

Contribution du  
Département de la Seine-Saint-Denis  
à la révision du SDRIF

# SOMMAIRE

<b>1 - LES DEFIS ET OBJECTIFS POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA SEINE-SAINT-DENIS DANS L'ILE-DE-FRANCE</b>	<b>p 02</b>
1-1 Développement économique et formation : pour une économie au service du territoire	p 02
1-2 Le logement, l'intensité urbaine : contribuer a la production de logements de qualité dans un cadre régional plus solidaire	p 07
1-3 Les déplacements	p 10
1-4 Doter la métropole d'équipements structurants et de services de qualité	p 14
1-5 Ecologie urbaine : renforcer la place de la nature en ville à différentes échelles	p 19
<b>2 - LES TERRITOIRES D'ENTRAINEMENT ET DE DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN DE SEINE-SAINT-DENIS</b>	<b>p 25</b>
2-1 La Plaine de France	p 25
2-2 Les Territoires de l'Ourcq	p 26
2-3 Les Monts et Vallées de la Marne	p 28
2-4 Les Arcs de cohésion territoriale	p 29

La contribution de la Seine-Saint-Denis au SDRIF s'articule en deux parties : une première thématique présente les enjeux de dimensions régionale et métropolitaine que souhaite porter le Département dans les domaines de l'emploi, du développement économique, du logement, des déplacements, de la culture, de la santé, de l'environnement. La seconde présente les territoires stratégiques avec une attention particulière à la question des interstices entre les pôles de développement.

La contribution s'appuie sur les projets stratégiques en cours de définition dans le cadre de l'Agenda 21 de la Seine-Saint-Denis et notamment sur le projet d'aménagement et de développement métropolitain.

### **La place de la Seine-Saint-Denis en Ile-de-France, éléments de diagnostic**

La Seine-Saint-Denis contribue fortement au développement régional : elle accueille 13% de la population d'Ile-de-France et 10% de l'emploi francilien.

#### *Des forces et potentialités*

- 4 pôles économiques et d'emploi majeurs (Roissy, Plaine Commune, Marne-la-Vallée, Couronne de Paris)
- 2<sup>ème</sup> pôle universitaire derrière Paris (55 000 étudiants ; 3 universités ; 3 écoles d'ingénieurs)
- Implication dans 4 pôles de compétitivité (Cap Digital, Medicen, Advancity, Astech)
- 54% des habitants travaillent hors du département et participent à la fabrication de richesses en Ile-de-France
- Une population jeune pour faire face à des enjeux d'emplois
- Du foncier disponible ou mutable, de nombreux secteurs de projets urbains
- Un tissu urbain diversifié : 30 % d'habitat individuel
- Une forte présence du végétal (12 m<sup>2</sup> par habitant) et de grands paysages (canal, coteaux, fleuves...)

#### *Des faiblesses et risques*

- Une population fragile : 11,3 % de chômeurs (8,2% en Ile-de-France), 47% de ménages non imposables (28,6% en Ile-de-France)
- Un niveau de formation et de qualification faible et en décalage avec les emplois créés (30% des habitants sans qualification)
- Des potentialités économiques qui restent à conforter et valoriser (ex : filières santé, éco activités, mécanique...) dans un contexte économique récessif qui dure
- Des nuisances environnementales et des coupures urbaines fortes
- Un parc de logements et un cadre de vie peu attractifs pour les nouveaux salariés
- 14,5 % du parc privé indigne francilien

Pour le Département, l'enjeu majeur est de tirer partie des dynamiques en cours sur son territoire pour consolider sa place au sein de la métropole et l'Ile-de-France, tout en résorbant les déséquilibres régionaux qui pénalisent sa population en matière d'accès au logement, à l'emploi, à la formation, aux transports et aux loisirs.

# 1- LES DEFIS ET OBJECTIFS POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA SEINE-SAINT-DENIS DANS L'ILE-DE-FRANCE

## 1-1 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET FORMATION : POUR UNE ECONOMIE AU SERVICE DU TERRITOIRE

La Seine-Saint-Denis contribue déjà fortement au développement des richesses de l'Ile-de-France et au développement métropolitain tant par son activité économique que par la mobilisation des compétences des salariés qui y habitent.

La diversité du tissu économique, le dynamisme de sa population, des politiques publiques participent de ce dynamisme. Pourtant un certain nombre de fragilités persistent avec pour conséquence majeure un développement social découplé du développement économique et des territoires qui peinent à trouver des atouts pour se développer.

Le département accueille les populations les plus pauvres d'Ile-de-France et des salariés majoritairement à faible revenu. Ces difficultés concourent à limiter la solvabilité des offres de commerces ou de services de proximité et, par voie de conséquence, l'attractivité du territoire.

Face à ces constats plusieurs enjeux ou défis sont importants afin de garder le cap d'une économie qui participe au développement urbain, afin de réduire l'écart entre développement économique et développement social et de parvenir à un développement territorial plus harmonieux :

- **Rechercher un modèle d'intégration qui profite mieux aux territoires** : profiter des activités métropolitaines présentes et à venir pour dynamiser l'emploi local et les emplois de proximité ;
- **Favoriser le développement de filières d'activités qui maximisent les gains en emplois** : « création » d'emplois indirects liés aux emplois directs souvent de « transfert » ;
- **Développer les articulations entre développement exogène et endogène** : miser sur l'économie résidentielle comme levier de développement des emplois induits par les grands pôles d'activités.

Cette stratégie pourra s'appuyer sur celle développée par la Région (SRDEI) autour de l'idée de conversion écologique et sociale de l'économie francilienne.

- **Un nouveau type de développement économique plus efficace socialement et plus sobre écologiquement**

### **Pour une intensification économique**

Le principe d'intensification urbaine est à accompagner d'une intensification de l'emploi. Le SDRIF 2008 visait la création annuelle de 28 000 emplois par an. Ces chiffres et le taux d'emplois prévu à l'horizon 2030 en Seine-Saint-Denis (0,84) constituent une ambition inférieure à celle portée par le Département qui vise un **taux d'emploi de 1**, accompagné de critères traduisant une amélioration de la qualification et de la situation sociale des résidents. Aux côtés du taux d'emploi disponible sont ainsi à prendre en compte le taux d'emploi des résidents en âge de travailler et une mesure du taux en équivalent temps plein.

Cet objectif traduit l'enjeu de rééquilibrage économique entre l'Ouest et l'Est de la métropole, de rapprochement entre domicile et travail, d'accès des habitants à un emploi de qualité.

Il s'agit à la fois de maintenir les emplois existants, notamment les services publics (¼ des emplois en Seine-Saint-Denis), de favoriser l'émergence d'une économie résidentielle et de consolider les filières d'excellence. Cet objectif implique une politique foncière qui permette de garder et d'implanter des bureaux et de l'activité, une industrie renouvelée, des services de proximité.

### **Conforter les pôles de développement économique existants tout en faisant émerger de nouveaux pôles métropolitains sur les Territoires de l'Ourcq et sur Le Bourget**

Pour asseoir le développement économique francilien et ses retombées sur la Seine-Saint-Denis, il est essentiel de conforter les pôles de développement économique existants que sont Plaine commune (création mais aussi tertiaire plus général), Roissy (Aéroportuaire, fret, transports), Noisy le Grand (Tertiaire, Assurance, et future Ville durable) et la Couronne de Paris.

Ils comptent des activités économiques porteuses à l'échelle régionale que le projet du Grand Paris met en exergue (industries créatives, aéronautique...) et renforcent par les effets d'image et de visibilité, facteurs d'attractivité, par les nouvelles concentrations d'institutions et les projets de campus, par l'effet « hub » des liaisons transport qui permettront d'améliorer leur accès depuis le département, les autres polarités franciliennes et aux échelles nationale et internationale.

Il semble essentiel de concevoir ces pôles comme disposant d'une concentration suffisante de ressources, sans spécialisation extrême et ouverts aux relations avec les territoires alentours dans des logiques de réseaux.

#### ***Focus sur les aéroports***

Le département accueille sur son territoire deux des trois infrastructures déterminantes dans le système aéroportuaire métropolitain : l'aéroport de Paris-CDG, premier aéroport régional et l'aéroport du Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe. Il importe de conforter la complémentarité entre ces deux plates-formes et la troisième, celle d'Orly.

Dans un contexte de concurrence de plus en plus forte entre « hubs », le leadership international de Paris-CDG doit être renforcé. Travailler sur la cohérence et la compétitivité de sa zone d'influence devrait permettre de positionner l'aéroport comme nœud principal dans le trafic mondial de passagers et ainsi d'assurer l'activité de grandes compagnies aériennes.

Même si les fonctions développées sur le territoire aéroportuaire sont encore majoritairement des fonctions support (transport et logistique), le nouveau développement immobilier doit viser à une diversification des activités, et notamment celles à forte valeur ajoutée.

Favoriser l'accessibilité des emplois des plateformes, notamment de Roissy, aux habitants les plus proches par la formation et le transport reste un enjeu (cf partie déplacements). Le Département soutient la création d'une offre de formation ambitieuse sur les secteurs aériens et aéronautiques tournée vers le pôle du Bourget.

Enfin, la présence des deux Parcs d'expositions de Villepinte et du Bourget doit permettre de développer les activités d'expositions existantes ainsi que le tourisme d'affaires.

Les pôles de développement du département, majeurs à l'échelle de l'Ile-de-France, sont situés aux franges du territoire. Leur impact est insuffisant et le cœur de la Seine-Saint-Denis reste en marge, avec des difficultés à structurer ses potentiels de développement, et des activités innovantes qui restent fragiles (exemple de Biocitech). A côté du renforcement des pôles existants, il s'agit à l'horizon du SDRIF, de créer les conditions permettant de faire émerger les territoires du Bourget et de l'Ourcq. Cela nécessitera de créer les conditions d'une meilleure visibilité du territoire, notamment des disponibilités foncières, de construire des projets dans le cadre des politiques régionales, de valoriser les ressources économiques du territoire (aéronautique, santé...) et ses ressources géographiques (canal...) pour renforcer leur attractivité.

### **Favoriser le développement d'activités ancrées dans le territoire**

L'enjeu d'ancrer le développement économique dans le territoire pour notamment favoriser l'emploi au bénéfice de la population peut trouver des réponses à travers différentes actions.

En prenant appui sur les pôles de compétitivité et la SRDEI il s'agira de **bâtir une stratégie de soutien à l'industrialisation** d'un nouveau type répondant au contexte d'intensification urbaine et d'enjeux énergétiques. Cela passe par la valorisation des zones d'activités et la préservation du tissu productif existant, le développement d'offres immobilières nouvelles (incubateurs, zones à haute qualité environnementale...). Une telle stratégie nécessite aussi d'accompagner la mutation écologique des entreprises et de l'emploi (accompagnement des PME dans l'accès à une activité plus sobre en énergie, dans l'acquisition des nouvelles compétences). La Seine-Saint-Denis souhaite se positionner comme une terre de projets et de compétences sur l'économie verte et particulièrement l'éco-construction et la performance énergétiques, en prenant appui sur l'importance du secteur de la construction, les enjeux de renouvellement urbains et de réhabilitation dans l'ancien. Le département dispose pour cela d'une offre de compétences forte en formation et en recherche développement (GDF suez, Eiffage TP, IOSYS...)

Il s'agit aussi de **favoriser le développement d'une économie résidentielle** en renforçant les liens entre les différentes composantes de l'économie (services aux salariés et aux entreprises), en identifiant les leviers d'actions favorisant une économie de l'innovation sociale, notamment dans les secteurs de la petite enfance, de la santé, en soutenant l'économie sociale et solidaire.

La présence de portes d'entrée internationale sur le territoire implique un regard particulier sur **l'activité touristique**. Ce secteur constitue un gisement d'emploi important, offre des retombées économiques et un fort potentiel de développement. Comme cela a été dit dans la contribution du Comité départemental du tourisme de Seine-Saint-Denis au Schéma régional du tourisme et des loisirs, il est essentiel d'élargir le cœur urbain de la destination touristique à l'ensemble de l'espace urbain dense, accessible par le réseau de transport en commun lourd. C'est en effet à l'échelle de ce Paris élargi que se réalisera en grande partie l'accroissement de l'offre hôtelière qu'appelle l'augmentation de la fréquentation. Elle constitue aussi une opportunité pour renforcer l'attractivité globale du cœur de la destination, en enrichissant son offre touristique, en la renouvelant et en répondant aux nouvelles attentes des visiteurs.

### **Pour une conversion écologique et sociale de l'économie départementale au service du territoire**

Cet objectif pourrait se matérialiser par des actions stratégiques dans le cadre du SDRIF :

- Renforcer les liens entre les différentes composantes de l'économie pour accroître les capacités de résistance et d'adaptation de l'écosystème économique du département (renforcer la résilience et la robustesse du territoire) ;
- Accompagner la mutation de la structure économique vers une nouvelle compétitivité soutenable (développer des filières et industries émergentes de l'économie verte, accompagner la transformation de filières traditionnelles, en particulier dans les domaines de la construction, de l'industrie et des mobilités économiques et résidentielles) ;
- Identifier et soutenir les leviers d'action pour favoriser un développement endogène du territoire : s'appuyer sur les ressources humaines, techniques et organisationnelles du territoire afin de réaliser la conversion écologique et sociale ;
- Engager la conversion écologique et sociale du département via un soutien important à l'économie sociale et solidaire (ESS) ; à l'expérimentation de nouveaux modèles économiques (les circuits courts, l'éco-conception,...) ; à l'aide à l'innovation dans les domaines technologiques, organisationnels et sociétaux (modèle de l'innovation ouverte) ; au soutien d'actions de formations et de qualifications structurantes et en cohérence avec l'objectif d'un développement économique soutenable et endogène.

## Valoriser et développer le potentiel de Recherche et d'Innovation

L'innovation est un levier essentiel pour le renouveau industriel et le développement des territoires franciliens et pour la Seine-Saint-Denis en particulier. La Seine-Saint-Denis est dotée d'un fort potentiel de recherche scientifique publique et de R&D industrielle qui s'inscrit de fait dans une dynamique métropolitaine. La reconnaissance de ce potentiel dans le paysage francilien constitue un enjeu d'importance pour le Département, dans le cadre de la révision du SDRIF.

