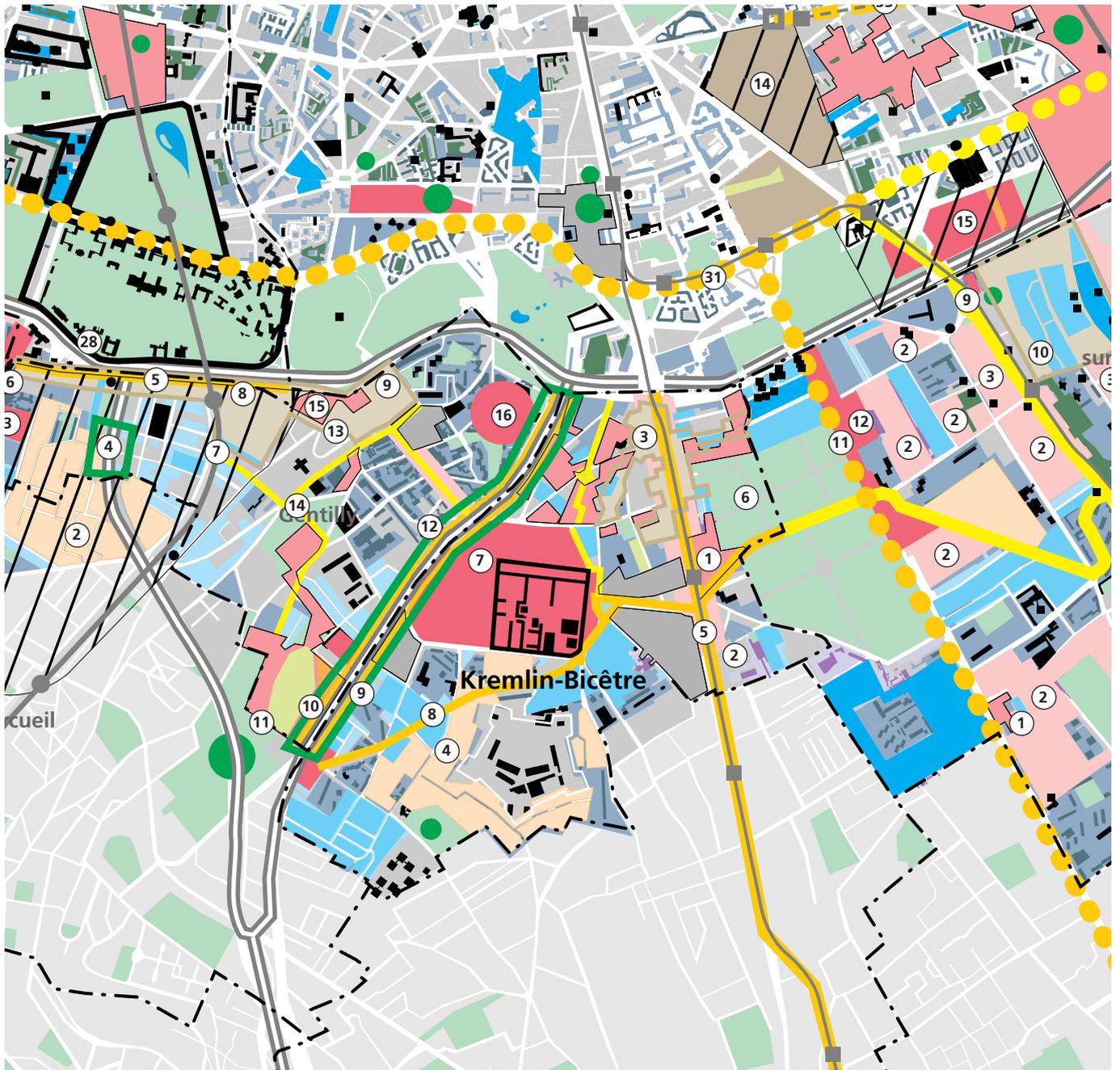
Enjeux : Pour la commune qui s'est fortement urbanisée au cours des dernières décennies, les enjeux sont maintenant de stabiliser la population, de reconquérir les friches industrielles par de l'emploi tertiaire, tout en améliorant le cadre de vie et les services.

I- Urbanisme et aménagement

La reconquête de certaines friches d'activités

La ville travaille sur le devenir des espaces dédiées à de l'activités et qui pourraient muter prochainement. Le projet d'aménagement le plus important à ce jour concerne la reconquête de l'ancienne friche GEO, idéalement située sur la RN7 et desservie par le métro. Le PAZ de la ZAC « Avenue de Fontainebleau » a été approuvé : il comprend principalement 35 000 m² de surfaces commerciales (dont un hyper de 11.000 m²), 35.000 m² de bureaux, une médiathèque et un parking de 2.150 places. Les permis de construire sont accordés. Le chantier devrait démarrer prochainement suite au jugement du Conseil d'Etat qui a confirmé l'avis favorable de la CNEC sur les surfaces commerciales de la ZAC. Le projet qui fait l'objet d'un contentieux est bloqué pour l'instant **(1)**.

La ville prévoit la création d'une zone d'activités non nuisantes dans un site occupé actuellement par une entreprise de fabrication de vernis qui devrait fermer à court terme **(2)**.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

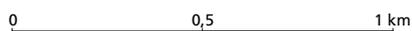
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



L'amélioration du cadre de vie

Pour la commune, l'amélioration du cadre de vie demeure une priorité. L'amélioration de l'habitat existant est en cours dans le cadre d'une OPAH **(3)** ou de la requalification des logements collectifs autour du fort. Cette requalification s'accompagnera également d'une revalorisation commerciale et d'une requalification des équipements publics. **(4)**

Des crédits FISAC ont été accordés en 2004, afin de soutenir et de revaloriser le petit commerce de centre-ville, pour lequel, le PLU maintiendra et favorisera les linéaires commerciaux à rez-de-chaussée. Le PLU favorise la constitution d'un front bâti assez dense le long de la RN7 **(5)**.

Un règlement communal d'enseigne et de publicité, en cours d'élaboration, devrait être prochainement applicable. dossier FISAC a été déposé, afin de soutenir et revaloriser le commerce de centre-ville le long de la RN7 où le nouveau PLU réserve les rez-de-chaussée au commerce et favorise la constitution

La commune désire également ouvrir certains espaces verts sur la ville comme le cimetière parisien d'Ivry **(6)**, ou bien l'hôpital (schéma directeur en cours de négociation) qui devrait connaître des changements importants d'ici quelques années (ouverture d'une école d'infirmières, 1.000 étudiants supplémentaires dans le CHU, etc.) **(7)**.

Les entrées de ville font l'objet d'études en lien avec la réhabilitation des tissus qui les jouxtent.

De nouveaux équipements publics sont prévus pour répondre aux besoins scolaire, de petite enfance, des associations et d'entretien de la voirie.

Risques

Il existe de nombreuses anciennes carrières, susceptibles de causer des effondrements sur la commune.

II- Transports et déplacements

Le Kremlin Bicêtre appartient à la Communauté d'Agglomération du Val de bièvre, qui prépare un PLD (phase diagnostic).

Transports en commun, une desserte à améliorer

La commune est desservie par le métro, ligne 7, et 4 lignes de bus, une navette a également été mise en place pour desservir plus finement les équipements de la commune. Son tracé pourrait être revue avec la CAVB, afin d'améliorer les cohérences avec les villes limitrophes. Concernant le métro, la commune souhaiterait que l'aménagement de la station de métro offre une plus grande accessibilité à tous. Par ailleurs, les amplitudes horaires, fréquences, et tracés des bus ne sont pas nécessairement optimales, malgré les progrès attendus des comités d'axe.

Une volonté de réduction des encombrements liés au transit

La commune du Kremlin Bicêtre est traversée par la RN7 **(5)**, où circulent environ 50 000 véhicules par jour sur le tronçon vers Paris. Un comité de pilotage, récent, dirigé par la Préfecture de Région, et associant notamment la Ville de Paris, aborde la question de l'aménagement de la Porte d'Italie, et de l'axe avenue de la Porte d'Italie / RN7. En effet, la Porte et l'avenue jouent un rôle d'entonnoir pour les véhicules, provoquant des encombrements qui remontent jusqu'au centre de la commune. Par ailleurs et dans le cadre d'un comité d'axe, la RN7 va être requalifiée et passer de 2X3 voies à 2X2 voies, sans trémies, ce qui aura un impact à prendre en compte dans ce comité de pilotage (l'objectif de réduction de la circulation est de - 10%). Plusieurs hypothèses sont posées à ce jour, notamment la limitation du report de circulation de l'A6 vers la RN7 (réouverture à l'étude de la jonction A86/A6), la meilleure insertion des flux de la RN7 vers le périphérique, la fermeture de la bretelle de sortie de l'A6b Kremlin Bicêtre / Gentilly. Par ailleurs, la commune a mis en place un plan de circulation qui vise à éviter le délestage du trafic de la RN7 vers les quartiers résidentiels, et ainsi qu'une zone 30 entre le Lycée Darius Milhaud et l'A6b. La RD 54, recevant également un fort trafic, va être requalifiée dans le cadre du comité d'axe de la ligne de bus RATP 323, ligne de rocade sud. La programmation est approuvée. **(8)**. Enfin, concernant l'Ab, le projet de couverture, inscrit au CPER 200-2006, en est à la phase de l'enquête publique. **(9)** Les trois axes principaux de la ville vont ainsi être requalifiés : A6b, RD 54 et RN7.

Par ailleurs, dans le cadre d'une future couverture du boulevard périphérique, la commune souhaiterait que soit restituée la continuité d'un axe historique : l'avenue du Docteur André Lacroix.

Le stationnement, une situation satisfaisante

Le stationnement est payant sur le secteur Nord de la commune, de 9h à 18h. Il est mixte de courte durée sur la RN7 et ses abords, et mixte de longue durée sur le reste du secteur Nord. Il n'existe pas de parcs publics. La situation ne pose pas de problème particulier.

Le tarif horaire est de 0.90 € en zone rouge, limité à 2h, et 0.50 € pour les résidents (1.40 € pour la journée). En zone verte, le tarif horaire est de 0.80€, limité à 3h, pour les résidents, il est de 0,50€ -1.40€ pour la journée). Le stationnement en zone rouge est gratuit pour les résidents le samedi, et gratuit en zone verte pour le week-end. Il existe également un « forfait stationnement sur voirie », pour les résidents et les actifs

travaillant sur la commune, pour un stationnement illimité en zone verte. Il coûte 18,30 € pour un mois, ou 201 € à l'année.

D'une manière générale, le Kremlin-Bicêtre souhaite limiter la place de la voiture individuelle en réduisant les normes de stationnement dans la construction (25 % de la SHON pour le logement, 50% pour l'activité, à raison de 25 m² de surface par place de stationnement). Cette réflexion est menée dans le cadre de l'élaboration du Plan Local de Déplacements (PLD) de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre.

Concernant les livraisons, la commune travaille avec la CAVB sur l'harmonisation des horaires de livraison entre les communes membres. C'est un point important car la RN7 est très commerçante. Il faut noter, à ce titre, que la ZAC sur les friches Geo prévoit un centre commercial de 35 000 m² (et autant de surfaces de bureau), et la livraison des marchandises en souterrain. Le trafic généré est pris en compte au niveau de la CAVB, et du comité d'axe de la RN7. Par ailleurs, le programme prévoit un parking public payant de 2100 places pour desservir les commerces, mais également les bureaux. Il est prévu qu'environ la moitié de la clientèle du centre commercial viendra en transports collectifs.

Les comités d'axe comme levier pour les circulations douces

Les comités d'axe prévoient des pistes cyclables sur la RN7 et la RD54. Le département en lien avec la commune projette également d'en réaliser sur la RD 50 (rue de la convention et rue Salengro. Une autre piste est aussi prévue sur la RD 126 le long de la couverture de l'A6b. La Ville n'estime pas nécessaire d'en développer plus, la voirie locale permettant des circulations douces aisées, grâce au plan de circulation évitant le transit.

GENTILLY (94)

Maire : Yann JOUBERT	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS de 1989, modifié en 2001. Diagnostic fin 2004. Approbation du PLU prévue pour mi 2006
Superficie (en hectare) : 118	
Population en : 1990 : 17 094 1999 : 16 124	En 1999 : Ménages sans voiture : 39.4% Ménages équipés d'une voiture : 51.3% Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 9.3%
Densité en 1999: 137 hab/ ha	
Croissance démographique : - 5, 7 %	% d'utilisation de marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Gentilly : 10.4% travail à Gentilly: 8.2%
Part de logements sociaux (loi SRU): 55,7%	
Emplois en : 1990 : 8 224 1999 : 8161	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Gentilly : 28.3% travail à Gentilly: 38.5%
Evolution de l'emploi sur la période : - 0,8 %	
Taux d'emploi en 1999 : 1,0	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 62000 1990 : 80000 2000 : 110000	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Gentilly: 48.3% travail à Gentilly: 34.7%

La Ville de Gentilly est membre de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre (CAVB), qui regroupe 7 communes, représentant plus de 185 000 habitants. La CAVB a lancé en partenariat avec les communes, le Conseil Général, l'Etat et les transporteurs, des études tournées vers l'élaboration d'un Projet de Territoire, d'un Plan Local de Déplacement, d'un Plan Local de l'Habitat et d'un agenda 21.

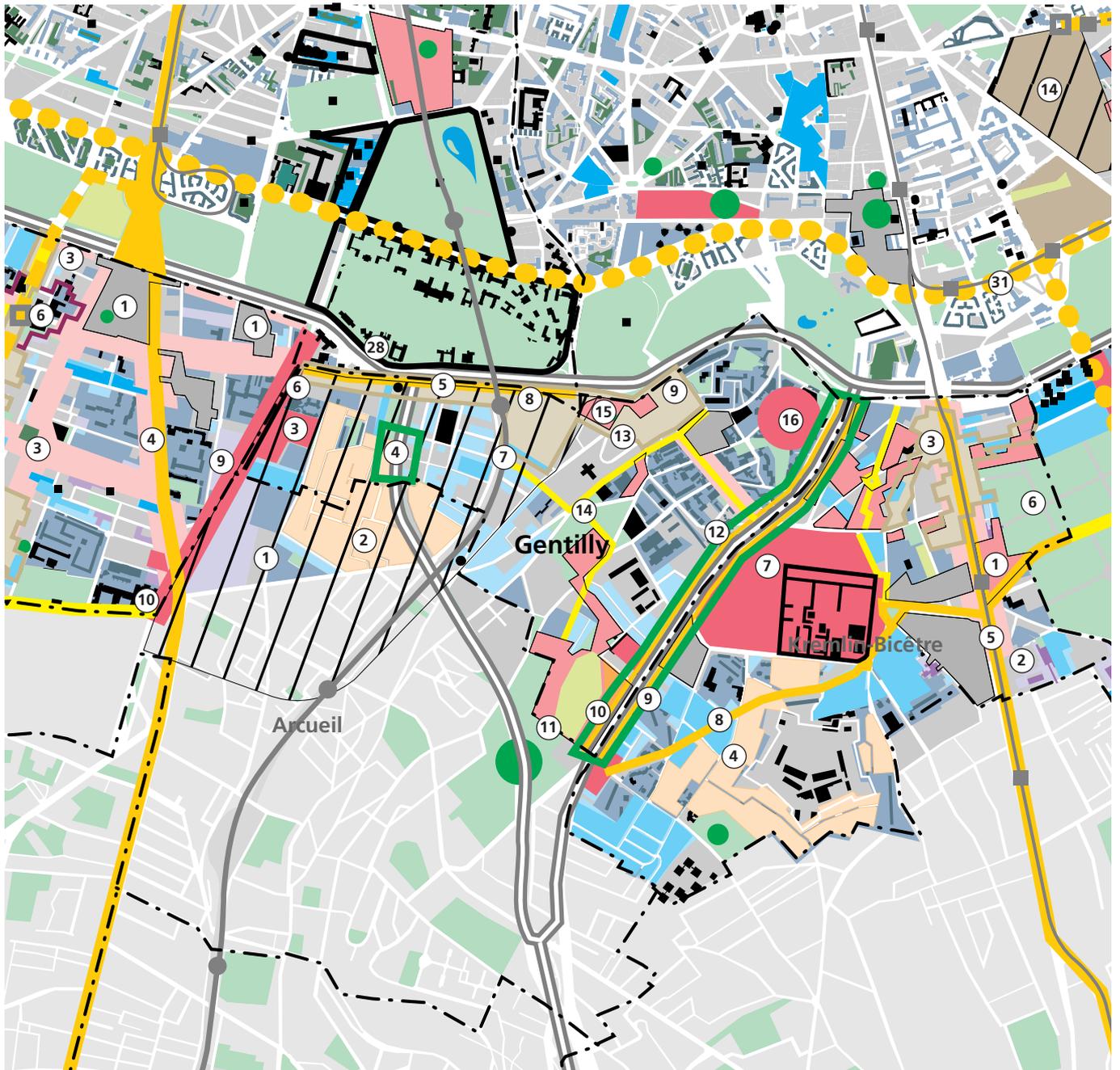
La commune se situe sur la vallée de la Bièvre donc sur un dénivelé important qui traverse la commune du nord au sud, elle est bordée au nord par le boulevard périphérique parisien. Les liaisons transversales sont défavorisées par le relief et les coupures Nord/ Sud que représentent les trois grands axes urbains : l'A6A à l'ouest, la tranchée du RER et enfin l'A6B faisant la limite avec le Kremlin Bicêtre à l'est. Au cours de la dernière décennie, son économie a connu une forte tertiarisation des emplois (Sanofi, la fondation Vallée, Ipsos, etc.)

Etant données les ruptures géographiques et infrastructurelles, **les principaux enjeux** urbains pour Gentilly sont le désenclavement des quartiers qui se situent sur les limites de la commune, la redynamisation du centre ville et le réaménagement des entrées de ville. Tous ces projets d'inscrivent par ailleurs dans une politique de liaisons douces, de trames vertes et de réduction du transit.

I- Urbanisme et aménagement

Désenclaver les quartiers situés sur les limites

Avec l'ORU « Arcueil Gentilly » **(1)**, engagé en partenariat avec Arcueil et Paris, Gentilly entend se donner les moyens de requalifier et de désenclaver le quartier d'habitat social du Chaperon Vert (1.600 logements sociaux dont 800 à Gentilly) **(2)** et le quartier pavillonnaire du Plateau. Les logements sociaux doivent être réhabilités, et pour certains regroupés (afin d'offrir des logements plus grands), les espaces publics et le stade Lénine **(3)** appartenant à la Cité U, doivent être rénovés. La recherche de mixité sociale engage la commune à diversifier l'offre de logements (social, locatif, accession). Des logements étudiants doivent être construits en relation avec la Cité Internationale Universitaire de Paris. Le quartier enclavé doit être mieux relié au reste de la ville et à Paris. Une deuxième passerelle au dessus de l'A6a ou la couverture partielle de l'autoroute **(4)** doit renforcer les liens vers le centre-ville. Trois franchissements au dessus du boulevard périphérique **(5)** sont prévus (réouverture en 2002 de la passerelle du Cambodge vers la cité U et projet de deux nouvelles passerelles). Une liaison douce sur le viaduc de la Vanne, depuis le périphérique jusqu'à Arcueil, est à l'étude **(6)**. En plus de toutes les actions d'accompagnement social, le développement des commerces et d'activités économiques sera soutenu. La ville entend donc créer un centre de quartier autour de la seconde sortie du RER **(7)** et requalifier l'avenue Paul Vaillant Couturier qui longe le périphérique et



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

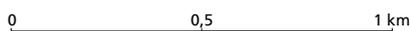
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS ÎLE-DE-FRANCE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
 Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



qui a été très commerçante par le passé **(8)**. Une OPAH sur le quartier s'est terminée fin 2002. Le PLU encourage une certaine densification des rives du boulevard périphérique afin de favoriser leur transformation **(9)**.

Immortalisé par les photos de Robert Doisneau, le quartier Gabriel Péri, au sud est de la commune, est en pleine mutation. Une partie des logements sociaux **(10)** ont été démolis pour permettre la création d'un jardin privatif intérieur. Ces logements sont reconstruits plus au nord pour permettre d'assurer une transition entre le quartier et le parc départemental du Coteau **(11)** dans la vallée de la Bièvre. De plus la couverture de l'A6b **(12)**, inscrite au CPER 2000-2006, devrait permettre d'ouvrir ce quartier vers le Kremlin Bicêtre.

Redynamiser le centre ville

La volonté municipale de redynamiser le centre ville **(13)** passe par l'implantation de nouveaux commerces (valorisation des commerces et de leur environnement) mais aussi par la mise en valeur paysagère du tracé de la Bièvre.

Les problèmes de circulation de transit sont important sur la commune : la municipalité, avec l'élargissement de l'avenue Raspail entend fluidifier la circulation et améliorer les dessertes piétonnes **(14)**.

Aménagement des entrées de ville

Par la ZAC « Porte de Gentilly » , Gentilly a engagé une stratégie pour reconquérir les « franges » du boulevard périphérique notamment avec l'immeuble siège de IPSOS (23000 m²), qui répond architecturalement au stade Charléty, coté Paris **(15)**. Devant l'immeuble, le carrefour Mazagran a été réaménagé récemment indépendamment de l'ORU « Arcueil Gentilly ». Par ailleurs, Gentilly réfléchit sur le devenir du quartier Victor Hugo **(16)** situé à la Poterne des Peupliers. Ce quartier accueille côté boulevard périphérique de l'immobilier d'entreprise et plus au sud une résidence de 600 logements sociaux appartenant à l'OPAC de Paris.

Environnement

La ville de Gentilly possède un plan de prévention des risques liés à sa topographie. Il concerne des risques d'inondations, coulées de boues et mouvement de terrain.

De plus, de nombreuses carrières de calcaire sont présentes sur la commune.

II- Transports et déplacements

Les lacunes de la desserte en transports en commun

Gentilly est desservie par le RER B, ainsi que par 3 lignes de bus dont aucune ne fait partie du programme Mobilien (1 radiale, une venant de Paris, et une ligne de banlieue. On peut aussi ajouter une quatrième ligne passant à proximité au Kremlin Bicêtre). La desserte radiale est relativement satisfaisante, mais la desserte en bus manque de qualité : amplitude horaire trop faible, engorgement de la voirie locale ralentissant la vitesse commerciale (notamment pour la ligne 125, ligne de rocade). Après 20h30, seulement 40% de la population est desservie par les transports collectifs entre Paris et Gentilly, car les bus arrêtent leur service. Deux quartiers d'habitat social ne sont quasiment pas desservis : Chaperon Vert et Gabriel Péri. La ville souhaite donc une meilleure desserte à la fois qualitative, mais aussi pour désenclaver ces deux quartiers. Elle projette également d'organiser avec la RATP une desserte locale fine, qui complétera ce réseau. Depuis début octobre, une navette communale offre donc une nouvelle desserte aux habitants de Gentilly, et leur permet d'accéder plus facilement aux équipements, au centre ville, ainsi qu'aux liaisons intercommunales (RER, TMS, Noctabus, bus)

Une ville enclavée par les axes de circulation, un projet d'agglomération pour réduire le transit

La commune de Gentilly est encadrée par le périphérique, l'A6a **(4)** et l'A6b, auxquels on peut rajouter la tranchée du RER B qui ne laisse actuellement que deux passages entre ses deux rives. Ces infrastructures ont de lourds impacts urbains. Elles enclavent la commune, dont le nombre d'entrées de ville est limité : trois (à double sens). Le transit s'étend donc jusqu'au centre ville de la commune, sur les voies départementales principalement, mais également sur les voies communales. Ainsi, l'axe composé de la rue Paul Vaillant Couturier et de la rue du Val de Marne, parallèle au périphérique, souffre de sa situation de voie de délestage. Encombrement renforcé par la topographie du site, induite par la vallée de la Bièvre, qui ne permet pas l'existence d'une seconde réelle voirie de rocade. Les nuisances pour les habitants sont donc pesantes, au niveau de la pollution, du bruit (l'A6b est découverte jusqu'aux travaux, prévus en 2006, car la couverture s'est effritée) **(12)**, de l'engorgement des voies, mais aussi pour la qualité des espaces publics. La densité du transit asphyxie également les petits commerces. Par ailleurs, il existe de nombreuses anciennes carrières sur le territoire, ce qui a abouti à interdire l'accès de certaines voies aux poids lourds, mais l'interdiction n'est pas respectée.

La commune, dans le cadre de l'agglomération du Val de Bièvre, souhaite donc pouvoir régler ces questions. Il s'agit d'abord de hiérarchiser le réseau de voirie en créant un véritable réseau communautaire

(RD 126, RD 127, RD 58), réseau à la vitesse limitée, donnant une vraie place aux piétons (trottoirs agrandis) ainsi qu'aux transports en commun, et aux vélos selon les possibilités. Ce réseau offrira un linéaire arboré, et une signalétique commune à l'agglomération. Le trafic de transit sera dirigé autant que possible vers cette voirie. En contrepoint, des zones 30 seront créées dans les quartiers et le centre ville, et le transit des poids lourds sera contrôlé.

Le stationnement : extension des zones bleues, réhabilitation de parkings

Le taux de motorisation est de 61%. Il faut noter que la station de RER n'est pas au centre de la commune, et que les bus entre Paris et Gentilly arrêtent leurs services à 20h30. Certains quartiers ne sont pas du tout desservis par les transports collectifs : le Chaperon Vert et Gabriel Péri. La voiture reste donc une nécessité pour de nombreux ménages. Du fait du tissu ancien de nombreux quartiers, il existe un déficit pour le stationnement, d'autant qu'il existe un phénomène de report des habitants des 13^e et du 14^e arrondissements de Paris, et, ponctuellement, du public du stade Charléty. En effet, le stationnement est gratuit partout, mais il existe quelques zones bleues pour l'organiser. Il y a 2700 places en surface, dont 130 en zone bleue, et 4 parcs publics totalisant environ 250 places. Par ailleurs, environ un tiers des ménages disposent d'un emplacement privé. La ville va donc entreprendre un travail de recensement des parkings privés, afin d'augmenter leur utilisation, notamment en les sécurisant. Un parc en structure, de 4 étages, appartenant à l'OPAC de Paris, est concerné par cette démarche. Elle compte également étendre les zones bleues aux différentes zones commerciales, et accélérer l'enlèvement des épaves. Enfin, elle souhaite améliorer le fonctionnement des livraisons (zones de livraisons, horaires...). Il faut noter cependant, que la communauté d'agglomération du Val de Bièvre envisage le stationnement payant pour Gentilly et le Kremlin Bicêtre, ce qui devrait bientôt être débattu.

Les normes de stationnement du POS sont les suivantes :

- logement :
 - o collectif : social = 1pl. / log., sinon 1,5 pl./log., et 1 pl. /studio ou 2 pièces
 - o individuel : 2 pl./log., 1,5 pl./log. pour pavillons groupés avec parties communes
- activités : 20% de la SHON
- bureaux : 60% de la SHON

Une volonté de développement des circulations douces

La question des circulations douces à Gentilly comprend largement celle des piétons, puisque les cheminements ne sont pas sécurisés, et se superposent à des axes routiers dangereux. Par ailleurs, les franchissements piétons du périphérique et des autoroutes manquent à la commune (actuellement une seule passerelle franchit l'A6a et deux autres franchissent le boulevard périphérique) **(5)**, et enclavent plusieurs quartiers. Il s'agit donc d'une part de sécuriser les carrefours (le réaménagement récent du carrefour Mazagran donne pour l'instant satisfaction) et axes routiers, mais aussi de développer de nouveaux franchissements. La passerelle du Cambodge, qui débouche sur la Cité Universitaire, a ainsi été réouverte en 2002, et il est envisagé de la prolonger sur la RD pour la rendre plus accessible. Ces projets se justifient d'autant plus que de nombreux étudiants vont arriver, avec la construction de logements qui leur sont destinés. La commune a également comme projet d'aménager la Vallée de la Bièvre et l'Aqueduc de la Vanne **(6)** en circulations douces d'envergure régionales. Au niveau proprement cyclable, la topographie de Gentilly ne facilite pas leur développement, mais la commune souhaite les développer là où le relief l'autorise.

