

# Contribution de Paris au **projet métropolitain**

# Sommaire

<b>Introduction et axes stratégiques</b>	<b>6</b>
<b>Proposition de méthode pour l'élaboration et la mise en œuvre du projet métropolitain</b>	<b>7</b>
<b>Orientations</b>	<b>10</b>
Tisser des liens entre territoires et lutter contre la ségrégation	11
Rééquilibrer les fonctions urbaines et faciliter l'accès au logement	16
Affirmer la place dans la ville des fonctions productives et des grands services urbains	20
Construire le Grand Paris de la culture	23
Faire du sport un vecteur de réduction des inégalités et de rapprochement entre les territoires	26
Agir pour la qualité de l'air et la transformation des modes de déplacement	29
Organiser la transition énergétique	33
Intégrer la nature dans la ville	35
<b>Carte de synthèse en annexe</b>	

# Introduction

**La Métropole du Grand Paris et ses communes membres, en lien avec les territoires, ont lancé l'élaboration de leur schéma de cohérence territoriale (Scot) et définiront à travers lui le projet métropolitain.** Cet acte politique majeur, le premier du genre pour le cœur métropolitain, est un marqueur fort de la décentralisation dans une métropole historiquement marquée par la présence de l'État aménageur. Il portera une vision partagée de l'avenir de notre territoire, l'expression des convergences entre les collectivités qui le composent et de la volonté commune de ses habitants. Le projet et sa traduction réglementaire orienteront sur le long terme les politiques, le développement et le renouvellement urbains.

La Ville souhaite prendre toute sa part dans cette élaboration collective et apporte avec le présent document une première contribution à ce projet, à l'image d'autres territoires et suite à l'invitation du Président de la Métropole du Grand Paris. Fruit d'une démarche nécessairement ouverte et croisée avec les acteurs métropolitains, cette contribution identifie les sujets sur lesquels la Ville souhaite attirer l'attention et les premières propositions d'orientations à verser au débat et à la concertation. **Pour tous les territoires de cet espace commun, la définition du projet métropolitain constitue un enjeu fondamental.** Il paraît nécessaire de réinterroger nos manières de faire, dépasser nos intérêts locaux et travailler ensemble dans l'intérêt général afin d'amplifier l'efficacité de l'action publique au service des habitants. Dans de nombreux domaines, nous savons qu'il est nécessaire d'appréhender collectivement de nombreux enjeux : cela vaut pour l'attractivité économique, les mobilités, le logement, la lutte contre la pollution, la transition énergétique et l'adaptation au changement climatique, et la réduction des inégalités en matière de santé, d'éducation et d'environnement.

**La métropole est polycentrique.** En quelques décennies les évolutions urbaines, démographiques, économiques et sociales ont transformé le territoire métropolitain et remis en cause les anciennes représentations sur la centralisation parisienne, en particulier celle, binaire, d'une définition par contraste avec la « banlieue ». En attestent les dynamiques économiques, les choix résidentiels des ménages ou encore les déplacements, avec chaque jour environ 350 000 Parisiens qui travaillent à l'extérieur de la ville et 1 million d'actifs faisant le chemin inverse pour venir travailler à Paris. Surtout, ce sont aujourd'hui près de 1,2 million de déplacements liés au travail qui s'effectuent chaque jour au sein même de la petite couronne, ce qui témoigne de l'évolution du modèle historique de déplacement radial vers et depuis Paris. **L'arrivée d'ici à 2030 du Grand Paris Express est à la fois le signe et le catalyseur de ce changement d'échelle.** Paris en tant que ville-monde se confond avec la métropole au-delà des périmètres administratifs. C'est l'ensemble de ces territoires, aujourd'hui largement interdépendants, qui font l'attractivité et le rayonnement de la ville dans le monde.

L'agglomération s'est organisée autour de multiples coopérations techniques dès le début du XXème siècle (transports, traitement des déchets, assainissement...) qui se sont poursuivies jusqu'à récemment avec l'ouverture de nombreux outils existants aux autres collectivités, comme l'Apur et la Soreqa. Cependant, la quasi-absence de coopération politique entre les années 1960 et 2000 – voire la concurrence entre territoires – ont été préjudiciables à l'intégration, dans le développement urbain, des enjeux d'un territoire de vie qui dépasse largement les frontières municipales. **Après 15 ans de construction de coopérations** qui ont rompu l'isolement politique parisien et ont vu naître successivement

les conférences métropolitaines (2006), puis Paris Métropole (2009) et enfin la Métropole du Grand Paris et les territoires (2016), **le projet métropolitain marque une nouvelle étape décisive.**

**Les défis ne manquent pas.**

**Conforter l'attractivité : la métropole parisienne est une « ville globale »**, l'un des lieux centraux du système urbain mondialisé, de convergence des flux nationaux et internationaux de richesses et de populations, avec tous les bénéfices et difficultés que cela représente. Elle concentre un nombre d'institutions internationales, politiques, culturelles, financières, éducatives et médiatiques de premier plan. À l'international, **cette attractivité est corroborée par les indicateurs et classements internationaux**, qui la placent dans le top 3 mondial avec New-York et Londres. Elle est la cinquième métropole au monde par son PIB. Elle bénéficie d'une économie de l'innovation très dynamique et d'une accessibilité internationale exceptionnelle avec l'un des principaux hubs aéroportuaires mondiaux. Elle est aussi la première destination touristique mondiale, la première concentration mondiale de chercheurs, l'une des métropoles les plus intenses sur le plan de la vie culturelle et l'une de celles accueillant le plus d'étudiants étrangers, grâce à une offre éducative d'excellence et financièrement accessible. Grande métropole sportive, elle fait partie de celles qui accueillent le plus grand nombre d'évènements sportifs internationaux, au premier rang desquels les Jeux olympiques et paralympiques de 2024, qui s'inscrivent dans une perspective résolument métropolitaine.

Au niveau national et du point de vue de ses habitants, les facteurs de l'attractivité de la métropole les plus couramment cités sont **ses opportunités d'emplois et de carrière, l'intensité de sa vie culturelle, son offre en formation supérieure et sa facilité d'accès national et international**. Pourtant, malgré ces atouts incomparables et à l'image de beaucoup d'autres villes-monde, la métropole parisienne est aussi souvent citée parmi les moins attractives pour la qualité et le cadre de vie : parmi les éléments les plus décisifs figurent **le temps passé dans les transports, le coût et les difficultés d'accès au logement, la pollution de l'air et le manque de proximité avec la nature**. Autant d'éléments qui participent à une « fuite » des familles et des retraités vers d'autres villes et territoires français.

**La Métropole du Grand Paris est aussi un territoire fracturé, marqué par des inégalités territoriales importantes, y compris au sein du territoire parisien.** En dépit de son image souvent véhiculée de « métropole riche », le taux de pauvreté y est supérieur à celui de l'Île-de-France et à celui moyen des autres métropoles françaises. Si les revenus médians y sont légèrement supérieurs comparés aux autres métropoles, c'est sans considérer les écarts de coût de la vie, en particulier du logement. Surtout, ces statistiques cachent des disparités de revenus importantes (rapport de 1 à 9 entre les 10 % les plus riches et les 10 % les plus pauvres). La métropole regroupe ainsi les départements pour lesquels le revenu fiscal médian des habitants est le plus élevé du pays, Paris et les Hauts-de-Seine, et celui où il est le plus faible, la Seine-Saint-Denis. **Plus largement dans la métropole, certains territoires, communes et quartiers prioritaires concentrent des difficultés importantes**, notamment quant au chômage, au cadre de vie, à l'accès aux transports, aux soins et aux moyens alloués aux services publics de toutes natures y compris ceux dépendant de l'État (éducation, police, justice...). En outre, l'augmentation continue de la pression immobilière conduit à l'éviction progressive de toute une frange de la population que la production de logements sociaux n'arrive pas seule à endiguer. La pression sur le parc social est très forte, avec 10 demandes pour 1 attribution en 2016 et 490 000 ménages inscrits comme demandeurs de logement. Dans le parc privé les ménages font face à des prix d'achat qui ont renoué avec les plus hauts niveaux historiques et à des loyers élevés, d'où des parcours résidentiels grippés et une mobilité en forte baisse.

**Aux inégalités sociales s'ajoutent d'autres inégalités territoriales héritées en grande partie de l'histoire de l'aménagement de l'agglomération parisienne.** Des infrastructures lourdes, des industries, de nombreux

grands services urbains se sont concentrés dans des « territoires servants », où de nouvelles centralités se développent mais souvent sous la contrainte d'une intégration plus complexe et coûteuse à réaliser (franchissements d'infrastructures, dépollution des sols...). Par ailleurs les déséquilibres spatiaux en matière de densité d'emplois et plus encore de surfaces de bureaux ont un impact négatif, tant sur l'accès local à l'emploi, en particulier dans l'est métropolitain, que sur les trajets pendulaires. Ces déséquilibres se traduisent aussi par des écarts de ressources fiscales (par exemple la CVAE par habitant varie de 1 à plus de 8 entre le territoire le plus pauvre et le plus riche), des variations de pression fiscale et des investissements trop inégalement répartis ; la modération par les seuls fonds de péréquation ne peut constituer un système satisfaisant sur le long terme. Autant d'éléments qui mettent en évidence les limites de notre modèle urbain et questionnent sa durabilité.

**À ces défis hérités du passé s'ajoutent ceux de demain. En premier lieu ceux de l'environnement et de l'urgence climatique** qui constituent à eux seuls une nouvelle donne urbaine. Dans la lignée de l'accord de Paris, le plan climat air énergie métropolitain fixe l'objectif de neutralité carbone du territoire en 2050. Cet objectif vital devra se traduire par des orientations fortes sur les projets de développement urbain mais plus encore une adaptation radicale de l'espace bâti actuel, notamment en matière d'efficacité énergétique, de développement des énergies renouvelables et de décentralisation du système énergétique. La pollution de l'air, mal insidieux et persistant, à l'origine de plus de 6 600 décès prématurés chaque année dans la métropole, doit aussi se traduire par des changements structurels, en particulier dans les modes de déplacements. La métropole parisienne continue également d'être l'une des plus bruyantes au monde, nuisant à la qualité de vie des habitants. La nature et la biodiversité doivent se développer dans la ville par la constitution d'espaces naturels préservés et de continuités écologiques. Il est aussi indispensable de mieux faire face aux risques auxquels la métropole est confrontée, et de prendre en particulier à bras le corps la question du risque d'inondation, dont les épisodes récents interrogent la capacité de la métropole à absorber le choc social, économique et écologique que constituera la prochaine crue centennale.