*Le département dispose d'atouts considérables...*

Un tissu industriel, diversifié, riche de nombreuses PME innovantes, d'ETI leaders européens dans leurs secteurs, de groupes mondiaux qui ont choisi d'y implanter leurs centres de recherche, d'organismes nationaux de recherche et d'enseignement et d'universités inscrits dans une dynamique d'ouverture sur leur territoire. Les projets de R&D collaborative soutenus dans le cadre du dispositif des pôles de compétitivité, en particulier, mais également les projets lauréats des initiatives d'excellence, les appels à projets dans le cadre de la mise en œuvre de la SRDEI, illustrent bien le foisonnement, la diversité des champs scientifiques et industriels investis par les acteurs séquanodionysiens.

*...mais aussi d'importantes perspectives de développement* : des territoires innovants, en émergence ou en consolidation, autour de projets fédérateurs et structurants pour les filières industrielles stratégiques de l'Ile-de-France, adossées aux pôles de compétitivité.

- a. **Pour l'aéronautique et le spatial** : le projet « Aigle » d'Eurocampus au Bourget et alentours porté par ASTech Paris-Région confortera les importantes activités existantes et assurera le développement d'un point focal francilien d'envergure nationale et européenne pour l'industrie, la R&D et la formation.
- b. **Pour la santé et les biotechnologies** : le projet de développement du parc Biocitech à Romainville contribuera, à l'instar des initiatives prises par Medicen Paris-Région et de l'ensemble des acteurs de l'écosystème, à structurer l'offre immobilière, la cohérence industrielle des implantations et renforcera l'attractivité et le rayonnement international de l'Ile-de-France.
- c. **Pour la création, les contenus et les services numériques** : le projet d'installation, à Saint-Denis dans les nouveaux locaux de la MSH Paris-Nord, d'un « centre de recherche et d'innovation » du futur « Institut de la vie numérique » porté par Cap digital Paris-Région viendra consolider un territoire déjà riche d'acteurs industriels et académiques. Il renforcera le dynamisme incontestable de ce secteur en Ile-de-France et son rayonnement international.
- d. **Pour les écotechnologies et la ville durable** : le projet autour de la « Cité Descartes » à Marne-La-Vallée, adossé à Advancity, fertilisera les nombreuses ressources académiques et industrielles dont nous disposons pour le développement d'un secteur devenu incontournable. Le territoire de la Seine-Saint-Denis, où se déploie le plus grand chantier de renouveau urbain, offre à cet égard un terrain d'expérimentations unique en Ile-de-France.

Citons également, les projets d'incubateurs de Bondy et de Villetaneuse, tous deux lauréats de l'appel à projet de la Région, qui entrent dans leur phase opérationnelle et dont les thématiques prioritaires croisent les secteurs industriels précédemment évoqués.

Rappelons que si certains projets bénéficient déjà d'une bonne desserte par les transports en commun (ex biocitech accessible par le métro), le futur réseau de transports en commun, ainsi que le déploiement du réseau Très Haut Débit permettront de mailler, à terme, de manière tout à fait convenable l'ensemble des territoires de projets et d'innovation à l'échelle départementale et régionale.

*Une nécessaire consolidation au bénéfice d'une intégration métropolitaine réussie*

Ces projets s'inscrivent dans leur majorité dans l'histoire industrielle de la Seine-Saint-Denis. Néanmoins, et jusqu'à très récemment, les logiques de spécialisation territoriale et de focalisation des moyens de développement n'ont pas permis à la Seine-Saint-Denis d'être identifiée comme un territoire d'excellence pour les projets innovants en Ile-de-France. La

révision du SDRIF doit permettre la reconnaissance de cet atout stratégique pour le devenir du territoire départemental.

- **L'accès à la qualification et à l'emploi : des enjeux majeurs pour les Séquano-dionysiens et l'intégration métropolitaine de la Seine-Saint-Denis**

### **L'emploi et la qualification, des leviers pour l'intégration métropolitaine des habitants de la Seine-Saint-Denis**

Depuis la mutation de l'industriel vers le tertiaire, le département de la Seine-Saint-Denis doit faire face à un décalage entre le profil des emplois disponibles sur le territoire et celui des actifs du département. Ce phénomène risque de s'amplifier dans les prochaines années du fait de :

- la dégradation du marché du travail qui favorise le recrutement de personnel sur-qualifié ;
- l'impact de la crise qui renforce la concurrence entre les salariés, multiplie les conditions précaires d'emploi et l'ancrage durable dans le chômage, voire l'exclusion professionnelle ;
- le développement d'une économie de la connaissance qui induit un développement d'emplois de haut niveau de qualification ;
- la conversion écologique qui implique la transformation des activités traditionnelles et nécessite des adaptations en termes de formation des actifs.

Aussi, permettre aux habitants du territoire de profiter du développement de la métropole et participer pleinement au dynamisme de la Région Ile-de-France suppose des actions de développement social qui doivent permettre :

- d'élever le niveau des qualifications pour permettre aux Séquano-dionysiens d'accéder aux emplois en développement à l'échelle de la métropole et créer les conditions que chacun puisse progresser socialement tout au long de sa carrière professionnelle.
- de favoriser le rapprochement entre les actifs et les emplois du territoire et développer l'emploi. Favoriser la création d'emploi doit être au centre des préoccupations dans un contexte où, à l'échelle régionale, le nombre d'emplois disponibles en Ile-de-France est en deçà du nombre d'actifs à la recherche d'un emploi ;
- de développer et maintenir des emplois de qualité, en favorisant des mesures permettant de sécuriser les parcours professionnels des actifs ;

### **La nécessité d'une réponse globale et d'ampleur pour élever le niveau des qualifications en Seine-Saint-Denis**

L'inégalité persistante entre les territoires franciliens en matière d'accès à la qualification touche particulièrement le département de la Seine-Saint-Denis. Sans négliger la question des moyens pour favoriser la réussite de tous, de la maternelle aux formations supérieures ainsi qu'une orientation réellement choisie pour les séquano-dionysiens, le Département considère nécessaire un ajustement de l'offre de formation.

La prise en compte de l'évolution du marché du travail doit guider l'élaboration de la carte des formations. Ainsi, en Seine-Saint-Denis, l'offre de formation pourrait être développée ou reconfigurée dans les secteurs d'activités suivants : le tertiaire (informatique, commerce, administration et gestion), le sanitaire et social, les éco-activités, l'aéronautique-aérien-aéroportuaire, le transport et la logistique, l'hôtellerie-restauration-tourisme.

L'offre de formation en direction des demandeurs d'emploi doit également être renforcée et adaptée aux publics en insertion. Dans l'objectif de réduction des inégalités territoriales, le développement d'une offre complète à l'Est du département, pourrait être envisagée. La mobilisation des entreprises du territoire peut permettre de construire des actions articulant de façon plus soutenue formation et emploi, ainsi qu'un suivi du parcours de formation et d'intégration dans l'emploi durable.



Le Département souhaite également un réel plan stratégique de développement de l'apprentissage sur les filières porteuses d'emploi.

### **Favoriser le rapprochement des emplois et des habitants et promouvoir des actions de sécurisation des parcours professionnels**

A côté d'actions favorisant l'ajustement entre les compétences recherchées et les compétences attendues, le développement de partenariats avec les entreprises doit permettre de combattre leurs éventuels préjugés les conduisant à des discriminations et favoriser la connaissance mutuelle des actifs et des entreprises.

L'accompagnement des individus lors de ruptures de trajectoires professionnelles doit se poursuivre mais la prévention de ces ruptures, par la promotion au sein des entreprises et de toutes les instances, de la qualité et de la durabilité des emplois, est nécessaire. Il importe notamment d'assurer le suivi des restructurations d'entreprise avec la volonté de faire émerger, le cas échéant, des solutions favorables en matière d'activités et d'emploi durables, de transitions ou de reconversions réussies.

L'ensemble de ces mesures doit permettre d'atteindre à terme en Seine-Saint-Denis un taux de chômage égal à la moyenne régionale.

#### **La place de la Seine-Saint-Denis en Ile-de-France**

##### **Synthèse des préconisations sur les enjeux de développement économique et d'emploi**

- Un taux d'emploi de 1 traduisant un rééquilibrage de la métropole et un meilleur accès des Séquano-dionysiens à l'emploi
- Des polarités consolidées en lisière de Paris, autour de Roissy, du Bourget et de Marne-la-Vallée ; un développement économique tiré vers l'intérieur du département
- Des filières d'excellence confortées à travers une mise en réseau, un maillage des structures à l'échelle de l'Ile-de-France (création, santé...)
- Un modèle de développement plus social et environnemental
- Une amélioration de la qualité d'emploi des secteurs répondant aux besoins de la population
- Des activités productives et logistiques maintenues en zone dense, insérées dans leur environnement, pourvoyeuses d'emploi
- Des pôles de formation renforcés (campus Condorcet, retombées de la Cité Descartes sur la Seine-Saint-Denis, écoles d'ingénieurs au Bourget) et un niveau de formation de la population dans les moyennes régionales
- Un taux de chômage égal à la moyenne régionale

## **1-2 LE LOGEMENT, L'INTENSITE URBAINE : CONTRIBUER A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS DE QUALITE DANS UN CADRE REGIONAL PLUS SOLIDAIRE**

Si le Département soutient vigoureusement la nécessité de produire beaucoup plus pour répondre à la crise du logement, l'objectif assigné par l'Etat de 11 600 logements par an est toutefois très largement supérieur à l'actuel niveau de construction en Seine-Saint-Denis (5 400 logements). Il semble très difficile à atteindre sans la mise en place d'une stratégie globale touchant à la fois à la mobilisation du foncier, aux modes de financement, à la gouvernance des politiques d'habitat à l'échelle régionale et au financement des équipements et services nécessaires.

- **Lutter contre la spécialisation du territoire dans l'accueil des populations les plus en difficulté**

Le parc de logements de la Seine-Saint-Denis joue au plan francilien un rôle d'accueil des populations les plus en difficulté. Or, dans le bassin d'habitat que constitue la métropole, des dynamiques d'envergure régionale accentuent les tendances, les écarts entre territoires et la spécialisation du Département dont près du tiers des ménages sont parmi les 20% des ménages franciliens les plus pauvres.

Face à l'effet de masse des problèmes rencontrés, il convient de promouvoir une véritable gouvernance régionale en matière de logement, afin de favoriser la construction de logements sociaux et de mettre en pratique un principe de solidarité qui produise une offre de logements accessibles aux ménages très modestes et plus harmonieusement répartie sur l'ensemble de la région. La mise en place d'une régulation permettant de cadrer la nature des programmes et les attributions est en effet indispensable.

De plus, le Département soutient la nécessité d'augmenter significativement le rythme de production de logements d'une part et, d'autre part, d'atteindre progressivement 30% de logements sociaux sur chacun des territoires de l'agglomération, voire de l'Ile-de-France. Dans l'immédiat, il est indispensable que les pouvoirs publics se dotent des moyens de faire respecter les objectifs actuels de la loi SRU (20%) dans toutes les communes d'Ile-de-France, notamment par un alourdissement des sanctions financières, afin d'empêcher que des territoires puissent s'exonérer de leurs obligations de construire.

- **Rééquilibrer l'effort de portage en faveur de la Seine-Saint-Denis**

L'intensité et la masse des besoins qui s'expriment en Seine-Saint-Denis pour la remise à niveau du parc bâti induit un effort exceptionnel de la puissance publique. Ainsi, la moitié des démolitions PRU sont situées dans le Département, qui compte de nombreux plans de sauvegarde et doit répondre à un fort enjeu de résorption de l'habitat indigne.

L'importance des expulsions et du surendettement sont des indicateurs dont il faut également tenir compte. A cet égard, il apparaît nécessaire de renforcer les dispositifs de prévention et d'aide au maintien dans les lieux existants.

Par ailleurs, la réalisation de constructions économes en énergie est essentielle pour la Seine-Saint-Denis afin de lutter contre la précarité énergétique.

Confronté à ces défis majeurs, le Département voit dans l'élaboration du SDRIF l'occasion d'interpeller l'ensemble des acteurs en faveur des publics et des territoires les plus fragilisés afin que soit mis en œuvre un véritable rééquilibrage de l'effort de portage des collectivités franciliennes en matière de logement.

- **Développer et améliorer l'offre dans le souci de la qualité urbaine**

Il convient de placer de manière volontariste la question du logement au cœur de l'aménagement et de la planification afin de ne pas imposer au territoire des politiques de l'habitat construites par défaut.

La Seine-Saint-Denis doit construire plus, et des logements de qualité, pour répondre aux besoins des habitants et du territoire.

Mais le seul effort quantitatif ne suffira pas à régler le problème du logement. Des préconisations doivent accompagner l'effort de construction pour promouvoir une densité choisie, facteur de mixité fonctionnelle.

Tout d'abord, le Département doit apporter dans un même temps des réponses aux besoins immédiats de sa population (amélioration de l'habitat, parcours résidentiels) et aux besoins de long terme d'attractivité et de diversification de l'habitat.

L'offre nouvelle devra par ailleurs être située dans des espaces attractifs et bien desservis, disposant d'équipements et de services garantissant la qualité de vie des habitants. Il s'agit de produire là où cela est nécessaire et accueillant, et non pour répondre à une logique comptable. Cette densification, à travers des programmes mixtes de logement et d'activité, dont l'insertion urbaine sera travaillée, doit être utilisée comme outil pour conforter et qualifier les centralités.

En effet, le Département soutient le principe d'intensification urbaine en tant qu'outil pour façonner la ville durable. Pour cela, les objectifs de logement gagneraient à être pondérés par les besoins en équipements et services d'accompagnement (structures d'accueil pour la petite enfance, construction et agrandissement des établissements scolaires de la maternelle au lycée, équipements sportifs et culturels...) afin de permettre aux habitants de vivre vraiment dans la ville.

Enfin, compte tenu de la situation financière de nombre de collectivités du territoire, les objectifs de construction ne peuvent plus être déconnectés des enjeux liés au financement de ces équipements publics. Les élus bâtisseurs doivent, quant à eux, être encouragés.