MONTRouGE (92)

Maire : Jean-Loup METTON

Superficie (en hectare) : 207

Population en : 1990 : 38 078 hab
1999 : 37 716 hab

Densité en 1999: 182 hab/ha

Croissance démographique : - **0,95 %**

Part de logements sociaux (loi SRU): 22 %

Emplois en : 1990 : 26 324
1999 : 23 046

Evolution de l'emploi sur la période : - **12,5 %**

Taux d'emploi en 1999 : **1,1**

Surface de bureaux en m²: 1980 : 239 000
1990 : 271 000
2000 : 309 000

Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS approuvé le 9 Février 1996. Révisé en 1998. Révision PLU engagée en Décembre 2002. PLU à l'horizon été 2005.

En 1999

Ménages sans voiture : 41.6%
Ménages équipés d'une voiture : 49.5%
Ménages équipés de deux voitures ou plus : 8.9%

% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :
domicile à Montrouge : 11.4%
travail à Montrouge: 9.3%

% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
domicile à Montrouge: 29.5%
travail à Montrouge : 37.8%

% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
domicile à Montrouge : 40.4%
travail à Montrouge : 33.2%

Montrouge est en cours de constitution d'une communauté de communes avec Châtillon.

La commune de Montrouge est caractérisée par un tissu urbain dense sur un périmètre relativement restreint. Montrouge est traversée la RN20 qui représente une césure profonde au cœur de la ville. La commune est également longée par le boulevard périphérique et par la RD 906, en limite de Malakoff.

Au cours de la dernière décennie, Montrouge a développé une politique très active de construction de bureaux et de logements, qui lui a permis d'augmenter à la fois sa population et son nombre d'emplois. La commune est aujourd'hui l'une des plus denses de la couronne et doit faire face à un manque d'emprises foncières libres.

Les enjeux pour Montrouge sont la poursuite de sa politique de développement et la reconquête de son centre-ville.

I- Urbanisme et aménagement

Poursuivre la politique de développement

Montrouge compte maintenir son niveau de population et d'emplois dans les années futures. La plupart des ZAC engagées **(1)** touchent à leur fin (Nord, François Ory, Georges Messier), à l'exception de la ZAC de la « Porte de Montrouge » **(2)** dont les premiers programmes ne sont pas encore achevés.

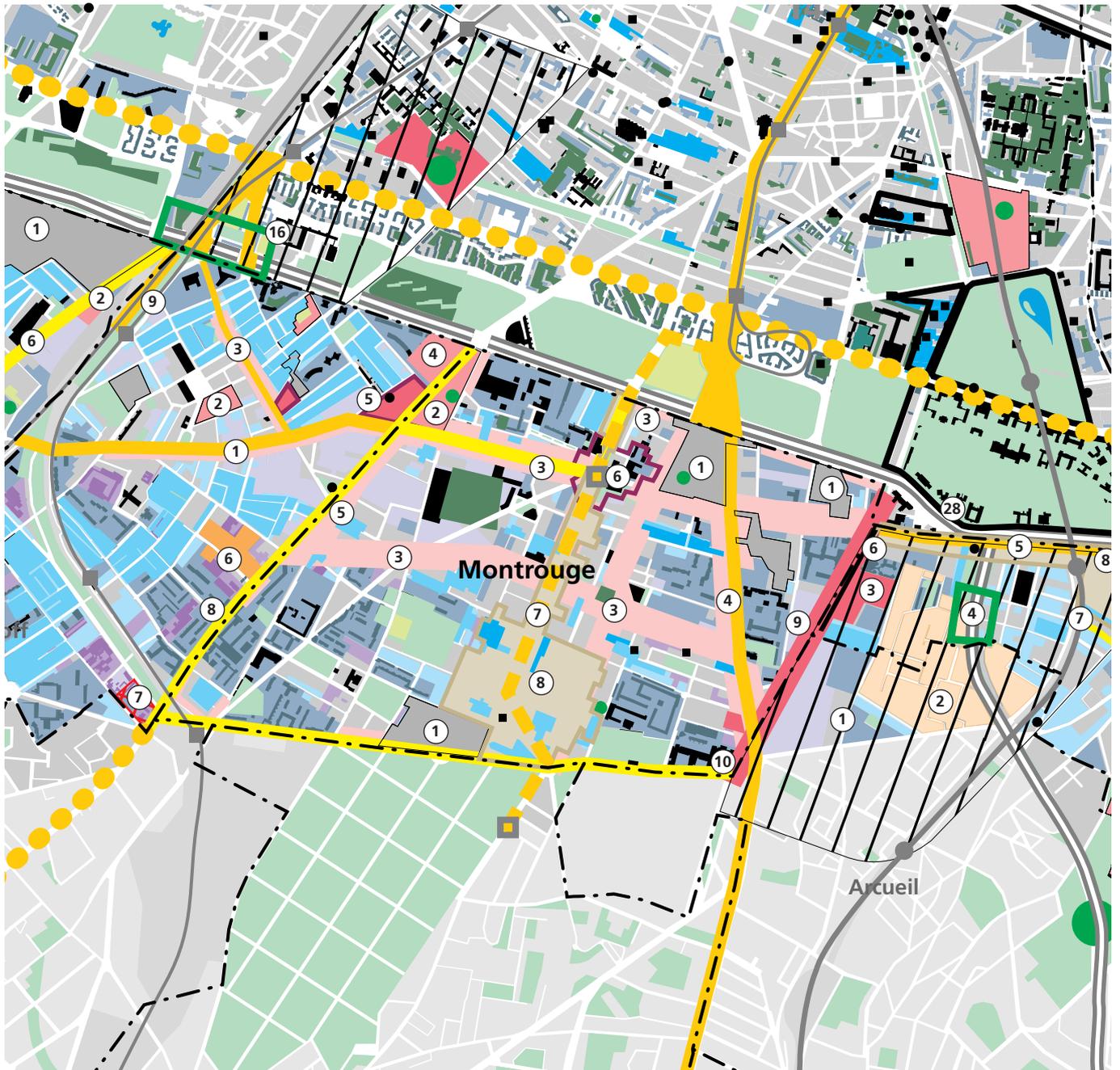
N'ayant plus beaucoup de réserves foncières importantes et pour maintenir son rythme de construction, la commune s'est proposée d'autoriser des constructions avec éventuellement des bâtiments de hauteurs élevées le long des grands axes routiers (la RN 20, la RD 906 et le boulevard périphérique principalement) **(3)**. Ces fronts bâtis permettront de créer des barrières phoniques qui viendront protéger les cœur d'îlot.

La RN 20 **(4)** est l'objet d'un comité d'axe visant à sa requalification (meilleur partage de l'espace public en faveur des transports en communs et piétons/vélos, amélioration du paysage urbain). La RD 906 en limite de Malakoff fait aussi l'objet d'études **(5)**.

Reconquérir le centre-ville

Montrouge souhaite profiter de l'arrivée du métro (projet inscrit au CPER 2000-2006) pour renforcer son rayonnement. Ainsi le secteur de l'hôtel de ville, où doit s'implanter la nouvelle station de la ligne 4 prolongée, fait l'objet d'un secteur de plan masse **(6)** Ce plan permet entre autre l'implantation d'équipement culturels (médiathèque) et économique (centre de congrès dans l'ancien bâtiment des services administratifs).

L'avenue de la République (RD63) **(7)** constitue l'épine dorsale de Montrouge pour le commerce d'échelle locale qui connaît actuellement un certain déclin. La commune y soutient activement ce type d'activité allant



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

jusqu'à acheter des fonds de commerce afin d'y réimplanter des commerces de bouche ayant disparus. Les tissus urbains, à dominante d'habitat ancien et bordant cet axe, sont concernés par une OPAH (8).

Enfin, Montrouge souhaite qu'une réflexion soit engagée sur les emprises parisiennes de l'Aqueduc de la Vanne afin d'en faire un lieu de promenade accessible aux circulations douces (9).

II- Transports et déplacements

Le prolongement de la ligne 4, un grand projet pour Montrouge

Le prolongement de la ligne de métro 4 est le projet le plus significatif pour Montrouge. Actuellement desservie par le réseau de bus RATP, très orienté en radiales, mais aussi par la ligne 13 du métro au sud de son territoire, et par une navette communale reliant les équipements et favorisant le rabattement, la commune verra sa desserte largement complétée par l'arrivée de la ligne 4. Dans un premier temps (début des travaux prévu en 2005/2006), elle sera prolongée jusqu'à l'Hotel de Ville (6), puis deux nouvelles stations desserviront le sud de la commune et Bagneux. La deuxième phase est donc à inscrire au prochain CPER. A l'heure actuelle, pour la première phase, l'enquête publique est achevée et la commune est en attente de la DUP.

Il existe par ailleurs 3 comités d'axe sur la commune.

- Ligne 126 : elle passe par la RD 50 et termine son parcours à la Porte d'Orléans. Sur cet axe, assez étroit, les études sont quasiment achevées et prévoient la mise en accessibilité des arrêts de bus, et une bande ou piste cyclable. Il n'y aurait de site propre que sur le tronçon allant de l'Hôtel de Ville à la limite parisienne (7), compte tenu de la largeur de la voie. Dans un souci de cohérence, les travaux ne commenceraient qu'après la fin de ceux du métro.
- Ligne 323 : cette ligne de rocade passe au sud de Montrouge, sur l'avenue Max Dormoy, et les études prévoient un site propre, une piste cyclable et des aménagements sécurisant. La largeur de l'avenue est suffisante pour permettre ces aménagements, sauf au droit du cimetière de Bagneux, propriété de la ville de Paris. En effet, pour mener à bien le projet, il faudrait reculer le mur du cimetière. Les communes sont donc en négociation, Montrouge voulant également prévoir l'arrivée éventuelle d'une ligne de tramway de rocade
- Ligne 187 : le comité d'axe recoupe la requalification de la RN20 (4) inscrite au CPER.

Des difficultés localisées de gestion du transit : Porte d'Orléans, RN20

La RN20 (4) constitue en effet un axe très circulé du sud de l'agglomération parisienne, à ce titre, et pour l'efficacité des transports en commun, bénéficie d'un projet de requalification inscrit au CPER actuel. Celui-ci consiste à implanter un site propre axial à double sens pour les bus, avec deux fois deux voies pour les automobiles, et des pistes cyclables latérales dans les deux sens également. Les études sont presque achevées, mais l'horizon de réalisation n'est pas connu. Ce choix répond également au souhait de la commune de voir prolonger l'Orlyval par Montrouge et vers Paris.

Un autre point noir en termes de circulation se situe au carrefour de la Vache Noire (10), en limites avec Arcueil, et notamment la ZAC des Portes d'Arcueil. Un projet de réaménagement global est à l'étude, piloté par la DDE 94, et vise à améliorer la fluidité de la circulation, particulièrement des transports collectifs. Cependant, la réalisation du centre commercial qui est prévue dans la ZAC va entraîner une augmentation du trafic de 800 véhicules/heure qui ne pourra en aucun cas être absorbée par le réseau existant.

Enfin, la commune souhaite également que la Porte d'Orléans fasse l'objet d'un projet de réaménagement diminuant les nuisances liées au transit. Elle souhaiterait à cette fin que le périphérique puisse être couvert entre l'avenue du Général Leclerc et l'avenue de la Légion Etrangère.

Plus localement, la commune est satisfaite de son plan de circulation, qui réussit à limiter la diffusion du transit sur la voirie locale. Plus généralement, à chaque réaménagement de voirie, elle mène une politique de reconquête de l'espace public pour les piétons, et les PMR. Ainsi, les trottoirs sont systématiquement élargis, protégés, et la chaussée réduite au minimum, de façon à diminuer la vitesse des véhicules. Pour la commune, cette politique s'apparente à une politique de zones 30 qui n'en porte simplement pas le nom.

Une gestion satisfaisante du stationnement

La commune estime suffisant le nombre d'emplacements sur voirie et dans les parkings publics. Le stationnement est quasiment intégralement payant, et s'étend ponctuellement pour lutter contre le stationnement ventouse, et favoriser les résidents. La zone rouge (rotatif, une heure max.) concerne exclusivement une portion de l'avenue de la République, axe commerçant de la commune, d'autres secteurs sont en zone orange (limités à 2h). Les zones vertes, réservées aux résidents, sont limitées à 24h. Il existe 5 parkings publics souterrains, un en surface, et un autre est en projet.

Les normes de stationnement ne sont pas appelées à évoluer dans le PLU en préparation :

- logement :
 - o Logements sociaux : 1pl. /log.
 - o Logement individuel : < 6 pièces : 1 pl., > 6 pièces : 2 pl.
 - o Logement collectif : < 2 pièces = 1pl., 3 à 5 pièces = 1,5 pl., >6 pièces = 2 pl.
- activités : 40% SHON
- bureaux : 60% SHON

Un développement limité des circulations douces

L'existant en termes de bandes ou pistes cyclables est aujourd'hui limité à l'avenue Ginoux. Il va se développer en relation avec les comités d'axe cités ci dessus, également en liaison avec le SDIC du 92. La commune est en phase d'élaboration d'un schéma directeur de liaisons cyclables. Elle a notamment comme projet de créer un réseau qui relie les points stratégiques de la commune via les 4 grands axes : avenue Gabriel Péri, RN20, avenue Max Dormoy et avenue Jean Jaurès.

MALAKOFF (92)

Maire : Catherine MARGATE	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS approuvé en 1983, révisé en Janvier 2000.
Superficie (en hectare) : 207	
Population en : 1990 : 30 962 hab 1999 : 29 419 hab	En 1999 : Ménages sans voiture : 37.2% Ménages équipés d'une voiture : 52.3% Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 10.5%
Densité en 1999: 142 hab/ha	
Croissance démographique : - 5,0 %	% d'utilisation de marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Malakoff : 11% travail à Malakoff: 10.9%
Part de logements sociaux (loi SRU): 38 %	
Emplois en : 1990 : 14 008 1999 : 13 871	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Malakoff : 28.5% travail à Malakoff: 36.7%
Evolution de l'emploi sur la période : - 1,0 %	
Taux d'emploi en 1999 : 0,9	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 89 000 1990 : 115 000 2000 : 158 000	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Malakoff: 40.6% travail à Malakoff: 32.6%

La Ville de Malakoff a signé avec la Ville de Paris un protocole de coopération le 22 septembre 2004. Les domaines de coopération sont les suivants : la jeunesse, le sport, la culture, les affaires sociales, la démocratie locale et la coopération décentralisée, mais aussi l'aménagement et l'environnement.

La ville de Malakoff est caractérisée par un tissu urbain mixte, traversé par le réseau ferré de la gare Montparnasse : au sud domine l'habitat individuel sous forme de pavillonnaire ou de petites maisons de ville. Au nord, l'habitat collectif bas ou discontinu est plus présent. Elle est relativement bien desservie par les transports collectifs, notamment grâce au métro, et subit un transit dense sur la RD 906.

Les enjeux : Malakoff a fait le choix d'un développement mesuré préservant la mixité habitat emploi présente dans tous les quartiers. Elle souhaite également réduire les nuisances liées au transit automobile.

I- Urbanisme et aménagement

Favoriser un développement mesuré

A l'inverse de la tendance à la protection patrimoniale que met en œuvre de nombreuses communes, Malakoff n'a pas mis en place de mécanisme de protection particulier. Elle veille toutefois à préserver un développement mesuré, en refusant une trop forte densification mais en permettant aux tissus urbains de se renouveler. Ainsi, si les densités de construction sont en général faibles, des règles en volume permettent des constructions plus denses sur des axes principaux comme le boulevard Gabriel Péri **(1)**.

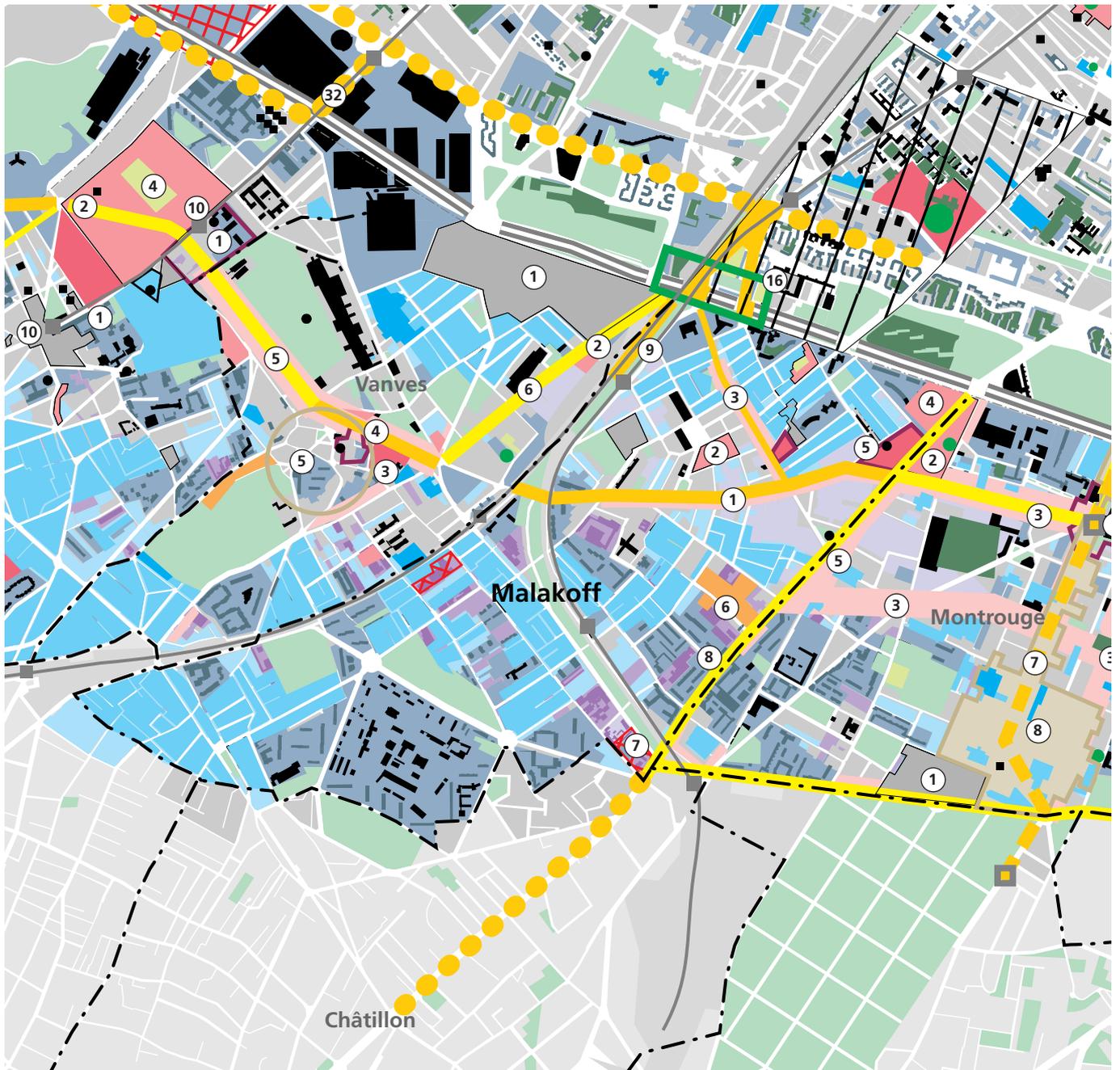
Poursuivre la modernisation du centre-ville

Engagée dans les années 80, avec l'édification d'un nouvel hôtel de ville, d'un théâtre, le théâtre 71, de locaux tertiaires (ZAC Centre-Ville), et de l'aménagement de la place du 11 Novembre, la rénovation d'échelle modeste aux abords du centre ville se poursuit avec la ZAC Béranger-Louis-Blanc **(2)**. Les travaux en cours aboutiront à la création de 6.000m² de logements, 5.000m² de bureaux et de 1.500 m² de commerces (moyenne surface alimentaire) et d'un cinéma.

Dans le même périmètre, les réaménagements de l'espace public de la rue commerçante Pierre Larousse sont achevés. Un projet de FISAC est à l'étude sur cet axe **(3)**.

Des projets en périphérie

La partie est de la commune connaît de nombreux projets. Le Super Monoprix de la Porte de Châtillon est en cours d'extension **(4)**. Un périmètre d'étude a été instauré sur un îlot d'une taille significative **(5)**. Un projet de démolition/reconstruction est pratiquement achevé en limite de Montrouge **(6)**. Au sud de la



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

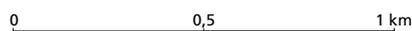
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiments remarquables
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARISIENNE D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
 Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



commune une opération de bureaux de 6000 m2 devrait voir le jour au niveau de la station « Châtillon – Montrouge », anticipant aussi sur la desserte du futur tramway allant vers Viroflay (7).

Développer l'emploi

La ville a été fortement frappée par la chute de l'emploi dans le secteur secondaire. Ce recul a été en partie compensé par le développement de l'activité tertiaire favorisé par la construction de nombreux immeubles de bureaux. Les parcelles d'activités sont toutes intégrées dans un zonage particulier favorisant leur reconversion en bureaux mais interdisant un changement d'affectation vers du logement.

Ainsi Malakoff n'a pas fait le choix de créer un secteur unique à vocation économique. La ville cherche en revanche à préserver une mixité activité / habitat qui doit permettre de lutter contre la disparition des petits commerçants isolés dans des secteurs résidentiels. L'activité est accueillie partout, même dans le pavillonnaire.

Les risques et les nuisances

La moitié de la commune est concernée par la présence d'anciennes carrières. Il existe également un risque lié au transport de marchandises dangereuses. Les nuisances sont avant tout liées au bruit provenant des voies ferrées et du périphérique. La ville souhaite donc que

- d'une part, la couverture du périphérique prévue au contrat de plan se réalise dans les délais, et surtout se prolonge jusqu'à la Porte de CHATILLON, ce qui correspond aux parties habitées de son territoire,
- et que d'autre part, la SNCF améliore la protection phonique des voies ferrées (les murs ne sont pas assez hauts, en particulier quand le bruit provient de la ventilation des TGV à l'arrêt).

II- Transport et déplacements

Une desserte en transports en commun à améliorer

Globalement, la commune est bien desservie : métro ligne 13 avec deux stations, 6 lignes de bus, une gare SNCF, deux lignes de Noctabus. Il existe cependant des lacunes dans la desserte en rocade, c'est pourquoi la commune se montre très favorable au projet de métro de rocade. Elle aurait par ailleurs préféré que la ligne 13 soit prolongée jusqu'à Vélizy, plutôt qu'un tramway soit créé jusqu'à Viroflay (7). Elle souhaite maintenant que le tramway soit prolongé jusqu'au TMS par la RD 906.

En outre, l'amplitude horaire de la desserte en bus est inadaptée, elle s'arrête trop tôt, notamment pour le 191 qui relie la commune à Paris. Plus généralement, la commune estime que la fréquence des bus est insuffisante. Elle a mis en place une navette communale, à destination des personnes âgées et handicapées, les jours de marché, qui sera bientôt améliorée dans le cadre d'un contrat avec la RATP (dès janvier 2005). Enfin, la ligne 323, ligne de bus de rocade, fait l'objet d'un comité d'axe qui n'est pas encore validé. Il est cependant déjà prévu, comme sur la ligne 126, d'harmoniser ses horaires avec le métro, et d'augmenter sa fréquence, insuffisamment selon la commune. Par ailleurs, des aménagements visant à assurer une meilleure sécurité des piétons et des cycles compléteront ces progrès. La commune insiste également sur le soin à apporter à la qualité des correspondances.

Des aménagements visant à les canaliser le transit

La commune ne dispose pas encore d'étude précise sur les questions de circulation et de stationnement (à l'exception des axes départementaux). Elle compte en faire réaliser une sous peu, notamment pour pouvoir repenser le plan de circulation du centre ville, en fonction des axes de transit. Le premier axe de la commune est la RD 906, qui compte 50 000 véhicules/jour (heures de pointe), sur deux fois deux voies, dont un site propre dans la direction Paris (8). Le deuxième axe est la RD 50, boulevard Gabriel Péri (1), qui reçoit une circulation dense, mais qui ne semble pas poser de grosses difficultés. Il va faire l'objet d'aménagement dans le cadre d'un comité d'axe (ligne 126), notamment avec le traitement de deux carrefours: celui de la place du 8 mai 1945, et celui avec la RD 906. Il n'y a pas la place pour faire un site propre, mais l'axe sera traité sur ses points difficiles. Les travaux sont prévus pour débuter en 2005. Parallèlement, la ville a mis en place deux zones 30, et une autre est en projet. Celle au Nord vise avant tout à éviter le délestage de la rue Pierre Larousse sur les rues résidentielles, celle du Sud vise à conserver la tranquillité d'une zone uniquement résidentielle. Enfin, celle en projet concerne le centre ville (une première voie desservant une école et un stade a cependant été déjà réalisée). Il faut noter que ces zones existent avant tout par leur signalisation en entrée de zones, mais que peu d'aménagements type zones 30 (carrefours surélevés, ralentisseurs..) y sont mis en place. En raison de la géométrie du quartier, les aménagements prochains de la « zone 30 sud » seront surtout constitués par des carrefours surélevés.

Le stationnement, une forte demande des résidents

Le stationnement est gratuit sur tout le territoire à l'exception de quelques rues, mises en stationnement payant rotatif, au coup par coup, en général après demande des commerçants. La commune subit aujourd'hui le report de stationnement des communes limitrophes, qui sont toutes passées en stationnement payant, et le stationnement de rabattement lié au métro. Pourtant, il n'est pas encore

question de passer en stationnement payant généralisé, même si octobre 2004 a vu l'instauration d'une tarification « riverains » pour tous les malakoffiots. La commune investit donc dans des parkings privés, à chaque nouvelle opération, afin de permettre le stationnement des résidents. Elle préfère que le stationnement se fasse en sous sol et que l'espace public soit libéré pour d'autres usages. Il n'existe qu'un seul parc public actuellement, mais un autre est en projet sous la place de l'Hôtel de Ville qui va être refaite. Enfin, elle souhaite développer les emplois sur la commune, pour que les déplacements domicile travail diminuent, et avec, les problèmes de stationnement. Cependant, les nombreux emplois de technico-commerciaux, présents sur la commune, favorisent l'utilisation de la voiture, et donc, l'occupation de l'espace public.

Les normes de stationnement sont les suivantes :

- logement : 1 place sous 100 m² de SHON, deux places au delà
- bureaux : 60% de la SHON
- activités, ateliers, dépôts : 30% de la SHON, avec une place minimum

Il n'est pas envisagé de réduire ces normes.

Un développement mesuré des circulations douces

Malakoff dispose d'une coulée verte **(9)** qui longe le faisceau ferré du train, et traverse donc tout son territoire. Un programme triennal aidé par la Région et commençant en 2005 permettra de la doubler sur sa partie Nord, car elle y est actuellement très étroite (7 mètres). La commune a de nombreux projets de liaisons cyclables, et les réalise en fonction de ses budgets et des opportunités. La rue Paul Bert accueillera, fin 2004, une nouvelle bande cyclable, puis, en 2005, le boulevard Henri Barbusse, les autres tracés devraient être réalisés à partir de 2006. L'idée de la commune est d'avoir deux axes Nord Sud (un dans chaque sens car la voirie est étroite) qui coupent la coulée verte, afin de créer un véritable réseau. Enfin, il faut noter qu'à Malakoff le rabattement vélo / transports collectifs marchent très bien puisque le parkings à vélo (station Malakoff Plateau de Vanves) a été agrandi, et reste très souvent complet. Enfin, plus globalement, chaque fois qu'elle refait une voie, la commune élargit les trottoirs, notamment pour respecter les normes PMR, et essaie de faciliter les cheminements piétons, ainsi que d'ajouter des plantations d'alignement.

Des espaces verts à améliorer

Il ne reste que peu d'espaces pour réaliser de nouveaux espaces verts, sauf dans le cadre de certaines opérations immobilières comme l'opération de requalification de quartier Pierre VALETTE va permettre la création d'un nouvel espace vert de proximité d'environ 1 200 m². La politique de création d'espaces verts chaque fois que possible, l'attention prêtée à la qualité de ces espaces et à leur entretien permet à Malakoff d'être « ville fleurie » régionale.