Par ailleurs, alors que l'on s'apprête à célébrer en 2019 le centenaire de la loi de démolition des « fortifs », le boulevard périphérique qui en est l'héritier continue de signer une fracture urbaine majeure entièrement dévolue aux flux routiers au détriment des lieux de vie, du paysage et des franchissements par modes doux. De nombreuses actions ont été menées ces dernières années avec le déploiement du tramway sur les boulevards des Maréchaux, la réduction de la vitesse autorisée et la pose d'enrobés phoniques sur le périphérique, la couverture de certaines portions de ce dernier et plus récemment le plan programme « Portes en places ». Il paraît aujourd'hui nécessaire de compléter cette requalification urbaine par une réflexion d'ensemble et de long terme sur **le devenir du périphérique**. C'est notamment le sens de la consultation internationale récemment lancée par le Forum Métropolitain du Grand Paris sur le devenir des grandes fractures urbaines que constituent les pénétrantes et rocades, dont l'A86. **Il faut aussi anticiper et accompagner les changements de comportements et d'usages, les attentes des citoyens et les bouleversements économiques et technologiques** que connaîtra le territoire au cours des prochaines décennies et dont certains sont déjà à l'œuvre : nouvelles modalités de co-conception et de coproduction de la ville, développement des mobilités autonomes et des mobilités électriques, de la ville intelligente et connectée, recueil et valorisation des données urbaines, augmentation des flux logistiques et évolution des modes de consommation...

**Avec le projet métropolitain, il nous revient ensemble de porter une autre vision de ce territoire**, plus résiliente, qui tire profit des atouts de la ville-monde – ses opportunités d'emploi et de formation, sa vie culturelle exceptionnelle – tout en offrant un environnement de bien-être à ses habitants par un air sain, des espaces publics apaisés, des temps de transport réduits, un contact plus direct avec la nature et une

meilleure cohésion sociale et urbaine. Le versant délétère des dynamiques socioéconomiques qui animent les grandes villes mondiales – la crise du logement et de l'hébergement, l'éviction des activités productives, le développement des inégalités socio-spatiales et l'exclusion – n'est pas un phénomène inéluctable et doit se résorber par la convergence des volontés citoyennes et politiques. **Ce doit être l'ambition du projet métropolitain.**

Projet

# Deux axes stratégiques

**Le projet métropolitain constitue un rendez-vous historique pour la métropole et un défi majeur lancé aux collectivités et acteurs du territoire qui la composent. Paris en prend la juste mesure.** Pour nourrir la réflexion et les débats, elle propose à ses partenaires des pistes portant sur une méthode d'élaboration et de mise en œuvre du projet, ainsi que des orientations stratégiques déclinant les deux grands axes qu'elle souhaite promouvoir et qui conditionnent à la fois **le rayonnement et l'attractivité** du territoire et la **qualité de vie des habitants**.

## Le « droit à la ville »

Les habitants de la métropole doivent pouvoir partout bénéficier du même niveau de qualité et d'accès aux fonctions et aménités urbaines. Tout habitant doit en effet pouvoir disposer d'un logement adapté à ses besoins et à ses ressources et d'une offre de services de mobilité efficaces et diversifiés pour tous ses déplacements quotidiens. Il doit, quel que soit son lieu de résidence, disposer d'une offre de soins satisfaisante, de services publics de proximité, d'équipements culturels et sportifs nécessaires à son épanouissement, d'une vie commerciale diversifiée et d'un cadre de vie agréable et sûr. Il est également nécessaire que le projet métropolitain contribue à une plus grande égalité des chances et à l'émergence d'une société plus inclusive en luttant contre les effets ségrégatifs, notamment scolaires, et en offrant les conditions d'un meilleur accès à l'emploi et à la formation tout au long de la vie. Il faut enfin que le projet métropolitain favorise la participation active des habitants aux grands aménagements et au devenir de leur territoire. Ce sont ces différents éléments qui sont constitutifs du « droit à la ville » que tous les habitants peuvent légitimement revendiquer.

## La transition écologique

L'effectivité de ce droit à la ville est désormais indissociable de l'intégration des objectifs de la transition écologique. Considérée hier comme élément s'opposant à la nature, la ville devient un acteur des biodiversités au service de l'appropriation de l'espace urbain. Créer du vivant dans des interstices ou des friches et reconquérir les cours d'eau métropolitains contribuent autant aux corridors écologiques, à la création d'îlots de fraîcheur, qu'à permettre aux habitants de se rencontrer et de s'approprier collectivement la ville là où le tissu urbain est effiloché. À cette écologie urbaine du quotidien, qui donne accès à la ville et crée de la convivialité par de nouveaux liens sociaux, s'ajoute un devoir d'exemplarité trois ans après l'adoption de l'accord de Paris. La zone dense a une responsabilité de premier plan pour limiter le réchauffement climatique et ses effets. Pour cela le métabolisme urbain doit évoluer vers plus d'efficacité énergétique et de consommation en circuits courts par le réemploi et l'utilisation de ressources locales comme les agromatériaux ou les énergies renouvelables et de récupération. Cette transition, qui favorisera la création d'emplois durables, est aussi indispensable pour améliorer la qualité de l'air et protéger ainsi la santé des habitants.

Projet

# Proposition de méthode pour l'élaboration et la mise en œuvre du projet métropolitain

L'élaboration du projet métropolitain est un défi au vu du nombre de collectivités qui en auront la charge, du nombre d'habitants qui sont concernés et du calendrier ambitieux prévu pour l'adoption du document. Le projet, et plus globalement le Scot, doit s'inscrire dans le cadre des orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) mais ne peut pas être qu'une simple focale sur la zone dense de l'agglomération. **Il doit matérialiser la volonté de coopération des acteurs dans tous les domaines et entrer dans un degré de prescription plus avancé.**

**Pour être vivant, le projet métropolitain doit être opérant, évolutif et approprié par ceux qui le mettent en œuvre.** Il doit être le projet de tous les acteurs, qu'il s'agisse de la société civile, des collectivités, mais également des autres institutions publiques telles que l'État et les grands syndicats techniques, dont la mobilisation sera essentielle à l'atteinte des objectifs qui seront fixés. **Mais ce projet doit avant tout être celui des habitants** dont l'inclusion, tant dans la définition des orientations que dans la mise en œuvre du projet est indispensable à la légitimité du projet et est une condition majeure de son accomplissement. Il doit porter un véritable **récit métropolitain**, afin que les habitants se l'approprient et puissent se projeter dans un avenir commun.

Pour garantir ces objectifs, la Ville de Paris souhaite promouvoir une conception et une mise en œuvre du Scot autour des modalités suivantes :

- **Une mise en œuvre collective et en réseau.** Chaque composante du Grand Paris (communes, territoires et métropole) disposant d'une partie des compétences et des moyens nécessaires à la mise en œuvre du projet métropolitain, il apparaît nécessaire que, sous la coordination de la métropole, **l'ensemble de ces collectivités soient solidairement garantes de la bonne mise en œuvre au projet métropolitain**, à chaque niveau d'administration et ce quelles que soient les évolutions institutionnelles futures. Cela passe à la fois par l'implication directe de la métropole, mais également par des **projets de coopération**. La mise en œuvre du projet ne pourra fonctionner qu'avec l'implication de l'État et dans une vision partagée à des échelles plus larges, celles de la région, du grand bassin parisien ou encore de la Vallée de la Seine. **La collaboration avec les départements et la région** est également fondamentale pour mener à bien les actions dans de nombreux domaines (transports, développement économique, sectorisation scolaire...). Enfin, l'association et la coordination des grands syndicats techniques est indispensable à la mise en œuvre de nombreux objectifs environnementaux et doit s'inscrire dans le cadre du protocole de planification et de coopération signé entre la Métropole du Grand Paris et les responsables des services publics urbains.
- **Un document opposable et incitatif.** Dans le respect du principe de subsidiarité et sur la base des nombreux projets de territoires intercommunaux élaborés ces dernières années, le projet métropolitain et sa traduction réglementaire devraient contenir des **orientations suffisamment fines**,

**précises et opérantes, notamment vis-à-vis des PLU.** L'effectivité de la mise en œuvre du Scot, en particulier lorsque ses dispositions n'auront pas valeur réglementaire ou constitueront des objectifs globaux, pourrait être facilitée par des **mécanismes financiers incitatifs**. La métropole pourrait ainsi, dans une logique d'appréciation globale ou par projet, **cibler ses investissements sur les actions qui concourent à la mise en œuvre du projet métropolitain** : en dépassant le cadre trop limité du fonds d'investissement existant, la métropole devrait fonder son **programme d'investissement pluriannuel** sur les principales orientations du projet métropolitain. **La répartition des investissements et les règles de partage de la croissance fiscale pourraient être modulées en fonction de critères liés aux ressources des collectivités et de la traduction des objectifs du Scot par les territoires.**

- **Un document appropriable et évolutif.** Le Scot devrait être un outil conçu pour les citoyens, les acteurs économiques et les administrations chargées de l'appliquer. Pour donner à l'action métropolitaine davantage de lisibilité et inciter à la transversalité, **la métropole pourrait synthétiser, par exemple au travers d'un portail numérique, les nombreux schémas et plans d'actions légaux et facultatifs.** Il pourrait être accompagné d'une **plateforme d'information et de participation en ligne** s'adressant à tous les citoyens et acteurs de la métropole **animée dans la durée** et pas seulement au stade de l'élaboration ou de la révision du Scot. Un espace spécifique pourrait également être dédié aux collectivités chargées de sa mise en œuvre. Le **conseil de développement de la Métropole du Grand Paris** pourrait être missionné sur les modalités d'inclusion citoyenne dans la durée (conférences citoyennes par exemple) et une part du fonds d'investissement métropolitain pourrait être mobilisée dans le cadre d'un **budget participatif métropolitain**. Pour une meilleure appropriation de ce document par les citoyens, il conviendrait également de lui donner, au lieu de sa terminologie juridique « Scot », un titre facilement identifiable et compréhensible. Enfin, **le projet devrait être évolutif, soumis en permanence à évaluation via des outils *ad hoc* et régulièrement mis à jour,** même par le biais de feuilles de route complémentaires dans l'attente de modifications ou révisions.
- **Une optimisation des règles et des outils dans un souci d'économie.** Il apparaît utile **d'optimiser la traduction réglementaire du projet** afin que sa mise en œuvre repose en grande partie sur la régulation et l'orientation des forces économiques, plutôt que de se reposer exclusivement sur des fonds publics pour la correction de leurs dysfonctionnements. À titre d'exemple, l'intégration de protections réglementaires empêchant la mutation de locaux artisanaux en d'autres types de commerces peut réduire, en aval, la nécessité de passer par des rachats de baux subséquents à l'absence de règles. Cet aspect est notamment fondamental dans le domaine de l'environnement, au regard des objectifs ambitieux à atteindre d'ici 2050. Par ailleurs, dans un objectif de synergie et de rationalisation de l'action publique, la métropole et les territoires pourraient s'appuyer sur les outils et structures déjà existants. La Ville de Paris a déjà ainsi proposé à la métropole d'entrer dans la gouvernance de Paris&Co pour conduire de futures politiques de développement économique et de la Soreqa pour la résorption de l'habitat insalubre. Elle a également proposé à la métropole de fonder une SPL d'aménagement s'appuyant sur Paris Batignolles Aménagement et d'intégrer la société d'exploitation de la Tour Eiffel pour promouvoir le territoire de la capitale et plus largement celui du Grand Paris.
- **Des modes d'action innovants et transversaux.** Les plans locaux d'urbanisme (PLU) territoriaux revêtiront une importance fondamentale dans la mise en œuvre du projet. Il reviendra à chaque territoire, dans un souci de subsidiarité, d'utiliser les outils les plus adaptés aux réalités locales pour traduire les orientations du Scot. Dans un souci de lisibilité et d'efficacité, il est nécessaire d'encourager à l'harmonisation progressive de la présentation et surtout des outils et méthodes sur la base des retours d'expérience des collectivités (par exemple en matière de zonage, d'emplacements réservés, d'orientations d'aménagement thématiques, d'outils de protection