Répondre aux besoins de la population et du territoire nécessite par ailleurs de permettre aux ménages de poursuivre leurs parcours résidentiels en Seine-Saint-Denis et d'enrayer le départ des actifs qui ne trouvent pas l'offre attendue.

Cela implique de diversifier l'offre en complétant les segments manquants et en confortant ceux qui sont attractifs avec des formes urbaines, un bâti et des paysages de qualité.

Cela implique aussi de continuer à construire du logement social accessible, diversifié, et de développer l'accession sociale à la propriété avec une sécurisation financière des accédants.

Le développement du logement étudiant ainsi que d'une offre de logement spécifique pour les jeunes salariés en mobilité et en insertion professionnelle constitue quant à lui une priorité.

Enfin, il est nécessaire d'anticiper le vieillissement de la population par une offre adéquate et évolutive, et des politiques d'accompagnement.

Par ailleurs, la remise sur le marché de certains logements vacants peut constituer également une ressource dans ce contexte de crise du logement qui se double d'une hausse continue des prix des loyers. Pour cela, certains dispositifs comme celui de Solibail constituent des outils de réponse intéressants d'extension d'une offre à loyers modérés qu'il convient de diffuser plus largement afin de capter une part plus importante du parc privé francilien, dès lors que leur action ne contribue pas à accélérer la mobilité géographique des ménages les plus démunis et à accentuer les disparités entre grands territoires franciliens.

- **Réhabiliter le parc d'habitat dégradé, et adopter une démarche de prévention**

Il convient d'adopter une démarche de prévention de la dégradation du parc de logements dans les orientations portées par le SDRIF.

Il est nécessaire de réhabiliter une partie du parc de logement social vieillissant, de le compléter en le diversifiant et de terminer les opérations de renouvellement urbain engagées.

Il faut également résorber et prévenir l'habitat indigne, lutter contre les processus de dégradation, traiter et prévenir les copropriétés dégradées. Il serait intéressant que les moyens de l'ANRU, dans le cadre du lancement d'un deuxième programme de renouvellement urbain, soient fortement réorientés sur ces enjeux.

A ce titre, le Département alerte sur l'enjeu de sécurisation financière des accédants afin d'éviter la production de nouvelles copropriétés d'accédants « par défaut », faute d'offre adaptée à leurs besoins.

- **Développer l'offre d'hébergement d'urgence dans le sens d'un rééquilibrage régional**

La Seine-Saint-Denis pâtit de la dynamique de réduction du nombre de places d'hébergement d'urgence actuellement en œuvre au sommet de l'Etat. Les carences dans ce domaine entraîne en effet la multiplication des squats, au péril de la sécurité des personnes qui les occupent, et contribue à la réapparition de campements indignes et de bidonvilles sur le territoire. Ce mouvement régressif entrave par ailleurs l'effort départemental de soutien et d'accompagnement des femmes victimes de violences. Les enjeux sont majeurs et appellent donc la réouverture des places fermées ainsi que de nouvelles créations.

Dans la mesure où les besoins sont répartis de façon inéquitable, la nouvelle production doit néanmoins être orientée prioritairement vers les territoires qui ne respectent pas la loi Molle (obligation de posséder une place d'hébergement pour mille habitants), tandis qu'une gouvernance régionale du 115 et du Samu social doit être mise en place afin de permettre une meilleure régulation des flux de population entre les territoires.

La Seine-Saint-Denis rappelle la nécessité de réduire les mécanismes ségrégatifs qui accentuent les phénomènes d'exclusion à l'échelle régionale, au titre desquels la fonte du financement du logement accessible aux ménages, mais également les politiques protectionnistes menées par les territoires les plus aisés en matière de logement.

Elle invite à rechercher les moyens de réguler ces phénomènes amplificateurs d'exclusion du logement au plan francilien, afin que les territoires les plus accueillants ne soient plus seuls à porter l'effort de solidarité.

Le SDRIF, dans les orientations qu'il prendra, peut contribuer à réguler les grands clivages franciliens, et les inégalités entre grands territoires.

#### **La place de la Seine-Saint-Denis en Ile-de-France**

##### **Synthèse des préconisations sur les enjeux de logement et d'intensification urbaine**

- Une contribution à l'effort de construction qui qualifie le territoire de Seine-Saint-Denis
- Une réponse aux logements des plus démunis apportée à l'échelle régionale, une Seine-Saint-Denis moins spécialisée
- Une offre de logement nouvelle qui développe l'attractivité du territoire pour les nouveaux salariés
- Une amélioration des conditions de logement des populations en place dans le logement social et privé
- Une offre de logement nouvelle accompagnée de services et d'activités : une intensité urbaine promouvant une ville aux fonctions diversifiées et attractive
- Une stratégie globale de mobilisation du foncier, des financements et une nouvelle gouvernance pour rendre réaliste les objectifs de construction de logements

## **1-3 LES DEPLACEMENTS**

54% des actifs résidants en Seine-Saint-Denis quittent le département pour aller travailler : c'est le pourcentage le plus élevé d'Ile-de-France. Près de la moitié utilisent les transports en commun. Le taux de motorisation du département est le plus faible de la petite couronne (hors Paris qui dispose d'un maillage exceptionnel en matière d'offre de transports en commun).

La question des déplacements constitue une des premières préoccupations des habitants. Elle conditionne l'accessibilité à l'emploi, à la formation, aux services et joue dans les phénomènes ségrégatifs.

Depuis 2008, les projets de transports en commun ont été largement consolidés (Plan de mobilisation) et redéfinis (Grand Paris Express), contribuant à renforcer le maillage en Seine-Saint-Denis. En 2030, la moitié du territoire serait ainsi à moins d'un km d'une station de transport lourd, (contre 300 m aujourd'hui dans Paris intramuros).

La révision du SDRIF de 2008 devra permettre d'entériner la structuration des transports que l'on peut décrire sous différentes échelles : le niveau national et régional, le réseau principal francilien, le rabattement sur le réseau lourd et le niveau de service. Le développement des transports de marchandises alternatifs à la route reste un enjeu à pointer.

#### ▪ **L'accessibilité nationale et internationale de la Seine-Saint-Denis**

Si les aéroports séquano-dionysiens doivent relier la Seine-Saint-Denis à l'international, le renforcement de l'accessibilité supra régionale reposera principalement sur un développement du réseau des lignes ferrées à grande vitesse. L'interconnexion des lignes TGV est effective entre le nord et le sud de la France. Le chaînon manquant entre l'ouest et le sud a fait l'objet d'études récentes dans le secteur d'Orly. Une rocade tout autour de Paris permettant l'interconnexion de tous les réseaux est à retenir, notamment pour faciliter les liaisons avec l'ouest.

Plusieurs hypothèses ont été émises pour relier la Normandie par TGV jusqu'à l'aéroport de Roissy. **Pour la Seine-Saint-Denis, le tracé passant par La Défense, Pleyel et Le Bourget est à retenir**, afin de desservir directement les zones les plus denses en habitat et en emploi de l'agglomération et de se mailler avec le réseau lourd du Grand Paris.

#### ▪ **Vers un réseau de transport en commun hiérarchisé, maillé et accessible**

#### **Compléter le maillage du réseau de transports en commun :**

Le SDRIF de 2008 avait acté la mise en place d'une rocade – Arc express – pour répondre au développement des liaisons de banlieue à banlieue. La réflexion autour du Grand Paris, et le large débat qui l'a accompagné, ont permis d'aboutir à l'arrêt d'un nouveau réseau maillé pour l'Île-de-France. Le Département, qui a participé activement à l'ensemble de cette réflexion, entend soutenir la mise en œuvre de ce projet.

Pour la Seine-Saint-Denis, ce réseau maillé sera constitué :

##### **\* des radiales actuelles et de leurs prolongements :**

- **ligne M4** jusqu'au maillage avec un autre réseau lourd (M13, RTPGP)
- **ligne M13** jusqu'à Stains/Cerisaie : Tangentielle Nord, (cf SDRIF 2008)
- **ligne M14** jusqu'à Pleyel : rocades Grand Paris et Arc Est,
- **ligne M12** jusqu'aux Six Routes de La Courneuve : rocade Nord du Grand Paris, après le maillage avec l'Arc Est à la Mairie d'Aubervilliers, (cf SDRIF 2008)
- **ligne M7** jusqu'au Bourget/RER : rocade Nord du Grand Paris, (cf SDRIF 2008)
- **ligne M5** jusqu'aux Quatre Routes de Drancy : après maillages à La Folie avec la Tangentielle et à Pablo Picasso avec l'Arc Est
- **ligne M11** jusqu'à Rosny/Bois-Perrier : Arc Est,
- **ligne M3** jusqu'au maillage avec un autre réseau lourd (ligne 9, Arc Est),
- **ligne M9** jusqu'au maillage avec un autre réseau lourd (ligne 11, Arc Est). (partiellement inscrite dans le SDRIF 2008 )

##### **\* des rocades :**

- **Arc Est :**
  - \* branche principale depuis les Hauts-de-Seine, Pleyel, RER B/Grand Stade, Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, Bobigny/Drancy, Bobigny/Pablo Picasso, Pont de Bondy, Gare de Bondy,
  - \* branche est : Rosny/Bois-Perrier, Villemomble, Neuilly/Fauvettes, Neuilly/Hôpitaux, Noisy/Champs,
  - \* branche sud : Rosny/Bois-Perrier, Val-de-Fontenay,
- **rocade Grand Paris Nord** : Pleyel, La Courneuve Six Routes, Le Bourget/RER, Le Bourget/Aéroport, Triangle de Gonesse, PIEX de Villepinte, Roissy Charles-de-Gaulle,
- **rocade Grand Paris Grand Est** : Le Bourget/RER, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran/Beaudottes, Sevran/Livry, Clichy/Montfermeil, Chelles, Noisy/Champs,
- **Tangentielle Nord** : Epinay, Noisy-le-Sec,
- **Barreau de Gonesse** : entre RER D et B.

\* **d'un ensemble de lignes semi-lourdes de rabattement sur le réseau principal :**

- **tramway T1 et ses prolongements** : des Hauts-de-Seine jusqu'à Val-de-Fontenay,
- **tramway T3** : avec le passage en Seine-Saint-Denis à Pantin,
- **tramway T4** : prolongement à Clichy/Montfermeil,
- **tramway T5** : Saint-Denis/Sarcelles,
- **tramway T8** : Epinay/Villetaneuse, Paris/Evangile,
- **TZen 3** : Paris/Seine-et-Marne le long des territoires de l'Ourcq.

▪ **Financement, fonctionnement et insertion dans le territoire du réseau de transports en commun**

Le réseau lourd ne pourra trouver une utilisation maximale que s'il est accompagné d'un ensemble d'actions concernant son fonctionnement, les modalités de réalisation, son insertion dans le territoire avec l'enjeu des rabattements vers le réseau :

- mise en place d'un **système pérenne de financement** pour assurer la réalisation du réseau lourd et son entretien dans les années à venir,
- **amélioration des lignes existantes** de RER par la mise en place de schémas directeurs de lignes, renouvellement du matériel roulant, et création de nouvelles infrastructures (création du tunnel Chatelet/Gare du Nord, ...),
- **amélioration des réseaux de surface se rabattant sur le réseau lourd** : lignes principales du PDU avec création de site propre sur voirie (création BHNS, ...), renforcement du réseau de bus avec amélioration du niveau de qualité de service,
- prise en compte des **modes actifs de rabattement** : réseaux cyclable et piéton,

La révision du **Schéma départemental des itinéraires cyclables** sera lancée en 2012. Elle contribuera à renforcer la part des modes actifs pour les déplacements de moins de 5 km qui constituent plus de la moitié des déplacements dans le département et ainsi à limiter l'usage de la voiture et la saturation des transports collectifs. Cette révision aura toujours pour objectif de développer les grands axes d'intérêt départemental, maillés au réseau complémentaire. Elle s'attachera aussi à la question du stationnement des vélos et au renforcement de l'intermodalité avec les transports collectifs.

- **intégration des déplacements sur les voies d'eau** qui restent sous-utilisées : Seine, Marne, Canal de l'Ourcq.

▪ **Préserver le fonctionnement du réseau routier magistral**

En parallèle de la priorité donnée à la réduction du trafic routier et face à la saturation des réseaux viaires, la préservation de leur fonctionnement reste un enjeu. Les voies rapides et les autoroutes de contournement sont aujourd'hui saturées aux heures de pointe par la cohabitation de flux de transit nationaux et internationaux avec un trafic local intense.

Les principaux points de congestion se situent aux débouchés des autoroutes radiales sur des rocade ainsi que sur les troncs communs d'autoroutes jouant à la fois le rôle de radiale et de rocade (A4-A86, A3-A86, et A4-A104).

Le **bouclage de l'A104** au nord-est de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, et l'**achèvement des échangeurs A4 / A104** et **A4 / A86** qui figuraient dans le projet de SDRIF 2008 restent à réaliser.

L'optimisation du réseau structurant de voiries rapides de maîtrise d'ouvrage d'Etat, nécessite de renforcer la hiérarchisation des infrastructures, les échanges autoroutiers et les échanges avec le réseau local. Plusieurs diffuseurs sont concernés à **Pleyel**, à **Saint-Denis Porte de Paris**, au **Pont de Bondy**, au **Bourget**.

▪ **La question de la logistique et du transport de marchandises alternatif à la route**

Pour le fret et la logistique, enjeu majeur pour le développement de la métropole, il faut surpasser les approches locales, qui pour la plupart, visent à refuser d'accueillir certains types

d'activités (entrepôts, centrales à béton...) aux prétextes qu'elles sont nuisantes et incompatibles avec les projets de développement urbain.

Les activités logistiques doivent trouver leurs places dans nos territoires, y compris et surtout dans la zone urbaine dense. Cela implique une volonté politique forte et l'affichage de contraintes réglementaires. La Région a manifesté, lors notamment des Assises sur le fret, son intention de prendre sa part de responsabilité. Les messages forts de protection de l'activité industrielle et des emplois liés, d'impulsion d'un fret durable doivent trouver leurs transcriptions dans le SDRIF. Les collaborations et partenariats instaurés doivent être renforcés. Il faut collectivement, et à différentes échelles de territoires, engager une réelle stratégie pour le fret.