VANVES (92)

Maire : M. Bernard GAUDUCHEAU	Etat du P.O.S. / P.L.U : POS de 1996, approuvé en 1997.
Superficie (en hectare) : 155	En 1999
Population en : 1990 : 25 953 hab 1999 : 25 416 hab	Ménages sans voiture : 32.3% Ménages équipés d'une voiture : 54.9% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 12.7%
Densité en 1999: 163 hab/ha	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Vanves : 10.3% travail à Vanves: 13.5%
Croissance démographique : - 2,1 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Vanves : 31.7 % travail à Vanves : 32.3%
Part de logements sociaux (loi SRU): 23 %	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Vanves : 38.4% travail à Vanves : 32.3%
Emplois en : 1990 : 7 852 1999 : 7 184	
Evolution de l'emploi sur la période : - 8,5 %	
Taux d'emploi en 1999 : 0,5	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 47 000 1990 : 69 000 2000 : 67 000	

La ville de Vanves appartient à la fois au syndicat mixte des transports Val de Seine et à la communauté d'agglomération Arc de Seine, qui a des compétences transport, notamment collectifs, qui gère la voirie, et va réaliser un SCOT. Le volet transport du SCOT sera effectué par le syndicat. Il lance une grande étude sur les transports collectifs, la circulation et les livraisons dès 2005. Les compétences stationnement, livraisons, et circulations douces sur espaces verts appartiennent aux communes. Elle a également signé un protocole de coopération avec la ville de Paris en juin 2003, sur les domaines suivants : l'aménagement (Portes, GPRU, couverture du périphérique...), la jeunesse, le domaine social et culturel, la démocratie locale, le secteur social, la formation des agents communaux, le développement de la prévention et de la sécurité

La ville de Vanves est caractérisée par un tissu urbain mixte assez dense avec une part d'habitat individuelle plus faible que les communes voisines. Après avoir mis en œuvre des projets d'une grande densité dans les années 80, la Ville de Vanves s'attache aujourd'hui à la requalification de secteurs ciblés et de petite dimension.

Les enjeux : requalification du centre ville, améliorer les déplacements

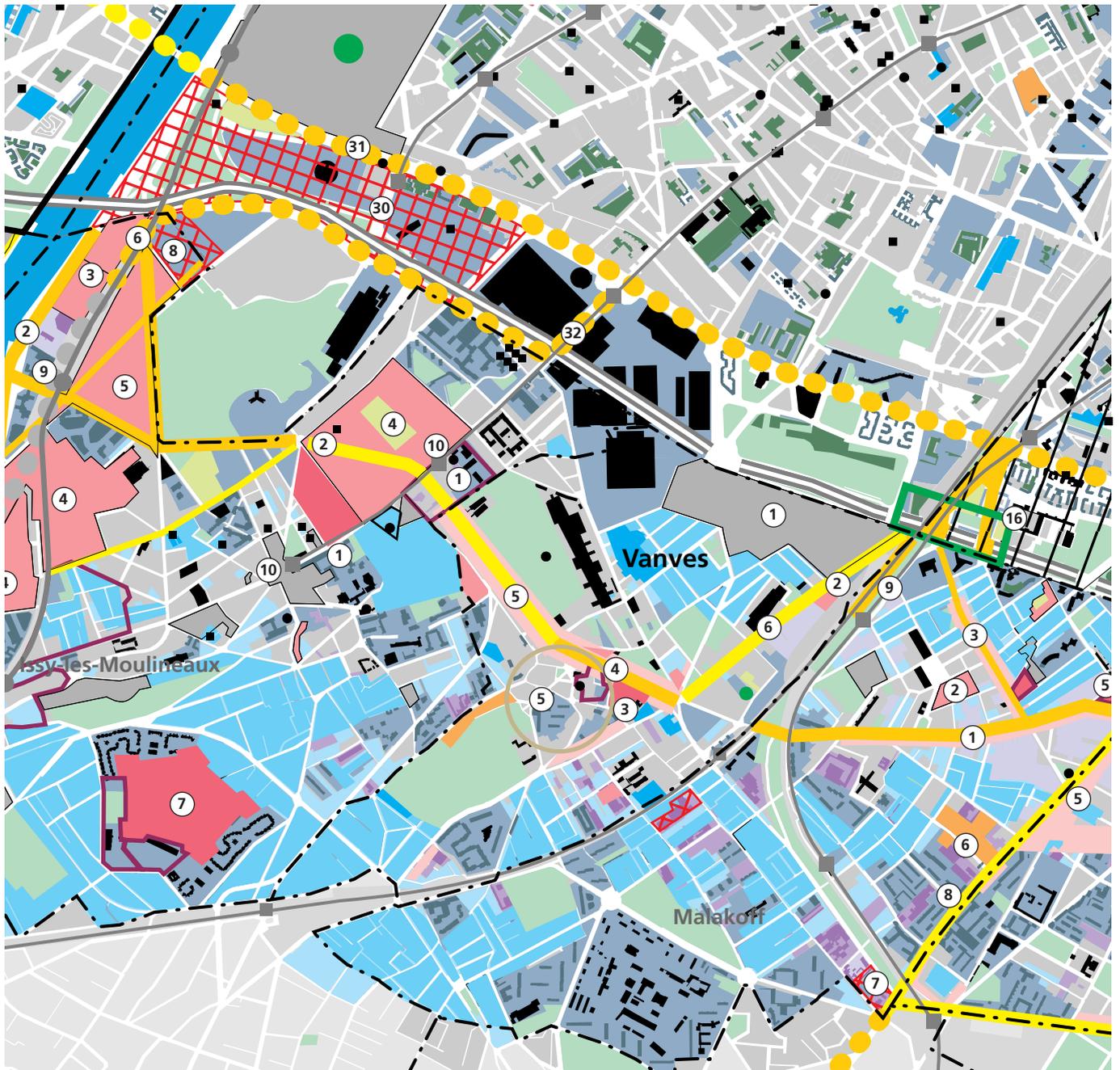
I- Urbanisme et aménagement

Peu de mutations

La dernière opération d'urbanisme de grande ampleur a été l'achèvement de la ZAC du Plateau dans les années 90 (environ 3000 logements, 23000 m² de commerces et 29000 m² de bureaux) **(1)**, aboutissant à la formation d'un front bâti élevé le long du boulevard périphérique. Actuellement, il n'y a plus de ZAC à Vanves et la commune recherche plutôt un maintien du niveau de population qu'un accroissement du nombre de ses habitants. Deux projets sont à noter : dans l'îlot du métro, 10 000 m² de bureaux et 500m² d'équipements, en cours de chantier **(2)** ; dans l'îlot Caborge, le projet de restructuration prévoit grâce au déplacement du commissariat, la construction du Tribunal d'instance, d'un groupe scolaire, de locaux administratifs et de logements **(3)**. Le POS/PLU respecte de près les tissus existants. Seule la rive nord du boulevard du Lycée (RD 50) peut-être densifiée **(4)**.

Requalification du centre-ville

La requalification du centre ancien de Vanves, noyau villageois à flanc de coteaux, est l'une des préoccupations principales de la commune en matière d'urbanisme. Ce secteur a connu une forte baisse d'attractivité : le bâti est souvent dégradé, l'activité commerciale en baisse. Il a été instauré un secteur de plan masse afin de reconquérir d'une manière fine certaines parcelles aux abords de l'église. Une OPAH est



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
Atelier d'urbanisme

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

à l'étude afin de mettre aux normes de confort l'habitat ancien. Des projets de requalification de l'espace public (les 3 places, etc.) et de revalorisation du petit commerce sont également à l'étude **(5)**.

Les risques

Il existe quelques zones de carrière, mais aux effets limités, ainsi que des nuisances liées aux voies ferrées. RFF effectue actuellement une étude pour les limiter, étude que la communauté d'agglomération Arc de Seine qui a la compétence environnement (dont la lutte contre le bruit) finance à hauteur de 15 000 € (soit ¼ du montant total).

II- Transports et déplacements

Les transports collectifs, une desserte satisfaisante

La commune est desservie par deux stations de métro, à ses deux extrémités : la ligne 13 à Plateau de Vanves Malakoff, et la ligne 12 à Corentin Celton, et par deux gares SNCF : Vanves/ Malakoff (fréquence de 15 mn, sauf le dimanche, 30 mn) et Clamart. Deux lignes de bus relient Vanves à Paris : les lignes 58 et 89, 3 autres lignes irriguent la commune : 126 et 323 (mobiliens), et 189. Le 323, ligne de rocade sud, passe en limite sud de Vanves. Une nouvelle ligne, 394, a été créée le 1^{er} juin 2004, par des entreprises de Fontenay aux Roses et Clamart, afin de rabattre les employés sur des modes lourds. Elle relie Issy Val de Seine à Chatillon, en passant par Corentin Celton et la gare de Clamart. Vanves est également desservie plus finement par une navette locale (mini bus de 10-15 personnes) utilisée avant tout par des scolaires et des personnes âgées. Le seul quartier toujours mal desservi sur le territoire communal est le Clos Montholon, mais globalement la commune est satisfaite de sa desserte, et des horaires, même le weekend. Une étude est en cours à Arc de Seine concernant la navette communale, afin d'améliorer son efficacité.

Il faut noter que l'agglomération d'Arc de Seine s'oppose au projet, porté notamment par Boulogne, de deuxième branche du T2 allant du Pont de Saint Cloud à Sèvres en passant par Boulogne. Elle estime en effet que l'efficacité et les fréquences de la ligne en pâtiraient.

Un transit limité

Les deux axes les plus fréquentés sont la rue Jean Bluzen (D130) **(6)**, qui relie Vanves à Paris par la Porte de Brancion, et la D50, axe de rocade qui relie la commune à Malakoff et Issy les Moulineaux. Sur la D130, des travaux ont été effectués de Paris jusqu'à la station de métro Plateau de Vanves-Malakoff, avec des aménagements visant à réduire la vitesse, ainsi que sa capacité. Cette voie va par ailleurs être transférée à la commune. Elle ne subit cependant pas un trafic d'une densité telle qu'elle créerait des nuisances intolérables. La RD 50 va être réaménagée dans le cadre du comité d'axe de la ligne 126. Elle est actuellement à 2X2 voies. Sur la portion de la rue E. Laval, rien n'est prévu. La portion rue A. Fratacci **(4)** verra, en 2005, l'aménagement d'un site propre axial descendant (direction Issy), une voie de circulation du sens montant sera donc supprimée, mais une piste cyclable réalisée. Sur le boulevard du Lycée **(5)**, les aménagements sont à l'étude. Ils pourraient prévoir l'aménagement d'un site propre en latéral (sens descendant), et la création d'une piste cyclable sur le trottoir élargi coté lycée, en repoussant le mur d'enceinte du lycée (à plus long terme). Ces aménagements visent globalement à améliorer l'efficacité de la ligne 126, le trafic de transit ne créant pas de difficultés majeurs sur le territoire vanvéen. Un plan de circulation complexe vise déjà à empêcher la diffusion de ce transit sur la voirie locale, et les équipements publics, notamment les écoles, sont sécurisés, peu à peu, grâce à des aménagements de zones 30. Une étude a d'ailleurs été réalisée sur un réseau vert, qui posait la question des zones 30. Cette compétence désormais reprise par Arc de Seine, leur mise en place se fera au fur et à mesure des rénovations de voies. Enfin, le PDU a identifié le Parc des Expositions comme un pôle grand générateur de trafic, et le comité de pôle de la Porte de Versailles l'a donc englobé dans ses réflexions.

Le stationnement, extension de la réglementation

Il existe, sur la commune, 600 emplacements payant de stationnement sur voirie. L'objectif est de les multiplier par deux en 2005. Une étude est en cours pour approfondir les réflexions. D'ores et déjà, le stationnement rotatif sera développé près des commerces, les tarifs y seront plus dissuasifs, ainsi que là où les parkings privés sont nombreux. Les tarifs seront plus attractifs dans les zones de bâti anciens, sans parkings. A proximité du Parc des Expositions (tarifs actuellement moins chers que dans le parking du Parc), il existe un projet de limitation de la durée possible de stationnement à 2h. La ville projette par ailleurs de créer un parking public de 80 places dans l'îlot Cabourg, situé en face de l'Hôtel de ville, à l'horizon 2008-2010, mais aussi de rendre public l'accès d'un étage de parking en bordure de périphérique, propriété du Logement Français et très peu utilisé aujourd'hui, en aidant à le sécuriser (parking Papillon). La commune estime que la pression de la demande de stationnement sera un peu réduite, mais subsistera largement. C'est a priori un manque structurel de stationnement, étant donné la faiblesse du phénomène de rabattement sur la gare de Vanves et de Clamart, ainsi que sur la station de métro. Il est envisagé d'augmenter les normes, afin d'offrir plus d'emplacements de stationnement. Elle sont actuellement les suivantes :

- logement : 1pl. /logement
- bureaux, activités, commerces : 1 pl. / 150 m² SHON ,avec un minimum de 1 place

Les circulations douces, un environnement tranquille

Il existe une piste cyclable sur la rue du 4 septembre, entre Vanves et Issy, et des tronçons de bandes cyclables sur la rue du Clos Montholon. Une étude sur un réseau vert a été faite en 2001, et le SDIC a préconisé des itinéraires cyclables sur la commune. L'axe aujourd'hui choisi pour être un itinéraire nord sud privilégié des circulations douces est la rue Sadi Carnot, et son prolongement vers le parc Pic. Des aménagements de zone 30 seront mis en place pour sécuriser cet axe, notamment avec des carrefours surélevés et une zone semi piétonne. Dans la continuité de cet axe, elle souhaiterait que des traversées vélos soient créées à la Porte Brancion. Afin d'éviter le passage par la rue Vicat et pour créer un itinéraire vélo continu depuis Paris, une branche de cette piste est également à l'étude et passerait entre les voies SNCF et les immeubles de la rue Bleuzen, de la Porte Brancion au square devant le métro (projet à long terme). La commune estime par ailleurs que la tranquillité de sa voirie locale permet des trajets sécurisés pour les piétons comme les vélos, mais que la configuration des voies rend des aménagements cyclables difficiles.

ISSY-LES-MOULINEAUX (92)

Maire : André SANTINI	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS approuvé en 1981, révisé en juillet 2000. PLU arrêté le 9 décembre 2004, approbation prévue en juin ou septembre 2005.
Superficie (en hectare) : 425	
Population en : 1990 : 46 163 1999 : 52 642	En 1999
Densité en 1999: 124 hab/ha	Ménages sans voiture : 33.5% Ménages équipés d'une voiture : 53.9% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 12.6%
Croissance démographique : + 14 %	
Part de logements sociaux (loi SRU): 25%	
Emplois en : 1990 : 28 276 2000 : 38 243	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Issy : 10.4% travail à Issy : 7.4%
Evolution de l'emploi sur la période : + 35,3 %	
Taux d'emploi en 1999 : 1,3	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Issy: 31.5% travail à Issy: 37%
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 182 000 1990 : 321 000 2000 : 569 000	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Issy: 39.6% travail à Issy: 36.4%

La Ville d'Issy-les-Moulineaux est signataire avec la Ville de Paris d'un protocole de coopération datant du 12 septembre 2003. Les domaines de coopération sont notamment la jeunesse, le domaine sportif et culturel, la démocratie locale, la qualité et le cadre de vie, la sécurisation des espaces urbains, et l'habitat. La Ville d'Issy-les-Moulineaux est membre de la communauté d'agglomération « Arc de Seine », qui regroupe 5 communes des Hauts-de-Seine (92), représentant environ 154 000 habitants. Ses compétences obligatoires sont : le développement économique (à terme une TP unique), l'aménagement de l'espace (à terme un schéma directeur de secteur et un réseau de circulation douces qui s'inscrit dans un PDU commun), l'habitat et le logement (à terme un observatoire, un PLH et un OPHLM communs), la Politique de la Ville (à terme un CLS commun, etc.). Le PLD d'Arc en Seine est en cours d'élaboration.

La commune d'Issy-les-Moulineaux se développe à l'aval de la première boucle de la Seine après Paris. Elle est composée de l'île Saint-Germain, d'une partie de plaine et d'un coteau à l'est. Une enclave parisienne entaille le nord de la commune (l'héliport et le parc Suzanne Lenglen).

Dans les années 90, la commune a mis en œuvre une politique volontariste de construction. Le nombre de ses habitants a augmenté de manière significative. Et le nombre d'emplois a doublé entre 1990 et 1999.

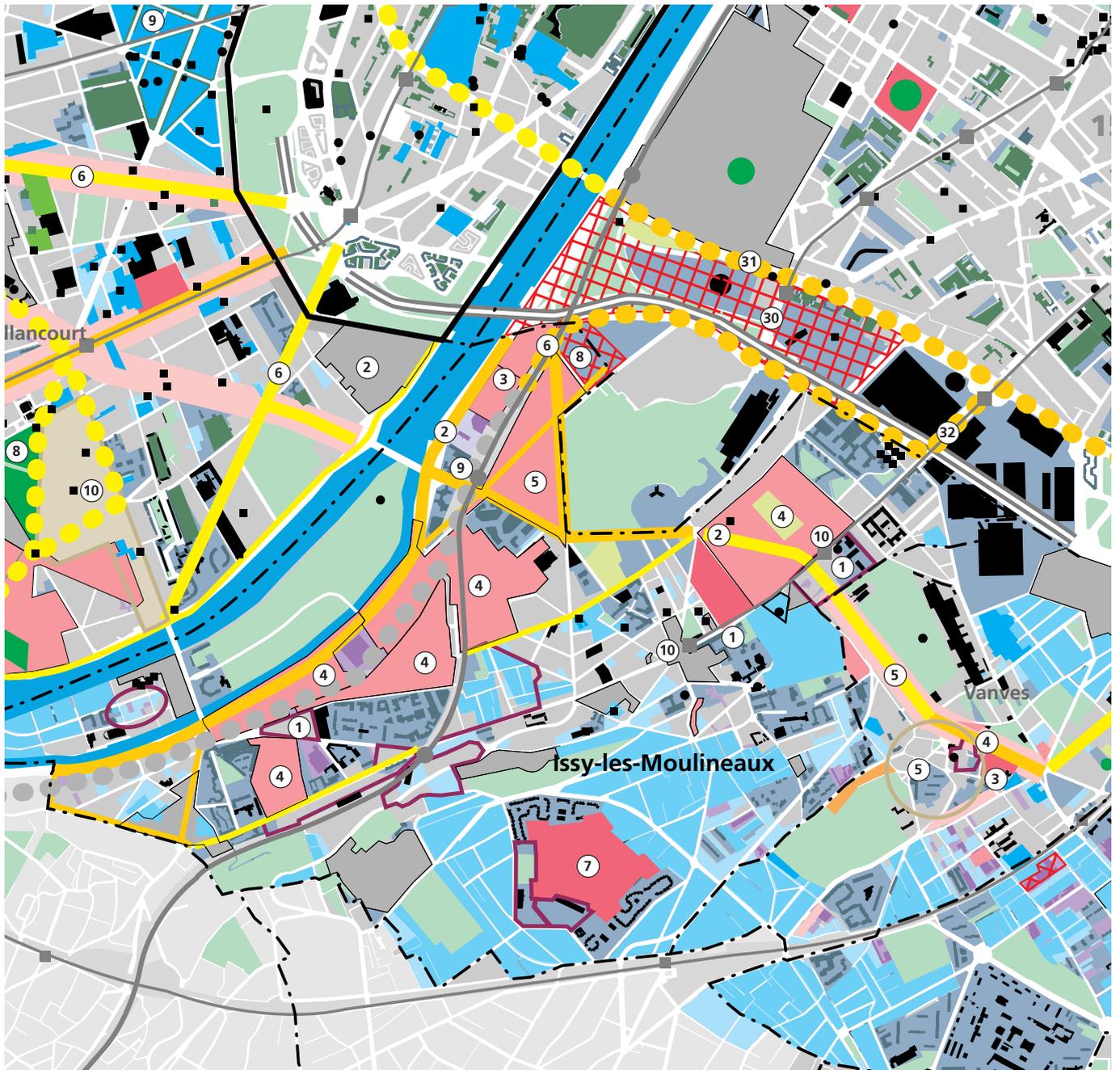
Le pôle économique s'est constitué à l'ouest et au nord, le long de la Seine et de la limite avec Paris. Les zones résidentielles et pavillonnaires se trouvent sur le coteau, autour du Fort et sur l'île Saint-Germain. Entre ces quartiers, on trouve une zone mixte habitat emploi et le centre-ville.

Dans le nouveau PADD que la ville vient d'adopter, les objectifs et les **enjeux** sont : d'une part poursuivre le renouvellement de la commune et d'autre part mettre en valeur son patrimoine naturel et architectural.

I- Urbanisme et aménagement

Mettre en valeur le patrimoine naturel et architectural

Après avoir été très active ces dernières années dans le domaine du renouvellement urbain, la commune s'attache d'abord aujourd'hui à conforter ses atouts urbains et ses différentes identités. Dans son nouveau PLU, Issy protège ainsi au titre de la loi Paysage une série de bâtiments, anciens ou récents, structurants son paysage et ses ensembles urbains les plus remarquables. La ville souhaite également éviter la densification de certains quartiers pavillonnaires sur l'île Saint-Germain ou les coteaux. Elle protège ainsi ses plus beaux points de vue en limitant la hauteur des constructions sur les pentes et en renforçant la présence végétale. Pour les quartiers plus centraux, la municipalité veut conforter leur centralité commerciale en confortant les



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS ÎLE-DE-FRANCE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

alignements et les pôles commerciaux mais aussi en reconquérant l'espace public. Pour la résorption de l'habitat insalubre, la commune a mis en place un système de veille en liaison avec la DDE et la DGI. Elle aide directement les propriétaires sans passer par une procédure d'OPAH. Par ailleurs, elle instaure des plans masses **(1)** permettant des restructurations fines à l'échelle de îlots concernés. Enfin, la ville souhaite retraiter les grands axes structurant d'une manière homogène.

Reconquérir les berges de Seine

La requalification de la RD7 **(2)** est inscrit au CPER 2000-2006. Le projet prévoit un recalibrage de l'espace public au profit des modes doux de déplacement (trottoirs plus large, nouvelle piste cyclable), réduisant la chaussée à 2 fois 2 voies. Sur les berges basses, il est prévu d'accueillir du stationnement pour l'habitat fluvial. D'autre part sera poursuivi l'aménagement des berges de Seine sur l'Île Saint-Germain.

La TIRU, de conception obsolète, est en cours de reconstruction en bord de Seine **(3)**, dans le respect des normes actuelles et en étant mieux intégrée au paysage (projet « Isséane », capacité de 40 000 tonnes/an, achèvement prévu en 2006). Issy prolonge les opérations du 15^e arrondissement sur ses berges.

Conforter le pôle économique par les transports en commun

Le SDRIF de 1994, imposait à la Issy la construction de 2,56 m³ de logements pour 1 m³ de bureaux. Issy a fait le choix de développer une zone tertiaire le long de la Seine et du boulevard périphérique. Ces secteurs comptaient de nombreuses friches industrielles et devaient être desservis par de nouveaux transports en commun lourds (tramway T2, RER C et métro ligne 12). La proximité d'infrastructures bruyantes (boulevard périphérique et cône de bruit de l'héliport de Paris), ont incité la commune à ne pas y construire de logements. En 10 ans la commune a connu un accroissement de son parc de bureaux de plus de 250.000 m². Les logements ont été construits plus en profondeur dans le territoire ou au sud, en bord de Seine.

Aujourd'hui, les programmes de la plupart des ZAC **(4)** sont en voie d'achèvement. Seule « Forum Seine » **(5)** offre encore une constructibilité d'environ 50 000m² de SHON de bureaux/activités et doit accueillir l'équipement « Maison Dauphine Entreprise ».

Pour parachever son pôle d'emploi, Issy mise sur le prolongement de la ligne de tramway T2 **(6)** jusqu'à la porte de Versailles, afin de désengorger la commune en véhicules les jours de grandes manifestation à Paris-Expo mais aussi pour mieux relier son pôle d'emploi à Paris.

On notera que les terrains EDF et de la DGAC en limite de Paris offrent à terme de fortes possibilités d'aménagement.

Développer de nouveaux projets dans une logique de développement durable

Le projet de développement le plus important pour la commune dans les prochaines années est cependant « la cité numérique du 3^e millénaire » **(7)**, qui doit prendre place sur le Fort d'Issy que l'armée devrait libérer. C'est un projet de 1200 à 1500 logements d'équipements de recherche scientifique, et d'équipements artistiques tournés vers les nouvelles technologies. La commune mise sur un projet HQE (autonome dans sa gestion des déchets, de l'énergie). Ce projet s'inscrit dans un programme européen avec Stockholm, Londres et Turin. Cette opération d'aménagement pourrait être reliée au réseau de transport en commun (via la gare de Clamart) par un funiculaire.

La ville d'Issy enfin a fait part de son souhait de travailler en collaboration étroite avec la ville de Paris sur les terrains susceptibles de muter en limite proche des deux communes : les terrains EDF et le site de la DGAC **(8)** entre autres.

Des nuisances de mieux en mieux traitées

L'usine de la TIRU (incinération des déchets et production de chauffage urbain) est déplacée du Front de Seine au bord de Seine à la limite avec Paris, elle s'appelle désormais Isséane. **(3)** Elle libère des emprises destinés à la construction de bureaux (10 000 m²) et de logements (70 000 m²), et va être reconstruite selon les normes environnementales en vigueur. Les fumées seront traitées, la hauteur de l'usine va être réduite par ses sous sols plus importants. Il faut noter que cette usine traite à 80% des déchets parisiens, pour fournir à 75% du chauffage pour Paris. Il est envisagé que les déchets résiduels soient transportés par péniche, via le Port d'Issy. Ce dernier devrait d'ailleurs être requalifié pour reconquérir les berges de la Seine.

La tour EDF nuit à l'environnement esthétique de la ville, qui souhaiterait qu'elle soit mieux intégrée. EDF est d'ailleurs locataire de la Ville de Paris, et la bail arriverait bientôt à échéance.

L'héliport, enclave depuis les années 30, constitue une source de nuisances sonores importantes, les hélicoptères passant au dessus de la commune, et non au dessus de Paris.

Le Parc des Expositions crée des difficultés de stationnement et de circulation, lors des grands salons, sur Issy et Vanves. Aux alentours, le stationnement y est donc payant 7 jours sur 7 lors de tels événements. Le comité de pôle de la Porte de Versailles a englobé ces problématiques dans ses réflexions. En effet, le PDU a identifié ce site comme un pôle grand générateur de trafic.

Risques naturels

Il existe des zones de carrière sur la zone du Plateau, et un tiers de la ville est concernée par le PPRI des Hauts de Seine. Issy remarque que le plan de Paris en cas d'inondation ne ferait qu'aggraver la situation en aval de la Seine. Par ailleurs, il existe des discordances entre le PPRI du 92 et celui de Paris.

II- Transports et déplacements

Une ville bien desservie par les transports en commun

Issy les Moulineaux jouit d'une très bonne desserte en transports en commun, notamment vers la Défense et Paris : 2 arrêts de métro (ligne 12), 2 arrêts de RER (ligne C), 3 arrêts de tramway (T2) qui sera connecté par la suite au tramway des Maréchaux. Le tracé du T2 passera vraisemblablement le long du périphérique, et sera connecté à la ligne 8 et 12. Ses capacités seront augmentées **(6)**. Il reliera ainsi le Bas Meudon au métro. Sa livraison est prévue pour mi 2007. Il complètera la desserte, déjà dense d'Issy. Concernant la ligne 12, les projets de prolongement (3 stations prévues) ne sont pas prioritaires. Par ailleurs, dans le cadre du projet de Cité numérique sur le fort d'Issy, la RATP étudie, pour la ville, une liaison entre les coteaux et la plaine. La RATP a également un contrat pour le TUVIM, la navette communale, gratuite pour les habitants d'Issy, et qui s'adresse avant tout aux scolaires et aux personnes âgées. La ville dispose enfin de 10 lignes de bus hors TUVIM.

Il existe deux comités de pôle : Val de Seine (achevé) **(9)** et Centre Ville (stations de métro Corentin Celton et Mairie d'Issy) **(10)**, pour lesquels l'objectif premier est d'améliorer les interconnexions. Les comités d'axe concernent les lignes 126, 189, 289, 323. **(2)** Le conseil général en a la maîtrise d'ouvrage, tandis que la communauté d'agglomération dispose de la compétence voirie, et suit donc ces dossiers. Sur la RD 50, où passent les lignes 126, 189 et 323, un site propre est prévu, accompagné d'un itinéraire cyclable, du stationnement sera donc supprimé. Des réflexions sont en cours concernant les livraisons pour les commerces.