commerciale ou patrimoniale...). C'est le rôle qui pourra être dévolu au **cahier de recommandations des PLU**, spécificité du Scot de la Métropole du Grand Paris. Mais au-delà des outils réglementaires et fonciers classiques, il paraît également indispensable, au vu de la densité et de la rareté de l'espace dans la métropole, de mettre au service des orientations retenues par le projet des méthodes de mobilisation foncière et d'acteurs qui ont récemment démontré leur efficacité :

- o **Le recours à l'urbanisme temporaire**, c'est-à-dire la mobilisation des sites ou friches en attente d'évolution dans l'attente de transformations urbaines ; de récents exemples ont montré le potentiel de ce mode d'action, notamment en ce qui concerne l'hébergement, les initiatives citoyennes, l'animation culturelle et la capacité à faire se rencontrer publics et activités de natures très diverses.
- o **Le développement des appels à projets**, qu'ils soient thématiques (Parisculteurs, Paris terrain de jeux...) ou à caractère général (Réinventer Paris, Inventons la Métropole, Réinventer la Seine...); ils ont témoigné de l'exceptionnelle capacité d'adaptation et d'innovation des porteurs de projets, à la fois pour valoriser des terrains dont certains auraient été plus difficilement valorisables dans le cadre d'une démarche indépendante, mais également pour prendre en compte les enjeux sociaux et environnementaux (projets ESS, agriculture urbaine, exemplarité écologique...), les grands services urbains (la logistique en particulier) et les nouveaux besoins des entreprises.
- o **La coopération avec les bailleurs sociaux pour la mobilisation de leurs pieds d'immeubles et de leurs espaces sous-utilisés, comme certains parkings** ; cette mobilisation peut concourir à la réalisation de nombreux objectifs, comme la diversité commerciale, la lutte contre la vacance, les commerces et entreprises de l'économie circulaire et de l'économie sociale et solidaire, de crèches, de centres de santé, d'équipements logistiques ou sportifs. Une structure de coopération inter-bailleurs pour la commercialisation d'environ 6 700 locaux a été mise en place dans le cadre du dispositif Paris Commerces et a démontré son efficacité pour la dynamisation de nombreux quartiers. La constitution de ce type de coopération au sein des différents territoires et leur mise en réseau constituerait un levier important au service de la mise en œuvre du projet.

# Orientations

Les orientations sont structurées de la manière suivante :

- un rappel du contexte, qui présente les grands enjeux auxquels est confrontée la métropole ;
- une présentation des principales coopérations qui concourent déjà à ces enjeux ;
- les objectifs et actions proposés.

Une carte stratégique en annexe synthétise les éléments localisables.

# Tisser des liens entre territoires et lutter contre la ségrégation

## Contexte et enjeux

Le « droit à la ville » doit s'affirmer en premier lieu dans les espaces où les inégalités d'accès aux fonctions et aménités urbaines sont les plus criantes. Quartiers enclavés issus de l'urbanisme d'après-guerre et fondés sur la séparation des fonctions, quartiers anciens en décrochage, franges urbaines... Certains de ces secteurs, y compris à Paris, **cumulent les difficultés en matière de chômage, de précarité et de santé**. Ces phénomènes se doublent souvent d'une plus grande difficulté d'accès aux services publics et d'un manque d'équipements publics (crèches, équipements sportifs et culturels, établissements pour personnes âgées...), révélateurs des différences de capacités de financement entre collectivités. Les aménités urbaines et la vie de quartier y sont moins développées, l'offre commerciale et de loisirs restreinte, la sécurité parfois moins bien assurée. La faiblesse de l'activité économique, à laquelle s'ajoute souvent un manque de transports, constituent des freins importants à l'accès à la formation et à l'emploi, là où c'est pourtant le plus nécessaire. L'accès aux soins est très variable, le nombre de médecins spécialistes par habitant pouvant par exemple, le long de la ligne B du RER, s'inscrire dans un rapport de 1 à 30. Dans le parc privé de certains quartiers anciens, des poches d'insalubrité se maintiennent et la part des logements exploités par des marchands de sommeil peut y être importante. Dans de nombreux quartiers, les opérations de lutte contre l'habitat indigne et les opérations de rénovation pilotées par les collectivités avec l'Anru et l'Anah ont déjà fortement contribué à améliorer le cadre de vie et à reconstituer une trame urbaine dans des secteurs jusqu'alors enclavés. Mais il paraît aujourd'hui nécessaire d'élargir ce travail dans une démarche globale et de **procéder à un investissement prioritaire dans les quartiers en difficulté, condition essentielle à la cohésion sociale et urbaine métropolitaine**. Les pistes évoquées dans l'appel de Grigny et dans le rapport Borloo peuvent inspirer le travail de la Métropole sur le sujet.

La métropole est par ailleurs confrontée à une **forte ségrégation scolaire** qui s'explique à la fois par la sectorisation, reproduisant pour partie la ségrégation résidentielle, mais aussi par une offre privée significative qui permet des stratégies d'évitement. À Paris le recrutement du secteur privé est spécifique puisqu'il rassemble 7 fois plus d'élèves de milieux favorisés que le secteur public et que 25 % de ses élèves viennent d'autres communes, contribuant aux effets de ségrégation de certains établissements de la petite couronne. Par ailleurs la ségrégation scolaire contribue en retour activement à alimenter la ségrégation résidentielle en constituant un obstacle majeur à la diversification de l'offre de logements, le parcours résidentiel étant pour partie déterminé par l'offre scolaire. L'une des clés de la déségrégation de certains quartiers réside donc dans l'attractivité des établissements qui y sont implantés. Celle-ci ne peut uniquement être travaillée par une politique de l'offre éducative qui resterait sans effet si elle n'était accompagnée d'une modification des secteurs scolaires. À l'échelle de Paris et des communes limitrophes, les évolutions démographiques attendues dans le second degré (baisse attendue des effectifs parisiens et augmentation dans les académies voisines) ouvrent le champ des possibles. Les résultats très positifs de l'expérimentation relative à la mise en œuvre de trois secteurs multi-collèges à Paris, constituent un argument pour faire de cette expérimentation, une politique pensée dans un cadre métropolitain.

**La métropole est également traversée par de nombreuses fractures urbaines** (voies rapides, faisceaux ferroviaires, formes urbaines enclavées...) empêchant les franchissements et isolant de nombreux

quartiers, auxquelles s'ajoutent des ruptures de continuité dans l'espace public, en particulier cyclables et piétonnes ou des continuités peu engageantes (passages sombres sous de grandes infrastructures, voies en lisière peu entretenues...) voire inaccessibles aux personnes en situation de handicap. Par ailleurs, au pourtour de nombreuses limites communales les interventions isolées et le manque d'investissements ou de diversité fonctionnelle alimentent la constitution de franges urbaines, paradoxalement nombreuses dans les zones centrales de la métropole. La cohésion urbaine métropolitaine passe par un traitement spécifique et transversal de ces zones pour les relier à la ville et y faire émerger de nouvelles centralités.

Enfin, la métropole est confrontée depuis plusieurs années à **une urgence sociale liée à l'augmentation des personnes à la rue**. Les capacités d'hébergement, aujourd'hui mal réparties au sein de la métropole, ne parviennent pas à y faire face, malgré les efforts importants réalisés par la Ville de Paris pour contribuer à l'offre francilienne d'hébergement. Cette situation est accentuée par la crise migratoire dont les effets se concentrent dans la capitale et les communes limitrophes. Des réponses ont déjà été apportées afin d'accueillir de manière digne les personnes qui arrivent dans notre pays pour y trouver refuge, mais elles restent insuffisantes.

## Coopérations impliquant Paris qui concourent déjà à répondre à ces enjeux

- **Interactions entre quartiers NPNRU** : un grand nombre des quartiers en difficulté de Paris sont situés en bordure du périphérique. La nécessité d'une coopération avec les territoires environnant s'est imposée progressivement. Pour le NPNRU Portes du 20<sup>ème</sup> à Paris, et Malassis-La Noue à Montreuil et Bagnolet, Paris a engagé en 2017 avec Est Ensemble une étude intercommunale stratégique qui se donne pour ambition de définir une politique commune en matière de développement économique, d'accès à l'emploi et de mobilité, notamment en relation avec le pôle d'activités de la Porte de Bagnolet. De la même façon, un partenariat a été établi avec les EPT Plaine Commune et Est Ensemble qui conduisent le projet de NPNRU 4 chemins à Aubervilliers et Pantin, afin que toutes les interactions puissent être travaillées et anticipées dans le développement urbain environnant.
- **Lutte contre l'habitat insalubre** : la société publique locale Soreqa a permis la résorption de plus de 400 immeubles particulièrement dégradés sur le territoire parisien. Outil déjà partiellement métropolisé, la Soreqa mène actuellement 8 opérations de lutte contre l'habitat indigne, à l'échelle de quartiers ou en diffus, principalement pour Paris, Plaine Commune et Est Ensemble. Elle intervient à la fois sur le mode incitatif en appui aux propriétaires privés, et en appropriation publique.
- **Sectorisation et coopération scolaires** : dans le domaine de l'éducation, ont été mis en place en 2017 les premiers secteurs multi-collèges dans les 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements avec pour objectif d'y améliorer la mixité sociale. Un programme de jumelage a été engagé avec des établissements de la Seine-Saint-Denis afin de développer des projets éducatifs communs ; ces projets prennent appui sur des projets urbains à venir limitrophes et partagés (Porte de la Villette) et sur le projet olympique commun entre Paris et la Seine Saint Denis. Des partenariats avec les rectorats pour des équipements transcommunaux pourront être explorés afin d'anticiper les évolutions démographiques de moyen terme au regard de la carte scolaire. Ce sera par exemple le cas dans la ZAC Bercy-Charenton, où la question d'un collège partagé avec le rectorat de Créteil est posée.
- **Atténuation de la fracture urbaine que constitue le boulevard périphérique et réhabilitation des franges urbaines** : après les aménagements menés ces dernières années (Porte de Vanves, Porte

des Lilas, Paris Nord-Est, Clichy-Batignolles...), la coopération avec d'autres territoires et communes se poursuit pour effacer les frontières dans le cadre d'opérations à cheval sur le périphérique, par exemple celles de la Porte de la Villette, de la zone élargie de la Porte de la Chapelle (et plus particulièrement le secteur Gare des Mines – Fillettes), de Bercy-Charenton et de la Porte Maillot au sein de l'axe historique. Par ailleurs, le budget participatif 2014 a permis de réaliser l'opération dite « Reconquête Urbaine », de revalorisation d'espaces publics dans les quartiers populaires : des interventions artistiques ont ainsi été réalisées, notamment sous le périphérique, permettant un traitement qualitatif de paysages de jonctions entre territoires.