Le schéma devra comporter de grandes orientations spatiales sur les sites qui pourront demain accueillir les plates-formes logistiques utiles à notre agglomération. Sur le document cartographique devrait notamment figurer les sites logistiques de plus petite taille qui sont, pour la plupart, à sauvegarder. Il faut aussi intégrer l'échelle plus large du bassin parisien, de l'axe Seine, du canal Seine Nord Europe.

Pour ce qui concerne le territoire de la Seine-Saint-Denis, il convient d'agir selon plusieurs axes :

- **sauvegarder les sites ferroviaires** : le triage du Bourget, les 2 chantiers combinés de la Plaine et de Noisy-le-Sec, les gares fret de Pantin, de Saint-Ouen ainsi que les installations terminales embranchées qui desservent par exemple Paris Nord II, PSA Citroën à Aulnay-sous-Bois, Garonor, Paprec au Blanc-Mesnil,

- **maintenir et développer des sites portuaires sur les fleuves et les canaux** de l'Ourcq, de Saint-Denis, de Chelles et de la Seine, en prenant notamment appui sur les schémas directeurs des implantations portuaires des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis.

La présence des voies d'eau et ferrées doit être mise à profit pour inciter à des approvisionnements autres que routier. En effet, les flux du BTP, liés à la déconstruction des bâtiments existants et à la construction de nouveaux bâtiments, sont considérables et la plupart du temps mal appréhendés dans les projets.

- **préserver et revitaliser les zones activités et sites logistiques routiers** comme les Vignes à Bobigny, Mozinor à Montreuil, la Poudrette aux Pavillons-sous-Bois, Actipôle au Bourget, Mermoz à la Courneuve, les Docks à Saint-Ouen, SAFT à Romainville et Noisy-le-Sec. Il est indispensable de conserver de la logistique en zone dense (bilan environnemental, reconquête d'espaces déqualifiés, ratio d'emplois bien supérieur à celui de la logistique de grande couronne),

- **intégrer dans les projets urbains le besoin d'accueillir des activités de logistique et de distribution urbaine** (hôtels logistiques, entrepôts de *cross docking*, espaces logistiques urbains...). Les livraisons sont une composante essentielle de la vie urbaine et du système des déplacements urbains qui doit avoir toute sa place dans les projets d'aménagement, notamment dans le contexte de développement du e commerce. Il convient de mutualiser des fonctions de distribution dans les cœurs de villes

L'ensemble des sites qui réalisent du trafic ferroviaire et fluvial, ainsi que les sites à potentiel (comme Garonor), doivent figurer dans la carte et être prescriptifs. Il serait souhaitable de disposer d'une cartographie et des orientations par département (cf SDRIF 1994) ou au moins à l'échelle de la zone dense.

ADP et les partenaires de Hubstart mènent une action pour développer le fret transitant sur Paris-CDG. Le projet CAREX traduit une évolution de l'activité du fret aérien en associant un service de fret ferroviaire à grande vitesse connecté à la plateforme de Paris-CDG assurant ainsi une liaison vers d'autres pôles économiques européens.

Plus largement, le SDRIF doit préparer une transition vers une société post carbone et répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'adaptation de nos sociétés aux impacts du changement climatique. L'action publique doit se préparer à ces

changements, voire à des scénarios de rupture. Une reconfiguration des territoires urbains avec des agglomérations plus compactes, alliant plus de mixité fonctionnelle sera à promouvoir.

Le Département de la Seine-Saint-Denis partage pleinement les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique. Il s'associe ainsi à la démarche des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air, tout en soulignant la nécessité de préciser leur effet sur la mobilité et leur impact notamment socio économique sur les populations.

### **La place de la Seine-Saint-Denis en Ile-de-France**

#### **Synthèse des préconisations sur les enjeux de déplacement**

- Conforter l'accessibilité nationale et internationale de la Seine-Saint-Denis avec 2 arrêts à Pleyel et Le Bourget sur la ligne TGV Normandie-Roissy
- Compléter le maillage du réseau de transports en commun pour créant des liaisons entre les grands centres de décision et en contribuant à la desserte de territoires jusque là mal irrigués ; par :
  - . des radiales (M4 ; M13 ; M14 ; M12 ; M7 ; M5 ; M11 ; M3 et/ou M9),
  - . des rocales (Grand Paris Express, Arc est complémentaire, Tangentielle Nord, Barreau de Gonesse),
  - . un ensemble de lignes semi-lourdes de rabattement sur le réseau principal (T1, T3, T4, T5, T8, TZEN3, TCSP ex RN34, Le Bourget-Roissy)
- Définir un système pérenne de financement du réseau (pour son développement et son fonctionnement)
- Préserver le fonctionnement du réseau routier magistral avec l'achèvement du contournement routier de Roissy et l'achèvement des échangeurs A4 / A104 et A4 / A86 et des diffuseurs autoroutiers de Pleyel, Saint-Denis Porte de Paris, Pont de Bondy, Le Bourget
- Sauvegarder les sites ferroviaires pour le transport de marchandises
- Maintenir et développer des sites portuaires sur la voie d'eau
- Préserver et revitaliser les zones d'activités et sites logistiques routiers
- Favoriser à travers le SDRIF l'intégration dans les projets urbains les enjeux logistique et de distribution urbaine

## **1-4 DOTER LA METROPOLE D'EQUIPEMENTS STRUCTURANTS ET DE SERVICES DE QUALITE**

- **Le très haut débit : une nécessaire intervention de la puissance publique pour développer des réseaux d'information et de communication accessibles à tous**

Si l'usage des nouvelles technologies se généralise, il se diffuse inégalement dans la population, ce qui soulève des enjeux sociaux et économiques majeurs.

L'accès haut débit constitue un vecteur aujourd'hui déterminant pour valoriser un territoire, y maintenir l'emploi et accueillir de nouvelles entreprises et équipements. Il vise également à garantir un développement des services Internet dans les secteurs de l'éducation, de la santé et, globalement, pour l'accès égalitaire aux services publics. La Région Ile-de-France a inscrit dans le SDRIF, dès 2008, la perspective du très haut débit pour tous, et a historiquement soutenu le déploiement de réseaux de collecte et des réseaux académiques par l'initiative publique.

L'aménagement numérique du territoire en réseaux à très haut débit constitue un domaine d'intervention récent, puisqu'on ne relève en France aucune réalisation achevée de couverture d'un territoire au moins départemental en réseaux de fibre jusqu'à l'habitant.



Face aux limites des initiatives privées, les collectivités ont été amenées à intervenir. Le Département de la Seine-Saint-Denis s'est associé avec celui du Val-d'Oise, au sein de DEBITEX Très haut Débit-Seine-Saint-Denis/Val-d'Oise, pour réaliser une infrastructure de communications desservant les entreprises, les sites publics et les habitants des 14 communes du territoire non adhérentes au syndicat SIPPAREC. Un contrat de délégation de service public a été signé avec la société DEBITEX TELECOM en 2009.

Le schéma directeur territorial d'aménagement numérique territorial, lancé en mai 2011, s'appuie sur la nécessité de rendre cohérentes et connectées à l'échelle régionale, les infrastructures primaires existantes et projetées. Dans ce domaine, comme dans celui de l'ouverture des réseaux fermés, la Région a un rôle de chef de file à jouer. De même, le développement de boucles locales et l'accès des citoyens et des entreprises aux services dans le cadre d'un accès à haut débit généralisé ne peut dépendre de la seule capacité financière d'une collectivité, au risque, là encore, d'accroître la fracture numérique. Il y a là un réel enjeu de cohésion sociale au niveau régional.

La Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique (SCoRAN) est un document défini par la circulaire du Premier ministre en date du 31 juillet 2009. L'objectif d'une SCoRAN pour l'Île-de-France est double :

- Initier une concertation régionale entre l'Etat et les collectivités sur la question de l'aménagement numérique de l'Île-de-France ;
- Partager entre toutes les collectivités une vision stratégique commune dans la région qui prenne en compte les grands projets d'aménagement et de développement ainsi que la diversité des territoires.

Cette stratégie est complémentaire des schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique élaborés à l'échelon départemental.

#### ▪ **La santé : améliorer l'accès aux soins, l'enjeu des équipements et de la formation**

Le dispositif hospitalier et plus largement l'offre de soin constituent un élément de l'aménagement et de l'attractivité du territoire. Ils sont aussi une réponse à l'accroissement des inégalités sociales et territoriale, la situation sanitaire du département étant marquée par des taux de mortalité prématurée et de prévalence important pour un certain nombre de pathologies, ainsi qu'une démographie médicale déficitaire.

Le paysage sanitaire régional, dont la planification est en cours de redéfinition (Projet régional de santé et 4<sup>ème</sup> Schéma Régional d'Organisation des soins) fait l'objet de nombreux changements actés par la Loi Hôpital, Patients, Santé et Territoires (HPST) de 2009. Il est marqué par la poursuite de la régionalisation du système de santé et un contexte national de réduction des dépenses.

La réflexion sur l'accès aux soins de la population est très liée à l'évolution de la desserte du territoire et du logement. Le SDRIF de 2008 portait plusieurs objectifs (non opposables) visant à réduire les inégalités socio-spatiales de santé, accroître l'offre et garantir l'accès aux soins, améliorer l'accès aux équipements, développer et mieux répartir les équipements plus locaux, renforcer l'offre de formation.

Le Département souscrit à ces objectifs. Si l'accessibilité de plusieurs grands équipements sera confortée par les projets de transport (ligne 11 prolongée, Grand Paris Express, Tangentielle Nord), les enjeux en terme d'offre de soin restent prégnants avec :

- la **prise en charge mère enfant** dans un contexte de natalité soutenue (28 000 naissances par an)
- l'**organisation des urgences hospitalières** et notamment pédiatriques, sachant que la médecine de 1<sup>er</sup> recours fait défaut sur le département

- la **prise en charge des personnes âgées**, avec un niveau de dépendance élevé de la population de plus de 60 ans
- le **recours aux soins des populations précaires**. Le fonctionnement des permanences d'accès aux soins de santé (PASS), qui n'est pas satisfaisant dans plusieurs établissements, est un enjeu fondamental en Seine-Saint-Denis
- en matière de **cancérologie**, le soutien aux structures de prise en charge, aux réseaux de soins, le renforcement de l'accompagnement social des patients sont nécessaires.

### **Enjeux d'amélioration des équipements hospitaliers**

Excepté la reconstruction de l'Hôpital européen de La Roseraie, la requalification de certaines parties de Ville-Evrard, et de nouveaux bâtiments au CHI Robert Ballanger d'Aulnay-sous-Bois, peu de projets d'envergure sont prévus en Seine-Saint-Denis. Le patrimoine des trois établissements de l'AP-HP dans le département, Avicenne (Bobigny), Jean Verdier (Bondy), René Muret (Sevran) est en mauvais état, accusant un retard d'investissement par rapport aux établissements parisiens. Cela a des conséquences négatives à la fois sur le recrutement des professionnels et sur l'attractivité pour les patients. Aux côtés des structures de l'AP-HP, les hôpitaux intercommunaux (Aulnay-sous-Bois, Montreuil, Saint-Denis, Le Raincy/Montfermeil) assurent un rôle important en matière de prise en charge sanitaire de la population du département et ont développé des partenariats forts entre eux, et avec les hôpitaux de l'AP-HP. Citons enfin la nécessité du maintien de la Maternité des Lilas.

La santé constitue également un **enjeu économique et de formation**. L'hôpital public est un acteur majeur de la vie locale, il contribue au dynamisme économique comme employeur et élément fondamental dans la filière santé. Les hôpitaux font partie des établissements les plus importants en termes d'effectifs salariés. L'offre de soins induit une importante activité de recherche et d'industrie pharmaceutique. La Seine-Saint-Denis dispose à cet égard de nombreux atouts. Le pôle de compétitivité Médecin constitue une opportunité pour fédérer les acteurs franciliens, valoriser et développer le potentiel du département.

Face aux difficultés de recrutement et de fidélisation des personnels, il y a aussi un fort enjeu à encourager la formation d'infirmiers et de médecins issus de la région et du département, par la mise en place de classes préparatoires aux concours (cf Institut de formation de Ville-Evrard qui a acquis une dimension départementale) et à favoriser leur installation en Seine-Saint-Denis. Le département de santé publique de l'Université Paris 13-Villetaneuse rattaché au CHU de Bobigny, les formations dispensées au sein de l'hôpital Jean Verdier à Bondy, ainsi que le laboratoire INSERM de santé publique, mériteraient d'être mieux utilisés et développés.

- **La culture : miser sur la mutualisation des projets et équipements, diversifier les publics**

Que ce soit en matière de filière économique, de services aux habitants ou de rayonnement territorial, la culture constitue un levier pour le développement de la Seine-Saint-Denis au sein de la métropole francilienne. Si le territoire est riche d'acteurs, de structures et de porteurs de projets, ils restent souvent fragiles et inégalement répartis. Le contexte budgétaire ne permet plus (ou peu) de soutenir de grands projets d'investissement pour de nouveaux lieux, bien que cela soit un enjeu face au vieillissement des équipements et à l'augmentation de la population dans un département déjà très dense (projet de Colisée à Tremblay, etc...).

Il y a donc une impérieuse nécessité de **renforcer la structuration, la mise en réseau, la mutualisation de projets, la coopération entre lieux et territoires ainsi que la mobilité des publics**, entre Paris et ses banlieues comme entre banlieues.

Les principaux enjeux de développement culturel se déclinent en quatre axes pour la Seine-Saint-Denis.

**Structurer une offre culturelle et artistique**, en regard notamment de l'évolution du contexte métropolitain.

Il s'agit de penser l'offre culturelle en termes d'équipements et de manifestations de manière équilibrée et pérenne sur l'ensemble du territoire, en consolidant les réseaux. Le Département affirme son soutien aux acteurs culturels dans leurs actions liées à la création artistique et à la diffusion, **en renforçant les logiques de réseaux** : structures à rayonnement national et régional, lieux intermédiaires et pluridisciplinaires, festivals, équipements municipaux, etc. Le Département cherche également à développer des projets à l'échelle du territoire en mettant en place un programme de **diffusion de sa collection d'art contemporain** ainsi que de nouveaux dispositifs d'aide à la diffusion de la chanson, de présence de l'art dans la ville, de diffusion de l'art vidéo dans un haut-lieu patrimonial à Saint-Denis. Il s'agit également de **renforcer les partenariats avec les grands établissements nationaux** ainsi qu'avec les acteurs locaux afin de les connecter et de permettre l'émergence de nouveaux projets. Enfin, l'enjeu est d'initier, de coordonner et d'évaluer, afin de les faire évoluer, les dispositifs d'**aide à la création artistique**, à sa diffusion et à son lien aux publics : programme de résidences artistiques sur tout le territoire, soutien à la production cinématographique, programme du 1% artistique dans les collèges... Le Département est attentif à la prise en compte des enjeux numériques qui bouleversent les pratiques culturelles, notamment des jeunes.