Un transit à canaliser et à limiter

La ville d'Issy les Moulineaux accueille un transit important, de l'ordre de 50 à 60% des véhicules circulant aux heures de pointe. Les conséquences sont un engorgement des voies principales, notamment les quais et la RD 50, mais également un report sur les voies de desserte locale. L'objectif de réduction de la circulation est clairement affiché, et les aménagements en cours, élaborés par le comité d'axe, sur la RD50 contribuent à cet objectif **(2)**. La priorité est donnée aux transports en commun et aux circulations douces. La commune veut canaliser le trafic routier sur des axes précis : RD50, quais, avenue Général de Gaulle, sans pour autant asphyxier les zones économiques. Des aménagements de zones 30 (une dizaine) sont également prévus.

Une réglementation croissante du stationnement

La commune rencontre des difficultés à répondre à la demande locale de stationnement. Elle va donc étendre le stationnement payant pour favoriser le stationnement résidentiel à un tarif avantageux sauf sur le plateau et au Sud de l'île St Germain où de nombreux ménages disposent de garages.. La zone de l'hyper centre restera un stationnement destiné à être rotatif, les zones mixtes subsistent et s'étendent. Un tarif préférentiel est également offert aux actifs, notamment aux commerçants, afin de préserver le cadre de développement économique de la ville. Les normes réglementaires en matière de stationnement pour les bureaux ont été réduites à 40% de la SHON, contre près de 70% au début des années 90. Il existe également une disposition permettant de déroger à cette norme si l'entreprise se trouve dans un rayon de 400m d'une station de TC lourd. Cependant, il n'est pas vraisemblable qu'elles en profitent. Il n'y a pas réellement de problème liés au stationnement de rabattement, la ville cherche avant tout à répondre aux besoins des résidents.

Il existe trois grands parcs souterrains. Deux sont pleins: Val de Seine et Hôtel de Ville, tandis que le parc Corentin Celton est sous utilisé en raison de la faiblesse de la signalétique. Il reste donc des capacités inexploitées en termes de stationnement.

Une volonté de développement des circulations douces et des espaces verts

La commune a la volonté de développer les circulations douces, en particulier les pistes et bandes cyclables, mais la topographie de la commune est parfois un obstacle difficile à dépasser. Un réseau d'itinéraires cyclables est prévu dans le PADD, en accord avec les comités d'axe et en cohérence avec les zones 30.

Selon la commune, le ratio d'espaces verts par habitants a augmenté de 60% entre 1992 et 2002. Un parc départemental a été créé sur l'île St Germain. Un parcours piéton paysagé est prévu, reliant les différents parcs, notamment sur les coteaux, avec un passage éventuel par le Fort, et des liaisons vers la Seine.

BOULOGNE-BILLANCOURT (92)

Maire : Jean-Pierre FOURCADE	Etat du P.O.S. / P.L.U. : PLU approuvé le 8 avril 2004
Superficie (en hectare) : 617	En 1999
Population en : 1990 : 101 569 1999 : 106 316	Ménages sans voiture : 33.7% Ménages équipés d'une voiture : 52.1% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 14.3%
Densité en 1999: 172 hab/ha	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Boulogne: 12.1% travail à Boulogne: 8.7%
Croissance démographique : + 4,7 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Boulogne : 37.2% travail à Boulogne: 39.2%
Part de logements sociaux (loi SRU): 11 %	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Boulogne: 32.8% travail à Boulogne: 34.2%
Emplois en : 1990 : 64 886 1999 : 70 946	
Evolution de l'emploi sur la période : + 9,3 %	
Taux d'emploi en 1999 : 1,3	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 508 000 1990 : 695 000 2000 : 984 000	

La Ville Boulogne-Billancourt est membre avec la ville de Sèvres de la communauté d'agglomération « Val de Seine », représentant environ 129 000 habitants.

Commune la plus peuplée de la couronne, Boulogne bénéficie également d'un taux d'emploi élevé. Entre 1990 et 2000, la ville a vu sa population augmenter de 5.000 habitants, elle a gagné près de 50% d'emploi et à pratiquement doublé son immobilier de bureaux.

Boulogne dispose encore de vastes emprises mutables, et principalement les anciens terrains Renault rassemblés dans la nouvelle ZAC « Seguin-Rives de Seine ».

Les enjeux pour Boulogne se situent principalement autour de la réalisation de la ZAC Seguin-Rives de Seine, la ZAC la plus étendue des communes limitrophes (70ha). La commune mène également une importante réflexion sur les grands axes et l'espace public, avec une attention particulière portée aux berges de Seine. Une politique de mise en valeur du patrimoine bâti ou des tissus concerne la totalité du territoire communal. Le grand projet en matière de transports est le tramway bouloonnais.

I- Urbanisme et aménagement

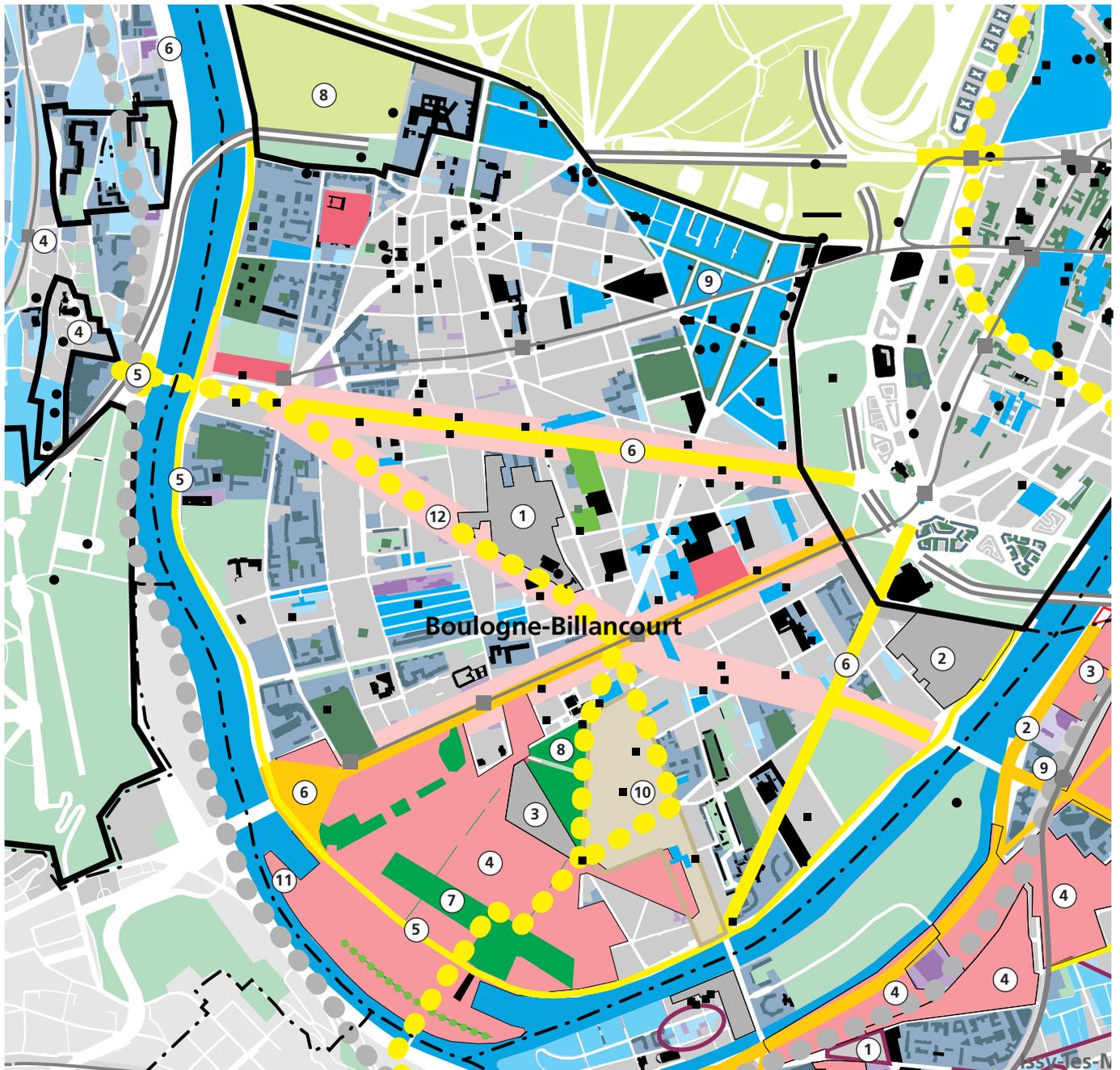
La ZAC « Seguin - Rives de Seine », projet central

Durant la dernière décennie, la ville a connu trois principaux secteurs de projets: le centre-ville, avec la restauration de l'Hôtel de Ville, de Tony Garnier et la ZAC « Centre-Ville » **(1)** qui a permis la livraison de 72 000 m² de logements, 40 000 m² de bureaux et enfin une galerie commerciale d'environ 20 000 m²; la ZAC du « Point du Jour » **(2)**, opération essentiellement tertiaire aux abords du boulevard périphérique (108 000m² de bureaux); la ZAC « du Parc » (programme mixte de 60 000 m²) qui a pris place sur les premiers terrains libérés par Renault **(3)**.

Dans, la ZAC « Seguin - Rives de Seine », Boulogne prévoit de créer 451 000 m² de logements, 265 000 m² de bureaux et 183 000 m² d'équipements. La création d'un pôle culturel et scientifique sur l'île Seguin est prévu à travers l'implantation de la Cité des Arts et des Sciences et de la Fondation Pinault. D'autre part, un théâtre de 800 à 1000 places réparties sur deux salles doit être créé. A travers cette opération d'urbanisme, la ville de Boulogne espère créer une centralité d'échelle métropolitaine **(4)**.

Pacifier et densifier les grands axes

La commune profite de cette opération d'aménagement pour lancer une réflexion sur les berges de la Seine et plus généralement les grands axes qui la traversent. L'ouverture de la ville vers la Seine est un objectif important du PLU, avec comme moyens la création d'une promenade sur les quais, la limitation du trafic



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

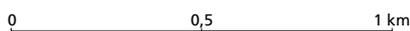
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entpôt

apur
ATELIER D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



routier ainsi qu'une reconquête végétale des berges de Seine **(5)**. Les grands axes font l'objet d'une réflexion visant à réduire le trafic de transit et la vitesse, améliorer le partage de l'espace public au profit des piétons et des circulations douces **(6)**. Pour se prémunir contre les nuisances du trafic, la création de logement est interdite le long des plus grands axes routiers et les droits à construire sont principalement réservés pour la réalisation de programmes de bureaux et d'activités.

Politique d'espaces verts

Commune dense, avec assez peu de réserves foncières qui restent disponibles sur l'ensemble de son territoire, la ville de Boulogne projette cependant d'améliorer son offre en espaces verts. Boulogne a donc recours à tout un ensemble de stratégies : la création de parcs dans les territoires de projets (7 hectares dans la ZAC « Seguin - Rives de Seine » **(7)** ; l'extension de certains espaces verts existants (les parcs Rothschild et de Billancourt) **(8)** ; la création de squares de proximité (Maître Jacques et Thiers Vaillant). La commune souhaite également dédensifier certains cœurs d'îlot pour favoriser les espaces verts intérieurs.

Mise en valeur paysagère et patrimoniale

La notion de patrimoine a été particulièrement développée par la ville de Boulogne, avec la protection des quartiers « des années 30 » **(9)**, la protection au titre de la Loi Paysage de nombreux bâtiments (300 environ) ou d'ensembles architecturaux très divers comme l'opération du Point du jour de Fernand Pouillon (années 60). Au total près de 1500 parcelles sont concernées par la protection du paysage et du patrimoine. Une OPAH est engagée sur le quartier de Billancourt afin de rénover des logements anciens et remettre à niveau des tissus de faubourg intéressants **(10)**.

Après les polémiques de la fin des années 90 au sujet de la démolition des usines Renault sur l'île Seguin, des éléments architecturaux seront préservés : le Bâtiment X, la Cabane de Louis Renault, les Grilles du coq, fronton de la pointe amont de l'île Seguin, la façade du bâtiment de l'artillerie, les ponts Daydé. L'intervention de l'architecte japonais Tadao Ando pour la Fondation Pinault permettra de doter l'île Seguin d'un monument contemporain **(11)**.

Risques

La commune est concernée par le PPRI des Hauts de Seine, sur la partie basse, mais l'île Séguin est insubmersible car les constructions se font sur le socle des anciennes usines, situé au-dessus des cotes de crues centenales.

II- Transports et déplacements

Dans le cadre de la communauté d'agglomération du Val de Seine, Boulogne élabore un PLD avec Sèvres. Les objectifs de la commune se situent dans la ligne du PDU : développement des transports collectifs et des circulations douces, organisation du stationnement, réduction des déplacements automobiles.

Une ville dont les mutations justifient un développement de la desserte en transports en commun

La commune de Boulogne est desservie par deux lignes de métro : les lignes 9 et 10 et 18 lignes de bus complètent cette desserte (dont une navette communale). Le tramway T2 passe à proximité, sur la rive gauche de la Seine mais n'offre pas de liaison directe entre Boulogne et La Défense, les deux principaux pôles d'emplois du département.

A l'avenir, le projet le plus important pour Boulogne en matière de transports en commun est la mise en œuvre d'un tramway reliant le tramway T2 à Saint-Cloud, irriguant le centre de Boulogne, la ZAC « Seguin-Rives de Seine » et rejoignant le T2 à Meudon. **(12)** Pour Boulogne, qui accueille un million de m² de bureaux, la liaison est essentielle, à la fois pour réduire la circulation automobile sur son territoire, pour relier Boulogne à La Défense et pour desservir les nouveaux quartiers de la ZAC Seguin-Rives de Seine. L'actuel CPER a inscrit des crédits d'étude pour ce projet, et la commune soutiendra la programmation des travaux pour le CPER 2006-2012. Dans le cadre des études menées avec le STIF et la RATP, plusieurs tracés sont encore à l'étude, la principale question qui reste à trancher concerne le passage sur le boulevard Jean-Jaurès ou l'avenue André Morizet. Le choix devrait intervenir avant la fin 2004.

Plus généralement, le STIF a lancé une étude en 2003 concernant les prolongements possibles de ce tramway vers la gare SNCF de Saint-Cloud d'une part et vers le Sud des Hauts-de-Seine d'autre part. Différents matériels roulant sont à l'étude pour permettre la connexion de ce tramway avec le T2 et le train, situé en hauteur, à flanc de coteaux dans ces communes. Cette étude est réalisée en liaison avec le comité de pôle de Saint Cloud regroupant les gares de Saint-Cloud (T2 et train) et le terminus de la ligne 10 du métro.

Deux comités de pôles qui s'étendent de part et d'autre de la Seine concernent la commune de Boulogne Billancourt : le pôle « pont de Saint-Cloud » déjà évoqué et le pôle « pont de Sèvres ». Il concerne la station

Pont de Sèvres, terminus de la ligne n°9 du métro, la station Musée de Sèvres du tramway T2 et la gare routière. Il s'appuie notamment sur le projet élaboré par C.Devillers concernant la tête de pont, et prévoyant de déplacer la station de métro. Le pilotage de ce dossier, comme pour les comités d'axe, est assuré par le département.

Plusieurs lignes d'autobus ont été retenues dans le cadre du réseau mobilien et font l'objet d'un comité d'axe :

- la ligne 126, sur la RD50 : certains aménagements ont déjà été réalisés,
- deux autres lignes sont à l'étude (les lignes 289 et 189) bien qu'une seule des deux pourrait être retenue à terme.

Sur ces projets, les aménagements vont être influencés par les questions de domanialités de la voirie, et de transferts de propriété entre l'Etat, le département et la commune. A ce titre, la RN10 devrait être transférée au département, et la commune souhaiterait récupérer certaines voies départementales après remise en état : l'avenue Pierre Grenier, le Boulevard Jean-Jaurès et l'avenue Jean-Baptiste Clément.

La commune a par ailleurs signé une Charte avec la RATP pour améliorer la qualité de service du métro et des bus. Elle prévoit des actions à court terme et des aménagements ponctuels. Une nouvelle sortie à la station Boulogne Jean-Jaurès est ainsi programmée, mais aussi des améliorations en matière d'accessibilité PMR, de signalétique, de confort...ou la poursuite de la réalisation de parc pour le stationnement des vélos au droit des stations (3 ont déjà été réalisés).

Une réduction du trafic de transit souhaitée, plusieurs axes de transit à requalifier

La circulation est dense à Boulogne et résulte en partie de générateurs propres à la commune, mais certains axes accueillent également un important trafic de transit. La commune a réalisé une enquête de circulation sur son territoire en 2002. Elle a permis de déterminer les points d'entrée majeurs et la part de trafic de transit.

Les trois axes créant le plus de difficultés et de nuisances sont la RN10 (46% du trafic correspond à du trafic de transit), la Route de la Reine (26% de transit) et les quais de Seine, en particulier entre la RN118 et La Défense (62% de trafic de transit dans le sens RN118-La Défense, 70% dans le sens La Défense-RN118).(6) C'est principalement le trafic empruntant la Route de la Reine qui se diffuse sur la voirie locale.

Les attentes des habitants en matière de circulations douces ou d'aménagement de l'espace public concernent surtout ces axes structurants mais la mise en œuvre de projets dépend des questions de domanialités déjà évoquées.

Plusieurs projets devraient contribuer à réduire le transit :

- le passage programmé en 2X1 voie sur la RD1 à la hauteur de la ZAC « Seguin-Rives de Seine » devrait contribuer à réduire localement la circulation sur les quais, en en faisant une véritable voie urbaine.
- le projet de tramway aura également de lourds impacts sur les espaces publics, notamment en matière de réduction du trafic automobile, il devrait permettre une requalification des espaces publics et une semi-piétonisation du centre de la ville.

- la commune n'exclut pas d'étudier d'autres pistes à l'avenir comme des mesures du type péage routier.

La communauté d'agglomération Val de Seine détenant la compétence voirie, tous ces projets seront réalisés dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage intercommunale, et dans une optique de réduction de la circulation, de partage de l'espace public et de sécurité.

Le développement des parcs souterrains pour compenser la réduction de l'offre de stationnement de surface

La pression sur le stationnement de surface est importante à Boulogne. Les objectifs de la politique en matière de stationnement visent à augmenter et à mieux utiliser l'offre hors voirie existante avant de mettre en œuvre les projets de tramway et de requalification d'espaces publics qui entraîneront une réduction de l'offre sur voirie.

Le stationnement de surface payant a été étendu très récemment, il concerne la majorité du territoire bouloonnais. Le tarif résidentiel (forfait mensuel de 25 euros) ne concerne que les zones vertes. Le tarif horaire de la zone rouge est de 1,5 euros, celui de la zone orange de 1 euro. Avec l'arrivée du tramway, cette offre sera réduite.

Les 6 parcs souterrains existants représentent environ 2700 places. Ils sont actuellement sous-utilisés en courte durée à Boulogne, car les tarifs y sont plus élevés qu'en surface. La réflexion en cours devrait donc également porter sur la tarification. Plusieurs projets de parcs souterrains à Boulogne sont programmés ou à l'étude : au Nord pour les résidents et l'hôpital Ambroise Paré (projet en cours), un parc de 200 places au Sud, et enfin, un parc de 600 places sous la pile du futur pont vers l'île Séguin, pour la ZAC Rives de Seine. Une refonte de toutes les DSP du Sud Est de Boulogne est également à l'ordre du jour. Il existe enfin une réflexion sur le devenir du parc privé du Pont de Sèvres (3 000 places) pour permettre une utilisation publique d'environ 1/3 du parc.

La commune rencontre également de grandes difficultés de stationnement liées aux livraisons sur les grands axes, commerçants. Il existe en effet très peu d'emplacements spécifiques pour les livraisons. Dans ce

cadre et pour limiter la circulation des poids lourds, la commune souhaiterait d'ailleurs harmoniser les horaires de livraison avec les communes voisines.

Les normes de stationnement dans les constructions neuves ont été revues à la baisse pour les bureaux dans le nouveau règlement du PLU. Les normes requises sont désormais les suivantes :

- pour les voitures : logement : 1 place pour les logements de 1 ou 2 pièces,
1,5 places pour les logements de 3 à 5 pièces,
2 places pour les logements de 6 pièces et plus
(avec une exonération pour les logements sociaux réalisés sur une unité foncière de taille réduite).
- bureaux : 40% de la SHON (avant : 60%)
- pour les vélos : 0,5% de la SHON pour les logements, bureaux, activités,
0,1% de la SHON pour les équipements et foyers

Circulations douces : promouvoir les déplacements doux, relier de grands espaces verts

Actuellement, il n'existe qu'une seule piste sur trottoir à Boulogne et quelques zones 30 aménagées. Le réseau reste largement à réaliser.

Un aménagement cyclable est programmé en 2005 avenue Robert Schuman, ainsi que boulevard de la République, entre l'avenue Pierre Grenier et les quais. Il s'inscrit dans un itinéraire à moyen terme permettant de relier le bois de Boulogne à l'île Saint Germain, la réalisation du tronçon manquant, par la rue Thiers, dont la réalisation est délicate, est à l'étude. Le prolongement de cet itinéraire à Paris vers le bois serait souhaitable.

Sont également en projet, à un horizon plus lointain, tous les aménagements inscrits sur les plans de la ZAC Seguin-Rives de Seine et les cheminements piétons ouverts sur le fleuve.

Le Conseil Général étudie un Schéma d'Aménagement des Berges qui pourraient comporter des aménagements cyclables. La commune souhaite également le développement du transport fluvial sur la Seine, notamment au droit de la future fondation Pinault (ouverture en 2008).

SAINT-CLOUD (92)

Maire : Bertrand CUNY	Etat du P.O.S. / P.L.U. : Dernier POS du 14 juillet 1999. Mis à jour le 9 août 2000, modifié les 13 décembre 2001, 28 juin 2003 et 6 mai 2004
Superficie (en hectare) : 756	
Population en : 1990 : 28 810 hab 1999 : 28 164 hab	En 1999
Densité en 1999: 37 hab/ha	Ménages sans voiture : 19.5% Ménages équipés d'une voiture : 53.2% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 27.3%
Croissance démographique : - 2,2 %	
Part de logements sociaux (loi SRU): 11 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :
Emplois en : 1990 : 19 720 1999 : 16 041	domicile à Saint Cloud : 8.3% travail à Saint Cloud: 7%
Evolution de l'emploi sur la période : - 18,7 %	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
Taux d'emploi en 1999 : 1,2	domicile à Saint Cloud : 45.3 % travail à Saint Cloud: 42.8%
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 149 000 1990 : 155 000 2000 : 159 000	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
	domicile à Saint Cloud : 27% travail à Saint Cloud : 31.6%

*Saint-Cloud appartient au syndicat mixte Val-de-Seine qui a des compétences en matière de transports et de déplacements. Il regroupe les communes de Saint-Cloud, Boulogne-Billancourt, Vanves, Issy, Meudon et Sèvres. Ce syndicat projette de réaliser un PLD.
Par ailleurs, Saint-Cloud fait partie de la communauté de communes Cœur de Seine, avec Garches et Vaucresson.*

Mitoyenne avec Paris par le Bois de Boulogne et la Seine, la commune de Saint Cloud est essentiellement pavillonnaire mais abrite cependant plus de 20 000 emplois.

Les enjeux pour Saint-Cloud sont : la préservation de son patrimoine et de sa morphologie actuelle, la conservation de son taux d'emploi et la reconquête des berges de Seine.

I- Urbanisme et aménagement

Une politique de mise en valeur

La commune de Saint-Cloud poursuit une politique de préservation. D'une part, le parc qui occupe presque la moitié de la commune est classé **(1)**. D'autre part les secteurs pavillonnaires et les coteaux sont protégés au POS/PLU par des COS limitatifs. La protection du paysage des coteaux passe par la maîtrise des hauteurs du bâti en fonction de la pente et de la vue depuis la rive opposée. Une charte architecturale a été mise en place pour conserver la morphologie actuelle des tissus urbains.

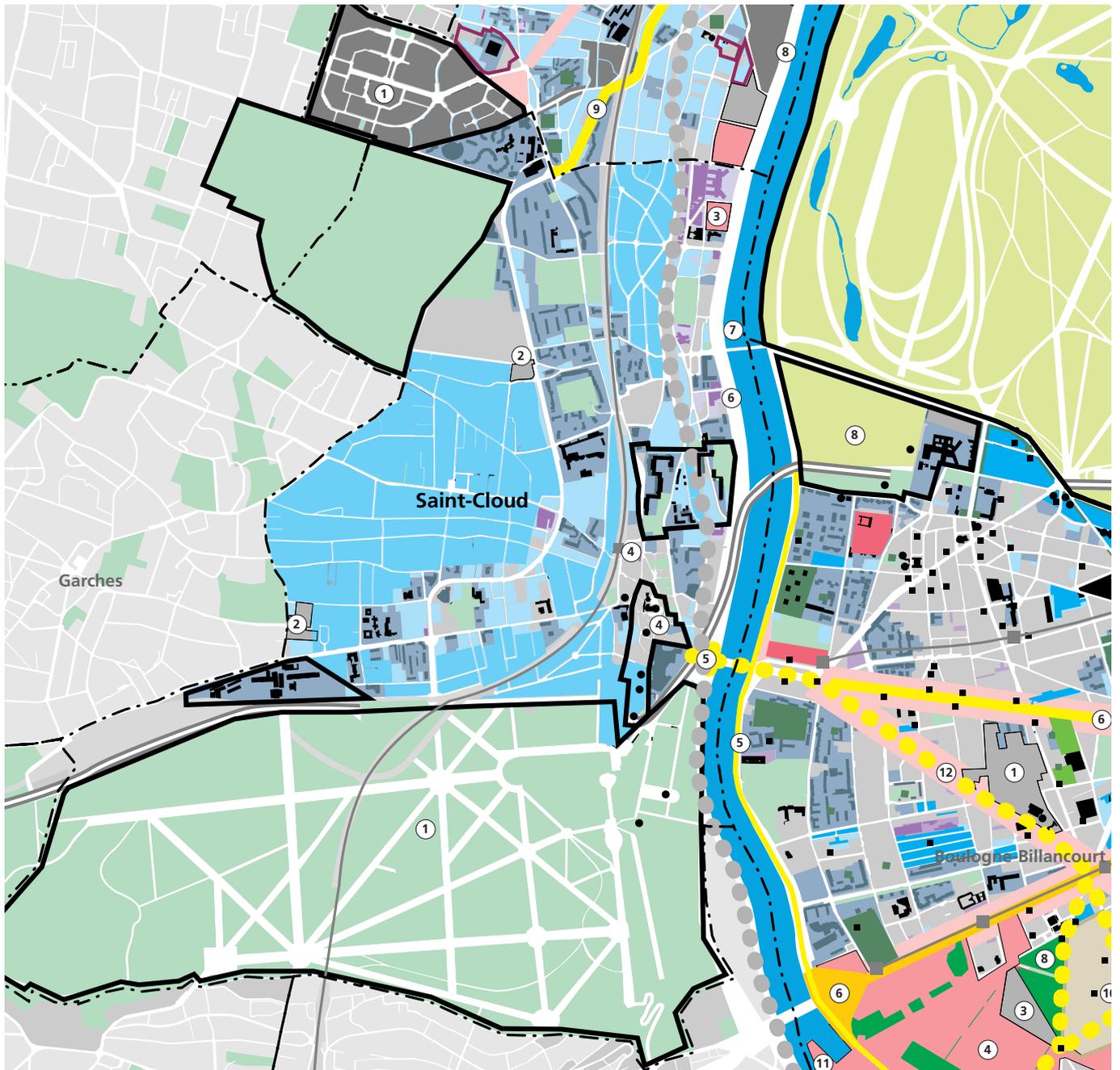
La commune cherche plus globalement à mettre en valeur le site de la Seine et ses abords, comme les façades et les axes perpendiculaires, les espaces publics ouverts sur le fleuve, l'organisation des liaisons parc de Saint-Cloud / ville de Boulogne et bois de Boulogne via le pont de Saint-Cloud et la passerelle de l'Avre.