- **Canaux** : Le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq, propriétés de la Ville de Paris et porteurs de forts potentiels de développement des territoires (développement économique, cadre de vie, tourisme et attractivité, nature en ville...) sont les vecteurs essentiels de projets de coopération transverses.

Pour le canal Saint-Denis, en préparation des JOP 2024, Paris, Plaine Commune et le Département de la Seine-Saint-Denis ont engagé une réflexion commune. Au terme d'un travail partenarial engagé en 2016, une ambition commune a pu être définie sur l'avenir du canal et de ses berges pour en faire un site exemplaire en matière de mobilité durable, de développement économique et touristique, et de préservation de l'environnement. Cette ambition est déclinée dans le plan programme réalisé par l'Apur, dont la mise en œuvre est prévue en trois temps : 2020, 2024 et au-delà, partagée entre des différentes maîtrises d'ouvrage et avec le soutien de la Solideo pour certains aménagements.

Le canal de l'Ourcq a fait de son côté l'objet d'une Charte du paysage, des usages et d'aménagement élaborée par l'Apur et signée par Est Ensemble et Paris en 2014 afin de construire une vision partagée de cet ouvrage et de son environnement, notamment dans le cadre du CIN Plaine de l'Ourcq engagé par Est Ensemble mais aussi de toutes les opérations d'aménagement qui se montent sur ce linéaire emblématique de la métropole.

- **Développement des transports en commun** : il s'agit d'un sujet de coopération majeur, qu'il s'agisse de prolonger les lignes de métro existantes ou de créer de nouvelles lignes en cohérence avec le développement du réseau métropolitain et accessibles aux personnes en situation de handicap. Paris soutient ainsi aujourd'hui des prolongements de lignes de métro (ligne 10 jusqu'à Ivry Confluences, ligne 11 à l'Est), de tramway (T8 de Saint-Denis à Rosa Parks, T3 de la Porte de la Chapelle à la Porte Dauphine) ainsi que la création de nouvelles lignes de transports en site propre dont le T9 entre Porte de Choisy et Orly et un BHNS en site propre sur les quais hauts de la Seine, potentiellement extensible au Val de Marne et aux Hauts-de-Seine. Par ailleurs, l'opportunité de prolongement d'autres lignes existantes devient prégnante avec l'arrivée du Grand Paris Express et sera un enjeu majeur du développement de la Métropole.

## Objectifs et actions proposés

### ⇒ Désenclaver les franges urbaines et les espaces cloisonnés

- **Soutenir un développement prioritaire des transports en commun dans les zones enclavées**, condition d'un développement économique local, d'une mixité fonctionnelle, d'une accessibilité à la ville, à l'emploi et à la formation. Tenir les engagements pour la réalisation du Grand Paris Express (y compris le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs) et plus globalement du plan de mobilisation pour les transports, et prendre en compte l'objectif de prolongement des lignes 1, 9 et 12.
- **Prolonger le travail de décroisement des quartiers NPNRU entre eux et vis à vis des autres**

**quartiers de la ville** pour faciliter l'accès aux emplois et services. Lancer des études intercommunales qui permettent de traiter des enjeux de ces NPNRU en dépassant le seul périmètre administratif.

- **Développer les franchissements des grandes coupures** comme les voies rapides, les faisceaux ferroviaires ou les cours d'eau (Seine, Marne, canaux), et **améliorer l'accès aux actuelles enclaves urbaines**.

## ⇒ Lutter contre les effets ségrégatifs et d'exclusion

- **Lutter contre la ségrégation scolaire** dans le cadre d'un travail global sur la sectorisation dans la métropole pour une plus grande mixité sociale dans les établissements scolaires ; engager la réflexion sur les établissements multisecteurs et transdépartementaux.
- **Favoriser un rééquilibrage métropolitain dans l'offre de logement social**, en développant le parc social et en particulier les logements destinés aux ménages les plus modestes (PLAI) dans les territoires les moins pourvus, en mettant en place des politiques d'attribution pour améliorer la mixité sociale au sein de chaque ensemble de logements sociaux, mais aussi en encourageant le développement d'une offre intermédiaire et la libre accession dans les quartiers les plus ségrégués en veillant à contrôler les effets d'éviction à l'échelle du bassin de vie.
- **Fixer un objectif ambitieux de logements accessibles pour les personnes en situation de handicap**. Améliorer par ailleurs l'accessibilité du système de transport en commun, dans la lignée du schéma directeur d'accessibilité des services de transport tel que réactualisé dans le cadre du projet olympique et paralympique.
- **Renforcer les capacités d'hébergement à l'échelle de la métropole** : établir un équilibre des capacités d'hébergement entre les territoires et coordonner les orientations des personnes à la rue dans les centres d'hébergement à l'échelle de la métropole. Mobiliser tous les acteurs institutionnels et privés pour ne pas laisser de sites vacants, et pour y installer de manière temporaire des places d'hébergement. Dans une approche « logement d'abord », faciliter les parcours depuis la rue jusqu'au logement notamment en mobilisant le parc social et les dispositifs d'intermédiation locative tels que Louez solidaire et sans risque.
- **Favoriser l'initiative locale en accompagnant les collectifs d'habitants et les associations dans leurs projets**, à l'image de la démarche de mobilisation innovante en direction de la jeunesse des quartiers populaires, en cours de conception avec les EPT Plaine Commune, Est Ensemble, Grand Orly Seine Bièvre et une dizaine de communes de la métropole. Celle-ci vise à faire émerger, selon un processus participatif, des défis proposés par les habitants en matière d'éducation, de formation et d'insertion professionnelle, puis d'accompagner les jeunes dans le déploiement de leurs projets, grâce à un dispositif complet et sur mesure (mise à disposition de locaux, de financements, mécénat de compétences, formation...) mobilisant des partenaires publics et privés. Les collectivités métropolitaines pourraient également développer les chantiers éducatifs.
- **Accélérer la couverture totale du territoire métropolitain en très haut débit**, le niveau d'accès étant encore très inégal dans la métropole, notamment dans les territoires moins denses où l'effort doit être intensifié. Ce travail pourra être mené dans le cadre du schéma d'aménagement numérique de la métropole.
- **Développer les clauses sociales dans les marchés publics, promouvoir l'entrepreneuriat et encourager le développement de maisons de formation dans les quartiers les plus touchés par le chômage**. Développer dans les quartiers une offre de formation adaptée aux besoins métropolitains en croissance, comme ceux de la transition énergétique, qui vont nécessiter un

renforcement de la filière et des compétences locales au cours des 30 prochaines années.

### ⇒ Améliorer le cadre de vie des quartiers en difficulté

- **Prioriser les investissements métropolitains dans les quartiers les plus en difficulté et les franges urbaines.** Soutenir les efforts territoriaux et municipaux pour l'aménagement d'équipements sportifs ou culturels, de crèches et de centres de santé dans les quartiers en déficit.
- **Lancer un programme métropolitain de lutte contre l'habitat indigne** pouvant s'appuyer notamment sur la Soreqa. Prévenir les risques de développement dans le diffus de l'habitat indigne et de l'exploitation par les marchands de sommeil, à travers la mise en place d'un Observatoire. Animer le réseau des services communaux et territoriaux responsables des mesures coercitives (arrêtés d'insalubrité, de péril). Expérimenter le permis de louer dans les quartiers les plus touchés par l'insalubrité. Mettre en place un dispositif métropolitain multi-site de lutte contre l'habitat indigne, associant l'action incitative et l'appropriation publique à l'îlot.
- **Protéger, dynamiser ou diversifier le commerce et l'artisanat dans les quartiers les plus touchés par l'absence, l'uniformisation ou la vacance commerciales.** Développer avec les habitants des modes de commercialité adaptés aux besoins locaux (commerces itinérants, halle alimentaire...). Ces actions pourraient prendre notamment appui sur les outils parisiens existants.

# Rééquilibrer les fonctions urbaines et faciliter l'accès au logement

## Contexte et enjeux

**Une plus grande égalité d'accès à la ville et la transition écologique passent par un rééquilibrage progressif des grandes fonctions urbaines.** Ce rééquilibrage est à mener entre fonctions (habitat/emploi) et au sein des fonctions elles-mêmes (par exemple, la part du logement social au sein du logement). Il doit être considéré tant à l'échelle fine du quartier qu'aux échelles communales et métropolitaine.

En premier lieu rééquilibrer les fonctions urbaines entre elles. La métropole connaît un déséquilibre spatial marqué entre lieux de résidence et lieux d'emplois, ces derniers étant globalement plus concentrés dans le centre et l'ouest parisiens, les Hauts-de-Seine et les communes limitrophes de Paris. **Ce déséquilibre fonctionnel joue d'abord sur les trajets pendulaires et conduit à la saturation de certaines lignes de transport en commun.** La région parisienne détient le record national de temps de transport domicile-travail, situation entraînant des conséquences négatives sur la qualité de vie de ses habitants, la qualité de l'air et donc l'attractivité du territoire. Par ailleurs, comme déjà constaté, la faiblesse de la densité d'emplois dans certains territoires est un handicap dans l'accès à l'emploi, particulièrement quand elle s'ajoute à la difficulté d'accès aux transports en commun. La géographie métropolitaine du taux d'emploi recoupe ainsi en bonne partie celle de la densité d'emploi. La métropole connaîtra un fort développement au cours des 15 prochaines années et l'association du Scot, des PLU et du PMHH constitue potentiellement le premier levier au service de ce rééquilibrage. Mais parallèlement à d'éventuels dispositifs réglementaires, il importe de construire des procédés incitatifs en faveur de l'implantation d'activités économiques et innovantes à proximité des transports dans les territoires à large dominante résidentielle. A ces approches de mixité fonctionnelle doit également s'ajouter une stratégie en matière de développement de bureaux partagés et de télétravail, qui connaissent un développement fulgurant et sont porteurs d'un fort potentiel de limitation des trajets pendulaires.