**Renforcer et encourager l'action culturelle** pour rapprocher la création artistique des publics et soutenir les efforts en faveur d'un élargissement des publics.

Le Département cherche à développer les projets innovants permettant le renforcement de la transversalité et l'ouverture de la création à de nouveaux publics : projets culturels en lien avec le champ du social, projets dans les parcs départementaux envers le public familial, résidences artistiques dans des entreprises... De même, la question de la mise en place d'un soutien plus pérenne à des compagnies artistiques implantées sur un territoire et développant des projets forts d'action culturelle, est posée.

**Renforcer et soutenir l'éducation artistique** et les pratiques en amateur.

C'est l'un des enjeux forts de la politique culturelle départementale, en vue de réaffirmer le rôle exemplaire d'une rencontre artistique dans la formation et le parcours des jeunes, et d'améliorer l'offre d'enseignements artistiques ainsi que les conditions d'une pratique en amateur. Cela passe par une présence renforcée des artistes dans les établissements scolaires (programme annuel d'une dizaine de résidences artistiques dans les collèges, d'un programme de parcours d'éducation artistique et culturelle) et d'un plan d'éducation à l'image, afin d'apporter des réponses aux enjeux de la multiplication des écrans dans la vie quotidienne et du décryptage des images pour les futurs citoyens. Enfin, cela passe par le renforcement du réseau des enseignements artistiques et des pratiques en amateur. La création d'un **Etablissement public de coopération culturelle « Pôle d'enseignement artistique supérieur » autour du Conservatoire à rayonnement régional d'Aubervilliers-La Courneuve** est un enjeu régional majeur.

**Développer la coopération culturelle avec les territoires.**

Cet axe se concrétise par la mise en place de conventions de coopérations culturelles et patrimoniales entre le Département et les villes de Seine-Saint-Denis. Entre 22 et 25 villes devraient avoir conventionné d'ici fin 2012. Ce dispositif a été développé dans la perspective de mettre en place un laboratoire de l'innovation culturelle, afin d'investir des champs nouveaux et de renforcer les partenariats avec l'ensemble des collectivités. C'est dans ce cadre que sont discutées les perspectives de développement liées aux projets métropolitains (CDT, Ourcq en mouvement...). Les conventions de coopération sont également un outil pour renforcer le maillage des équipements de proximité en leur permettant de porter des projets en mutualisation ou en s'ouvrant à de nouveaux modes d'expression artistique et culturelle.

- **Valoriser les patrimoines pour accompagner la mutation du territoire**

Le SDRIF de 2008 s'ouvrait au patrimoine bâti selon des axes très larges qui permettraient d'embrasser un patrimoine varié mais pas explicite et complet. Des typologies architecturales

et urbaines mériteraient d'être définies et précisées, afin de répondre à des enjeux patrimoniaux en relation avec le territoire (le pavillonnaire, le logement social, le patrimoine industriel, mais aussi les grandes infrastructures comme les canaux, etc...).

Le Département de la Seine-Saint-Denis poursuit une politique pilote dans le domaine du patrimoine. La dynamique engagée continue de faire émerger les potentialités considérables du département, souvent largement méconnues et sous-estimées (18 édifices classés au titre des Monuments Historiques, 60 inscrits ; 3 sites classés et 6 sites inscrits au titre de la loi de 1930 ; 1 ZPPAUP ; 13 bâtiments et ensembles de bâtiments labellisés « Patrimoine du XXe siècle »).

Depuis 2003, le Département a réalisé 8 diagnostics patrimoniaux qui ont permis aux villes de s'emparer de leur patrimoine et d'aider à l'utilisation des nouveaux outils règlementaires de protection et de valorisation. Dans cette dynamique, le Département accompagne les villes afin de protéger, dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme, des bâtiments ou ensembles de bâtiments. Ces outils règlementaires permettent de faire émerger et de valoriser les éléments présentant un intérêt patrimonial, en amont des projets architecturaux et urbains, et ainsi de participer à la valorisation du territoire.

La Seine-Saint-Denis porte des projets urbains d'envergure, qui touchent fortement aux enjeux patrimoniaux, points d'appui pour le développement culturel et l'attractivité du territoire. Deux sites d'échelle régionale méritent d'être mentionnés :

- **Le site des hôpitaux de Maison Blanche et Ville-Evrard**, ensemble exceptionnel du point de vue de l'histoire de la psychiatrie, de l'architecture et du paysage, dont la désaffectation progressive implique une reconversion soucieuse de ses qualités patrimoniales.
- Le site du Parc de La **Poudrerie de Sevran**, ensemble de 145 hectares présentant un intérêt naturel et patrimonial exceptionnel. Sa situation au carrefour des trames vertes et bleues et de deux grands projets métropolitains (CDT Est et Territoires de l'Ourcq), son patrimoine bâti et son accessibilité depuis Paris et Roissy, lui confèrent un potentiel de valorisation multiple, y compris d'ordre touristique et économique.

Le **canal de l'Ourcq**, qui traverse le parc, est un élément à forte valeur patrimoniale qui mérite d'être appréhendé dans son ensemble avec son territoire en frange.

Il importe de prendre aussi en considération des ensembles ou des éléments plus diffus qui marquent fortement l'identité du territoire, constituant des repères à préserver, dans une approche globale de requalification et de mise en valeur de la Seine-Saint-Denis. Dans le cadre des projets d'intensification de la métropole, l'inventaire et l'expertise du patrimoine apparaissent comme des outils indispensables. Utilisés en amont des projets, ils permettent de mieux accompagner la mutation du territoire en gardant la mémoire du passé tout en s'inscrivant solidement dans le futur.

- **Rééquilibrer les équipements sportifs, encourager une diversité de pratiques**

Les enjeux de rééquilibrage métropolitain en matière d'équipements sportifs sont fondamentaux pour la Seine-Saint-Denis, d'où la mise en place avec l'Etat d'un **Plan de rattrapage des équipements sportifs** dans lequel le Département s'est engagé très fortement. Le besoin de rééquilibrage est à la fois social et géographique. La participation financière de la Région permettrait de renforcer l'aide portée aux communes en difficulté financière et sociale.

En parallèle, le lancement du **Schéma de cohérence territoriale des équipements sportifs (SCOTES)** va permettre de compléter la réflexion afin de définir plus finement les besoins à l'échelle du territoire et de chacune des disciplines, notamment dans le cadre de la vision prospective liée au Grand Paris et des projets de nouvelles dessertes en transport à horizon 2025.

Pour ce qui est des grands projets d'équipements, il est à noter l'enjeu autour du **Circuit Carole à Tremblay** ainsi que le réaménagement du **site de La Motte** à Bobigny.

L'enjeu de rééquilibrage s'accompagne de celui de la diversité. Le Département a mis en œuvre une politique avec ses partenaires sportifs qui permet le décroisement des publics et un accompagnement plus fin des projets. Le regroupement des principaux acteurs d'une même discipline afin de mutualiser leurs actions et leurs ressources publiques au service d'objectifs définis en commun permet la structuration et l'intégration des questions sociales dans la définition des projets (la pratique féminine, la pratique familiale, le loisir, la santé, le handicap, les personnes âgées comme les tout-petits...). Cette politique s'accompagne d'un soutien au sport de haut niveau.

Les grands axes définis par la politique sportive départementale sont les suivants :

- **Offrir des équipements sportifs pour tous les publics et toutes les pratiques**, via la structuration d'une offre sportive durable.
- **Construire et faire vivre des projets de territoire par discipline.**
- **Développer le sport scolaire.**
- **Développer les loisirs pour se construire en jouant.**

Ces axes permettent la déclinaison des diverses politiques départementales.

**La place de la Seine-Saint-Denis en Ile-de-France**  
**Synthèse des préconisations sur les enjeux des équipements (TIC, santé, culture, patrimoine, sport)**

- Rendre cohérentes et connectées à l'échelle régionale, les infrastructures primaires de très haut débit
- Développer des boucles locales et l'accès des citoyens et des entreprises
- Renforcer le rôle de chef de file de la Région dans le domaine de l'aménagement numérique
  
- Améliorer les équipements hospitaliers, notamment le patrimoine de l'AP HP et les CHI
- Valoriser la place de la Seine-Saint-Denis dans le pôle Médecin
- Encourager la formation d'infirmiers et de médecins issus de la région et du département par la mise en place de classes préparatoires aux concours
  
- Structurer l'offre culturelle et artistique et favoriser la création
- Elargir les publics et toucher notamment les adolescents
- Créer un EPCC « Pôle d'enseignement artistique supérieur » autour du Conservatoire à rayonnement régional d'Aubervilliers-La Courneuve
- Identifier les sites patrimoniaux des hôpitaux de Maison Blanche et Ville-Evrard, de la Poudrerie de Sevran, du canal de l'Ourcq
- Promouvoir une approche globale de valorisation du patrimoine, dans une approche de mise en valeur et d'attractivité renouvelée de la Seine-Saint-Denis dans la métropole
  
- Impliquer ou rechercher l'implication de la Région dans le Plan de rattrapage des équipements sportifs
- Redéfinir les modalités de gestion et de relocalisation du Circuit Carole ; Requalifier le parc des Sports de La Motte

## **1-5 ECOLOGIE URBAINE : RENFORCER LA PLACE DE LA NATURE EN VILLE A DIFFERENTES ECHELLES**

Si l'importance des espaces de nature est souvent essentiellement associée au cadre de vie qu'ils offrent aux habitants, la nature fournit à l'homme de nombreux services d'ordres culturels, récréatifs, esthétiques, de régulation et d'adaptation au changement climatique et d'approvisionnement.

A l'heure du Grand Paris et des objectifs de construction de logements qui y sont associés l'ambition d'un développement durable et solidaire de la Seine-Saint-Denis passe par l'amélioration de sa qualité environnementale. Il est indispensable d'avoir une attention particulière aux enjeux d'écologie urbaine, que ce soit la place de la nature en ville (espaces verts, trame bleue, biodiversité...) et la limitation des nuisances et pollutions (bruit, qualité de l'air, déchets...).

L'écologie urbaine couvre des problématiques environnementales qui font l'objet de travaux de planification à l'échelle régionale ou de politiques d'intervention infrarégionales volontaristes de la part de collectivités locales.

Dès lors, il est essentiel que le SDRIF puisse les prendre en compte dans ses orientations, les documents de planification régionale et les politiques menées aux différentes échelles infrarégionales dans les différents domaines de l'écologie urbaine (SRCAE, PCET, plans relatifs à la gestion et à la réduction des déchets...).

- **Préserver les grands pôles de nature et rééquilibrer la présence d'espaces verts sur le territoire**

La Seine-Saint-Denis dispose de grands espaces de nature, au rayonnement départemental, voire régional, issus d'une politique volontariste de création de parcs et de valorisation d'anciens espaces forestiers. Ils constituent des lieux de ressourcement pour les habitants, et offrent par ailleurs, de nombreux équipements en lien avec les activités de plein air et de loisirs.

Il est aujourd'hui essentiel de maintenir le taux de surface actuel d'espaces verts par habitant, 12 m<sup>2</sup> et de **conserver l'intégrité de ces grands espaces verts**, d'améliorer leur intégration urbaine, leur accessibilité et de préserver leurs richesses écologiques.

**A l'horizon du SDRIF, plusieurs projets d'ampleur régionale en Seine-Saint-Denis restent à concrétiser.** Il s'agit notamment de la réalisation des projets d'ampleur régionale de la butte Pinson, des Coteaux de l'Aulnoye, et du bois Saint-Martin ; de la poursuite du projet de la base de loisirs de la Corniche des Forts ; de la réalisation du projet d'espace naturel sur le Plateau d'Avron. Plusieurs projets sont aussi portés par le Département : le réaménagement et l'extension du parc départemental de la Fosse Maussoin, l'extension des parcs départementaux Georges Valbon, de la Bergère, et de l'Ile-Saint-Denis.

Face à l'inégale répartition de ces espaces surtout localisés aux extrémités nord et est du territoire, avec des zones fortement carencées dans les secteurs les plus densément peuplés (couronne de Paris et cœur de département), il apparaît indispensable **d'inciter au développement et à la création d'espaces verts intermédiaires**, espaces de proximité intégrés dans le tissu urbain, facilement accessibles par les riverains.

- **Rendre la nature proche et accessible**

**La diffusion du végétal dans le tissu urbain** est un des leviers de l'amélioration de la qualité urbaine et paysagère du département. Dans ce but, le SDRIF doit **retenir des objectifs quantifiés en termes de verdissement diffus du territoire, de prescription paysagère**, et peut s'appuyer sur des propositions d'actions quantitatives et qualitatives en matière d'arbres d'alignement, d'accompagnement de voirie, de traitement des espaces interstitiels, et de reconversion d'espaces délaissés.

Une attention particulière doit être portée aux secteurs en phase de renouvellement urbain ou d'urbanisation, pour lesquels le traitement paysager comprenant la diffusion d'espaces verts

utiles au maintien de la biodiversité, doit être intégré comme un des outils d'amélioration du cadre de vie.

Les grands parcs, majoritairement proches des secteurs d'habitation, sont pour certains difficilement accessibles. Conçus de manière à ce que la ville soit dissimulée au promeneur, ces parcs sont également parfois peu visibles de l'extérieur. Ainsi, les transitions paysagères et fonctionnelles entre les parcs et le tissu urbain restent relativement pauvres et ces parcs ne peuvent contribuer pleinement à la qualité paysagère et urbaine du territoire. Il est proposé que le SDRIF prenne en compte, notamment pour les espaces les plus importants (supérieurs à 100 ha), une **zone de transition entre l'espace vert et la zone urbaine qui l'entoure** qui permette des restructurations dans l'épaisseur de cette zone et à l'extérieur de l'espace vert portant notamment sur le réseau viaire, sur l'offre d'activités liées à la présence du parc, ou sur l'aménagement d'espaces ouverts, minéralisés ou non, qui constitueraient des éléments de transition douce entre l'espace urbain et l'espace naturel.