Peu de mutations

Deux ZAC sont maintenant achevées : celle de « l'Avre » (60 logements) et celle de la « Porte Jaune » (170 logements) **(2)**. Une ZAC « Bord de Seine » est en cours grâce à l'acquisition d'anciens terrains Dassault : 80 logements sociaux devraient être construits **(3)**.

Améliorer l'offre de logements sociaux

Dans le cadre de la loi SRU, Saint Cloud poursuit un effort particulier en faveur du logement social. Dans le cadre de son P.L.H. la commune a fixé comme objectif une stabilisation du nombre de sa population et doit



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

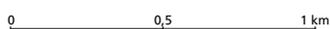
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS ÎLE-DE-FRANCE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



pour cela construire environ 65 logements par an. Les logements sociaux sont créés, dans le cadre du PLH, soit par l'intermédiaire des zones d'aménagement, soit par préemption.

Maintenir le taux d'activité

L'objectif de maintien du nombre d'emplois (20 000) au niveau de 1990 implique la réalisation d'environ 5 250 m² de SHON de bureaux et d'activités par an et le maintien à un bas niveau de la taxe professionnelle. La commune située dans l'ouest parisien attire les entreprises, seule la rareté foncière empêche un développement plus important des opérations d'activités.

Les risques

Les anciennes carrières présentes sur le territoire présentent des risques d'effondrement. La commune est concernée par le PPRI des Hauts de Seine.

II- Transports et déplacements

Une bonne desserte en transports en commun

Le territoire de la commune est assez bien desservi par les transports en commun : 3 stations de la ligne de tramway T2 et deux gares SNCF communes aux branches Versailles rive droite, La Verrière et Saint-Nom-la-Bretèche/Forêt de Marly du faisceau de la gare Saint-Lazare. Le centre de la commune et le Parc National de Saint-Cloud sont également desservis par la station Boulogne - Pont de Saint-Cloud, terminus de la ligne 10 du métro, situés à Boulogne-Billancourt mais qui assure une liaison radiale rapide en transports en commun vers Paris. Le réseau ferré est complété par une dizaine de lignes de bus dont une navette communale gratuite, le Clodoald, qui dessert son territoire, avec une fréquence d'environ 1 passage par heure.

Des améliorations de l'offre en transports en commun sont en cours de réalisations ou d'achèvement, elles concernent le T2 : travaux d'adaptation des quais pour pouvoir accueillir des doubles rames, prolongement de la ligne jusqu'à Paris, porte de Versailles, qui assurera en 2006 une correspondance avec les lignes n°8 et 12 du métro et le tramway TMS.

La commune est concernée par un comité d'axe et un comité de pôle au sens du PDUIF :

- Il existe un comité d'axe sur la RD 907, où passent les lignes d'autobus n°460, 467 (mobiennes) et la ligne n°160, et où se situe le terminus des lignes 126, 52 et 72, à proximité du pont de Saint-Cloud. Ce comité est piloté par le Conseil Général. Les scénarii proposés sont en cours d'examen et des priorités d'intervention dans les différentes communes traversées sont en cours de définition. A Saint-Cloud les réalisations devraient principalement porter sur l'aménagement d'un giratoire au croisement de la RD 907 et de la RD 180 et la création, sur certains tronçons, d'un site propre axial pour les autobus (peut-être un tramway à l'avenir), d'aménagements cyclables et de sécurisation des traversées pour les piétons.
- Le comité de pôle comprend la gare SNCF Saint-Cloud, située en hauteur sur les coteaux, la station Parc de Saint-Cloud du T2 et la gare routière située en contrebas sous le viaduc de l'autoroute et la station de métro Boulogne - Pont de Saint-Cloud à l'autre extrémité du pont **(4)**. Il est piloté par la commune. La réflexion porte sur l'amélioration de l'intermodalité entre ces trois éléments du réseau ferré, notamment sur la possibilité de les relier par un tramway : branche du T2 ou prolongement du tramway à l'étude de Boulogne-Billancourt. **(5)**.

Auparavant, d'autres hypothèses pour relier la gare SNCF de Saint-Cloud et la station de tramway ont été étudiées comme notamment la mise en place d'un funiculaire.

La commune souhaite également une amélioration de la qualité de service sur les lignes d'autobus.

Des nuisances importantes liées au transit

L'A 13 en viaduc provoque des nuisances considérables. La mise en place d'écrans phoniques doit intervenir en 2006. La commune attend également la réfection et la sécurisation du tunnel de Saint-Cloud.

Au niveau local, les problèmes d'engorgement se situent principalement sur la RD 907, axe qui permet de gagner le pont de Saint-Cloud et Paris depuis l'ouest de la région. Un certain nombre de véhicules sortent de l'A13 à Vaucresson pour éviter les embouteillages, et transitent dans Saint-Cloud. La ville espère que le bouclage de l'A86 améliorera la situation.

La circulation de transit se diffuse peu sur la voirie locale, d'autant que des zones 30 ont été aménagées dans le centre ville et dans le quartier des coteaux. Elles ont donné lieu à quelques aménagements intérieurs et ont été accompagnées d'un plan de circulation.

La voie sur berge (RD7) isole Saint-Cloud de la Seine. Le projet d'aménagement des berges, à l'étude depuis plusieurs années, est piloté par le Conseil Général. **(6)** La commune de Saint-Cloud est très demandeuse d'un réaménagement dans l'esprit d'un boulevard urbain et dans le cadre d'un projet plus global de reconquête des bords de Seine. Il pourrait consister à aménager un boulevard urbain en décalant les voies de circulation vers la ville pour dégager une épaisseur de berge au bord de l'eau et y aménager une

promenade et une piste cyclable. Il n'est pas envisagé de réduire le trafic sur cet axe mais de le fluidifier en maintenant les débits à leur niveau actuel.

A l'intérieur du Domaine National de Saint-Cloud, les voitures peuvent circuler mais doivent acquitter un droit d'entrée. L'entrée peut être payée à l'unité ou par le biais d'abonnement. Pour les voitures, une entrée un jour donné coûte 3,5 €, un abonnement annuel coûte 325 €. Pour les motos, une entrée un jour donné coûte 2,5 € et un abonnement annuel, 165 €.

Un manque d'offre de stationnement pour les visiteurs

La pression sur le stationnement concerne principalement les visiteurs des commerces et des équipements, principalement l'hôpital dans le centre ville. La situation est moins critique pour les résidents.

Le stationnement payant a été récemment étendu sur la commune mais ne concerne qu'une minorité de voies. Par cette extension, la commune a voulu augmenter la rotation des véhicules dans les zones commerciales et également limiter le stationnement de rabattement autour des gares SNCF.

La réglementation du stationnement payant est appliquée de 9h00 à 13h00 et de 14h00 à 19h00 du lundi au vendredi sauf particularités locales et le samedi matin dans les zones de stationnement de courte durée (2 heures consécutives), principalement dans le centre ou les zones commerçantes.

Le stationnement sur voirie coûte 1 euro pour une heure et jusqu'à 4 € pour 9 heures de stationnement dans les zones de stationnement payant de longue durée. Un abonnement mensuel de 17 € est valable dans toutes les zones de stationnement longue durée, y compris certains parcs de surface, pour les habitants et les entreprises commerciales.

Au total, il existe actuellement environ 225 places en parc souterrain public, et 435 en parc de proximité, en surface. Parmi ces derniers, le parking du Val d'Or de 150 places (gare SNCF) propose un tarif de 17 € mensuel pour les résidents et 31 € sinon, celui du Quai Carnot (gare SNCF/RATP) de 60 places propose les mêmes tarifs.

La commune réalise par ailleurs un parking semi enterré de 120 places, dont 60 pour le personnel de l'hôpital, qui ouvrira début 2005.

Dans le règlement en vigueur, les normes de stationnement requises pour les voitures dans les constructions neuves (article 12) sont les suivantes :

- logement : 1pl./ logement, 2 places au delà de 100 m² de SHON
- bureaux : 1 pl./ 100 m² SHON
- entrepôt, ateliers : 1 pl. : 200 m² SHON
- commerces : 1pl. / 100 m² SHON

Circulations douces, un développement contraint par la topographie

Outre les deux zones 30, il existe actuellement une liaison cyclable entre la gare de Garches et le Parc National de Saint-Cloud. Mais globalement, la topographie rend difficile le développement des pistes cyclables.

En rive de l'hippodrome de Saint-Cloud, où se pratiquent des courses de plat, vaste espace de respiration au nord de Saint-Cloud, la commune a aménagé une contre-allée piétonne de 2 mètres de large pour les piétons, de fait accessible aux vélos, elle souhaite la prolonger tout autour de l'hippodrome. Des parcs à vélos ont été aménagés au droit des stations du T2 (environ 12 emplacements à chacune) mais sont peu utilisés.

La commune réfléchit également à un projet global de réseau vert sur le territoire de la commune pour mieux relier les lieux de promenade, notamment l'hippodrome et le parc de Saint-Cloud. Il pourrait s'appuyer sur les nombreuses sentes existantes, qui pourraient encore être valorisées. Un inventaire a été dressé.

La passerelle de l'Avre (7) permet le franchissement de la Seine et offre dans un site exceptionnel une liaison vers le bois de Boulogne depuis le quartier résidentiel des coteaux. Des pentes ont été aménagées pour faciliter la circulation des vélos et le franchissement des différences de niveaux. Des escaliers permettent de rejoindre la voirie en contrebas à mi-chemin entre deux stations du T2. Pourtant, sauf peut-être pour les habitants du quartier des coteaux, c'est plutôt vers le Parc National de Saint-Cloud que se rendent les habitants en quête de nature ou vers les nombreuses forêts de l'ouest parisien. La ville de Saint-Cloud dispose également de jardins de proximité. Des jardins familiaux ont été aménagés le long du tracé du T2.

SURESNES (92)

Maire : Christian DUPUY	Etat du P.O.S. / P.L.U : POS de 2001.
Superficie (en hectare) : 379	En 1999
Population en : 1990 : 36 011 hab 1999 : 39 697 hab	Ménages sans voiture : 27.8% Ménages équipés d'une voiture : 54.4% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 17.9%
Densité en 1999: 105 hab/ha	
Croissance démographique : +10,2 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :
Part de logements sociaux (loi SRU): 39,7 %	domicile à Suresnes : 11.2% travail à Suresnes: 9.3%
Emplois en : 1990 : 21 926 1999 : 22 536	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
Evolution de l'emploi sur la période : + 2,78%	domicile à Suresnes : 41.9 % travail à Suresnes : 41.6%
Taux d'emploi en 1999 : 1,1	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 6 000 1990 : 116 000 2000 : 217 000	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
	domicile à Suresnes : 29.8% travail à Suresnes : 30.9%

La ville de Suresnes est séparée de Paris par le Bois de Boulogne et la Seine. Le socle topographique de la ville connaît un dénivelé important : depuis de la vallée de la Seine au Mont Valérien (point culminant de la Région Ile de France). Les deux faisceaux ferrés (SNCF et tramway T2) s'inscrivent dans le relief mais découpent la ville en lanières orientées nord-sud. A l'ouest, se trouvent la cité jardin, le fort et une zone pavillonnaire. A l'est, c'est un tissu mixte, avec le centre ville. Des grandes entreprises sont implantées dans le bas de la commune ainsi que des studios d'enregistrements qui sont arrivés depuis quelques années. La municipalité entend conserver l'artisanat comme les carrosseries, nombreuses hier mais qui disparaissent avec la pression foncière.

Les enjeux pour Suresnes sont la mise en valeur du patrimoine architectural et naturel, la priorité donnée à la fonction résidentielle et enfin la reconquête des berges de Seine.

I- Urbanisme et aménagement

Mise en valeur du patrimoine architectural et naturel

Une ZPPAUP, créée en 1990, couvre une grande partie du territoire communal. Elle comprend la cité jardin des années 30, le fort du Mont Valérien et ses pentes, le centre-ville et le parc du château, en bord de Seine **(1)**. Tous les espaces verts publics sont des espaces boisés classés en zone inconstructibles, et la plupart des espaces verts privés sont protégés.

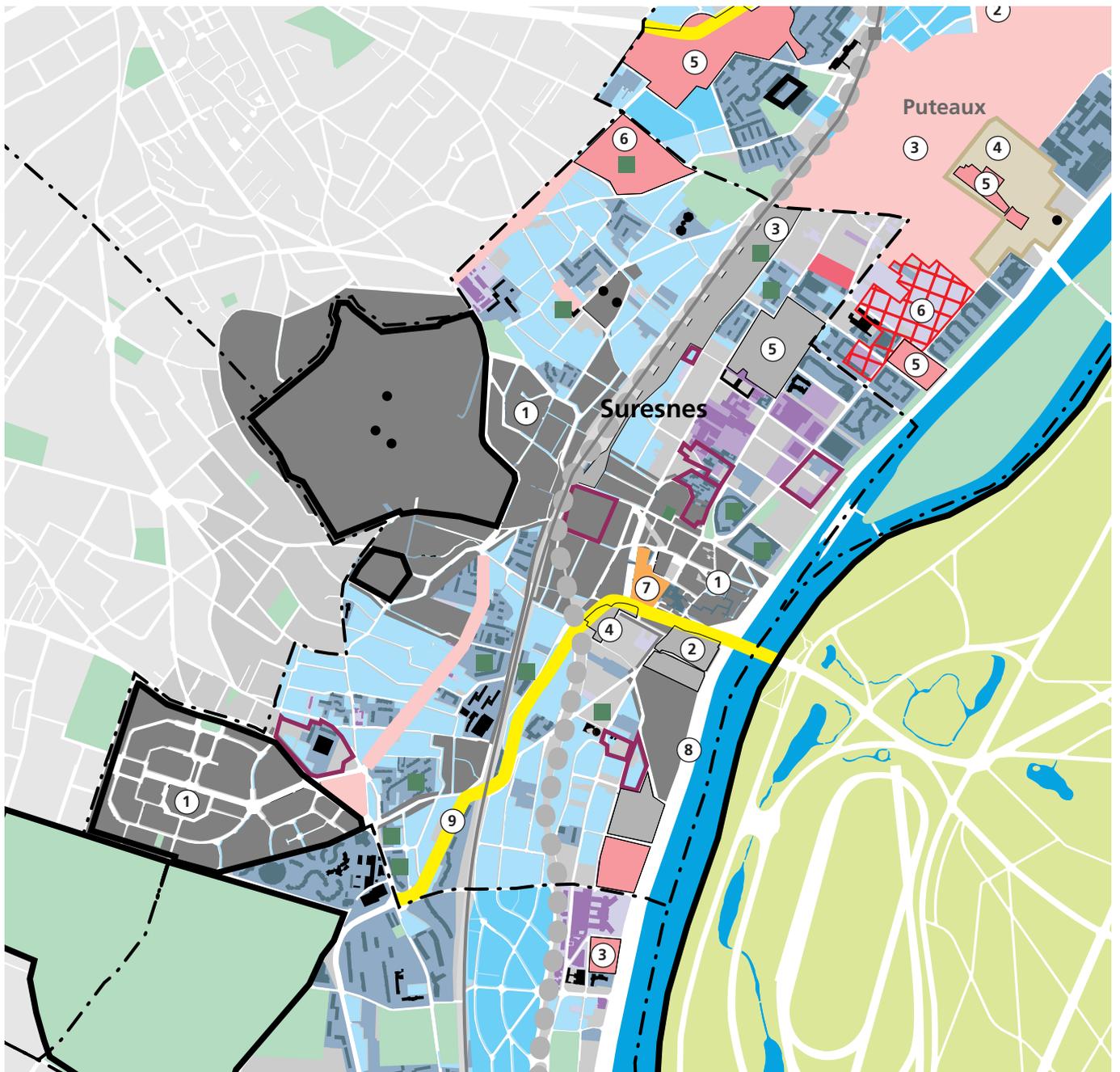
Dans la même logique, la ville a entrepris des plantations d'alignement sur toutes les voies communales.

Favoriser le logement

Selon le SDRIF de 1994, Suresnes peut construire 1 m² de bureaux pour 4,5 m² de logements. Ce rapport assez dissuasif pour le bureau fait que la commune permet la construction de logements dans toutes les parties de son territoire. A l'exception de la ZAC Coty **(2)**, située au débouché du Pont de Suresnes, les opérations d'urbanisme sont à très forte dominante de logements. Il en va ainsi des opérations : ZAC « des deux Gares » **(3)**, ZAC « Chevreul **(4)**, ZAC « Chevrolet » **(5)**, lancées au début des années 90 et qui ont totalisé plus de 150 000 m² de logements (environ 2000 logements).

Suresnes ne connaît plus aujourd'hui d'opérations d'urbanisme d'une telle ampleur à l'exception de la ZAC des chênes qui comprend un programme total de construction de 39 000 m² **(6)**. La commune travaille désormais à la requalification de certains quartiers comme l'opération de logements sur dalle, entre le pont de Suresnes et le centre-ville **(7)**. La commune étudie le moyen de redynamiser la galerie commerciale et de retraiter les accès aux immeubles de logements.

La commune a peu d'emprises mutables importantes à terme, à l'exception de l'usine Philips.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER PARIS EN DURABLE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

Les risques naturels

Les risques de la commune de Suresnes se rapprochent de ceux des communes de petite couronne : zones de carrière (gypse), inondation (la commune est concernée par le PPRI des Hauts-de-Seine), transport de matériaux dangereux.

II- Transports et déplacements

Transports en commun, une desserte jugée satisfaisante

La commune accueille une gare SNCF sur son territoire. La gare Suresnes-Mont Valérien est commune aux branches Saint-Nom-la-Bretèche, forêt de Marly, Versailles Rive Droite et La Verrière du faisceau Saint-Lazare. Un parc relais payant de 290 places y a été aménagé. La commune est également desservie par 8 lignes de bus et la desserte en bus est complétée par un système de navettes communales, exploité par la RATP dans le cadre d'un contrat avec la commune. Composé de trois lignes, le réseau de navettes assure une desserte fine dans les quartiers. Ces bus de 30 à 40 places circulent avec une fréquence de 20 minutes environ.

Elle est également desservie par le T2, ce qui la place directement dans l'orbite de La Défense. L'aménagement des quais des deux gares du tramway pour accueillir des rames doubles de tramway est presque achevé. Le prolongement en cours de réalisation de la ligne jusqu'à la porte de Versailles à Paris, permettra de nouvelles correspondances avec les lignes n°8 et 12 du métro et avec le tramway TMS (mise en service prévue en 2006).

Un plan de circulation pour protéger le centre ville

Suresnes supporte une circulation de transit. Elle résulte notamment des engorgements sur l'A13. Les véhicules traversent alors Saint-Cloud et Suresnes, pour aller vers Paris ou La Défense. Les axes départementaux qui traversent la commune : le quai (RD7) **(8)**, le boulevard Henri Sellier (RD 985) qui permet de gagner Paris via le pont de Suresnes et le bois de Boulogne, le boulevard de Lattre de Tassigny (RD5), l'avenue Franklin Roosevelt (RD3) sont les premiers touchés, et lorsqu'ils sont eux mêmes engorgés, le trafic se diffuse sur la voirie locale.

Le plan de circulation du centre ville vise à éviter ces reports de trafic dans un quartier résidentiel et commerçant. Une étude de diagnostic-propositions a été confiée à des urbanistes-paysagistes et différents scénarii ont été soumis à la concertation. Le projet s'oriente actuellement vers une réalisation par étape du projet et dans un premier temps vers une semi-piétonisation.

La commune n'est pas complètement maîtresse pour résoudre les problèmes de circulation : ni de la voirie départementale sur son territoire, ni du réseau principal à l'échelle régionale. A ce titre, le bouclage de l'A86 est très attendu.

Suresnes participe au comité d'axe lié à la ligne n°244 (Rueil Malmaison RER – Porte Maillot) **(9)**, dont le projet pourrait consister à réaliser un site propre pour les autobus et, en augmentant l'efficacité de la ligne, à favoriser des transferts de la voiture sur les transports collectifs.

Il existe également un projet du Conseil Général pour réaménager en boulevard urbain la RD 5. Il sera proposé au budget pour 2005.

Le stationnement, une politique en gestation

La ville essaie de répondre à une demande résidentielle forte dans des quartiers où l'habitat n'a pas été conçu pour la voiture, comme dans la Cité Jardins. Par ailleurs, elle favorise le stationnement rotatif dans l'hyper centre.

Actuellement, le système de stationnement payant ne concerne que certaines voies. La réglementation se décline en 6 catégories et s'avère assez complexe pour l'utilisateur. La durée de stationnement varie selon les zones, allant de 1 heure à 8h30 maximum. Les tarifs sont dégressifs, le stationnement horaire est de 0,80 €. Les emplacements payants en surface sont estimés à 800 places. A terme, le stationnement payant sera étendu à toute la commune.

Il existe 6 parcs publics à Suresnes, parcs de surface : Ilot Caron-Jaurès (283 places), Jules Ferry (?.places), Belvédère sous le T2 (gratuit ?;?.places) ou souterrains : Henri IV (? places), Charles Péguy (? places), Franklin Roosevelt, parc relais payant en structure (290 places).

Un parc de 200 places est en projet sous la mairie.

Les parcs actuels totalisent environ 1200 places. Les tarifs horaires, à titre indicatif, sont de 0,90 € pour une heure après une demi heure gratuite, de 1,70 € pour deux heures, 5 € pour 8 heures, et 10,10 € pour 24 heures. Les tarifs abonnement distinguent les résidents des non-résidents :

- pour les résidents : abonnement trimestriel, 165 €, mensuel, 60 €
- non résidents : trimestriel, 185 €
- motos : trimestriel, 100 €, mensuel, 35 €
- un abonnement jour : trimestriel, 130 €, mensuel, 45 €

Les normes de stationnement du POS sont les suivantes :

- logement : 1pl. min. pour 100 m² SHON, 1 pl. supp. / tranche de 71 m² SHON, min. 1 pl./logement
- activités : 25% SHON avec 1 pl. min
- bureaux : 50% SHON

Circulations douces, la politique des zones 30

La commune entame le deuxième plan triennal avec la région concernant les circulations douces. Les aménagements proprement cyclables ne prennent place que sur les grands axes, c'est-à-dire sur la voirie départementale. Le reste de la voirie communale est déjà, ou devrait prochainement passer en zone 30. Le projet de la commune est d'étendre les « quartiers tranquilles » à l'ensemble de la commune.

Outre les aménagements classiques de zones 30 (coussins berlinois, ralentisseurs, chicanes...), la commune aménage et remet en état (éclairage, calepinage) les nombreuses venelles qui servent actuellement aux piétons, mais sont également utilisées par les vélos.

La topographie de la ville et l'étroitesse de la voirie explique ce choix de généralisation de zones 30, plutôt que la réalisation de pistes ou bandes cyclables.

Pour inciter à l'usage du vélo, la ville a également installé des parcs à vélos au droit des équipements, notamment sportifs. Il en existe aussi au droit des stations du tramway T2. Ils sont globalement peu utilisés.

La création de pistes cyclables sur des axes de transit fait craindre à Suresnes une saturation croissante des axes ainsi qu'une réduction de l'offre de stationnement. Il n'existe pas encore de continuités cyclables élaborées de façon concertée avec les autres communes. Même si, il existe un projet de liaison en bord de Seine, depuis Issy jusqu'à Puteaux, à long terme. Suresnes a milité pour la suppression des bandes cyclables avenue de l'Hippodrome dans le bois de Boulogne qui causaient des embouteillages jusqu'au pont de Suresnes. Le nouveau projet de la ville de Paris qui ne réduit pas la capacité de circulation satisfait la commune.

Espaces verts

Suresnes compte 40 ha d'espaces verts : le parc départemental du Mont Valérien, le parc du Château en bords de Seine, qui pourrait s'étendre jusqu'au fleuve si la RD7 est enfouie, et divers squares.

Il existait un projet pour récupérer les talus SNCF et en faire une promenade plantée, mais celui-ci n'a pas abouti. Enfin, il n'est pas prévu d'aménager les berges de Seine, très contraintes par les exigences de la navigation, dues à la présence de l'écluse sauf au droit du parc du Château.

Le bois de Boulogne accessible par le pont de Suresnes est fréquenté par les habitants.

PUTEAUX (92)

Maire : Joëlle CECCALDI-RAYNAUD	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS décembre 2001. Mise en révision en Juillet 2002. PLU au stade diagnostic.
Superficie (en hectare) : 319	
Population en : 1990 : 42 766 hab 1999 : 40 871 hab	En 1999
Densité en 1999: 128 hab/ha	Ménages sans voiture : 34.7% Ménages équipés d'une voiture : 54% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 11.3%
Croissance démographique : - 4,4 %	
Part de logements sociaux (loi SRU): 35 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :
Emplois en : 1990 : 64 157 1999 : 69 866	domicile à Puteaux : 15.7% travail à Puteaux: 5.2%
Evolution de l'emploi sur la période : + 8,9 %	
Taux d'emploi en 1999 : 3,1	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 266 000 1990 : 1 070 000 2000 : 1 207 000	domicile à Puteaux: 30.7% travail à Puteaux: 24.2%
	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
	domicile à Puteaux : 36.7% travail à Puteaux: 51.6%

La commune de Puteaux, dont le territoire comprend une partie de la Défense, est mitoyenne avec Paris par le Bois de Boulogne. La commune, qui a connu durant les dernières décennies le développement de cette très grande opération d'urbanisme et ses retombées économiques rejette pourtant cette forme urbaine à laquelle elle préfère une architecture mesurée et plus traditionnelle.

L'enjeu est donc la préservation de l'identité putéolienne traditionnelle.

I- Urbanisme et aménagement

Développer des quartiers à dimension humaine

Au pied de la Défense **(1)**, la commune souhaite poursuivre un développement à échelle plus humaine. La priorité est donc accordée au logement par des COS différenciés sur tout le territoire, excepté dans le périmètre de la Défense, et la construction de bureaux est interdite dans la zone UA (tout le centre-ville). La commune espère ainsi renforcer l'offre de logement familial.

L'EPAD a mis à l'étude la requalification du boulevard circulaire de la Défense afin de passer d'une voie de type autoroutier à un boulevard plus urbain. Ce projet est en phase pré-opérationnelle sur Courbevoie, il en est à l'état d'études du côté de Puteaux **(2)**.

Développer le Puteaux traditionnel

La commune souhaite renforcer l'image de « village traditionnel », caractéristique du centre de Puteaux. Afin de répondre à cet objectif, l'ensemble du centre-ville fait ainsi l'objet de COS incitatifs à la densification, **(3)** complétés par plusieurs projets en cours s'inscrivant dans le cadre architectural souhaité par la commune : un projet haussmannien de 200-250 logements est ainsi en cours de livraison.