Ensuite rééquilibrer les fonctions résidentielles elles-mêmes. **La pression immobilière croissante conduit à l'éviction de toute une frange de la population.** L'extension ou l'arrivée des nouvelles lignes de transport sont une opportunité fondamentale pour le développement du logement mais contribue aussi à l'augmentation des prix immobiliers à proximité des futures gares. Il apparaît donc plus que jamais nécessaire de développer l'offre de logements sociaux et intermédiaires, et de développer des mécanismes innovants permettant de limiter la pression immobilière et d'encourager les nouvelles façons d'habiter (comme l'habitat participatif ou les logements accompagnés pour les personnes en situation de handicap). Par ailleurs, il importe de **mieux équilibrer la typologie de logements, notamment sociaux de chaque catégorie, à l'échelle métropolitaine mais aussi à l'échelle fine du quartier**, pour éviter la reproduction des phénomènes de ségrégation sociale.

Enfin, rééquilibrer les fonctions économiques. En plus d'une affirmation de la place des fonctions productives et industrielles dans les activités économiques métropolitaines (voir orientation suivante), un développement plus équilibré des bureaux et des activités commerciales apparaît nécessaire. En matière de bureaux, il n'existe pas à l'heure actuelle dans la métropole de vision d'ensemble sur l'adaptation de l'offre à la demande. De manière globale, la tendance est à la surproduction de bureaux, tant que le marché absorbe les nouvelles surfaces créées, et à la sous-production de logements et de surfaces à vocation productive ou logistique, moins rentables. Il apparaît nécessaire, au vu du taux de vacance des surfaces de bureaux et pour des raisons économiques et écologiques, de **favoriser la rénovation**

**thermique et fonctionnelle du parc de bureaux obsolète, en offrant en particulier davantage de modularité des espaces, plutôt que d'encourager la construction de nouvelles surfaces et la consommation d'espace.** En matière d'activité commerciale, il importe de lutter contre l'uniformisation de l'offre en centre-ville, notamment par une meilleure protection de l'artisanat, et de mieux maîtriser et coordonner le développement des grands centres commerciaux qui participent à la séparation des fonctions urbaines et à la dévitalisation de certaines centralités.

## Coopérations impliquant Paris qui concourent déjà à répondre à ces enjeux

- **Arc de l'Innovation** : initié en 2015, ce dispositif est une réponse au constat du déséquilibre des activités économiques dans la métropole et vise à développer des activités innovantes en coopération avec les territoires limitrophes de Paris (Plaine Commune, Est Ensemble, Grand Orly Seine Bièvre) par le vecteur d'appels à projets communs, et plus largement par la construction d'une identité et d'une communication communes à destination des investisseurs tournés vers l'innovation.
- **Coworking et tiers-lieux** : pour explorer les nouveaux usages et nouvelles méthodes de travail et afin de limiter les trajets pendulaires, la Ville de Paris, la Métropole du Grand Paris et l'Association des Maires Ruraux de France ont signé en 2017 un accord de coopération comprenant notamment un travail sur la création coordonnée d'espaces de coworking.

## Objectifs et actions proposés

⇒ **Orienter le développement de la métropole vers plus d'équilibre spatial dans la répartition des lieux de travail et des lieux de résidence pour contribuer à limiter le temps passé dans les transports, faciliter l'accès à l'emploi, favoriser la mixité fonctionnelle et encourager la rénovation du parc de bureaux obsolètes :**

- **Favoriser le rééquilibrage habitat-emploi et la mixité des fonctions dans la métropole**

Dans les secteurs à forte dominante d'habitat et en déficit d'emploi ou présentant un fort potentiel de développement économique (nouvelles gares...), la construction de surfaces de bureaux ou d'activités pourrait être facilitée par le Scot et les PLU à travers les objectifs figurant dans les orientations d'aménagement ou des règles adaptées.

Dans des secteurs constituant des pôles d'emplois, des mesures pourraient être préconisées par le Scot puis déclinées dans les PLU ayant les finalités suivantes : 1) préserver la fonction habitat là où elle est menacée par la pression foncière, 2) favoriser le renouvellement des bureaux et locaux économiques pour répondre à l'enjeu climatique et aux nouveaux usages et besoins, 3) faciliter, là où elle est pertinente, la conversion de locaux ou sites de bureaux ou activités en logements. Une telle démarche pourrait se traduire par un encadrement des droits de construire des surfaces dédiées à l'emploi.

- o Dans une **zone de forte tension défavorable à l'habitat**, caractérisée par une offre résidentielle fragilisée et donc à protéger, l'interdiction de construire de nouvelles surfaces destinées à l'emploi (à l'exception des rez-de-chaussée) aurait pour effet de préserver les surfaces d'habitation. Cette mesure permettrait cependant la rénovation thermique et fonctionnelle des bureaux existants mais peut aussi conduire à leur conversion ou retour en habitation. Le centre et l'ouest parisiens sont actuellement sous ce régime de **zone de protection de l'habitat** dans le PLU de Paris qui figure dans la carte en annexe.
- o Dans une deuxième **zone de moindre tension mais où un rééquilibrage dans le sens d'une**

**mixité plus forte en faveur du logement est nécessaire**, il pourrait être prévu le plafonnement global sur un secteur donné des surfaces de bureaux accompagné d'un dispositif qui conditionne la création de surfaces nouvelles à la mutation, dans le même secteur, d'une surface identique ou supérieure de locaux ou sites de bureaux obsolètes en logements.

Le redéploiement des fonctions économiques sur l'ensemble du territoire de la métropole et la préservation de l'habitat là où il serait menacé conduiront à préserver ou développer la qualité de vie qu'apportent les quartiers de mixité fonctionnelle et pourra avoir un effet de long terme sur les déplacements pendulaires habitat-emploi.

- **Encourager l'installation des acteurs économiques dans les zones en déficit d'emplois à proximité des transports en commun**, et assister les entreprises dans leur recherche de locaux, en particulier via l'**Arc de l'innovation**. L'objectif est également de renforcer l'ancrage local de ces entreprises par le biais d'une sensibilisation des acteurs privés et d'un accompagnement spécifique des publics éloignés de l'emploi. Ce souci de rééquilibrage doit par ailleurs s'inscrire dans une **stratégie d'attractivité résolument globale** avec un outil commun au travers de la métropolisation de **Paris&Co**, qui donnerait la possibilité aux autres territoires de bénéficier d'un fort effet levier au service de l'innovation et du développement local.
- **Favoriser l'installation d'espaces de tiers-lieux et de coworking destinés notamment au télétravail**. Inciter à la création de ces espaces en petite et grande couronne. Lancer une étude à l'échelle métropolitaine permettant d'examiner la possibilité de développer des espaces de travail mutualisés entre les administrations et entreprises publiques et accessibles à tous les agents/salariés souhaitant pratiquer le télétravail à proximité de leur domicile.

⇒ **Réguler les effets d'éviction liés à l'augmentation de la pression immobilière en développant l'offre de logements sociaux et intermédiaires et en s'appuyant sur des dispositifs innovants :**

- **Développer et mieux équilibrer la construction des différentes typologies de logements sociaux**, y compris à l'échelle infra-communale pour réduire les effets ségrégatifs. Au-delà de la définition des objectifs par commune, le Scot pourrait également définir ou encourager les PLU à définir une **zone de déficit en logements sociaux à une échelle fine au sein de laquelle tout projet de création de surface d'habitation au-delà d'un seuil à définir comporte un taux plancher de logements sociaux**. Le Scot devrait également encourager, en application du PMHH, la définition d'emplacements réservés aux logements sociaux dans les PLU. Enfin, il faudrait rendre effective la mobilité dans le parc métropolitain par la mise en place d'une bourse d'échange de logements sociaux, en partenariat avec l'AORIF.
- **Lutter contre les effets destructeurs de la spéculation foncière** par l'encadrement des loyers dans la métropole, le renforcement du contrôle des offres de location touristique, la limitation du développement des résidences secondaires par les voies réglementaire et fiscale, l'élaboration d'une charte anti-spéculative métropolitaine, et la demande auprès de l'État de la délégation du droit de réquisition afin de réduire le nombre de logements vacants ; plaider pour une évolution législative permettant la définition par les collectivités du nombre de nuitées autorisées dans le cadre des locations touristiques.
- **Développer les dispositifs innovants de limitation des coûts** : instaurer des mécanismes permettant l'immobilisation de la subvention publique par dissociation perpétuelle du foncier et du bâti en les accompagnant d'un dispositif anti-spéculatif durable ; créer un organisme de foncier solidaire métropolitain pour la constitution et la mobilisation de réserves foncières dans les territoires les plus déficitaires en logements à prix accessible ; encourager le développement de nouvelles façons d'habiter, comme le co-living ou l'habitat participatif.

## ⇒ Réguler les phénomènes de vacance et d'uniformisation commerciales :

- Encourager le **déploiement de moyens juridiques de protection du commerce et de l'artisanat** en pied d'immeuble le long de voies identifiées par les territoires et les communes dans les PLU.
- **Encourager les PLU à inclure un principe de rez-de-chaussée actif et adaptable**, compatible dans les quartiers moins commerçants avec une destination professionnelle et/ou de bureaux, mais anticipant un possible usage commercial ou artisanal futur.
- **Coordonner le développement commercial à l'échelle métropolitaine** à travers un document d'aménagement artisanal et commercial, qui devrait également prendre en compte les grands projets sur les territoires proches de la métropole. Réviser le principe et le fonctionnement des commissions départementales d'aménagement commercial ainsi que des commissions départementales d'aménagement cinématographique dans le périmètre de la MGP, en promouvant auprès de l'État la représentation de la métropole à ces commissions.

Projet

# Affirmer la place dans la ville des fonctions productives et des grands services urbains

## Contexte et enjeux

**La diversité du tissu économique est l'un des points forts de la métropole parisienne et l'un des principaux facteurs de sa résilience économique et sociale.** Cependant, les entreprises industrielles sont confrontées à la rareté de surfaces variées et adaptées à leurs besoins et aux nouveaux modèles de production. Les difficultés d'adaptation des espaces disponibles, en particulier des bureaux anciens, est préjudiciable à l'accueil de nouveaux types d'activités productives. La pression foncière croissante favorise la mutation, notamment des friches industrielles, vers d'autres typologies d'espaces plus rentables (bureaux et logements), que ce soit dans le secteur diffus ou dans le cadre d'opérations d'aménagement.