Par ailleurs, de nombreuses coupures urbaines linéaires et surfaciques constituent des obstacles et limitent l'aire de desserte du parc aux modes de transports alternatifs à la voiture. Elles engendrent aussi de nombreuses nuisances et accentuent le ressenti d'éloignement du parc pour ses usagers. Ainsi, lorsque la situation le permet, il est proposé de pacifier ces grandes infrastructures, afin de permettre une meilleure accessibilité aux parcs.

#### ▪ **Développer la trame verte et bleue en Seine-Saint-Denis et à l'échelle régionale**

La Seine-Saint-Denis se situe à l'interface de la zone centrale de l'agglomération et des grands espaces naturels et agricoles des territoires périurbains. Le territoire est à la fois marqué par une forte urbanisation, d'importantes infrastructures de desserte, de grands pôles verts, deux fleuves et trois canaux. Ceux-ci constituent un atout majeur pour le développement de la trame verte et bleue du cœur d'agglomération et sa mise en relation avec la ceinture verte régionale.

Il est donc proposé d'inclure au SDRIF le **développement d'un réseau maillé et hiérarchisé au niveau départemental et cohérent au niveau régional** qui s'appuie sur la valorisation des continuités structurantes et sur la diffusion de l'eau et de la nature dans l'épaisseur du tissu urbain.

Cette trame a pour objectifs :

- de renforcer l'intégration paysagère et la connectivité écologique des espaces verts, naturels et cours d'eau ;
- d'améliorer le cadre de vie des habitants par la requalification et la renaturation du tissu urbain ;
- d'améliorer l'accès des zones de nature et des territoires en modes doux.

En Seine-Saint-Denis, le développement de la trame verte repose notamment sur le projet du **Chemin des Parcs**, porté par le Département. Cette infrastructure a vocation à jouer un rôle structurant aux niveaux départemental et régional, et à servir d'ossature pour le développement d'un maillage plus fin de liaisons vertes au niveau infra-départemental. Le développement de ces cheminements devra s'appuyer, quand cela est possible, sur la pacification des infrastructures linéaires actuellement infranchissables.

Ce développement de la trame verte et bleue consiste également à **renforcer la présence de l'eau en ville** et à favoriser l'émergence d'un réseau dense et interconnecté de zones humides. Il est proposé de renforcer le rôle écologique, paysager et social des voies d'eau structurantes par la renaturation de leurs berges, l'amélioration de leur accessibilité et le développement des usages de loisirs. Il s'agit aussi de travailler dans l'épaisseur, en améliorant les franchissements, en créant de nouveaux cheminements pour l'eau. Le SDRIF devrait

également intégrer le réseau secondaire de cours d'eau, constitué par l'ensemble des anciens rus, affluents de la Seine et de la Marne en valorisant outre la Bièvre, la Morée, la Vieille Mer. Ils peuvent être valorisés par la renaturation des tronçons à ciel ouvert, par la qualification de leurs embouchures, par la réouverture des cours d'eau couverts, ou, quand l'urbanisation ne le permet pas, la symbolisation de leur présence dans l'espace urbain.

Les canaux constituent aussi une opportunité comme ressource liée à l'aménagement des secteurs situés à leurs abords.

Il s'agit de favoriser la renaturation et la gestion écologique des espaces riverains des trames. De nombreux espaces publics et privés sont en effet susceptibles de contribuer à la requalification paysagère du tissu urbain et de jouer un rôle d'espace relais pour les déplacements faune-flore : dépendances routières, espaces verts d'équipements et de zones d'activités, jardins des zones d'habitat collectif, jardins pavillonnaires,...

Il s'agit enfin de favoriser la présence diffuse de l'eau au sein du tissu urbain par :

- l'amélioration des fonctionnalités écologiques et paysagères des masses d'eau et ouvrages de collecte des eaux pluviales existants (étangs et bassins de rétention),
- la création de nouvelles zones humides à l'échelle communale (réseaux de mares dans les jardins publics ou privés, les établissements scolaires...), îlots de fraîcheur, favorisant une baisse de la température et contribuant à l'adaptation au changement climatique.
- la promotion des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales pour les nouvelles constructions publiques et privées : collecte et transport des eaux à ciel ouvert, stockage en toiture ou en surface dans des espaces urbains multifonctions, désimperméabilisation des sols...

Sur l'appréhension des inondations, le Département souhaite qu'un complément soit apporté au SDRIF 2008 qui fait référence aux seules crues ; les zones inondables peuvent aussi être dues à des mises en charge de réseaux ou au ruissellement. En Seine-Saint-Denis, une adaptation de la contrainte de débit de rejet des eaux pluviales est souhaitée (cf travail de mise en compatibilité entre les prescriptions régionales et départementales en cours).

▪ **Organiser la ville pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre et s'adapter aux impacts des changements climatiques**

Les problématiques du climat, de l'air et de l'énergie sont ou seront formalisées dans les programmes d'actions du futur schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE piloté par la Région et l'Etat) et les plans climat énergie territoriaux (PCET) des collectivités de plus de 50 000 habitants.

Face aux enjeux d'atténuation des impacts des changements climatiques, d'adaptation aux effets de ces changements et d'amélioration de la qualité de l'air, le Département de la Seine-Saint-Denis a adopté le 25 juin 2010 un plan climat énergie départemental.

Le cadre stratégique et le programme d'action, définis sur la base des spécificités du territoire, renvoie à trois enjeux majeurs pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre et s'adapter aux impacts des changements climatiques : agir sur les bâtiments en prévenant les risques de précarité énergétique ; agir sur les déplacements de personnes et de marchandises en garantissant le droit à la mobilité ; favoriser le changement des comportements de consommation et de déplacements.

L'organisation de la ville, sa densification, doivent intégrer et user comme des leviers les préoccupations des plans climat énergie et investir de nouvelles approches pour :



- favoriser la maîtrise de l'énergie, l'efficacité énergétique et l'usage des énergies renouvelables et de récupération
- prévenir la précarité et l'isolement énergétique
- adopter des règles de gestion des eaux pluviales et des surfaces plantées dans l'aménagement opérationnel en vue de favoriser le rafraîchissement de la ville,
- développer les modes actifs de déplacement pour les courtes distances.

- **Réduire la production de déchets et favoriser le tri**

Les questions liées à la réduction et à la gestion des déchets sont traitées dans différents plans régionaux, et les collectivités territoriales déclinent des programmes d'action pour réduire le volume des déchets produits sur leur territoire. En Seine-Saint-Denis, de nombreuses collectivités locales sont engagées dans le dispositif ADEME / Région des Programmes Locaux de Prévention, et l'engagement du Département est constant pour participer aux réflexions territoriales stratégiques et aux actions visant à réduire et à favoriser le tri des déchets.

En partenariat avec les acteurs des déchets, les objectifs poursuivis sont :

- la construction d'une culture locale de prévention des déchets en Seine-Saint-Denis
- le lancement d'études de diagnostic
- la définition d'un plan départemental de prévention des déchets (compostage individuel, réduction de la toxicité, administrations et entreprises exemplaires...)
- des rencontres entre les acteurs des déchets pour améliorer les opérations de prévention et de tri
- la promotion et la valorisation d'outils et de démarches nouvelles à destination des acteurs et/ou du grand public (prévention, méthanisation, réutilisation des déchets...)

- **Maîtriser la qualité de l'ambiance sonore**

La maîtrise de la qualité de l'ambiance sonore constitue un enjeu environnemental majeur influant sur la santé et la qualité de vie des habitants.

Les sources ayant une influence significative sont les grandes infrastructures de transports et le trafic aérien. Dans la perspective de l'accroissement des trafics, une amélioration de la qualité de l'ambiance sonore est essentielle.

Les cartes stratégiques du bruit sont des outils indispensables pour repérer les zones calmes et quantifier l'exposition des populations. L'agrégation de toutes ces cartes au niveau régional pourrait permettre de gérer globalement ces indicateurs, de calculer leur niveau actuel qui servirait de référence et de tester, en amont et à l'échelle de l'Île-de-France, les effets des divers scénarios concernant les infrastructures.

En complétant la cartographie prévisionnelle par un réseau de stations de mesure de longue durée maillant convenablement le territoire, il serait possible de suivre dans le temps la préservation et le maintien des zones calmes (évolution des superficies). Le respect d'objectifs en matière de niveau sonore sur certains secteurs attesterait de l'impact positif ou négatif des orientations prises dans le schéma.

Enfin, un outil d'évaluation environnementale pourrait être mis en place au niveau régional, pour prendre en compte les incidences de l'ensemble des projets envisagés en Île-de-France.

- **Promouvoir la biodiversité remarquable du site Natura 2000 et de la nature ordinaire**

Le SDRIF de 2008 abordait l'enjeu de la préservation des espaces naturels dans un souci de préservation d'écosystèmes, supports de biodiversité. En effet, la biodiversité est un élément

essentiel de la ville durable : elle augmente sa capacité d'adaptation face aux changements et fournit de nombreux services à ses habitants.

La Seine-Saint-Denis présente une richesse écologique exceptionnelle pour un espace en milieu urbain. Cela a permis l'intégration du site Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis » au réseau européen en 2006. Ce site, réparti sur quinze entités, constitue un exemple unique en Europe de classement en zone urbaine dense et lui confère de fait une valeur d'exemple, rappelant l'importance de la nature en ville. Si ces éléments sont déjà abordés dans le SDRIF de 2008, d'autres périmètres de protection et d'inventaire du patrimoine naturel (Zones de Préhension des Espaces Naturels Sensibles, ZNIEFF...) ont subi des modifications qui seront transmises à la Région début 2012.

Par ailleurs, la Seine-Saint-Denis a développé depuis de nombreuses années des expériences novatrices en matière de connaissance et de promotion de la biodiversité sur son territoire à travers l'Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine (ODBU).

**La place de la Seine-Saint-Denis en Ile-de-France**  
**Synthèse des préconisations sur les enjeux environnementaux**

- Maintenir la part d'espaces verts à 12 m<sup>2</sup>/habitants en Seine-Saint-Denis
- Adapter la ville au changement climatique en accompagnant les opérations d'aménagement par la création d'îlots de fraîcheur
- Développer la présence de la nature dans la ville dense de demain à toutes les échelles du grand parc au cœur d'îlot : conserver l'intégrité des grands espaces verts, retenir des objectifs quantifiés en termes de verdissement diffus du territoire, de prescription paysagère, accompagner les opérations d'aménagement par la création d'îlots de fraîcheur, définir une zone de transition entre l'espace vert et la zone urbaine qui l'entoure
- Développer un réseau maillé d'espaces verts s'appuyant en Seine-Saint-Denis sur le Chemin des parcs
- Concilier préservation de la biodiversité et fréquentation du public dans les parcs
- Adapter la contrainte de débit de rejet des eaux pluviales en Seine-Saint-Denis (cf travail de mise en compatibilité entre nos prescriptions en cours)
- Elargir le risque d'inondation aux mises en charge de réseaux et au ruissellement et non aux seules crues
- Prendre en compte dans les orientations du SDRIF, les documents de planification régionale et les politiques menées aux différentes échelles infrarégionales dans les différents domaines de l'écologie urbaine (SRCAE, PCET, plans déchets...).

## 2- LES TERRITOIRES D'ENTRAÎNEMENT ET D'INTERET METROPOLITAIN DE SEINE-SAINT-DENIS

La Seine-Saint-Denis constitue une porte d'entrée pour l'Île-de-France sur l'Europe et sur le monde ; elle accueille de grands équipements métropolitains et est le lieu d'importants projets de développement. Pour autant ces dynamiques, principalement situées en périphérie du département, se diffusent insuffisamment sur l'ensemble du territoire alors même que la Seine-Saint-Denis est le département francilien dont la population est la plus touchée par l'aggravation des inégalités sociales, territoriales et environnementales.

Pour prendre en compte cet enjeu et traiter la question des interstices entre territoires de projets, la contribution propose une lecture des secteurs de développement de Seine-Saint-Denis inscrits dans des territoires élargis (Plaine de France, Territoires de l'Ourcq, Monts et Vallée de la Marne), articulés par des arcs de cohésion territoriale (couronne de Paris, Arc Est proche, Est de la Seine-Saint-Denis).

Le projet spatial régional de 2008 proposait une vision polycentrique de l'Île-de-France, portant fortement l'enjeu de la solidarité et du rééquilibrage entre les territoires. La révision de ce projet est l'occasion de renforcer cette vision, en revisitant les principes d'aménagement, la façon dont se constituent et fonctionnent les centralités, en confortant les dynamiques en cours et en favorisant de nouvelles qui permettront de réduire les inégalités, de rééquilibrer l'Île-de-France et de renforcer la métropole francilienne.

### 2-1 LA PLAINE DE FRANCE

#### ▪ Spécificités et rôle en Seine-Saint-Denis et en Ile-de-France

La Plaine de France s'étend de la Plaine Saint-Denis aux portes de Paris jusqu'à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle en passant par le pôle du Bourget. Elle est marquée par un paysage urbain fragmenté entre grandes infrastructures routières (A86, A1, A104, RN2..), faisceaux ferroviaires (dont RER B et D), vastes emprises d'activités (Plaine Saint-Denis, ZA Mermoz, Garonor, Paris Nord 2) pour certaines en phase de mutation avancée (cf tertiarisation de la Plaine Saint-Denis). Le tissu résidentiel est fait de grands ensembles d'habitation et d'habitat pavillonnaire, dans un tissu relativement dense à proximité de Paris, plus lâche au-delà de l'A86, fortement marqué par les opérations de renouvellement urbain. Enfin, la Plaine de France est fortement caractérisée par la présence de deux des trois principales plate formes aéroportuaires nationales que sont Paris-Charles de Gaulle (2<sup>nd</sup> aéroport passagers en Europe, 1<sup>er</sup> pour le fret) et Le Bourget (1<sup>er</sup> aéroport d'affaires en Europe).