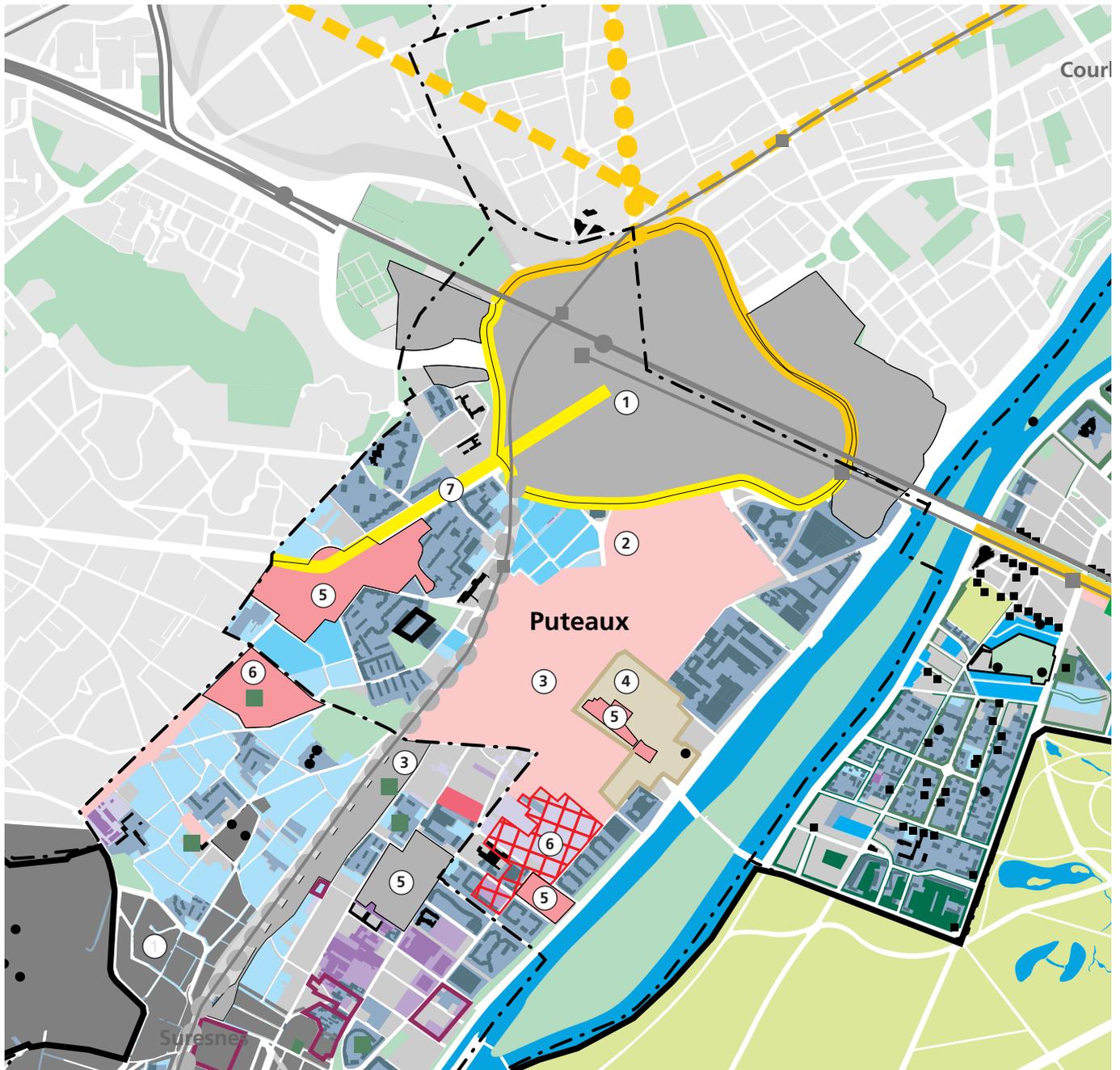
Une OPAH couvre par ailleurs tout le secteur du centre-ville ancien **(4)**.

Trois ZAC actuellement à l'étude devraient permettre à la commune de poursuivre la mise en œuvre de ses orientations architecturales : la ZAC théâtre, la ZAC EDF, ZAC des Bergères **(5)**. La commune a récemment réorienté le programme de ses ZAC, vers moins de densités (maximum R+6), et plus d'espaces verts.

Un large secteur d'études, au sud de la commune, concerne un secteur où des activités pourraient muter dans quelques années **(6)**.

Ajouter des « joyaux architecturaux » à la couronne bâtie municipale

Dans le cadre des différents aménagements, la commune souhaite améliorer l'offre de services publics tout en embellissant le paysage urbain par des ensembles architecturaux de qualité. Aux équipements existants (Palais de



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

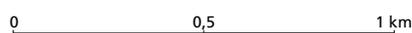
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS EN DÉVELOPPEMENT

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



la réadaptation, Palais de la culture et des arts, Palais de la danse, Palais des congrès, Palais de la jeunesse) viennent s'ajouter deux projets en cours qui devraient former des repères remarquables au sein de la ville: Palais des Sports et de la piscine de l'île de Puteaux et Palais de la communication, projet de médiathèque sur l'îlot Montaigne avec deux cinémas et salles de conférences.

II- Transports et déplacements

Transports en commun, une desserte de qualité

La ville de Puteaux jouit de la desserte liée à la Défense : train SNCF, RER A, ligne 1 du métro, T2, et très nombreuses lignes de bus (7 lignes RATP + 2 lignes buséoliennes en contrat avec la RATP). Le projet de prolongement de la ligne de tramway T2 vers le Pont de Bezons améliorerait encore les liaisons inter banlieues pour les Putéoliens. Elle souhaite maintenant agir sur le qualitatif, notamment la réduction du bruit lié aux trains et tramways. Le doublement des capacités du T2 lui fait craindre une augmentation de ces nuisances.

Il existe un comité d'axe sur les lignes 178 et 258, prévoyant la requalification de l'avenue Charles de Gaulle (7). Il est actuellement en cours de réflexion, notamment entre toutes les communes concernées, en particulier Bougival qui doit intégrer la problématique du bouclage de l'A86. Sur Puteaux, il serait prévu de réaliser un site propre, dont les modalités ne sont pas encore connues. Les contre allées seraient également aménagées pour les circulations douces. Le pilote du comité d'axe est le conseil général des Hauts de Seine.

Des aménagements ponctuels pour réguler la circulation et le transit

Le projet de boulevard urbain sur le boulevard circulaire de la Défense est actuellement en suspens. En effet, la réflexion se porte sur les impacts d'un tel projet. Pour la ville de Puteaux, remettre cet axe au niveau du sol risque de créer des nuisances sonores supplémentaires pour les riverains.

La commune met en place des zones 30 aux abords de chaque école. Elle compte terminer tous ces aménagements en 2005. Elle a également comme projet de mettre la rue Bellini en zone 30, car cette rue subit le transit venant des quais (RD7), à une vitesse trop élevée.

La commune va également traiter le carrefour rue Anatole France / rue de la République en rond point afin de fluidifier la circulation.

Le stationnement, une volonté de répondre à la demande des résidents et commerçants

Le stationnement fait l'objet d'une étude qui est en cours, et s'achèvera courant 2005. Actuellement, il est payant en centre ville, mais peu respecté car peu contrôlé. Il est envisagé d'étendre le stationnement payant, et d'offrir un tarif résidentiel. L'objectif est de réduire le stationnement des actifs travaillant à la Défense pour faciliter celui des résidents. Par ailleurs, la volonté de redynamiser le centre ville pousse la ville à construire des parkings publics, 1000 places nouvelles sont prévues pour 2005. Elle envisage d'ailleurs un FISAC sur cette zone. Elle estime que sa piétonisation n'est pas encore possible, notamment parce que les commerçants demandent avant tout du stationnement pour leur clientèle.

Les normes de stationnement sont les suivantes :

- Logement : une place/ tranche de 60 m² SHON, avec min. une place / logement
- Bureaux : 40% de la SHON
- Activités : 20% de la SHON

Circulations douces, la priorité aux piétons

La commune estime que la topographie de la ville empêche le développement des itinéraires cyclables. Les césures constituées par les voies ferrées, la Seine et la RN13 représentent un obstacle supplémentaire. Par ailleurs, étant donné la configuration de la commune, une partie de son territoire est constitué par la Défense et ses immeubles sur dalle. Une attention tout particulière doit donc être donnée aux piétons, à leurs cheminements, leur orientation et leur confort. La commune envisage à cet effet de créer des cheminements verts, notamment vers l'île de Puteaux.

NEUILLY-SUR-SEINE (92)

Maire : Louis-Charles BARY

Superficie (en hectare) : 375

Population en : 1990 : 61 737 hab
1999 : 59 874 hab

Densité en 1999: 160 hab/ha

Croissance démographique : - **3,0 %**

Part de logements sociaux (loi SRU): 2,9 %

Emplois en : 1990 : 48 784
1999 : 45 349

Evolution de l'emploi sur la période : - **7,0 %**

Taux d'emploi en 1999 : **1,7**

Surface de bureaux en m²: 1980 : 426 000
1990 : 452 000
2000 : 494 000

Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS en 1976 révisé en 1998. Délibération pour passage au PLU en janvier 2004 ; approbation prévue en 2006.

En 1999 :

Ménages sans voiture : 28,5%

Ménages équipés d'une voiture : 50,1%

Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 21,5%

% d'utilisation de la marche seule dans les trajets
domicile-travail : domicile à Neuilly : 9.3
%

travail à Neuilly : 5.9%

% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets
domicile-travail : domicile à Neuilly : 41.1
%

travail à Neuilly : 29.6%

% d'utilisation des TC seuls dans les trajets
domicile-travail : domicile à Neuilly : 27.6
%

travail à Neuilly : 44%

Profitant de sa situation stratégique entre le pôle parisien des affaires des 17^e et 8^e arrondissements et La Défense, Neuilly a un taux d'emploi élevé. La ville est une commune d'une densité élevée en habitants. D'un point de vue spatial, la RN13 est une véritable autoroute urbaine (180 000 véhicules par jour) générant d'importantes nuisances et séparant la commune en deux entités. Les rives de cette avenue accueillent des immeubles tertiaires importants tandis que les quartiers de part et d'autres sont des secteurs à dominante résidentielle.

Les enjeux pour Neuilly sont la préservation de l'image de ses quartiers, la requalification de la RN 13 et la préservation de la fonction résidentielle.

I- Urbanisme et aménagement

Mise en valeur du patrimoine bâti et paysager

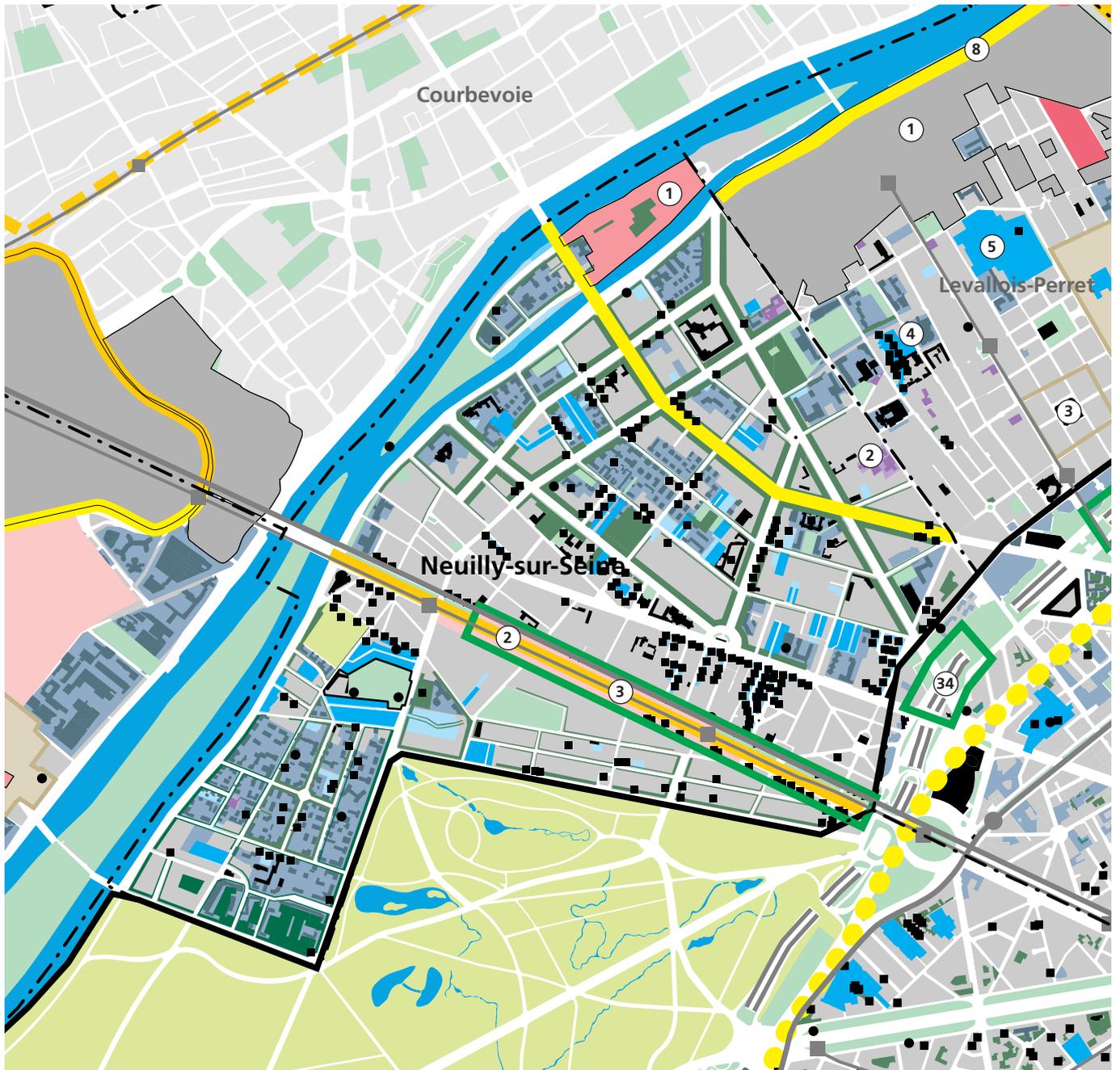
Dans son POS de 1998, la ville a protégé au titre de la Loi Paysage de nombreux bâtiments remarquables de toutes les époques et prévoit des servitudes relatives à la conservation du patrimoine culturel telles que celle relative à la protection des monuments historiques et de leurs abords ainsi que celle relative à la protection des sites et des monuments naturels. Neuilly protège aussi les secteurs de villas denses par des règles morphologiques contraignantes et les secteurs de maisons de ville et d'hôtels particuliers par des COS limitatifs. En dehors des espaces boisés classés, les marges de recul plantées qui caractérisent fortement Neuilly sont aussi protégées, mais de manière plus souple que les espaces verts protégés parisiens ou d'autres communes de la couronne : en effet, il est possible de construire en infrastructure tout en conservant une zone de pleine terre destinée à permettre, en plus des arbres d'alignement, la réalisation de plantations de haute tige.

Les rives de la Seine à Neuilly font l'objet, depuis le début des années 90, d'un « plan d'occupation des berges du fleuve », sorte de code de bonne conduite, largement concerté avec tous les usagers de la Seine (clubs d'avirons, bateaux-logements, pêcheurs, etc.). Ce plan permet à la fois de protéger et mettre en valeur les rives tout en tenant compte de leurs usages multiples. Dans ce cadre, une promenade et une piste cyclable sont prévus dans le périmètre de la ZAC de la « Grande Jatte » dont les programmes immobiliers sont quasiment achevés **(1)**.

Une forte pression de l'immobilier d'entreprise que la commune souhaite maîtriser

Déjà bien pourvue en emplois, la commune veut limiter autant que possible la construction de bureaux pour maintenir son caractère résidentiel.

Dans toute la commune, la création de bureaux est strictement limitée à l'exception des rives de l'avenue Charles de Gaulle (RN13) et des franges de Levallois-Perret **(2)**. Dans ces deux secteurs, les règlements sont



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

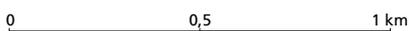
- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune. Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.



très souples par rapport à l'immobilier d'entreprise et ils encouragent même fortement les rénovations des immeubles (intégration architecturale des locaux techniques et incitation à la création de « pièces de loisirs » sur les toitures terrasses) afin de maintenir à un haut niveau de standing cet immobilier d'entreprise très prisé des investisseurs. Les normes de stationnement relativement élevées pour ces secteurs tertiaires, par ailleurs bien desservis par le métro, semblent aussi découler de la même volonté de maintenir un immobilier de standing.

La ville de Neuilly souhaite mieux réguler le stationnement en généralisant le stationnement payant (avec un tarif résidentiel) cependant elle souhaite aussi répondre à la demande de ses usagers en offrant plus de parking publics. La commune compte cinq parkings et deux autres sont en projets

Développer la mixité sociale

Pour répondre aux exigences de mixité sociale introduites par la loi SRU, Neuilly a acheté des immeubles de logements afin de les céder à des organismes de logement social. Parallèlement Neuilly réfléchit aussi au moyen de conventionner les chambres de service qui constituent un habitat social de fait.

Préserver le commerce local

Pour réguler l'implantation en trop grand nombre de restaurants à Neuilly qui nuisent à la tranquillité du voisinage ou qui concurrencent les commerces de proximité moins rentables, la ville a instauré des normes de stationnement dissuasives pour les nouveaux restaurants : 1 place pour 3 couverts.

Depuis l'ouverture à la concurrence européenne du secteur bancaire en 1992, Neuilly attire de nombreuses agences bancaires soucieuses d'être visibles d'une population à fort pouvoir d'achat. Les agences qui sont prêtes à débours des loyers élevés, sont, comme les restaurants, sources de disparition du petit commerce. Neuilly réfléchit donc aujourd'hui à des dispositifs de régulation d'implantation des agences bancaires ou à des règles de préservation du commerce local.

Les risques naturels et technologiques

Neuilly est concerné par le PPRI et le risque transport de matières dangereuses.

II- Transports et déplacements

Des améliorations souhaitées pour les transports en commun

Malgré la présence de deux stations de métro de la ligne n°1 du métro et de 7 lignes de bus, la commune estime que sa desserte n'est pas complètement satisfaisante. Elle est en tout cas moins bonne qu'à Paris pour un territoire très dense. Il existe des zones insuffisamment desservies, notamment au droit de Levallois et sur l'île de la Jatte, éloignées des transports en commun ferré et où la qualité de service des autobus ne compense pas l'éloignement des stations de métro, en termes de fréquence, de rapidité et de capacité.

La commune souhaite donc une amélioration globale de la qualité de service, sur la ligne n°1, saturée, et sur le réseau d'autobus. Elle envisage la réalisation du TMS positivement, comme l'occasion d'apporter une desserte communale intéressante de secteurs mal desservis.

Une navette communale complète la desserte, reliant les grands équipements, les écoles. Ce service exploité par la RATP dans le cadre d'un contrat avec la commune est accessible avec la carte orange.

Circulation et transit, une « autoroute urbaine » en centre ville (RN13)

Située entre le pôle d'affaires parisien et celui de La Défense, la circulation à Neuilly correspond principalement à du trafic de transit, la commune avance le chiffre de 80%. Il s'écoule sur des voies nationales et départementales et la commune dispose de peu de moyens d'actions. Globalement le trafic est en croissance.

La RN 13 (avenue Charles de Gaulle) scinde la commune en deux, et supporte une circulation extrêmement dense, de l'ordre de 200 000 véhicules par jour. **(3)** Neuilly subit toutes les nuisances liées au transit sur la RN13 : bruit, pollution, coupure urbaine, accidents. Un tiers du tracé de la voie a été enfoui entre 1988 et 1992, les études pour l'enfouissement du reste de la voie sont quasiment achevées. Elles ont été financées dans le cadre du CPER 200-2006. Ce projet est la priorité absolue de Neuilly-sur-Seine et la commune espère qu'il pourra être réalisé dans le cadre du prochain contrat de plan. L'espace public dégagé permettra la mise en œuvre de nouveaux projets d'espaces vert et de circulations douces.

La RD 908 (Boulevard Bineau) est également un axe très circulé, qui fait l'objet d'un comité d'axe dans le cadre du PDUIF piloté par le Conseil Général **(4)**. La ville souhaite que le débouché sur Paris soit revu. L'avenue de la Porte de Champerret, actuellement en sens unique, contraint la circulation venant de Neuilly à tourner à droite avenue de la Porte de Villiers, ce qui cause des engorgements sur le boulevard Bineau, et des difficultés pour rejoindre le périphérique extérieur. Cette situation rend difficile la mise en œuvre des projets envisagés dans le cadre du comité d'axe et notamment la création d'un site propre pour les lignes d'autobus n°164 et 163. Il est également prévu de créer une piste cyclable sur toute la longueur de l'axe.

La RD 1 (quai de Seine) constitue le troisième axe au trafic dense de Neuilly.

Le trafic de transit touche non seulement les grands axes mais aussi les quartiers plus résidentiels, c'est pourquoi la commune prévoit de créer de nouvelles zones 30. Elles viendraient compléter les 3 rues 30 déjà

réalisées en centre-ville (et la quatrième en cours de réalisation). La création des zones 30 à Neuilly s'accompagne d'une importante requalification de l'espace public et d'une végétalisation (Cf. rue des Huissiers). Elles visent à aménager des zones de respiration dans les zones de tensions et à rééquilibrer la place de la voiture dans certains secteurs.

Stationnement, accroître l'offre en centre ville, dissuader le stationnement de rabattement

La commune a entrepris une réflexion globale sur le stationnement.

Il existe une forte pression sur le stationnement de surface de la clientèle commerciale et des résidents, notamment autour de la RN13, dans un tissu globalement dépourvu de parkings privés sous immeubles, mais aussi des actifs se rabattant sur les transports en commun et en particulier sur les stations de métro de la ligne n°1. La pression sur le stationnement se concentre donc dans le centre ville.

L'objectif de la ville est d'augmenter la « fluidité du stationnement » en accroissant l'offre pour les besoins internes de la commune (les résidents et les clients des commerces) et en augmentant la rotation des véhicules dans les zones commerciales tout en dissuadant le stationnement de rabattement.

La ville prévoit l'extension du stationnement payant à un horizon de 2 ou 3 ans, ainsi que la réalisation d'un nouveau parking sur l'île de la Jatte et la réfection de parcs existants. L'ensemble des mesures de stationnement devraient être appliquées d'ici 5 ans.

Actuellement, le stationnement payant de surface ne concerne que la moitié des voies de Neuilly, autour de la RN13 et dans quelques voies commerçantes. Autour de la RN 13, dans une zone mixte d'habitat et d'emplois, la réglementation du stationnement payant est appliquée tous les jours sauf le dimanche et les jours fériés, de 9 heures à 19 heures. Le stationnement est rotatif et la durée de stationnement est limitée à 3 heures consécutives. Le tarif horaire est de 1,5 € mais les résidents peuvent stationner 24 heures pour 2,5 €. Sur le reste de la commune, le stationnement est gratuit.

Dans le PLU, les normes de stationnement requises dans les constructions neuves pour les voitures sont des valeurs planchers, élevées dans le cas des bureaux. Les normes requises autour de la RN13 sont les suivantes :

- logement :
 - chambres : 1 place pour 2 chambres,
 - du studio au 2 pièces : 1 place/logement,
 - 3 et 4 pièces : 1,5 places/logement,
 - 5 pièces : 2 places/logement
- bureaux : 60% de la SHON

Il existe également des normes pour les emplacements de stationnement des vélos :

- logement : 1 m² /logement dans un local au minimum de 2 m²,
- autre : 1 m² par tranche de 100 m² de SHON, dans un local au minimum de 2 m².

Circulations douces, une typologie d'espace public qui permet la pratique du vélo sans dispositif particulier, à compléter

Ce sont plutôt les déplacements en vélo de loisirs qui sont visés.

Il existe une piste sur l'île de la Jatte (nouveau quartier), une autre est prévue sur le boulevard Bineau dans le cadre du comité d'axe. Sur la RN13, l'enfouissement de la circulation permettra la mise en place d'aménagements complémentaires.

Entre le boulevard Bineau et la RN 13, la commune estime que les espaces publics (trottoirs, contre allées) sont de fait généreux pour les circulations douces.

Une réflexion pour mieux relier la ville au bois de Boulogne par un itinéraire cyclable pourrait être étudiée, l'avenue de Madrid est déjà utilisée comme tel en fin de semaine.

Une promenade a été aménagée en partie basse le long du petit bras de la Seine. La mise en place d'itinéraires de promenade le long de la Seine est étudiée par le Conseil Général sur les deux rives du fleuve mais compte tenu de l'environnement routier rapide sur la RD1, l'aménagement de promenades et d'un itinéraire cyclable en bord de Seine n'apparaît pas comme une priorité pour la commune.

Espaces verts et bois de Boulogne

La commune dispose de squares, de parcs, mais la présence de la nature est également très présente dans les constructions privées, par le biais de marges de reculement et des dispositions visant à requérir dans les constructions, que 80% des espaces non bâtis soient plantés. Cela crée un environnement vert plutôt satisfaisant pour ses habitants.

Neuilly-sur-Seine est aussi mitoyenne du bois de Boulogne, mais souhaiterait voir la lisière du bois mieux aménagée, notamment pour ses habitants, riverains. La commune souhaiterait également pouvoir bénéficier d'un accès plus important aux équipements sportifs du bois.

Les habitants de Neuilly fréquentent largement le Bois, en particulier le Jardin d'Acclimatation mais le bois occasionne aussi un stationnement assez envahissant sur la commune et constitue une coupure urbaine.

Si conserver des itinéraires de circulation dans le bois paraît indispensable, et notamment pour les habitants de Neuilly, le nombre de voies circulées apparaît très élevé et le bois gagnerait si une hiérarchisation des axes circulés était étudiée.

LEVALLOIS-PERRET (92)

Maire : Patrick BALKANY	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS en 1989, POS partiel en 2000.
Superficie (en hectare) : 242	En 1999
Population en : 1990 : 47 549 hab 1999 : 54 750 hab	Ménages sans voiture : 39.9% Ménages équipés d'une voiture : 49.7% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 10.4%
Densité en 1999: 227 hab/ha	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Levallois Perret : 15.6% travail à Levallois Perret : 8.5%
Croissance démographique : + 15, 7%	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail : domicile à Levallois Perret : 31.1% travail à Levallois Perret : 31.3%
Part de logements sociaux (loi SRU): 17 %	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail : domicile à Levallois Perret : 36.1% travail à Levallois Perret : 41%
Emplois en : 1990 : 43 792 : 1999 : 49 428	
Evolution de l'emploi sur la période : + 12,9 %	
Taux d'emploi en 1999 : 1,7	
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 339 000 1990 : 493 000 2000 : 812 000	

La commune de Levallois est située à l'ouest de Paris entre le boulevard périphérique et la Seine. Pendant les 20 dernières années la commune a eu une politique de construction très active à la fois par des opérations publiques et par un règlement d'urbanisme avec des règles incitatives fortes. A titre d'exemple, la ZAC « Front de Seine », qui occupe le tiers de la superficie du territoire communal, a permis de développer 700.000m² de constructions (50% logements 50% tertiaires/activités) **(1)**. Ainsi, Levallois est restée l'une des communes limitrophes de Paris les plus dense en habitants et en emplois, avec des densités comparables à Paris.

Aujourd'hui la commune, qui ne dispose plus de réserves foncières importantes, s'est tournée vers une politique de requalification des paysages existants et d'amélioration des équilibres sociaux.

Les **enjeux** sont la protection de la fonction résidentielle, la mise en valeur du patrimoine architectural et urbaine et enfin le redéveloppement des quartiers est.