**Il paraît par ailleurs nécessaire de favoriser les activités qui s'inscrivent en synergie avec l'inclusion sociale et la transition écologique.** Or, les entreprises d'utilité sociale comme les procédés d'économie circulaire sont souvent, du moins à court terme, moins lucratifs. La rareté et la cherté de l'espace dans cette métropole la plus dense d'Europe sont des obstacles limitant le **développement de ces économies vertueuses dont la mobilisation est pourtant indispensable à la mise en œuvre des objectifs fixés par les collectivités.** Ces obstacles se posent également pour l'agriculture urbaine, tant pour les espaces cultivés que pour l'accueil dans la métropole de pôles et ateliers de transformation adaptés.

**La mobilisation des espaces constitue également un défi pour le développement de certains grands services urbains, nécessaire à la transition écologique du territoire. C'est d'abord le cas pour les déchets.** Au-delà des objectifs de moyen terme fixés par la loi de transition énergétique, il est nécessaire d'anticiper les besoins à venir liés au recyclage ou à la valorisation organique (compost, production de biogaz). L'Apur estime entre 80 et 120 hectares l'espace supplémentaire nécessaire à terme pour une gestion exemplaire des déchets ménagers de la métropole. Une stratégie foncière globale paraît d'autant plus nécessaire que les marges de localisation sont parfois très réduites, comme c'est le cas pour les procédés de compostage industriel ou de méthanisation. Il faut également souligner le manque très marqué de déchèteries dans la métropole conduisant à une coûteuse prise en charge de fait par les communes de nombreux dépôts sauvages. La planification en matière de déchets doit aussi s'aborder sous l'angle des flux, pour limiter au plus l'empreinte énergétique, la pollution de l'air et les nuisances visuelles et sonores. La Seine est déjà sollicitée, notamment pour les déchets du BTP et les produits de l'incinération, mais une réflexion d'ensemble doit conduire à optimiser davantage l'usage du fleuve et des canaux pour diminuer le flux de camions en zone dense. Un travail doit également être mené sur la localisation des centres de transferts et des garages à bennes, ces derniers étant parfois très éloignés des lieux de collecte ou de dépôt. Sur un modèle expérimenté dans d'autres métropoles, une planification et des investissements publics sur ces équipements permettraient de les mettre à disposition des acteurs privés de la collecte, au lieu de laisser ces derniers s'accommoder de leur implantation, au gré des disponibilités foncières et de leurs moyens financiers.

**La logistique doit faire face à des enjeux similaires.** Elle est un élément indispensable et incontournable de l'économie des villes et connaît, avec les évolutions des modes de consommation, un essor considérable. La raréfaction du foncier dans la zone dense et l'éloignement en grande couronne des plateformes d'éclatement des transporteurs et des entrepôts des chargeurs a pour conséquence d'augmenter la distance des trajets finaux jusqu'aux clients. Aujourd'hui fortement concentrée sur

certaines territoires, la logistique doit progressivement s'inscrire dans une logique régionale par un maillage du territoire aux différentes échelles, de l'hôtel logistique au micro-espace. Cette planification, à laquelle les acteurs privés ne peuvent seuls se substituer, est nécessaire à l'efficacité de la fonction logistique elle-même, mais est également indispensable au regard des objectifs de transition écologique.

De manière générale, il paraît nécessaire de **changer de regard sur les équipements liés aux grands services urbains**. Ils peuvent aujourd'hui mieux s'insérer dans la ville et le paysage au moyen de dispositifs architecturaux et environnementaux innovants et au sein de programmes multi-fonctionnels. De nombreux exemples récents témoignent d'une intégration réussie : usines d'incinération Isseane à Issy-les-Moulineaux, déchèterie de la Porte de Pantin, centre logistique de Chapelle International, dépôt de bus de la RATP sous 660 logements boulevard Jourdan, futur centre de tri de Clichy-Batignolles...

## Coopérations impliquant Paris qui concourent déjà à répondre à ces enjeux

- **Logistique urbaine** : en 2016, un appel à projet logistique urbaine a conduit à lancer deux projets innovants aux Portes de Paris, de rayonnement intercommunal. Le passage Forceval à la Porte de la Villette verra l'arrivée en 2019 d'un espace logistique qui développera une distribution exclusivement réalisée par vélos triporteurs. La Porte de Pantin accueillera au même moment un espace géré par la Sogaris pour une zone de desserte intercommunale englobant Paris 19ème et Est Ensemble. Paris s'est portée volontaire pour l'émergence d'un hôtel logistique dans le secteur Bercy-Charenton, dans le cadre de la démarche Inventons La Métropole du Grand Paris et a accompagné la Sogaris pour le développement de la grande halle logistique de Chapelle International aujourd'hui en construction. La Ville de Paris a par ailleurs actualisé en 2013 une Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises, en concertation avec les partenaires professionnels, la Préfecture de Police, la Région et le département de la Seine-Saint-Denis. Dans le cadre de la coopération avec la Seine-Saint-Denis est menée une étude pour le développement du tram-fret sur les infrastructures existantes en vue de diversifier les modes innovants de desserte des marchandises. Enfin, Paris est partenaire avec d'autres communes du Pacte logistique initié par la Métropole du Grand Paris.
- **Mutualisation des déchèteries** : le renouvellement en 2017 des conventions de mise à disposition des déchèteries situées en périphérie conduit à une première expérimentation avec Est Ensemble concernant la déchèterie de la Porte de Pantin et celle de Montreuil. L'initiative se poursuit pour une étude de mise à disposition avec les EPT Grand Orly Seine Bièvre, Grand Paris Seine Ouest et Plaine Commune.
- **Ouverture aux collectivités de la métropole du centre des matériaux et d'approvisionnement de Bonneuil-sur-Marne** : ce centre en régie publique permet de stocker et retraiter les bordures de voirie en pierres naturelles. Paris a déjà conventionné avec Plaine Commune et Vitry-sur-Seine afin de permettre à ces collectivités d'accéder à ce service de recyclage permettant une réduction des coûts et du circuit de déplacements des déchets.
- **Anciens sites municipaux** : la reconversion des anciens sites municipaux techniques de Paris en petite couronne, que ce soit sur les rives du canal de l'Ourcq, ou sur l'ancienne usine des eaux d'Ivry-sur-Seine, permet de travailler de nouveaux projets en coopération avec les collectivités.

## Objectifs et actions proposés

⇒ Favoriser la conservation et la création de nouvelles surfaces variées et adaptées aux besoins des

## activités industrielles, tout en incitant à la rénovation thermique du parc existant :

- **Mieux contrôler la mutation des sites industriels et artisanaux** : un zonage spécifique aux surfaces de production pourrait par exemple permettre à chaque territoire de maîtriser le destin des sites concernés en conditionnant, au cas par cas, leur déclassification et donc leur mutation.
- **Réhabiliter les immeubles tertiaires obsolètes en améliorant leur modularité et leur adaptabilité à différents types d'activités et en les rendant plus performants sur le plan environnemental**. Des mécanismes de compensation des destinations, comme évoqué dans l'orientation sur le rééquilibrage des fonctions, présenterait l'avantage d'accélérer ce processus.

## ⇒ Encourager le développement des économies vertueuses, contribuant à la cohésion sociale et à la transition écologique du territoire :

- **Faciliter dans les PLU la mutation des destinations en faveur des lieux dédiés à l'économie sociale et solidaire et à l'économie circulaire**.
- **Accompagner les acteurs de l'ESS et de l'économie circulaire dans leur recherche de locaux et adapter la politique de prix à ces acteurs**, ce qui se conçoit dès la stratégie d'aménagement et au travers des dispositifs de construction, rénovation et mise en location ; créer un fonds métropolitain de développement de l'économie solidaire et circulaire au service des associations et réseaux d'accompagnement existants, et s'appuyer sur la Maison des canaux.
- **Mettre en place une bourse d'échanges des déchets du BTP réutilisables et étudier la création de plateformes matérielles de stockage en attente de réemploi**.

## ⇒ Élaborer une stratégie foncière pour le développement des grands services urbains et mieux gérer leurs flux :

- **Développer le réseau de plateformes logistiques au sein de la métropole**, mais également en partenariat avec les territoires de grande couronne de manière à obtenir une armature régionale cohérente. Prendre en compte les différentes échelles, de l'hôtel logistique aux micro-espaces de proximité ainsi que l'usage des cours d'eau, et évaluer l'opportunité d'une intégration dans les nouvelles opérations d'aménagement. Encourager la constitution d'emplacements ou périmètres réservés à cet effet dans les PLU et identifier les espaces à fort potentiel (sous-sols, parkings sous-utilisés...). Dans la lignée des premiers travaux du groupe de travail logistique mis en place par la métropole, créer une commission métropolitaine de la logistique associant les acteurs privés de la logistique, chargée de la mise en réseau des plateformes et de l'efficacité du système de hubs et travailler à une mise en cohérence des réglementations en matière de livraison.
- **Identifier les fonciers potentiels destinés à la méthanisation, aux centres de tri, aux déchèteries et aux centres de transfert sur les différents flux** ; porter une attention particulière aux sites en lisière du fleuve ou des canaux et constituer si nécessaire des **réserves foncières dans les PLU** ; fixer un objectif d'équipement en déchèteries par territoire et prescrire leur intégration paysagère. Encourager le développement par les territoires des points d'apport volontaire (verre, vêtements, carton...) dans l'espace public, prioritairement dans les quartiers très denses qui manquent de bacs de collecte.
- **Mieux contrôler les flux logistiques liés à la collecte des déchets** : prévoir la construction de garages à bennes intégrés aux futurs sites de dépôt ou situés dans le bassin de collecte et privilégier la construction de garages sur plusieurs niveaux pour économiser l'espace et assurer une meilleure insertion urbaine ; étudier la faisabilité et l'intérêt local **d'investissements publics**

**pour des centres de transfert et des garages à bennes**, mis à disposition ensuite aux opérateurs privés dans le cadre des marchés de collecte ; encourager financièrement la création mutualisée de nouvelles déchèteries et l'accès contre rémunération des déchèteries publiques aux professionnels ; développer la logistique fluviale pour les déchets et anticiper l'aménagement de ports en lisière des centres de tri, de méthanisation et des déchèteries ; soutenir une évolution de la réglementation permettant aux collectivités de renforcer leur capacité de collecte des déchets tertiaires.

## Construire le Grand Paris de la culture

### Contexte

#### **Un territoire d'une densité culturelle exceptionnelle**

L'attractivité et le rayonnement culturels de Paris sont aujourd'hui incontestables, et s'appuient sur une dynamique d'innovation et de création ininterrompue. Paris est reconnue aujourd'hui comme une capitale mondiale de l'art et de la culture, par la diversité et la richesse de son offre, l'accueil de nombreux artistes étrangers, le dynamisme du marché de l'art, la réalisation de projets architecturaux audacieux.