Au sein de ce tissu urbain relativement contraint, se trouvent quelques éléments patrimoniaux et touristiques (Basilique Saint-Denis, le Stade de France, le Musée de l'Air et de l'Espace, les deux Parcs d'exposition de Villepinte et du Bourget) ainsi que deux parcs départementaux (Georges Valbon et Le Sausset) qui offrent des emprises de « respiration » importantes et une grande qualité en termes de biodiversité.

Enfin, la Plaine de France accueille des équipements universitaires d'envergure régionale (Paris 8, Paris 13, CNAM, EICAR soit 40 000 étudiants) qui sont amenés à se développer (Projet Condorcet, Maison des Sciences de l'Homme, école Louis Lumière) et de plus en plus de sièges d'importantes entreprises nationales (SFR, Véolia...).

Compte tenu des fonctions métropolitaines qu'elle accueille, la Plaine de France occupe une place significative dans le fonctionnement de la métropole : une porte d'entrée, un couloir d'approvisionnement (Aéroports, A1...). Elle constitue par ailleurs une « réserve d'emplois »

considérable pour la Région (71% des emplois sont occupés par des actifs non-résidents), ainsi qu'un bassin résidentiel important.

Enfin, à l'échelle du département, la Plaine de France constitue un « moteur » essentiel du développement économique départemental, et son plus important pôle d'emplois avec 90 000 emplois sur la seule plate-forme de Paris-Charles de Gaulle (130 000 dans un périmètre élargi).

#### ▪ **Réponses apportées par les projets et points de vigilance**

Les projets de transport à l'étude vont largement contribuer à l'inscription de la Plaine de France dans le réseau métropolitain, en créant des liaisons entre les grands centres de décision (Paris, La Défense, La Plaine St-Denis, Le Bourget, Roissy-Charles de Gaulle) et en contribuant à la desserte de territoires jusque là mal irrigués (La Courneuve, Le Bourget, Blanc Mesnil). Le tronçon Pleyel – Mesnil Amelot du Grand Paris Express avec ses six nouvelles gares (Pleyel, La Courneuve – Six Routes, Le Bourget RER, Le Bourget – Aéroport, le PIEX Villepinte et Roissy-Charles de Gaulle) mais aussi la Tangentielle Nord viennent conforter ce territoire de projets, également concerné par trois CDT (Pleyel – La Création, Paris-Le Bourget, Roissy-Tremblay-Villepinte). Le prolongement des lignes de métro 12 et 14 raccroche durablement le sud de la Plaine à Paris.

Du point de vue économique, les CDT favorisent des filières porteuses (création, aéronautique, économie des échanges), tout en s'appuyant sur le tissu local. En termes d'habitat, ils réaffirment la vocation résidentielle de la Plaine de France, sans toutefois garantir une qualité résidentielle et de services.

La nécessité d'une organisation spatiale cohérente des aéroports et le besoin d'implication plus importante des élus locaux, des acteurs économiques et des populations locales justifient la mise en place d'une **gouvernance partagée des territoires aéroportuaires**.

Le SDRIF devra aussi mettre en avant **de nouvelles centralités urbaines et économiques** : Le Bourget, pôle d'activités et de formation autour de l'aéronautique, Pleyel et plus largement Plaine Commune autour des industries de la création et du numérique. A côté de la structuration et de la consolidation de ces pôles, la formation et la qualification professionnelle des habitants méritent une attention particulière pour que le décalage entre emplois et qualification de la population ne se creuse davantage. **Les besoins en logements étudiants doivent aussi être identifiés** : il faudrait par exemple multiplier par deux l'offre de logements étudiants actuelle sur Plaine Commune pour atteindre le ratio Ile-de-France de 9% de la population étudiante logée dans des résidences spécifiques. **La nécessité de résorber les coupures urbaines** : un certain nombre de franchissements ont été identifiés comme indispensables pour résorber les coupures urbaines liées aux infrastructures lourdes. La création d'un franchissement au niveau de la gare Pleyel et le franchissement de la Seine constituent des besoins prépondérants (cf projet de passerelle pour TC dont la maîtrise d'ouvrage est portée par le CG). **La reconfiguration des réseaux autoroutiers et de certains échangeurs** qui desservent mal le territoire local est également un besoin identifié. **De même, l'ouverture des parcs sur la ville doit être redéfinie afin de les rendre à la fois plus accessibles et plus perceptibles depuis l'extérieur.**

Par ailleurs, les **potentialités en matière de fret ferré** (les docks de Saint Ouen, porte de la Chapelle, Garonor) **et fluvial** (canal Saint Denis, Seine) **du territoire doivent être soulignées** afin de défendre et conforter cette fonction dans un espace en pleine mutation.

## 2-2 LES TERRITOIRES DE L'OURCQ

#### ▪ **Spécificités et rôle en Seine-Saint-Denis et en Ile-de-France**

Les territoires de l'Ourcq s'étendent le long du canal de l'Ourcq et de l'ex RN3, de Paris à la Seine-et-Marne et du sud de la Plaine de France aux plateaux de Romainville et de l'Aulnoye.

Ils représentent près d'un tiers de la superficie et de la population départementale. Leurs indicateurs socio-démographiques se situent dans les moyennes de la Seine-Saint-Denis avec de fortes disparités au sein du territoire.

L'ouest de ce secteur est mixte, l'est plus résidentiel.

Les territoires de l'Ourcq occupent une position centrale dans le Département. A l'échelle de la métropole, la convergence des autoroutes A3 et A86 au Pont de Bondy en font une porte d'entrée de la zone dense. Ils accueillent des équipements qui rayonnent sur le plan administratif, dans le domaine de la culture, de la santé et de la recherche. Toutefois, ils restent pauvres en équipements fortement structurants et les fonctions de Bobigny, Ville préfecture, sont moins polarisantes que celles des autres Villes préfectures de petite couronne.

Sur le plan économique, ils ne sont pas marqués par une spécialisation particulière. L'ouest comme l'ensemble de la couronne de Paris est le lieu de relocalisation d'activités tertiaires. A Vaujours, se trouve un site d'exploitation Placoplatre. Entre ces deux extrêmes, quelques filières économiques se dégagent, comme le commerce, la santé et les biotechnologies.

Les territoires de l'Ourcq disposent d'une grande valeur paysagère, récréative et environnementale avec la présence du canal de l'Ourcq, infrastructure rare en Ile-de-France, et d'éléments structurants des trames verte et bleue à l'échelle du département et de la région.

#### ▪ Réponses apportées par les projets et points de vigilance

Il est essentiel que le SDRIF réaffirme **les territoires de l'Ourcq comme territoire d'intérêt métropolitain**. Exclues des réflexions du Grand Paris et des CDT, ils ont pourtant été identifiés au projet de SDRIF 2008 comme stratégiques et ont été le support des réflexions de plusieurs équipes d'architectes lors de la consultation internationale sur le Grand Paris. L'ampleur des projets qui y sont développés, qu'il s'agisse de régénération urbaine, de valorisation de la trame verte, de développement économique implique que les démarches portées par les collectivités (Ourcq en mouvement, projets d'Est Ensemble, Charte autour du prolongement de la ligne 11...) soient considérées comme comparables à un CDT. Cette reconnaissance est essentielle pour renforcer les moyens d'action, le niveau des investissements et la visibilité de ce secteur auprès des institutions et des investisseurs.

Il s'agit également de **consolider et mettre en réseau le potentiel de développement économique** en parallèle de la valorisation de la fonction résidentielle et de loisir. Les territoires de l'Ourcq sont peu lisibles dans la dynamique « Grand Paris » de spécialisation économique. Toutefois ils accueilleront des opérations tertiaires, des implantations majeures des filières de la santé et des éco activité (Biocitech, CHU, Institut de Recherche et de Développement ; traitement des déchets et transports de marchandises alternatifs à la route). Il s'agit à moyen terme d'améliorer la visibilité de ces filières et leur mise en réseau à l'échelle de l'Ile de France.

Les nombreux terrains en mutation, de Pantin aux Pavillons-sous-Bois et à Montreuil, vont profondément transformer le tissu et le paysage urbain. Plus d'1,5 M de m<sup>2</sup> de logement, d'activités et d'équipements sont programmés dans le cadre des grands projets urbains des villes et intercommunalités à moyen terme avec un fort potentiel de valorisation, notamment résidentielle, lié à la présence du canal et d'éléments majeurs de la trame verte régionale. Ces projets doivent permettre de **constituer des centralités urbaines fortes articulées aux projets de transport**, notamment du Grand Paris.

Les projets de transports en commun jouent un rôle de fil conducteur du renforcement de l'attractivité, de la requalification et de l'intensification urbaine (démarche Ligne 11). Ils confortent ce territoire de projets. Les trois rocade (Tangentielle nord, Arc est complémentaire et Arc grand est) vont considérablement améliorer l'accès des territoires de l'Ourcq aux polarités voisines : Le Bourget, Noisy – Champs, La Défense, Pleyel, Fontenay – Champigny et vont faire émerger de nouvelles relations entre les territoires. L'Arc Est complémentaire au Grand Paris express sera un point d'appui pour **structurer une polarité élargie autour de Bobigny Ville Préfecture / Bondy**, en favorisant son attractivité économique et résidentielle. L'implantation d'équipements structurants permettrait aussi de conforter Bobigny.

Le paysage et la géographie (canal, relation entre la plaine et les coteaux) sont un des éléments forts de ce territoire à valoriser pour qu'ils irriguent plus fortement les projets. Pour cela les **grands éléments de la trame verte régionale restent à valoriser et à mettre en réseau**. Le CDT Est entre en résonance avec cet objectif et devra permettre d'appuyer les projets portés par les collectivités : valorisation du Parc de la Poudrerie, schéma des infrastructures portuaires et activités de loisirs du canal de l'Ourcq...

## 2-3 LES MONTS ET VALLEES DE LA MARNE

### ▪ **Spécificités et rôle en Seine-Saint-Denis et en Ile-de-France**

Les Monts et Vallées de la Marne, s'étendent de Montreuil à Noisy-le-Grand. Ils occupent une situation stratégique à la fois entre les pôles aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly, et entre Paris et la ville nouvelle de Marne la Vallée.

Malgré ces proximités, ils souffrent d'enclavement avec un réseau de transport en commun insuffisant et peu maillé et un réseau routier saturé. Les réseaux et la topographie créent des coupures urbaines importantes. Les franchissements sont peu nombreux ou saturés.

La fonction résidentielle prime avec des pôles économiques de dimension régionale (Bas Montreuil/Bagnolet, Noisy-le-Grand, centres commerciaux de Rosny-sous-Bois).

Les Monts et Vallées de la Marne sont partagés entre une grande valeur paysagère et un cadre de vie qui reste à améliorer. Si l'importance du tissu pavillonnaire, souvent de qualité, est à souligner, les centralités urbaines sont à conforter et les parcours résidentiels sont rendus difficiles du fait de l'insuffisance de petits logements.

### ▪ **Réponses apportées par les projets et points de vigilance**

Le périmètre du cluster de la ville durable paraît pertinent à l'échelle de la métropole, mais il intègre très peu les villes de Seine-Saint-Denis, se concentrant autour du moteur de la Cité Descartes. Pour le département, l'enjeu est de **tirer le développement urbain et économique du cluster** en accrochant son territoire aux perspectives de développement. Cela implique notamment un travail de mise en réseau entre les entreprises et les équipes de recherche des filières des éco-activités qui s'implanteront sur la Cité Descartes et celles implantées ou à venir dans d'autres territoires de Seine-Saint-Denis (Canal de l'Ourcq et ex RN 3, éco-pôle du Blanc-Mesnil, Saint-Gobain à Aubervilliers, Placoplatre à Vaujours, IOSYS à Montreuil, ...).

Cela implique aussi de **concrétiser et de revisiter les grands projets urbains** (Noisy-Mont d'Est, Est nocéen, réaffectation des emprises anciennement dédiées au projet d'A103, franges de l'A 4...) en cohérence et en lien avec la dynamique de développement autour des filières du développement durable.

Cette spécialisation économique présente néanmoins le risque d'occulter les atouts et **potentiels de développement autour des filières ancrées dans le territoire** : l'image, la santé, le commerce (enjeu de reconfiguration des centres commerciaux de Rosny-sous-Bois).

Des secteurs à fort potentiel qui ne sont pas desservis par l'infrastructure Grand Paris, comme Noisy-Mont d'Est (pôle tertiaire) et le projet de lycée-collège international restent à conforter.

Les Arcs est et grand est du Grand Paris Express vont permettre un rattrapage des déplacements de banlieue à banlieue face au déficit en réseaux lourds. Ils permettront de connecter ce territoire aux plates-formes aéroportuaires, à Bobigny et Pleyel et de renforcer la desserte des équipements structurants d'envergure métropolitaine (Cité Descartes ; Rosny-sous-Bois). Ces nouvelles infrastructures devront s'accompagner de la constitution de véritables centralités urbaines autour des nouvelles gares.

La démarche d'articulation entre projet de transport et projets urbains autour du prolongement de la ligne 11, à l'Ouest des Monts et Vallées de la Marne va dans ce sens. Par le partenariat qu'elle mobilise et les projets qu'elle fait émerger cette charte doit être considérée comme

comparable à un CDT, en complémentarité avec la dynamique en cours autour de l'axe RN3 / canal.

En parallèle du développement du réseau lourd, le **développement du maillage à travers la reconfiguration des réseaux de surface** est essentiel à l'amélioration de la mobilité sur ce territoire (prolongement du T1 connectant vers Bobigny et Val de Fontenay, TCSP sur Ex-RN34 et A 4).

Les Monts et Vallées de la Marne constituent une **composante majeure du grand paysage francilien à valoriser**. Les atouts environnementaux du territoire doivent être préservés pour améliorer le cadre de vie et maintenir la biodiversité au sein de l'agglomération. Afin de valoriser ce maillon essentiel des trames verte et bleue régionale, plusieurs projets doivent être menés à leur terme (Plateau d'Avron, Parc du Croissant vert, valorisation des berges de la Marne, ouverture du Bois Saint-Martin).