I- Urbanisme et aménagement

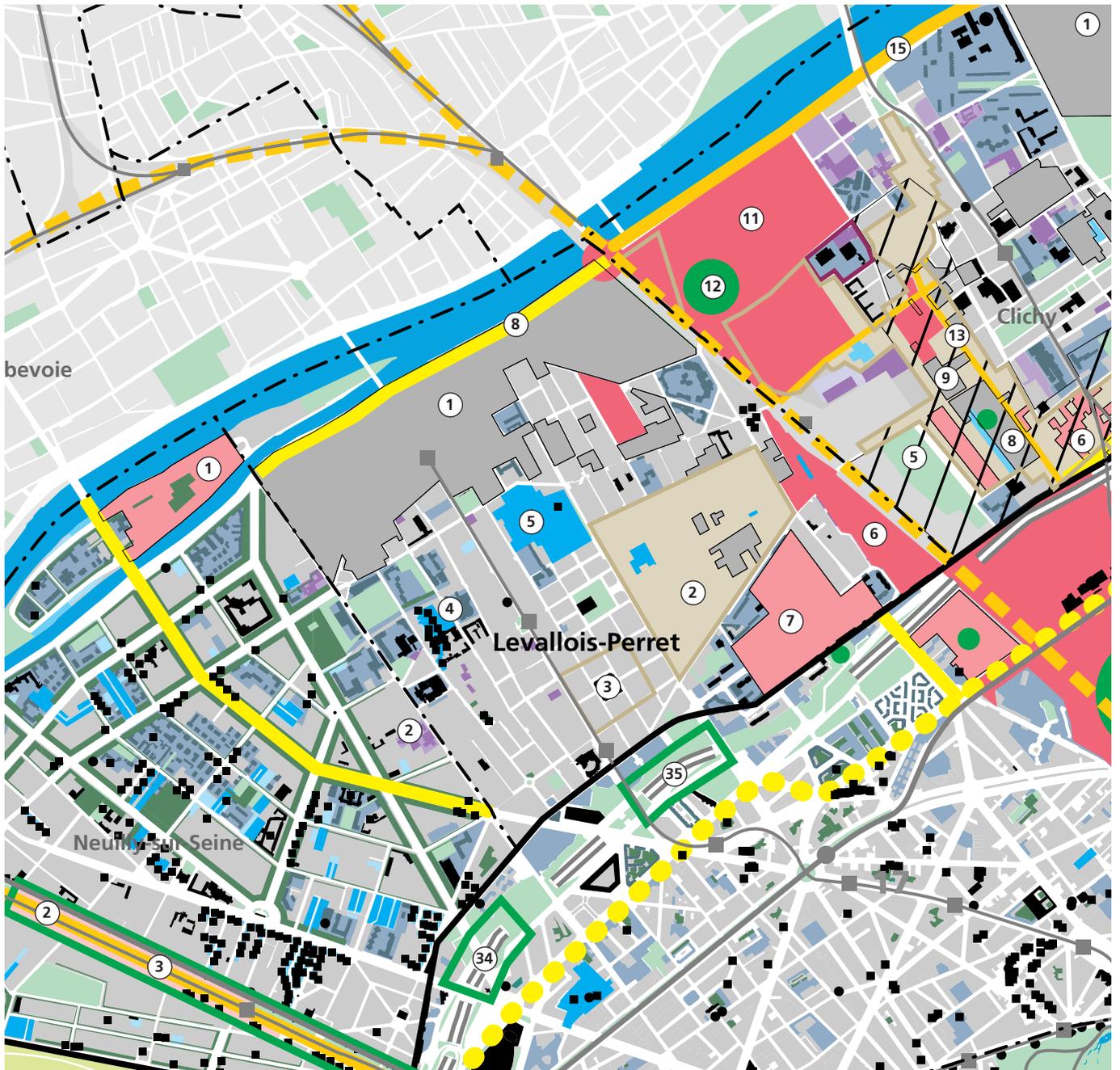
Protéger la fonction résidentielle

Forte de son attractivité pour la création d'emplois et l'implantation de bureaux, la ville de Levallois souhaite maintenir son niveau de population à 55 000 habitants. Pour atteindre cet objectif, la commune doit donc freiner la construction de bureaux. Elle a mis en place des COS incitatifs à la construction de logements sur plus de la moitié de son territoire (zone UAa). L'ancienne ZAC « Front de Seine » et les quartiers proches du boulevard périphérique ont des orientations fonctionnelles mixtes. Seules les rives de l'avenue Anatole France, une avenue de transit bruyante, sont favorables à l'implantation d'activités tertiaires. Récemment, la ville a annoncé la construction de deux tours de 50 étages sur la ZAC du « Front de Seine » **(1)**.

L'habitat à Levallois est presque exclusivement collectif avec une majorité de petits logements anciens et pour partie sans confort. La commune a donc mis en place une OPAH **(2)** en 1998, prolongée jusqu'à la fin 2003. Une seconde est à l'étude sur les abords de la place du marché **(3)**. Ainsi la commune recherche à maintenir une partie de son habitat social de fait en centre-ville.

Mise en valeur du patrimoine architectural et naturel

La ville de Levallois-Perret a été l'une des premières communes de France à abandonner le COS en faveur uniquement des règles morphologiques dans les années 90. Ces règles poursuivaient deux objectifs principaux : d'une part permettre le développement de projets de construction (gabarit enveloppe le long



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS-ILLE-DE-FRANCE

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
 Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

des voies) ; d'autre part mieux protéger les tissus fragiles, comme certains lotissements (villa Chaptal) **(4)** ou le secteur du parc de la Planchette **(5)**). Depuis la promulgation de la Loi Paysage, Levallois protège ainsi ses bâtiments les plus remarquables comme ceux situés dans le secteur de la villa Chaptal ou aux abords de l'église Saint-Justin. Des dispositions viennent diminuer la hauteur du bâti existant et mettre en place une politique de dédensification des cœurs d'îlot. Des règles précises de protection des espaces verts privés et des arbres remarquables viennent enfin couvrir le territoire de Levallois.

Le secteur est

Il reste de rares opportunités foncières à Levallois comme les emprises SNCF à l'est de la commune, à proximité de la gare SNCF « Clichy-Levallois » **(6)**.

Le projet de requalification du centre commercial Eiffel **(7)**, en limite de Paris, est actuellement le projet urbain le plus important de la commune. La ville s'est fixée comme objectif de revitaliser ce centre commercial d'une surface de 26 000 m², dont l'activité est en perte de vitesse. Le projet consiste en une restructuration complète de cet ensemble immobilier sur dalle des années 70, avec le remodelage du centre commercial, la requalification complète de ses abords espaces publics et équipements). Pour l'engagement de cette opération d'aménagement complexe, la ville a créé en février 2002 un périmètre de ZAC.

Enfin, la commune souhaite tirer parti des projets de couverture du boulevard périphérique sur la porte de Champerret pour étudier un nouveau plan de circulation intégrant les circulations douces.

Services urbains et risques

La commune fait partie du Sediff, l'eau vient de Neuilly sur Marne. Elle fait également partie du Syctom. Les déchets vont à St Ouen, à 2km. Pour le tri sélectif, ils vont à Nanterre, nouveau centre départemental depuis mi-juillet 2004, à 5km de la commune. Il se situait auparavant à Romainville. La ville réalise elle-même la collecte des déchets non ménagers (des sociétés).

Le chauffage urbain est fourni par une usine municipale (IDEX) situé près de la gare, et fournissant le sud de la commune. Le nord est approvisionné par une usine à St Ouen. Le service est fourni par la LEM (Levallois Energie Maintenance, filiale de la Lyonnaise des Eaux).

Levallois ne souffre que de peu de risques : PPRI du 92 et transport de marchandises dangereuses.

II- Transports et déplacements

Une très bonne desserte en transports en commun

La commune de Levallois est desservie par trois arrêts de métro : Louise Michel, Anatole France et Pont de Levallois. Cette dernière station est également le terminus de 6 bus. A total, 14 bus desservent la ville. Des navettes municipales (« les abeilles ») relient les équipements de la ville, marchés, écoles, collèges, équipements sportifs, centres commerciaux...Elles sont gratuites, et fonctionnent très bien. Il y a deux lignes, avec des fréquences de 20 mn, samedi et dimanche matin compris. Au Nord de la commune, une ligne de chemin de fer vient de St Lazare, il y a un arrêt à Levallois. La commune est donc très bien desservie par les transports en commun. Il existe enfin, un projet de Batobus avec un arrêt sur la commune.

Il existe deux comités d'axe sur les lignes 174 et 164, le premier n'est pas commencé, le second ne concerne que très peu la commune.

Des axes de transit dense

Il existe des axes de transit particulièrement circulés : la RD 909 vers Asnières, les quais de Seine, et l'axe sur le tracé du métro. Le seul projet existant concerne les quais de Seine **(8)**, puisque l'engorgement est lié au rétrécissement des voies, qu'il serait possible de doubler, à l'arrivée sur le pont de Levallois. Le transit représente 65% des flux sur Levallois.

Sur la ZAC du Front de Seine **(1)**, deux tours de 50 étages vont être construites. Une étude est donc en cours pour mesurer leurs impacts sur les déplacements.

Il existe des zones 30 dans divers secteurs de la ville : centre ville, secteur Barbusse, collège Danton...

Une gestion contrôlée du stationnement

Le stationnement est intégralement payant sur la commune. Il ne semble pas poser de problèmes. Le schéma typique de la rue à Levallois est une file de stationnement, et deux voies de circulation. De nouveaux aménagements de voirie et le traitement du stationnement sauvage a permis d'augmenter la vitesse commerciale des bus de 11 à 17km/h. La commune offre par ailleurs 300 places de stationnement vélos et 2RM.

Les normes sont les suivantes :

- logement : une place par tranche de 75 m² de SHON, logement social : 0,5 pl. /logement
- bureaux : une place par tranche de 70 m² de SHON
- activités : une place par tranche de 150 m² de SHON

Des circulations cyclables peu développées, mais la marche à pied privilégiée

La voirie empêche un développement des pistes cyclables, mais certaines sont à l'étude avec Clichy et Neuilly pour créer une liaison vers le Bois de Boulogne. Par ailleurs, la commune n'arrive pas à prolonger les pistes arrivant de Paris.

Les habitants de Levallois se déplacent beaucoup à pied car la mixité emploi/habitat est très forte, et les emplois en relation avec les caractéristiques de la population. Une trame verte Nord Sud, qui passe par l'Hôtel de Ville favorise ces déplacements. Un axe Est/Ouest est à l'étude. La commune compte 25 squares, et souhaite développer les espaces verts dans le Sud Ouest, où ils sont insuffisants.

Maire : Gilles CATOIRE	Etat du P.O.S. / P.L.U. : POS approuvé en novembre 2000. Mis en révision en 2002. Approbation du PLU prévue pour fin 2006
Superficie (en hectare) : 308	
Population en : 1990 : 49 975 1999 : 50 237	En 1999
Densité en 1999: 163 hab/ ha	Ménages sans voiture : 48.5% Ménages équipés d'une voiture : 45% Ménages équipés de deux voitures ou plus : 6.5%
Croissance démographique : + 0.5 %	
Part de logements sociaux : 28 %	% d'utilisation de la marche seule dans les trajets domicile-travail :
Emplois en : 1990 : 29 781 1998 : 29 005	domicile à Clichy: 15.1% travail à Clichy: 11.5%
Evolution de l'emploi sur la période : - 2,6 %	
Taux d'emploi en 1999 : 1,1	% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :
Surface de bureaux en m ² : 1980 : 148 000 1990 : 196 000 2000 : 260 000	domicile à Clichy: 24.3% travail à Clichy: 37.3%
	% d'utilisation des TC seuls dans les trajets domicile-travail :
	domicile à Clichy: 44.5% travail à Clichy: 32.9%

La Ville de Clichy-La-Garenne est signataire avec la Ville de Paris d'un protocole de coopération en date du 26 novembre 2003. Les domaines de coopération sont : la concertation sur l'aménagement et la gestion des espaces de l'interface, la valorisation des atouts communs, la mise en cohérence des politiques territoriales.

A la limite des Hauts de Seine et de la Seine Saint-Denis, Clichy est situé géographiquement dans la vaste plaine dessinée entre le 17^e arrondissement de Paris et la Seine. La ville est structurée autour de grandes rues en radiale qui vont de la Porte de Clichy au pont de Clichy. Longtemps les quartiers en limite de Saint-Ouen, de Levallois et les bords de Seine ont été occupés par de l'industrie ou des services urbains parisiens et métropolitains. Au cours des dernières décennies, ces territoires ont été frappés par un large mouvement de désindustrialisation et ont perdu de nombreux emplois.

Depuis une dizaine d'années **les enjeux** pour Clichy sont la reconquête de l'emploi, l'aménagement de l'ouest de la commune et des portes et, la réduction du transit sur son territoire.

I- Urbanisme et aménagement

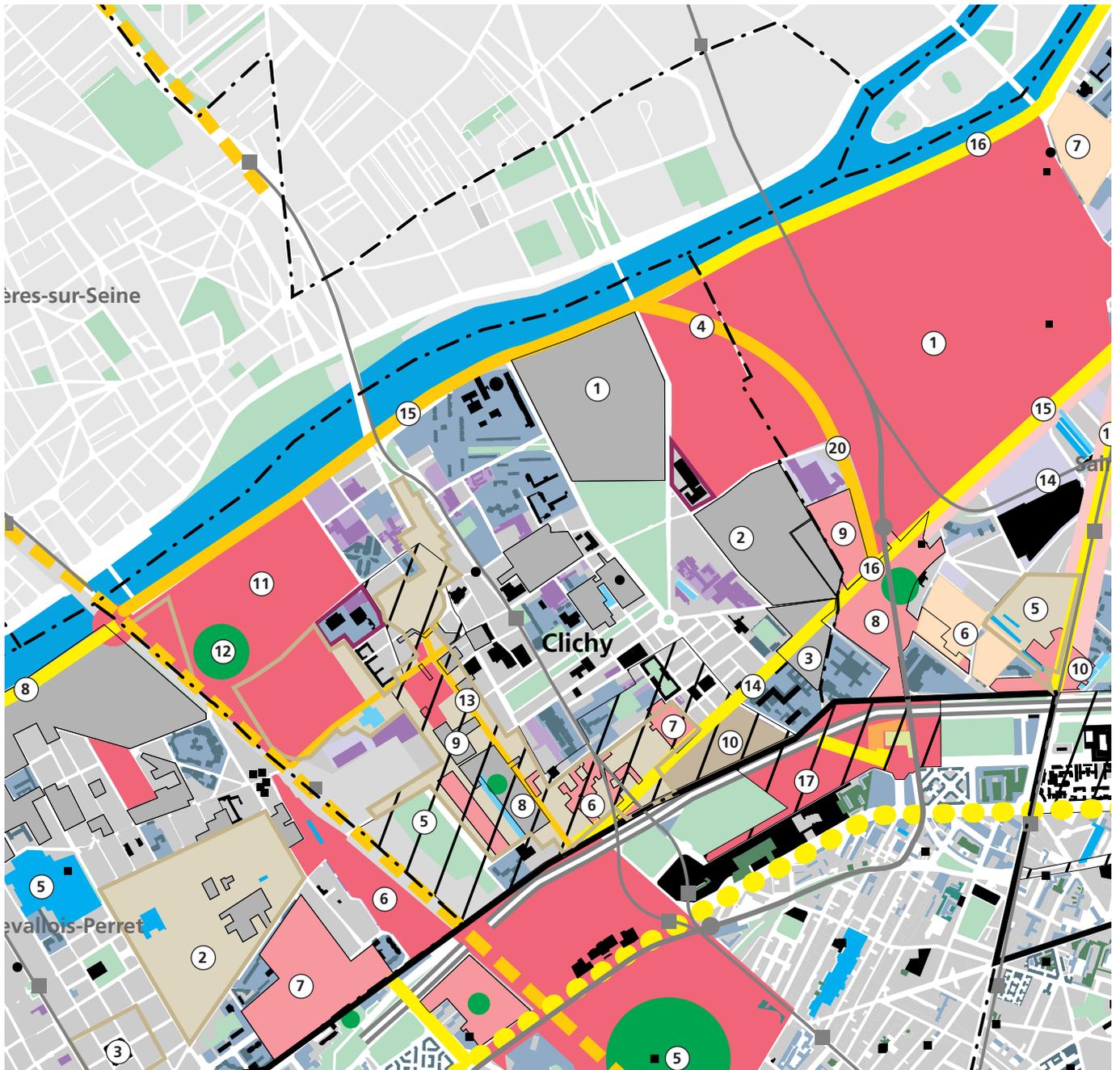
La reconquête de l'emploi

Afin de retrouver un taux d'emploi suffisant, la ville de Clichy encourage la construction de bureaux et locaux d'activités. Ainsi, dans toute la ville, les COS sont favorables à l'emploi. Sur certaines grandes parcelles d'activités, la construction de logement y est même interdite. Les ZAC comprennent aussi une part d'immobilier d'entreprise importante, dans le respect de la convention d'équilibre entre logements et bureaux, signée en 1994 entre Clichy et l'Etat (1 m² de bureaux pour 2 m² de logements). C'est dans le secteur diffus que la Ville autorise la construction de logements, où le marché est très porteur.

La restructuration du centre-ville et l'aménagement de l'ouest et des portes de la ville.

Au cours des 10 dernières années, les efforts de la commune ont porté vers les quartiers est, avec la mise en œuvre de nombreuses opérations. Les ZAC « Bords de Seine- Beaujon » **(1)**, « Espace Clichy » **(2)** et « Morel-Sanzillon » **(3)**, qui totalisent à elles seules environ 500.000 m² de SHON (171 000 m² de logements, 167 000 m² de bureaux, 114 000 m² d'activités et 52 000 m² de commerces). Dans ce secteur, l'aménagement du Boulevard Urbain **(4)** devrait aussi permettre de dégager de nouvelles potentialités foncières.

Aujourd'hui, les efforts de la commune sont portés vers les quartiers centre et ouest. Toute la zone centrale de la commune, incluant aussi la porte de Clichy et une partie de la porte Pouchet, font l'objet d'une « Convention Publique d'Aménagement » **(5)** avec la SEMERCLI, SEM locale. Les actions menées visent à traiter de l'habitat dégradé, à refaire les entrées de ville. Elle comprend des OPAH, des actions de RHI, des ZAC (« Entrée de Ville » **(6)**, « Trouillet Fouquet » **(7)**, « Cailleux-Barbusse » **(8)**, « Centre-ville » **(9)**). La porte de Clichy a vu notamment la réalisation d'un vaste espace public piétonnier et planté. Les environs de la Porte Pouchet font l'objet d'un secteur d'études « Paris-Victor Hugo » **(10)**, visant à améliorer ce quartier en lien avec le GPRU parisien et les ZAC de Saint-Ouen.



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATELIER D'URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune
Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

Enfin, les plus grandes potentialités foncières de la commune sont comprises dans le secteur d'étude « Bac d'Asnières Valiton-Petit » **(11)**, où la Ville de Clichy envisage la création d'un nouveau quartier en bord de Seine, organisé autour d'un jardin public de 5ha **(12)** sur une emprise appartenant à la Ville de Paris.

Risques et contraintes

Clichy est concernée par le PPRI des Hauts de Seine. Par ailleurs, de grandes emprises de son territoire sont occupées par des services peu valorisant en termes urbains et de qualité de vie : le SIAPP, la fourrière, la SNCF. En termes d'emprises mutables, le dépôt d'hydrocarbures de Total va libérer une emprise très grande comparée au territoire clichois. L'échéance de départ complet n'est pas encore connue. Comme de très nombreux terrains à Clichy, la dépollution prendra du temps. Par ailleurs, les terrains des anciens gazomètres appartenant à la ville de Paris seront bientôt cédés à la ville de Clichy pour y aménager un parc.

II- Transports et déplacements

En termes de politiques de déplacements, la commune de Clichy tente de concilier les objectifs du PDUIF, les attentes de ses habitants, et les projets qui ne dépendent pas que d'elle.

Une bonne desserte de transports en commun

Clichy est plutôt bien desservie par les transports en commun. Il existe 10 lignes de bus, un arrêt de RER (Porte de Clichy), un arrêt SNCF (Clichy Levallois) à l'ouest de la commune, et un arrêt de métro (ligne 13), en plein centre de la commune. Par ailleurs, la gare RER C de Saint Ouen dessert également Clichy. C'est davantage la question de la qualité des espaces publics pour accéder à ces modes qui se pose. Enfin, il existe deux lignes communales, gérées par la RATP pour le compte de la commune, et un projet d'escale de l'éventuel Batobus sur la Seine.

Il existe un comité de pôle sur la station Mairie de Clichy (ligne 13) **(13)**, qui vise à améliorer l'insertion urbaine de la gare, à la rendre plus accessible et mieux signalisée, et à faciliter l'intermodalité. La contractualisation est prévue pour 2005. Le comité d'axe de la ligne 173, piloté par le CG 93, prévoit un site propre latéral sur le boulevard Victor Hugo **(14)**, ainsi que des aménagements cyclables (bandes sur les trottoirs). Il en est à la phase d'élaboration de scénarios. Celui de la ligne 174 n'a pas encore commencé.

Un transit dense et un projet de déviation

La commune de Clichy, située entre Paris et la fin de l'A15, accueille la circulation de transit provenant des deux sites. Le transit arrive sur le Pont de Gennevilliers et se partage entre les quais de Clichy et l'avenue du Général Roguet (30 000 v/j), pour ensuite engorger la RD911 dans un sens, et dans l'autre, la RD19. La déviation de ce transit a été inscrite au CPER 2000-2006, pour un montant initialement chiffré à 45.7 millions d'euros **(4)**. Le départ de Total des emprises où doit passer la voie réduit aujourd'hui le coût de près de 30 millions d'euros. Le projet n'est pas encore totalement arrêté, car il dépend également de la ville de Saint Ouen, et de Paris.

Sur les quais (RD1), le CG 92 projette un élargissement, avec un piste cyclable bidirectionnelle. La commune espère que l'enquête publique pour la DUP aura lieu sous peu, car elle compte ouvrir un collège en 2006, qui a besoin d'aménagements sécurisants. Elle réalisera cependant des aménagements provisoires s'ils s'avèrent nécessaires. Sur la voirie locale, elle a pour projet de réaliser autant de zones 30 que possible, selon les possibilités, et les contraintes liées aux demandes de stationnement.

La réorganisation du stationnement en projet

Le stationnement est presque intégralement payant. Sur l'axe Jean Jaurès, il est rotatif, sur le reste de la commune, il est résidentiel. Il est prévu, en 2005, une extension du stationnement payant, rotatif et mixte. Une étude a été réalisée en 2000, et a conclu à un nombre d'emplacements suffisants. La commune devra par ailleurs concilier sa politique de réaménagement des espaces publics, notamment de zones 30, aux exigences de stationnement des habitants. C'est pourquoi elle réfléchit à l'implantation d'un parc de stationnement souterrain côté Paris, à usage résidentiel.

Dans le cadre des réflexions sur le PLU, la question des normes de stationnement dans les constructions neuves est en discussion. Il n'existe pas aujourd'hui de consensus parmi les élus.

Des réflexions en cours sur les circulations douces

Sur les circulations douces, la réflexion est en cours. Il existe une piste cyclable sur la rue de Paris, et une volonté de raccorder les pistes dans la cadre du réaménagement de la Porte Pouchet. Il n'existe pas véritablement de réseau, mais dès qu'une voie est réaménagée, la ville étudie la possibilité d'implanter une piste cyclable. Par ailleurs en liaison avec les projets parisiens et de Saint-Ouen, une trame verte pourrait relier les futurs jardins des Batignolles à Paris, de la ZAC Victor Hugo à Saint-Ouen, au futur jardin clichois **(12)** et aux quais de Seine que la Ville de Clichy souhaite réaménager en promenade **(15)**.

SAINT-OUEN (93)

Maire : Jacqueline ROUILLON

Etat du P.O.S. / P.L.U : POS en 1981, puis révisé en 1996. PLU approuvé en octobre 2004.

Superficie (en hectare) : 432

En 1999 :

Population en : 1990 : 42 327 hab
1999 : 39 719 hab

Ménages sans voiture : 51.9%

Ménages équipés d'une voiture : 42%

Ménages équipés de 2 voitures ou plus : 6.1%

Densité en 1999: 92 hab/ha

% d'utilisation de marche seule dans les trajets domicile-travail :

domicile à Saint Ouen : 13.2%

travail à Saint Ouen : 7.2%

Croissance démographique : - 6,2 %

Part de logements sociaux (loi SRU): 38 %

Emplois en : 1990 : 28 070

1999 : 29 936

% d'utilisation de la voiture seule dans les trajets domicile-travail :

domicile à Saint Ouen : 21.6%

travail à Saint Ouen : 41.7%

Evolution de l'emploi sur la période : + 6,7%

Taux d'emploi en 1999 : 1,5

% d'utilisation des TC seuls dans les trajets

domicile-travail :

domicile à Saint Ouen : 48.7%

travail à Saint Ouen : 34%

Surface de bureaux en m²: 1980 : 79 000

1990 : 100 000

2000 : 291 000

La Ville de Saint-Ouen est signataire avec la Ville de Paris d'un protocole de coopération datant du 3 mars 2003. Les domaines de coopération sont les suivants : l'aménagement des espaces d'interface, notamment les Puces et les Portes, la propreté, l'entretien, la sécurité, le partage d'équipements de proximité, mais aussi les déplacements, l'habitat, l'environnement, la formation et l'emploi.

Commune traditionnellement industrielle, située au Nord de Paris, Saint-Ouen a connu ces dernières années de profondes mutations. Longtemps d'abord connue pour être la ville du Marché aux Puces de la porte de Clignancourt, avec chaque année environ 5 millions de visiteurs, aujourd'hui la commune a engagé plusieurs programmes de requalifications urbaines importants. Desservie en son centre par la ligne 13, mais aussi à l'ouest par le RER C, elle ne jouit pas pour autant d'une desserte optimale aux vues des mutations de son territoire.

I- Urbanisme et aménagement

Mixité de l'habitat et de l'emploi (source PADD)

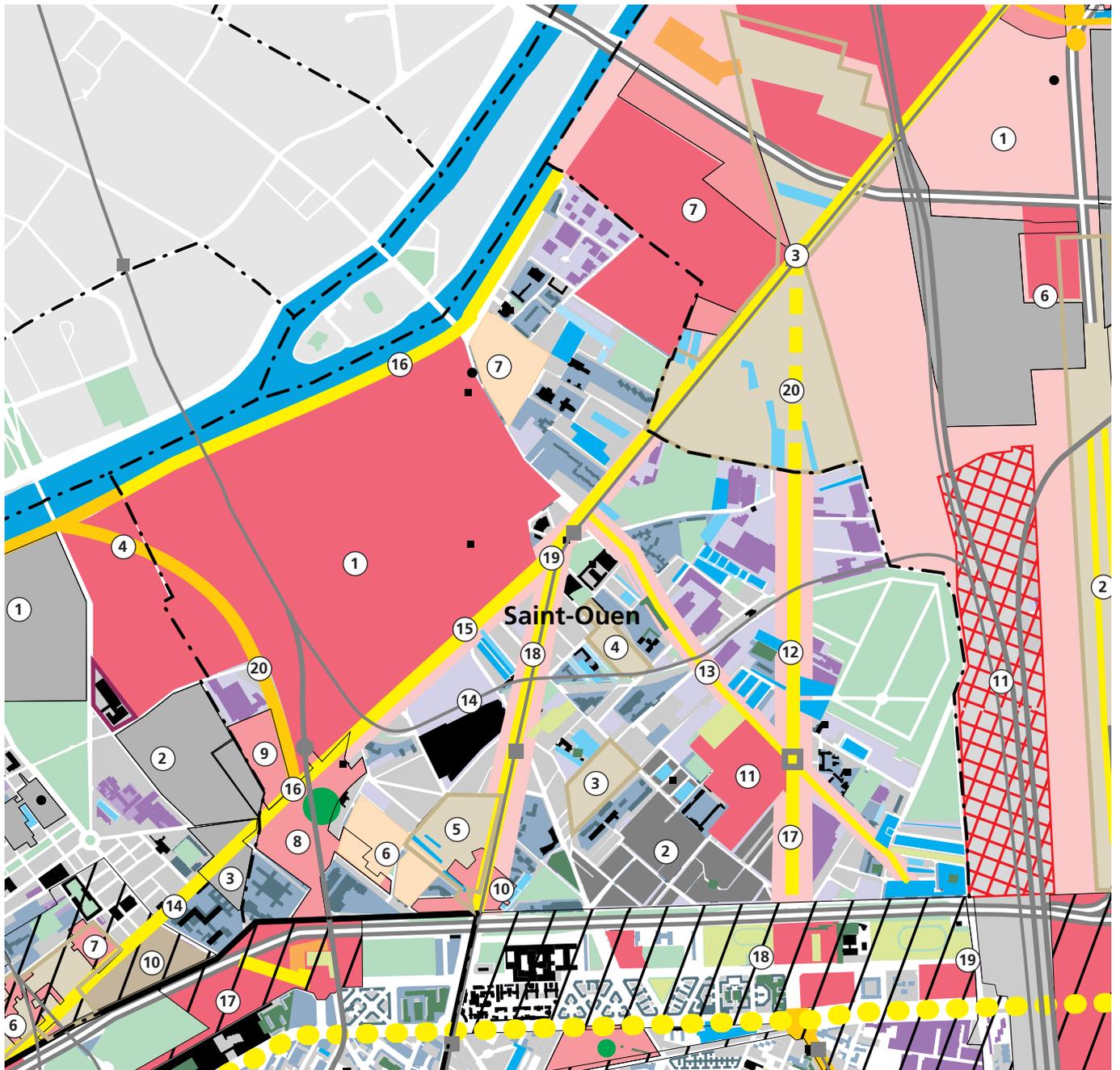
La ville de Saint-Ouen souhaiterait retrouver son niveau de population de 1982, c'est à dire 43 000 habitants. Afin d'atteindre cet objectif, la ville encourage la construction d'un habitat diversifié.

La ville souhaite aussi favoriser le développement d'un emploi diversifié, avec au maximum 100 000 m² de SHON de bureau pour les dix prochaines années.