Le Grand Paris n'est pas en reste : la métropole est d'ores et déjà le premier territoire français d'accueil, de travail et de vie des artistes et professionnels de la culture, avec 6,7 % des actifs appartenant au champ culturel dans sa zone d'emploi, soit plus du double de la moyenne française. Ce territoire abrite une forte concentration d'industries culturelles et créatives, particulièrement dynamiques, avec une grande proportion des entreprises françaises audiovisuelles, de la presse, de l'image, de la mode et de l'édition.

Le Grand Paris bénéficie d'une offre artistique et culturelle considérable, qu'il s'agisse du maillage en équipements culturels (près de 1 500), des monuments historiques ouverts à la visite (près de 2 200) ou du grand nombre de festivals et d'événements culturels et artistiques. Nombre de ces équipements et événements ont une envergure métropolitaine, nationale et internationale.

Cet ensemble exceptionnel fait de la métropole parisienne un territoire unique de création, de rayonnement culturel, d'accès à l'art et au patrimoine et de pratique de la culture, mais aussi de diversité et de métissage. La culture et l'art contribuent pour une très large part à son développement économique, ses emplois, son attractivité et sa dynamique touristique.

Notre dynamisme demain dépendra de notre capacité à nous extraire des limites géographiques de la commune, pour considérer la métropole tout entière, cœur polycentrique d'un territoire incroyablement prodigue en matière culturelle, et porter des initiatives publiques à la mesure des réalités de notre territoire.

#### **Grands Parisiens, institutions culturelles et artistes : une communauté déjà passée à l'heure métropolitaine**

Cet avenir a déjà une histoire. Bien avant que naissent et se concrétisent les premiers outils d'une gouvernance commune, d'un dialogue entre les institutions, les habitants de la métropole l'avaient imaginé. Le sentiment que nous avons une identité en partage, des choses à nous dire, un avenir à construire ensemble par-delà le périphérique est ancien et profondément ancré chez nos concitoyens comme chez de très nombreux artistes et institutions culturelles.

Les métropolitains fréquentent et pratiquent de manière massive la culture. Le public, les œuvres, les artistes circulent de plus en plus. De nombreuses initiatives et nouvelles pratiques se sont développées, précédant la structuration institutionnelle de la Métropole, favorisant des mutations importantes du secteur culturel. La dimension métropolitaine de la culture devient réelle et concrète dans le vécu des habitants.

Le fait métropolitain est également une réalité pour un grand nombre d'artistes et d'acteurs culturels (par exemple le 104, la Philharmonie, les Ateliers Médicis, la Place, le Mac Val, le salon du livre et de la presse jeunesse de Montreuil...). Certains champs de la création investissent de nouveaux territoires de la métropole, comme les « tiers lieux » mais aussi le marché de l'art contemporain. Nombre d'opérations d'aménagement et grands projets d'infrastructures à dimension métropolitaine comportent un volet culturel important (l'accompagnement artistique du tramway, le pôle image du carrefour Pleyel, les équipements culturels implantés sur les zones de couverture du périphérique, l'accompagnement artistique du Grand Paris Express). De plus en plus d'événements culturels (Nuit Blanche) intègrent dans leur projet la dimension métropolitaine, sous l'impulsion des structures publiques mais aussi des artistes, des habitants, des collectifs.

La culture est un marqueur identitaire essentiel de la métropole. Au côté des politiques conduites par l'État, des politiques culturelles fortes et anciennes des collectivités, ou plus récentes pour celles centrées sur les industries créatives et l'innovation, ont contribué à structurer cette offre et ce maillage. Elles ont soutenu la création, l'émergence, la diffusion, l'éducation artistique et culturelle, le développement des enseignements artistiques et des pratiques amateurs, le développement d'institutions fortes et reconnues, la valorisation du patrimoine, et l'implantation des acteurs culturels et des artistes sur le territoire.

Pour autant, cette circulation s'accompagne de la persistance d'inégalités socio-économiques, de barrières physiques et symboliques. La culture, formidable vecteur de partage, de cohésion, et d'émancipation, reste encore un marqueur des inégalités, entre territoires et entre habitants. En outre, les artistes, et en particulier les plus jeunes, peinent à trouver des lieux d'accueil adaptés compte tenu notamment des coûts fonciers et locatifs.

Par ailleurs, la métropole reste insuffisamment appréhendée par les habitants en terme d'identité en général, et culturelle et patrimoniale en particulier. De même, les acteurs culturels ne perçoivent pas encore suffisamment les potentiels et opportunités artistiques et de développement que représente ce territoire.

### **Des coopérations culturelles réinventées qui s'inscrivent dans le mouvement métropolitain**

Pour répondre à ces défis, Paris investit aujourd'hui le champ de la culture par de nouvelles formes de partenariat, qui considèrent d'abord les habitants et les réalités territoriales dans lesquelles ils évoluent.

En croisant les regards et en faisant dialoguer urbanistes et artistes, en faisant de l'action culturelle un vecteur d'implication des habitants pour participer au renouvellement de l'aménagement de zones limitrophes (projet « Passage(s) » porté par la Seine Saint Denis et Paris autour de la Porte de la Villette), en œuvrant avec la Seine Saint Denis à promouvoir les croisements entre politique culturelle et sportive dans le cadre de la préparation aux Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, Paris porte avec ses partenaires des initiatives et une vision qui renouvellent l'approche classique des coopérations dans le champ culturel.

Dès l'année prochaine, Nuit Blanche se tournera vers la Métropole, en investissant directement le boulevard périphérique et en interrogeant par ce biais l'avenir de cette infrastructure métropolitaine par nature.

## Objectifs

### ⇒ Conforter l'attractivité du Grand Paris de la culture et la place qu'occupe la métropole parisienne parmi les grandes capitales culturelles mondiales

- Poursuivre l'émergence et l'accompagnement d'établissements culturels et d'évènements de rayonnement métropolitain tels les ateliers Médicis, le 104, les grands festivals franciliens... Affirmer la métropole comme un territoire exceptionnel de création en développant une politique métropolitaine d'accueil et de soutien des artistes, y compris internationaux.
- Conforter les politiques culturelles et les industries créatives comme levier d'aménagement du territoire et de création d'emplois et favoriser les rapprochements entre culture, numérique et tourisme à travers des projets communs de création ou de développement. Soutenir un développement métropolitain des galeries, des startups culturelles, ainsi que des réseaux professionnels (TRAM pour les centres d'art...).
- Construire un projet d'Olympiades culturelles, levier de coopération et de convergence.
- Entamer un travail sur la mutualisation de locaux de conservation physique et des systèmes d'archivage numérique (communaux, intercommunaux, départementaux...).
- Mettre en place un observatoire métropolitain de la culture.

### ⇒ Donner à la culture toute sa place dans le projet de société de la métropole du Grand Paris, en faire un levier de qualité de vie, de citoyenneté, de cohésion, d'égalité, d'émancipation des habitants et de vivre ensemble

- Favoriser un maillage culturel équilibré du territoire avec une offre de proximité et de lieux intermédiaires pour contribuer à réduire les inégalités d'accès à la culture.
- Soutenir et développer les projets d'éducation artistique et culturelle (tel que le projet « Passages » autour de la Porte de la Villette) et poursuivre la structuration métropolitaine du soutien aux enseignements artistiques et aux pratiques amateurs.
- Soutenir et renforcer la diversité dans la création et l'offre culturelle, le métissage facteur de richesse dans des disciplines comme la musique ou la danse. Favoriser la circulation des œuvres et équipes, les co-productions, le développement et partage des lieux de travail, création et diffusion.
- Favoriser le déploiement d'une politique de mise en accessibilité de l'offre culturelle aux personnes en situation de handicap, via le développement d'accompagnements adaptés et d'outils innovants de médiation culturelle et/ou sensorielle.

### ⇒ Faire de la culture un élément fort d'appropriation, de la réalité comme du sentiment d'appartenance métropolitaine des habitants et de construction de l'identité du Grand Paris

- Favoriser l'appropriation de l'identité métropolitaine à travers la présence de l'art dans l'espace public, les événements culturels et le partage du patrimoine. Généraliser le principe d'un 1 % culturel aux grands projets et mettre en œuvre un accompagnement artistique des grands événements.
- Créer une journée portes ouvertes métropolitaine des lieux de création et ateliers d'artistes.
- Développer des politiques de valorisation du patrimoine qui contribuent à la compréhension par les habitants de leur cadre de vie pour construire ainsi un récit métropolitain : signalisations

physiques, projets numériques, accès aux monuments. Encourager la protection patrimoniale dans les PLU.

- Développer des parcours patrimoniaux et artistiques métropolitains, en s'appuyant notamment sur la mise en place d'outils numériques et de partage des données. Penser la circulation des publics de la métropole en favorisant le lien entre structures et établissements, en s'appuyant sur le développement de l'offre de transports.

### ➔ **Renforcer les coopérations territoriales, favoriser et accompagner les initiatives**

- Renforcer les coopérations entre collectivités et territoires ainsi qu'avec l'État et concevoir collectivement un projet culturel métropolitain. En affirmant le lien entre politiques culturelles et autres politiques publiques (habitat, urbanisme, politique de la ville...), faire de la culture un pilier qui contribue à chaque volet du projet métropolitain.
- En concertation avec l'État et les collectivités territoriales, envisager la régulation de certains champs à l'échelle de la métropole (comme l'implantation des salles de cinéma).
- Faciliter, soutenir les nombreuses initiatives des habitants, des acteurs privés, ou de l'économie sociale et solidaire en s'appuyant sur la créativité et l'innovation.

Projet

# Faire du sport un vecteur de réduction des inégalités et de rapprochement entre les territoires

## Contexte et enjeux

**Le sport n'est pas épargné par les inégalités marquées qui touchent la métropole parisienne.** L'exemple de l'accès aux équipements sportifs est édifiant. La densité d'équipements au km<sup>2</sup>, bien qu'importante en valeur dans le cœur de la métropole, est extrêmement faible au regard du taux d'équipement par habitant si on le compare au reste de la région ou du pays. Cette carence importante en équipements sportifs, qui s'explique en grande partie par une disponibilité foncière limitée, impacte directement le taux de pratique. Au sein du Grand Paris, un peu plus de 50 % des habitants pratiquent régulièrement une activité physique et sportive, alors que ce taux peut dépasser les 65 % dans d'autres départements franciliens. Par ailleurs, certaines zones de la métropole se trouvent également sous-dotées dans plusieurs disciplines : faible taux de piscines en Seine-Saint-Denis, pas de grand équipement structurant dans le Val-de-Marne... En opposition à ce constat, il est important de prendre en compte le fait que la métropole génère l'un des plus grands nombres de licenciés sportifs. La demande existe et est importante, mais l'offre est donc encore trop faible et mal répartie. Métropole, établissements publics territoriaux et communes ont un rôle à jouer dans cette recherche de lien entre les territoires et de réduction des inégalités d'accès à la pratique.