## 2-4 LES ARCS DE COHESION TERRITORIALE

Trois arcs de cohésion territoriale sont identifiés. S'appuyant notamment sur des projets de transport en commun, ils se prolongent dans les départements limitrophes et traitent la question des interfaces et des cohérences entre les grands axes de développement.

### ▪ L'Est de la Seine-Saint-Denis

#### **Spécificités et rôle en Seine-Saint-Denis et en Ile-de-France**

Ce territoire est conforté par la ligne Grand Est du Grand Paris Express. Il articule aux pôles de développement des aéroports (Roissy, Le Bourget), le pôle industriel d'Aulnay et Marne la Vallée, des secteurs essentiellement résidentiels (pavillonnaire, grands ensembles) avec une part conséquente d'espaces verts (Sausset, Poudrerie, Coteaux de l'Aulnoye, Haute Ile, Bois Saint Martin). Les densités sont faibles, le tissu urbain continu rare.

Le profil social est très hétérogène, avec des situations de grande précarité (Sevran, Clichy / Livry, Le Raincy). Ces difficultés, associées à la grande jeunesse de la population dans certaines communes, posent l'enjeu de l'accès à la formation de façon prégnante. Ce territoire est largement sous-équipé, mais la filière santé y est très présente. La couverture par le réseau de transport en commun est très inégale avec les difficultés bien connues de Clichy-Montfermeil qui perdurent (1h10 pour rejoindre le centre de Paris ou Plaine Commune) qui sont partagées par plusieurs autres communes du secteur (Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois, Vaujours, Coubron).

#### **Apport des projets et points de vigilance**

En répondant à l'enjeu du désenclavement, l'arrivée du métro automatique et l'amélioration du maillage du réseau secondaire (T4, BHNS sur l'ex RN 3) permettent d'imaginer une évolution de ce territoire en facilitant l'accès aux bassins d'emploi et de formation. Facteurs d'attractivité, ils seront un point d'appui pour conforter les potentiels économiques.

L'Est conserve une part d'activité industrielle importante (19% des emplois salariés, 39% avec le BTP et les transports). Il semble important de **valoriser ces activités productives qui offrent des postes accessibles à des salariés de niveau CAP-BEP-Bacpro**.

Face à l'avenir incertain de ces activités, avec de façon emblématique la situation du site de PSA à Aulnay-sous-Bois, la démarche de soutien à l'industrie menée au Bourget est intéressante. Il est nécessaire pour l'Est d'envisager un scénario volontariste en s'appuyant sur l'ensemble des acteurs. Des synergies sont à développer avec l'aéronautique et les transports terrestres pour conduire à une relance et un élargissement de l'activité industrielle, productive et technologique.

**La valorisation de l'arc paysager** est un autre point d'appui au développement de cet arc. Cela nécessite de structurer les espaces naturels à l'échelle du quart Nord-Est de l'agglomération parisienne.

Enfin, le nouveau métro incite à penser une **nouvelle intensité urbaine** autour des gares. A Aulnay-sous-Bois, autour du carrefour de l'Europe, s'ouvre la perspective de **la redynamisation de nombreuses zones d'activité et l'achèvement de la requalification des quartiers situés le long de l'ex RN2**, avec la possibilité d'élargir l'offre de logement. A Sevran, la nouvelle gare des Beaudottes aidera à la redynamisation du quartier, desservira un important centre hospitalier et le nord des 35 hectares des terrains Montceleux, susceptibles d'accueillir des équipements sportifs métropolitains et, à la frange, du logement. Ceux-ci seront aussi desservis par la gare Sevran-Livry, qui favorisera également le réaménagement et le développement du centre ville. A Clichy-Montfermeil, la gare connectée au terminus du tramway et située au pied de la tour Utrillo, sera de nature à renforcer l'attractivité sociale, urbaine des deux villes. Elle conforterait le projet culturel dit « villa Médicis »

## ▪ **Les territoires de la tangentielle et du réseau « est proche »**

### **Spécificités et rôle en Seine-Saint-Denis et en Ile-de-France**

Ces territoires s'articulent autour de la Tangentielle Nord et de l'Arc Est interne du réseau complémentaire du Grand Paris, interconnectés à Bobigny Drancy (CHU Avicenne et campus de Paris 13).

Ces réseaux répondent au besoin identifié de façon partagée par les collectivités (Plaine Commune, Départements de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne) de rocade pour désaturer la zone centrale et répondre à l'augmentation des déplacements de banlieue à banlieue. Aujourd'hui, pour se rendre de Bobigny à Noisy-le-Grand ou aux Universités Paris 8 – Saint-Denis et Paris 13 – Villetaneuse, le passage par Paris est obligatoire.

Ces nouvelles infrastructures traverseront en Seine-Saint-Denis plusieurs territoires qui nécessitent d'être reliés pour conforter leur potentiel de développement, au-delà des grandes polarités identifiées dans le projet du Grand Paris. Il s'agit de secteurs résidentiels, essentiellement pavillonnaires et de grands ensembles, accueillant aussi de grands équipements et projets urbains :

- au nord de la Plaine Saint-Denis, les universités Paris 8 et Paris 13, le projet des Tartres, la plate-forme aéroportuaire du Bourget ou encore le Parc de La Courneuve ;
- sur les territoires de l'Ourcq, le pôle administratif de Bobigny, le CHU Avicenne, le Campus de Paris 13, la MC 93, les projets urbains de Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec ;
- au sud-est du département, le pôle commercial d'envergure régionale de Rosny, les équipements de santé de Maison Blanche et Ville Evrard, le Parc de La Haute-Ile, mais aussi le futur quartier de l'Est nocéen (plus de 4 000 logements à terme), limitrophe du PRU des Fauvettes (11 800 habitants).

Le tissu économique de ces territoires est marqué par une forte présence des PME et PMI. Un des enjeux pour le renforcement de la métropole francilienne est de favoriser l'accès de ces PME et PMI à la globalisation. Cela passe notamment par une réduction des temps d'accès aux aéroports et aux gares.

### **Réponses apportées par les projets et points de vigilance**

Si des pôles comme Rosny-sous-Bois ou Noisy-le-Grand sont dès à présent attractifs et se sont développés en disposant d'un accès au réseau magistral de transports, le reste du territoire traversé a besoin d'être conforté.

La réalisation du métro automatique souterrain du Grand Paris permettra de s'affranchir des contraintes géographiques de ces territoires marqués par des éléments naturels contraignants (plateaux, coteaux, voies d'eau et vallées déjà utilisées pour le passage des réseaux de



transports interrégionaux et internationaux routiers – A4, A86, A3 – et ferrés – RER A et E, TGV Est ou grande ceinture).

**Les projets urbains et le potentiel d'intensification** (grands ensembles, Tartres, Le Bourget, Pont de Bondy, Rosny Bois Perrier, Fauvettes, Est Nocéen...) **seront renforcés par ces nouvelles infrastructures**. Elles répondront à l'aspiration des habitants à vivre dans un cadre urbain de qualité, plus respectueux des enjeux en termes de développement durable.

Le Pont de Bondy, porte d'entrée Est dans la zone dense par la route (A3/A86), sera conforté par les transports en commun. Les nouvelles rocade, en le desservant et le reliant au pôle Bobigny Préfecture Picasso, donnent une nouvelle dimension au projet de requalification urbaine (projets ExRN3 / canal de l'Ourcq et PRUs de Noisy-le-Sec, Bobigny et Bondy). Elles ouvrent des perspectives pour **élargir le fonctionnement du pôle Bobigny Préfecture** sous dimensionné.

Les rocade vont rapprocher physiquement des équipements universitaires (Universités Paris 8, Paris 13, pôle du Bourget en constitution, Marne-la-Vallée), sanitaires (Avicenne, Neuilly-sur-Marne), commerciaux (Rosny, Bondy).

## ▪ La Couronne de Paris

### **Spécificités et rôle en Seine-Saint-Denis et en Ile-de-France**

Ce territoire qui s'étend en Seine-Saint-Denis de Saint-Ouen à Montreuil est caractérisé par de fortes densités, une prédominance de l'habitat collectif et une très bonne desserte depuis et vers Paris. Toutes les communes sont desservies par le métro ou le RER ou le seront dans un avenir proche.

En interface directe avec Paris elles connaissent une forte dynamique de renouvellement. De Saint-Ouen à la moitié nord de Pantin, le tissu urbain accueille de grandes emprises industrielles en cours de réaffectation avec des projets de nouveaux quartiers, de grands équipements. Au sud, jusqu'à Montreuil, habitat et activités sont plus systématiquement imbriqués dans un tissu urbain qui connaît lui aussi un fort renouvellement. La problématique de la résorption de l'habitat dégradé est très présente (PNRQAD de Saint-Denis, Aubervilliers, Saint Ouen et de Bagnolet, Montreuil).

Ce territoire est particulièrement concerné par le desserrement de Paris et de l'Ouest parisien avec des transferts d'activités tertiaires et une attractivité résidentielle, liés à la bonne desserte et aux prix fonciers et immobiliers qui restent accessibles en comparaison du marché parisien.

### **Réponses apportées par les projets et points de vigilance**

L'amélioration des transports en commun de rocade (Arc est complémentaire au nord, prolongements du T1, T3 sur le boulevard des Maréchaux) et en radiales (ligne 12, T8 de Saint Denis jusqu'à Evangile, ligne 14 et désaturation de la ligne 13) vont permettre de renforcer l'accessibilité de ce territoire dont la densification se poursuit, de faciliter les liens entre les différentes polarités en cours de constitution. Toutefois, une **amélioration du maillage des transports en commun lourd reste nécessaire dans le secteur Bagnolet / Hauts de Montreuil**. Le maintien de la **mixité des activités économiques** constitue un autre enjeu de taille qui concerne l'ensemble de cet arc. La pression foncière pousse les activités consommatrices d'espace plus loin, renforçant le risque d'embolie routière. Cette question rejoint celle du coût du foncier, de sa maîtrise et de l'intégration urbaine d'activités perçues comme nuisantes.

La réduction du **décalage entre l'emploi qui s'implante et le niveau de qualification de la population résidente** qui nécessite une réflexion sur la formation passe aussi par cet enjeu de diversité de l'activité.

La **qualification de l'espace public et le renforcement de l'animation urbaine** (certains quartiers de bureaux à la Plaine Saint Denis ne vivent que la journée) restent à traiter pour améliorer le cadre de vie, faire mieux accepter les fortes densités, renforcer l'attractivité résidentielle auprès des nouveaux salariés. Plusieurs projets créent des continuités entre Paris et ses banlieues, mais d'importantes fractures urbaines ne sont pas traitées : porte de Bagnolet, intégration des faisceaux ferrés sur la Plaine et Pantin.

Le **renforcement de la place des espaces verts** touche aussi à la qualité des espaces publics et pose des questions sur les plans social, sanitaire et environnemental. Le fort déficit de la couronne sera partiellement compensé par les projets (Docks de Saint-Ouen, Ecoquartier de Pantin, BPAL), mais la place de la nature dans le tissu dense implique d'autres réponses innovantes (végétalisation des cœurs d'îlots, des toitures...).

### **La place de la Seine-Saint-Denis en Ile-de-France**

**Synthèse des préconisations sur les dynamiques de développement** : trois territoires d'intérêt métropolitains et trois territoires de cohésion territoriale

#### **TERRITOIRES D'INTERET METROPOLITAINS**

**Plaine de France** : porte d'entrée internationale et moteur du développement économique métropolitain avec des pôles d'emploi et des équipements clefs de la recherche et de l'innovation, mais aussi des éléments patrimoniaux et touristiques remarquables et de grands pôles verts.

- mettre en avant de nouvelles centralités économiques et urbaines
- fluidifier les déplacements (échanges autoroutiers, projets de transport, enjeu logistique)
- territoire à enjeu pour repenser l'inscription des grands pôles verts dans la ville
- ancrer le développement dans le territoire (formation ; attractivité résidentielle...)

**Territoires de l'Ourcq** : porte Est d'entrée dans la métropole à la grande valeur paysagère malgré la carence en espace vert (coteaux, canal...). Des équipements structurant à l'échelle de la métropole qui restent trop méconnus (sciences du vivant...)

- structurer une polarité élargie autour de Bobigny Ville Préfecture, de Paris vers la Seine et Marne
- consolider et mettre en réseau le potentiel de développement économique
- constituer des centralités urbaines fortes articulées aux projets de transport en prolongeant les pastilles de densification jusque vers l'Arc Grand Est
- valoriser les paysages et espaces verts

**Monts et Vallées de la Marne** : situation stratégique entre les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Orly, entre Paris et Marne la Vallée avec une grande valeur paysagère, des implantations économiques majeures (centres commerciaux, Montreuil...)

- tirer le développement urbain et économique du cluster de la ville durable
- tout en valorisant le développement des filières ancrées dans le territoire
- concrétiser et revisiter les grands projets urbains
- valoriser les atouts environnementaux et paysagers

#### **ARCS DE COHESION TERRITORIALE**

**Est de la Seine-Saint-Denis** : secteur d'articulation des pôles de développement majeurs de Roissy et de Marne-la-vallée à la forte dimension paysagère et au tissu urbain d'une grande diversité.

- désenclaver ce territoire par les projets de transports
- permettre un développement économique riche en emplois accessibles à la population
- valoriser les activités productives existantes
- valoriser l'arc paysager et permettre une nouvelle intensité urbaine

**Les territoires de la tangentielle et du réseau « est proche »** : secteur d'articulation de territoires de projets et de pôles régionaux aujourd'hui très peu connectés (Nord de Plaine Commune et secteur des Universités, Le Bourget, Bobigny Préfecture, Rosny2, Marne-la-Vallée)

- concrétiser les projets de rocades pour répondre aux besoins de déplacement
- favoriser une nouvelle intensité urbaine en même temps qu'une requalification
- élargir le fonctionnement du pôle Bobigny Préfecture

**La couronne de Paris** : secteur de contact avec Paris, avec une très bonne desserte, des locomotives sur le plan du développement économique

→ compléter le maillage par les transports en commun (Bagnolet / Hauts de Montreuil)

→ maintien de la mixité des activités économiques

→ qualification de l'espace public, amélioration de l'habitat

→ territoire à enjeu pour renforcer dans le tissu urbain la place des espaces vert