Globalement, les COS sont favorables au logement à l'exception de certaines zones anciennement industrielles où Saint Ouen souhaiterait préserver une vocation d'activité et de pôle d'emplois. Certaines zones sont ainsi réservées à l'activité dans le PLU et le changement de destination vers d'autres fonctions est très limité, notamment dans le secteur des docks **(1)**.

Aménagement et requalification

La commune de Saint Ouen bénéficie de vastes réserves foncières favorables au développement de projets urbains nouveaux. Toutefois la commune conduit également des opérations de requalification pour conserver certaines morphologies urbaines existantes (protection de tissus spécifiques, bâtiments protégés au titre de la loi Paysage). C'est le cas du secteur des Puces, protégé par une ZPPAUP **(2)**, où un projet urbain est en cours de mise en place, afin, d'une part de mieux intégrer l'ensemble du secteur à la ville (gestion des déplacements et des livraisons) et, d'autre part, de renforcer sa compétitivité à un niveau



Protection nationale

- Site classé, inscrit
- Bâtiment classé, inscrit
- PSMV, ZPPAUP

Préservation d'initiative communale

- Bâtiment protégé au titre du L 123-1-7
- Secteur avec règles morphologiques protectrices
- Secteur pavillonnaire à vocation peu dense
- Espace vert privé protégé, zone NAE

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- À terme

Opération d'aménagement

- En cours
- Achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement, requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU(à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

Tissus urbains

- Bâtiment remarquable
- Tissu discontinu
- Tissu pavillonnaire
- Industrie, entrepôt

apur
ATLANTIQUE PARIS EN URBANISME

Sources : communes limitrophes, Plaine-Commune.
 Pour Paris : APUR, Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction du Logement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voirie et des Déplacements.

0 0,5 1 km

international. Trois OPAH sont en cours : Gambetta-Matthieu **(3)**, Croizat-l'Hermet **(4)**, Pasteur-Zola-Raspail **(5)**. (3) . Cinq opérations de RHI sont également engagés. La requalification de deux quartiers d'habitat social sont envisagées : quartier Payret-Zola en cours **(6)**, et le quartier du vieux Saint-Ouen **(7)** actuellement à l'étude.

Dans ces opérations d'aménagement, la ville de Saint Ouen favorise la mixité emploi/logement. Trois ZAC sont en cours : la ZAC « Victor Hugo » **(8)**, la ZAC de la « Place du RER » **(9)** et la ZAC « Porte de Saint-Ouen » -nouvellement créée **(10)**. Le secteur « Saint-Ouen / Nord Ouest » est à l'étude **(1)**. L'ex ZAC « Curie Rosiers » a été transformée en périmètre d'études **(11)**.

Pour mettre en œuvre sa politique urbaine et stabiliser le nombre de sa population, tout en maintenant certains tissus peu denses, les constructions sont privilégiées le long des axes routiers principaux (R+6+étage en retrait) **(12)**. La densification est moindre le long des axes secondaires (R+5+étage en retrait) **(13)**.

Réflexion sur l'espace public et les déplacements

Plusieurs requalifications de places et d'entrées de ville sont en cours ou envisagés : les coteaux de l'église du Vieux Saint-Ouen, la Place Debain, le carrefour Arago / Dumas / Palouzié / Verne, le carrefour Glarner / Zola / Farcot / Raspail, la place de la République.

D'autre part, dans les anciennes zones d'activités ou dans les opérations d'aménagement, des liaisons nouvelles sont créées. La commune entend également créer une nouvelle voie structurante depuis la place Glarner vers le nord dans le secteur des Docks afin de mieux desservir ce quartier et le raccorder à la Seine.

Enfin, une réflexion est en cours afin d'améliorer la trame verte de la ville par la rénovation ou la création de nouveaux jardins ou espaces récréatifs (ZAC Victor Hugo, terrain Alsthom), l'aménagement de la voie ferroviaire sous utilisée et la reconquête des berges de Seine **(14)**.

II- Transports et déplacements

En 2002, la Ville de Saint Ouen a lancé une étude sur la circulation et le stationnement, qui a abouti à plusieurs orientations, validées par les élus du Bureau Municipal et bientôt soumises à la concertation des habitants. Sa mise en œuvre est prévue à partir de fin 2004. La Ville est associée à l'élaboration du PLD de Plaine Commune.

Transports en commun : des changements attendus

Le PDU joue comme un levier d'action pour la ville.

Il existe un comité d'axe sur le boulevard Victor Hugo **(15)** pour la ligne 173, qui recouvre par ailleurs le tracé de la ligne 174. La charte d'objectifs est finalisée et les scénarios seront proposés en 2005, s'orientant a priori sur un couloir bus axial. Sur le même axe, côté Clichy, un site propre en bilatéral est prévu ; l'étude a été menée par le Conseil Général des Hauts de Seine. Le comité d'axe doit donc veiller à bien mettre en adéquation les deux projets.

La gare du RER C Saint Ouen **(16)** fait, elle, l'objet d'un comité de pôle dont les premières propositions ont été formulées. La gare se situe au milieu des ZAC RER et Victor Hugo, deux secteurs de construction importants, qui devraient permettre une augmentation de la fréquentation de la gare à moyen terme. Une étude trafic reste à réaliser. Le comité de pôle propose d'installer une gare routière bus sur la dalle du RER, à l'endroit du parc relais d'intérêt régional aujourd'hui essentiellement utilisé par les salariés des entreprises situées à proximité de la gare. Le parc relais se verrait donc fortement réduit en capacité. Le projet est dans l'attente d'études complémentaires concernant la faisabilité et le financement des travaux de consolidation de la dalle.

Le déplacement du terminus du bus 85, permettrait de libérer de l'espace sur la place de la mairie qui accueille aujourd'hui 6 lignes de bus et constituerait la première étape du réaménagement de la place de la République. Concernant l'amélioration des lignes de transport lourd, le Schéma directeur régional prévoit à court terme le renforcement de la fréquence du RER C avec le passage de deux trains toutes les 15 mn au lieu d'un actuellement.

En concertation avec le STIF et la RATP, la commune a réorganisé et rebaptisé sa navette communale, l'Audonnienne (ex TUSO créé en 1983) : amplitude horaire et fréquence plus grandes, tracé complété. Le matériel a suivi cette évolution : 3 mini bus de 22 places qui circulent depuis avril 2004 tous les jours jusqu'au dimanche midi, avec un passage toutes les 20 min, de 7h30 à 18h30. Un nouveau parcours a été mis en place pour desservir, outre les quartiers Payret et Debain, le quartier du Vieux Saint-Ouen. Le personnel et le matériel sont RATP, le financement STIF, et la Ville finance le déficit d'exploitation à hauteur de 190 000 € / an. Le souhait de la Ville de Saint-Ouen serait de faire évoluer la ligne en développant par exemple une liaison vers Saint-Denis ou la Porte de Chapelle pour connecter Saint-Ouen à la ligne 12 du métro. Sur un plan plus prospectif, la Ville souhaiterait améliorer les liaisons avec Paris à la

Porte de Saint Ouen, à la fois en termes de lignes de bus et de franchissements piétons sous le périphérique. Le passage sous le périphérique est peu agréable et insécure. Dans la perspective de la réalisation de la ZAC, la demande de la Ville était d'assurer la desserte de la ZAC par une ligne de bus assurant le franchissement du périphérique. Une réflexion avec la RATP a montré la difficulté de prolonger la ligne 81 jusqu'à Saint Ouen de l'autre côté du boulevard périphérique : manque d'espace libre pour créer un terminus et un local pour les conducteurs, coût élevé, superposition avec le tracé du métro. La réflexion a porté également sur l'Audonienne et sur la ligne 540 créée en 2002,, financée par les entreprises de Saint Ouen et assurant un rabattement sur la porte de Clignancourt. Cette ligne, qui ne circule que pendant les heures de pointe, reste peu utilisée et méconnue des habitants.

Indépendamment de ces réflexions, la Ville a par ailleurs travaillé avec la RATP sur un éventuel prolongement de la ligne 66 jusqu'à la gare RER C de Saint-Ouen.

Sur le plan des modes lourds, la commune souhaite que la qualité et le fonctionnement de la ligne 13 soit améliorés (fréquence insuffisante, mauvais fonctionnement, ligne saturée). Le STIF a reconnu la priorité de l'amélioration de la ligne ; en 2004, la fréquence des trains a été augmentée en journée. Le problème de saturation devrait être résolu grâce au dédoublement de la ligne, avec le raccordement pressenti de la ligne 14 à la branche Asnières Gennevilliers. Cet investissement reste dépendant du projet des Jeux Olympiques de 2012.

Le prolongement souhaité de la ligne 4 devrait également permettre de décharger la ligne 13 **(17)**. Deux tracés sont envisagés :

- le prolongement jusqu'au carrefour Pleyel ;
- un tracé alternatif vers la Mairie de Saint-Ouen puis le Pont de Saint-Ouen.

Le renouvellement du matériel roulant de la ligne est prévu en 2007 ou 2009.

Circulation et transit : dévier le transit pour protéger le centre ville

La premier objectif de l'étude circulation concerne la gestion et la réduction du trafic de transit sur l'avenue Gabriel Péri **(18)**. Cette avenue, principal axe commerçant de la commune, reçoit un trafic important. Afin de conforter sa fonction urbaine et commerciale, le nouveau plan de circulation reporte le trafic sur les autres grands axes :

- le quai de Seine,
- la rue du Dr Bauer, la rue Ardouin, l'avenue du Capitaine Glarner, la rue du Landy,
- l'avenue Michelet,
- et le boulevard Victor Hugo.

Sur ces axes, le cycle des feux sera également revu afin de sécuriser les cheminements piétons (cycles de 120 secondes à des cycles de 70). Un autre objectif du plan de circulation est la formation de « quartiers tranquilles » grâce à la mise en place de zone 30. Les aménagements suivent peu à peu. Des projets de réaménagement d'espace public existent mais seront mis en œuvre après amélioration des problèmes de circulation : l'avenue Gabriel Péri, la place de la République **(19)** qui accueille six lignes de bus (85, 137, 237, 173, 174, l'Audonienne) dont un terminus (le 85), l'avenue Michelet...

Concernant le Boulevard Urbain de Clichy (2x2 voies, inscrit en réserve d'Etat et au CPER 2000-2006) reliant le Pont de Gennevilliers à la Porte de Clichy, une partie est déjà réalisée au nord du boulevard Victor Hugo, celle vers Paris est encore à l'étude **(20)**. La Ville est peu favorable à un projet qui risque de reporter le trafic de l'A15 sur le boulevard Victor Hugo. La ville tient à conserver la qualité de vie des quartiers sud, et la qualité urbaine des opérations à venir sur les Docks, qui viendront déjà densifier ce secteur de Saint-Ouen. La Ville a demandé une étude circulation au Conseil Général 92 qui pilote le dossier.

Le stationnement : une volonté de rationalisation

Le stationnement de surface est gratuit, excepté sur les grands axes. L'absence de police municipale, donc de moyens de contrôle, rend difficile l'application des règles de stationnement, existantes ou à venir.

La seconde proposition de l'étude circulation vise à gérer et à rationaliser le stationnement de surface. De fait, l'étude a mis en évidence une sur-occupation du stationnement sur l'espace public, souvent de manière anarchique et dans des conditions (circulation, qualité de vie) peu satisfaisantes (bilatéral dans des rues à double sens). La commune prévoit de matérialiser le stationnement par un marquage au sol ; le stationnement passera en bilatéral sur certaines voies mises à sens unique, pour légaliser les pratiques actuelles.

A terme, la ville souhaite passer au stationnement payant sur tout le territoire. Le changement de tarification et la suppression des places gratuites à Paris a entraîné un report du stationnement sur les quartiers périphériques. Les quartiers frontaliers avec le 17^e arrondissement subissent également un important stationnement ventouse, estimé à 20% du stationnement. Ces mesures restent néanmoins dépendantes des futurs moyens de contrôle disponibles. Concernant les parkings privés des bailleurs sociaux, l'étude a montré leur sous-utilisation avec plus de 1200 places disponibles. Un travail est en cours

pour augmenter l'utilisation des parcs souterrains, notamment par une sécurisation accrue. La Ville a émis l'idée de construire un parking souterrain dans la ZAC de la Porte de Saint Ouen. Les réflexions sur ce thème sont en cours.

Les normes de stationnement sont les suivantes :

Zones Ua

Logement :

- 1 place jusqu'à 130 m² de SHON, 2 places au delà
- pour les constructions comportant plus de 2 logements, 1 place / logement

Bureaux :

- aucune norme n'est exigée quand le terrain se situe dans un rayon de 300 m autour d'une station de métro ou de RER
- sinon, 1 place/ 100 m² SHON

Activités, entrepôts, artisanat :

- 1 place/ 100 m² SHON pour les VL
- un place min. 50 m² pour les PL pour 500 à 1000 m² SHON, 2 places min. au delà de 1000 m².

Stationnement des 2 roues :

Logement : pour construction d'au moins 3 logements, 1,5% SHON

Activités économiques : 2 emplacements / 250 m² SHON

Circulations douces : piétonisation sectorielle et itinéraires cyclables à l'étude

Le troisième axe de ce plan concerne les piétons. Les cheminements seront améliorés, les traversées sécurisées, les trottoirs élargis, notamment aux abords des écoles et dans les secteurs de piétonisation.

Il existe deux secteurs de piétonisation en projet :

- le secteur Ottino (le dimanche, et à terme les trois jours de marché),
- et les Puces (les jours de marché : du samedi au lundi). **(2)**

En 2000-2001, la Ville a mené une étude sur la question des circulations douces, finalisée par une proposition de schéma directeur des circulations douces ; le document n'est pas validé. A cette date, il n'existe donc pas de projets d'itinéraires cyclables, autres que ceux inscrits au SDIC du 93. Une piste cyclable symbolique existe dans le vieux Saint Ouen. Des équipements pour les vélos ont été réalisés avec la pose de 70 arceaux ainsi que l'acquisition de 16 vélos pour le personnel municipal.

Le quartier des Puces : des problématiques particulières

Les Puces accueillent 4 millions de visiteurs par an, et soulèvent des problématiques complexes de desserte, de livraisons, de cheminements piétons, signalétique, sécurité, et de déplacements des résidents...Il existe donc un projet urbain d'envergure pour ce quartier depuis 2001, qui est par ailleurs inscrit en ZPPAUP.

La saturation de la porte de Clignancourt et de la rue des Rosiers est un problème important : remontées de file sur l'avenue Michelet, encombrement d'un axe permettant de relier la Mairie à la porte de Clignancourt.

Un travail de fond a été réalisé sur la question des livraisons, qui génèrent une forte activité tous les jours de semaine. 80% des marchandises sont en effet envoyées à l'étranger (EU, Japon...). L'étude s'est conclue par plusieurs propositions.

- Des places de parkings ont été aménagées : 11 places réservées aux transporteurs dans la rue des Rosiers en 2002, 1 parking définitif pour les marchands situé rue Jules Vallès et 1 autre provisoire rue Dieumegard (partagé le reste de la semaine avec la société Bull et quelques employés de la Ville), sur des terrains Ville ;
- Pour organiser le déchargement et l'enlèvement des marchandises, une base logistique de 2000m² est sur le point d'être validée ; elle est prévue en cœur d'îlot entre les rues Jules Vallès-Louis Dain-Rosiers- et le prolongement éventuel de l'impasse Simon.

Un autre volet de l'étude porte sur les conditions de piétonisation du secteur, ainsi que sur le jalonnement et la signalisation d'itinéraires piétons, de point d'information. La signalétique sera revue de façon à faire venir le public par la station Garibaldi (la majorité des visiteurs arrivant par la ligne 4) à indiquer les entrées du secteur et à indiquer les différents marchés et services La question a aussi été envisagée au niveau de la signalétique RATP (signalétique de jalonnement à l'intérieur de la station Garibaldi réflexion sur l'ajout du sous-titre « Puces » au nom de la station Garibaldi, travail sur le nom des arrêts de bus dans le secteur des Puces).

Pour les touristes, il sera étudié la possibilité d'utiliser des parkings de rabattement (parking de la Chapelle, Grand Stade de France ?), qui seraient connectés par navettes ainsi que d'amener la navette touristique

Montmartrobus jusqu'aux Puces. Les trois parkings existants au cœur du quartier sont rapidement complets les week-ends.

La DRE devait lancer une étude de pôle grand générateur de trafic sur les Puces, qui devait permettre de financer des études allant de la Porte de la Chapelle à Porte de St Ouen. La question du pilotage à terme et du financement de l'étude a cependant ralenti le lancement du projet.

Outre le GPRU Porte de Clignancourt et le réaménagement en cours de l'avenue de la Porte de Clignancourt, le quartier des Puces est également concerné par l'étude du CDT sur la signalétique du pôle touristique du nord-est parisien.

2 Entretiens menés en 2003 et 2004

Entretiens menés en 2003 sur les politiques urbaines

92

Boulogne-Billancourt	Nathalie d'ESTIENNE d'ORVES COSSE, responsable du Service Etudes et Développement de Projets	28-07-2003
Clichy	Nathalie HILD, directrice du Service de l'Urbanisme	06-08-2003
Issy-les-Moulineaux	Guillaume CABARIBERE, directeur Général de l'Aménagement	29-07-2003
Levallois-Perret	Catherine CELO, directrice du Service de l'Urbanisme	24-07-2003
Malakoff	Martine JOSSART, directrice du Service de l'Urbanisme	11-08-2003
Montrouge	François RODDE, directeur du Service de l'Urbanisme	31-07-2003
Neuilly-sur-Seine	Bernard AIME, Directeur du Service de l'Urbanisme	25-07-2003
Puteaux	Etienne FIEVEZ, chargé d'études à la Direction de l'Urbanisme	06-08-2003
Saint-Cloud	Jean-François GONZALEZ, directeur du Service de l'Urbanisme	05-09-2003
Suresnes	Catherine PANKOSKA, directrice du Service de l'Urbanisme	28-07-2003
Vanves	Odile MEDER, directrice des Services Techniques Fabienne RICHARD, directrice du Service de l'Urbanisme	07-08-2003

93

Aubervilliers	Annick DESCAMPS, chargée d'étude à la Direction de l'Urbanisme	28-08-2003
Bagnole	Emmanuel JACQUOT, responsable du Service de l'Urbanisme	05-08-2003
Montreuil-sous-Bois	William ROUSSEAU, directeur du Service de l'Urbanisme	20-08-2003
Pantin	Jean-François BRIOIST, directeur de l'Aménagement Urbain	04-08-2003
Plaine-Commune	Danièle VIGIER, département aménagement de Plaine Commune	28-08-2003
Le Pré-Saint-Gervais	Philippe VOIRON, directeur des Services Techniques	22-07-2003
Les Lilas	Jean-François DEMEILLERS, directeur du Développement Durable	04-08-2003
Saint-Denis	Evelyne GAULTIER, responsable du Service Aménagement	28-08-2003
Saint-Ouen	Nora MIRI, responsable de l'Atelier d'Urbanisme et d'Environnement Charlotte BROWAES, chargée d'études à l'Atelier d'Urbanisme et d'Environnement	27-08-2003

94

Charenton-le-Pont	Pierre MONNET, directeur du Patrimoine et du Cadre de Vie	05-07-2003
Fontenay-sous-Bois	Alain REGNIER, responsable de l'Urbanisme	14-08-2003
Ville de Gentilly	Régis OBERHAUSER, directeur de l'Aménagement, Economie et Habitat Arnaud CHEVREUX, responsable du Service Habitat Cécile FOURNOT, chargée de mission PLU	07-08-2003
Ivry-sur-Seine	Jean-François LORES, directeur du Développement Urbain	12-08-2003
Joinville-le-Pont	Clément LEROY, responsable de l'Urbanisme et de l'Aménagement	30-07-2003
Kremlin-Bicêtre	Marcelin D'ALMEIDA, responsable de l'Aménagement et de l'Urbanisme Anne LORES, responsable de l'Urbanisme	21-08-2003
Nogent-sur-Marne	Stéphane BONNIN, responsable de l'Urbanisme Alain DELANOUE, directeur de l'Aménagement et des Grands Projets Christian SALERA, adjoint du directeur des Services Techniques	03-09-2003
Saint-Mandé	Gérald CHIROUZE, directeur de l'Urbanisme et des Bâtiments	30-07-2003
Saint-Maurice	Pascal LITTAYE, responsable de l'Urbanisme	24-07-2003
Vincennes	Marc WICCART, responsable de l'Urbanisme	22-07-2003

Entretiens menés en 2004 sur les politiques de déplacements

92

Boulogne-Billancourt	Nathalie d'ESTIENNE d'ORVES COSSE, responsable du Service Etudes et Développement de Projets	08-11-2004
Clichy	Nathalie HILD, directrice du Service de l'Urbanisme	16-09-2004
Issy-les-Moulineaux	Guillaume CABARIBERE, directeur Général de l'Aménagement	01-09-2004
Levallois-Perret	Gilles LACAN, directeur du Service Voirie	07-09-2004
Malakoff	Christian CHASSEAU, directeur des Services Techniques	30-09-2004
Montrouge	Gilles PEIGNAUD, directeur des Services Techniques	23-11-2004
Neuilly-sur-Seine	Bernard AIME, directeur du Service de l'Urbanisme	05-10-2004
Puteaux	Antoinette PIONNIER, directrice de l'Urbanisme	28-09-2004
	David HAMON, directeur de la Voirie	02-11-2004
Saint-Cloud	Stéphane HELLEC, responsable du Service Voirie	28-09-2004
Suresnes	Alain CORNOUILLET, directeur de la Voirie	20-09-2004
Vanves	Odile MEDER, directrice des Services Techniques	13-10-2004
	Alexis GASTAUER, chargé déplacements, Arc en Seine	

93

Bagnolet	Jérôme GOMES, responsable Déplacements	27-09-2004
Montreuil-sous-Bois	Mickaël PENDUFF, responsable Aménagement et Déplacements	02-09-2004
Pantin	Georgina MENDES, responsable Voirie	08-10-2004
Le Pré-Saint-Gervais	Stéphane LAUDET, responsable Infrastructures, DGST	30-08-2004
Les Lilas	Thierry BOUTOUTE, directeur des Services Techniques	01-09-2004
Plaine Commune	Jacques SUSSET, responsable du Pôle Infrastructures de Transport, DGST	21-09-2004
	Gérard REGNIER, responsable Bureau d'Etudes, DGST	13-10-2004
Saint-Ouen	Caroline MASLAK, chargée d'études, l'Atelier d'Urbanisme et d'Environnement	22-09-2004
	Delphine MASSET, responsable voirie, DGST	

94

Charenton-le-Pont	Michel SEIGNEUR, ingénieur Voirie	05-11-2004
Fontenay-sous-Bois	Claude BRETON, ingénieur en chef des Services Techniques	20-08-2004
Gentilly	Claudia LEZAMA, chargé Déplacements	24-09-2004
Ivry-sur-Seine	Claire PETILLOT, chargé Déplacements	09-09-2004
Joinville-le-Pont	Clément LEROY, responsable de l'Urbanisme et de l'Aménagement	24-08-2004
Kremlin-Bicêtre	Marcelin D'ALMEIDA, responsable de l'Aménagement et de l'Urbanisme	11-10-2004
Nogent-sur-Marne	Alain DELANOUE, directeur de l'Aménagement et des Grands Projets	18-08-2004
Saint-Mandé	Gérald CHIROUZE, directeur de l'Urbanisme et des Bâtiments	19-08-2004
Saint-Maurice	Pascal LITTAYE, responsable de l'Urbanisme	09-09-2004
Vincennes	Sylvain GIRARD, Directeur Général adjoint des services techniques	25-08-2004

Entretiens menés en 2004 avec certains territoires de projet limitrophes de Paris

ACTEP	Patrice BERTHE, directeur	01-09-2004
	Delphine COUE, chargée de mission Communication et Promotion du Territoire	
	Aurélien PAQUOT, chargée de mission Développement Economique et de la Formation	
	Carole MENEUST, stagiaire	
Plaine de France	Jean-Pierre MERLOT, directeur de la Stratégie	20-07-2004
	Etienne COUPET, chargé du secteur Plaine Commune	
	François GILLET, responsable Economique	
	Pierre GUILLARD, responsable Habitat et ANRU	
Seine-Amont Développement	Anne FOURNIAU, directrice	23-07-2004
	Isabelle SANSEAU, chargée de Projets	
Vallée Scientifique de la Bièvre	Matthias LEVY-NOGUERES, chargé de mission	05-08-2004
	Pascal MIGNON, chargé de mission	

3- Les intercommunalités et les communes limitrophes

Les communautés d'agglomération

Val de Seine	.Boulogne, Sèvres .PLD en préparation
Arc de Seine	.Ville d'Avray, Chaville, Meudon, Issy, Vanves .PLD en préparation
Val de Bièvre	.Kremlin Bicêtre, Gentilly, Arcueil, Cachan, .Fresnes, l'Hay-les-Roses, et Villejuif .PLD en préparation
Plaine Commune	.Saint Denis, Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, .L'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Stains .et Villetaneuse .PLD en cours .Pantin et Saint Ouen associés au PLD .La Courneuve membre à partir du 01/01/2005
Vallée de la Marne	.Nogent sur Marne, Nogent le Perreux « PLD » à l'étude sur Bry-sur-Marne, .Le Perreux, Joinville et Nogent-sur-Marne
Projet	.Les Lilas, Romainville, Pré Saint Gervais, .Bagnole
Projet	.Asnières, Bois Colombes, Clichy, Colombes, .Courbevoie, Gennevilliers, la Garenne .Colombes, Levallois, Neuilly, Puteaux et .Villeneuve la Garenne

Les communautés de communes

Cœur de Seine	.Vaucresson, Garches, Saint Cloud et .Marnes la Coquette
Communauté de communes Charenton - Saint Maurice	.Charenton et Saint Maurice
Projet	.Montrouge et Châtillon

Les associations

Vallée scientifique de la Bièvre	.Communauté d'agglomération du Val de Bièvre + des Hauts de Bièvre + 6 communes des Hauts de Seine. Notamment : Malakoff, Montrouge, Gentilly, Le Kremlin Bicêtre
ACTEP	.9 communes en Seine Saint Denis, dont Bagnole et Montreuil, .11 en Val de Marne, dont toutes celles limitrophes du Bois de Vincennes
Seine Amont Développement	.Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly et Alfortville ainsi que le conseil général du Val-de-Marne

Les intercommunalités de projet

Vincennes, Montreuil, Saint Mandé travaillent à un document type PLD (non reconnu par le PDU car pas il n'y a pas d'intercommunalité officielle)

Les chartes de coopération

La Ville de Paris a signé plusieurs **Protocoles de Coopération** avec des collectivités voisines : Saint-Ouen (5 mars 2003), Vanves (5 juin 2003), Montreuil (28 juin 2002), Issy-les-Moulineaux (12 septembre 2003), Nogent-sur-Marne (20 novembre 2003), Clichy-la-Garenne (26 novembre 2003), Joinville-le-Pont (16 mai 2004), Malakoff (22 septembre 2004), Pantin (8 novembre 2004).

Par ailleurs, au-delà de la coopération avec des communes, la Ville de Paris a signé, avec le Val-de-Marne, un protocole instituant une **Conférence Interdépartementale Paris/Val-de-Marne** (13 novembre 2003). Une démarche similaire est engagée avec les départements de la Seine-Saint-Denis et devrait conduire à la signature d'un tel protocole au premier semestre 2005.

Enfin, comme les autres départements franciliens, le Département de Paris a élaboré un **Contrat Particulier**

avec la Région Île-de-France (27 mars 2003).

La Ville de Paris a également signé deux Chartes pour le Développement Durable et l'Aménagement Durable des Bois :

- **Charte du Bois de Vincennes**, signée le 26 avril 2003, par les communes de Joinville-le-Pont, Saint-Mandé, Charenton-le-Pont, Saint-Maurice, Maison-Alfort, Vincennes, Nogent-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, le Conseil Général du Val-de-Marne et le Conseil Régional d'Île-de-France.
- **Charte du Bois de Boulogne**, signée le 25 novembre 2003, par les communes de Neuilly-sur-Seine, Rueil-Malmaison, Puteaux, Saint-Cloud, Suresnes, Boulogne-Billancourt, le Conseil Général des Hauts-de-Seine, le Conseil Régional d'Île-de-France et l'Association des Maires des Hauts-de-Seine.