**Le sport peut également être un levier déterminant dans une métropole marquée par les inégalités sociales.** De nombreux publics sont éloignés de la pratique sportive : les femmes, les personnes en situation de handicap, les seniors, les catégories socio-professionnelles modestes... La métropole peut utiliser le levier sportif comme outil d'émancipation, de création de lien social, d'amélioration des conditions physiques et d'engagement bénévole, notamment dans les quartiers populaires.

**Les Jeux Olympiques et Paralympiques vont permettre de mettre le sport au service du territoire et des habitants.** La construction du projet olympique est une opportunité exceptionnelle de déploiement de politiques sportives à l'échelle métropolitaine. Les Jeux vont permettre non seulement d'offrir de nouveaux équipements aux habitants de Seine-Saint-Denis, mais seront également un accélérateur de politiques publiques grâce à un portage politique fort et à une obligation de résultat inhérente à l'organisation d'un événement de telle ampleur. Les acteurs du projet olympique devront définir également en commun les grandes causes sociales à soutenir, réalisables grâce aux financements olympiques et à l'impulsion de tous. À titre d'exemple, la Ville de Londres avait décidé de soutenir en 2012 la cause du handicap, notamment du point de vue de l'accessibilité dans la ville, du changement de regard sur les personnes en situation de handicap et du développement de la pratique handisport. La Ville de Vancouver et la province de Colombie Britannique ont quant à elles soutenu et travaillé la cause de la lutte contre l'illettrisme à l'occasion des Jeux de 2010.

## Coopérations impliquant Paris qui concourent déjà à répondre à ces enjeux

- **Ententes entre clubs sportifs** : l'Issy Paris Handball, seul club Francilien de plus haut niveau féminin, le Racing Club de France, club omnisports historiquement parisien avec une représentation forte du département des Hauts-de-Seine, ou encore la fusion encore le Paris

Football Club et le club de football féminin de Juvisy sur Orge. Ces rapprochements de clubs ont permis aux sports du Grand Paris de rayonner au niveau national et européen, grâce notamment à une mutualisation des financements, des équipements, des équipes encadrantes et des licenciés.

- **Pôle Sport Handicap** : la Ville de Paris accompagnera le projet porté par le département de Seine-Saint-Denis de création d'un pôle de développement du sport de haut niveau et de sport adapté. Ce projet aura pour ambition de proposer un lieu de pratique, de formation, de ressources, en matière de handisports pour les habitants. Il permettra non seulement d'accompagner la pratique sportive mais également de faciliter le changement de regard sur la cause et ses disciplines.
- **Convention de coopération « Les Jeux Olympiques et Paralympiques, accélérateurs du rapprochement entre Paris et la Seine-Saint-Denis »** signée entre le Département de la Seine-Saint-Denis, les EPT Plaine Commune, Est Ensemble, Paris Terres d'Envol, Grand Paris Grand Est et la Ville de Paris : cette convention signée en 2016 prend appui sur les Jeux de 2024 pour accélérer des politiques publiques communes entre ces territoires et Paris, notamment en termes d'amélioration et d'optimisation de l'offre sportive de dimension intercommunale voire métropolitaine.

## Objectifs et actions

### ➔ Faire du sport un outil de réduction des inégalités dans la métropole

- **Mettre le sport au service de la transformation des quartiers populaires, notamment par la pratique féminine** : favoriser la pratique sportive des mères de familles monoparentales pour lutter contre l'isolement (accompagnement dans le retour à la compétition par l'entraînement, adaptations des horaires et frais d'inscriptions, optimisation d'un mode de garde commun en réservant des créneaux ou équipements sportifs...) et favoriser la pratique sportive des adolescentes pour agir sur la réussite éducative (soutien sportifs dans les clubs, animations dans l'espace public en se réappropriant les espaces sportifs masculinisés).
- **Donner à tous les habitants de la MGP la possibilité d'accéder à la pratique sportive dans leur cadre professionnel** : lutter contre l'inactivité physique permet d'entretenir une bonne santé et permet de diminuer ou de prévenir les risques liés aux maladies chroniques. Les premiers publics à s'éloigner de la pratique physique ou sportive sont les personnes exerçant une activité professionnelle, principalement en raison du manque de temps. L'objectif est de donner la possibilité aux actifs d'avoir accès à une pratique physique, en particulier lors de leurs pauses méridiennes, grâce à la mise en place de dispositifs adaptés et/ou de créneaux dans les équipements sportifs.

### ➔ Reconquérir l'espace public métropolitain par le sport

- **Rendre systématique l'étude d'un aménagement d'espaces sportifs lors des grandes opérations d'aménagement et d'urbanisme** : au même titre que la création d'établissements scolaires ou de garde d'enfant, l'étude de la construction d'espaces sportifs, lieux de pratique mais aussi d'échange et partage pourraient être rendus systématiques dès les phases amont des grands projets d'aménagement urbain.
- **Créer des parcours sportifs urbains** : ces tracés de course à pied, en traversant le périphérique, participeraient à la création d'un lien entre les territoires. L'objectif de ces parcours serait de

faciliter et d'améliorer la pratique du sport en faisant des territoires traversés des terrains de sport à ciel ouvert.

- **Rendre possible la baignade dans les cours d'eau métropolitains dès 2024** : projet majeur, tant pour l'environnement et la biodiversité que pour la qualité de vie des métropolitains, cet objectif de longue date ne sera rendu possible qu'avec la volonté et le portage de tous : financements, réglementation parisienne et val-de-marnaise, obligations imposées à tous les acteurs de la Seine : transporteurs, armateurs, commerçants, bateaux logés, croisiéristes...). La première étape, avec l'expérimentation de la baignade dans le bassin de la Villette, a vocation à être maintenant dupliquée dans plusieurs villes de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.
- **Penser l'héritage matériel des grands événements** : les grands événements sportifs internationaux se co-construisent avec les territoires sur des temporalités longues. Ces événements, générateurs de recettes importantes doivent être pensés systématiquement aujourd'hui avec l'objectif de laisser un héritage pour les territoires hôtes : aménagement, fonds... Les équipements hérités de ces événements devraient par ailleurs profiter à tous les habitants en garantissant une large accessibilité.

### ➔ Repenser l'organisation sportive entre les territoires

- **Repenser la gestion des parcs interdépartementaux** (Choisy/Tremblay, Bobigny/La Courneuve) : modèle atypique de co-gestion de parcs et d'établissements sportifs entre acteurs publics, ces structures ont permis la mutualisation de projets et de financements entre les territoires, et restent des lieux de rencontre emblématiques entre habitants de différents territoires de la Métropole. Afin de répondre aux nouveaux besoins de chaque département (nouveaux lieux de pratique, développements de certains sports, recherche de rentabilité...), une réflexion sur l'évolution de ces syndicats mixtes existants doit être entamée avec tous.
- **Capitaliser sur les équipements existants pour mener des actions sportives communes de grande ampleur** : les équipements tels que le Stade Charléty, le Stade Jean Bouin, la Salle omnisports Pierre de Coubertin, l'Espace Glisse Paris 18 et bientôt l'Aréna 2 doivent devenir des catalyseurs de projets et d'évènements sportifs de la métropole du Grand Paris. À terme, le lien entre la Ville de Paris, les communes limitrophes, les territoires et les départements, au travers de ces équipements sportifs pourrait permettre des rapprochements et des projets communs : évènements sportifs majeurs organisés par plusieurs collectivités, mutualisation des équipements sportifs, rapprochement entre clubs et pôles de formation augmentation de l'offre de pratique pour les pratiquants...

# Agir pour la qualité de l'air et la transformation des modes de déplacement

## Contexte et enjeux

La métropole parisienne est soumise depuis de nombreuses années à une **pollution atmosphérique importante**, qui représente un enjeu environnemental et sanitaire de premier plan, et dont la résorption constitue un élément clé pour l'attractivité du territoire. Malgré des succès rencontrés sur des polluants tels que le dioxyde de soufre, le benzène ou le plomb, la métropole reste exposée à une pollution chronique, notamment aux particules fines et au dioxyde d'azote dont la principale source est le transport routier. Le non-respect persistant des normes en vigueur en matière de qualité de l'air dans les métropoles françaises a conduit en mai 2018 la Commission européenne à renvoyer la France devant la Cour de justice de l'Union européenne.

Près d'un francilien sur dix est exposé à des niveaux de pollution dépassant la valeur limite réglementaire pour le dioxyde d'azote ou les particules. Une grande partie d'entre eux réside dans les quartiers longeant les grands axes routiers de la métropole, souvent les plus défavorisés. Des études de l'Ineris et de Santé Publique France estiment que la pollution de l'air provoque plus de 6 600 morts prématurées chaque année dans la métropole du Grand Paris et conduit à une perte d'espérance de vie de 17 mois en moyenne dans Paris, 14 à 16 mois en petite couronne et 5 à 8 mois en grande couronne. Son impact économique est estimé à plus de 14 milliards d'euros par an. Paradoxalement, lorsqu'on se rapproche du cœur de l'agglomération, les habitants, qui bénéficient d'infrastructures de transports en commun performantes et de services de proximité, émettent individuellement moins de polluants atmosphériques mais sont exposés à des niveaux plus importants de pollution.

Le transport routier, en particulier les véhicules diesel, représente plus de la moitié des sources locales de particules et de dioxyde d'azote. La combustion de bois pour le chauffage ou l'agrément, qui concerne 300 000 logements dans la Métropole du Grand Paris, constitue également une source de pollution majeure pour les particules PM<sub>10</sub> (1/3 des émissions), qui s'ajoute à celle des chantiers du BTP (1/5<sup>e</sup> des émissions). **Le plan climat air énergie métropolitain** porte l'ambition de ramener, sur l'ensemble du territoire métropolitain, les concentrations de PM<sub>10</sub> et NO<sub>2</sub> à des niveaux conformes aux valeurs limites européennes avant 2024 et aux recommandations de l'OMS avant 2030.

La réduction progressive des modes de déplacement polluants **doit aller de pair avec les actions en faveur des modes de déplacement alternatifs propres : les véhicules à moteur basse émission** (voir orientation « organiser la transition énergétique ») **et les mobilités actives**. Ces dernières représentent déjà 45 % des déplacements effectués chaque jour dans la métropole. Un peu plus de 6 millions de déplacements effectués chaque jour à Paris font moins de 3 km, une distance qui peut être parcourue en moins de 15 minutes à vélo. Ce moyen de déplacement est de loin le plus efficace sur cette distance. Cependant, le manque de pistes dédiées et continues, de sécurité sur la voirie et de parkings sécurisés a longtemps constitué un frein au basculement modal. De la même façon, alors que la marche constitue le principal mode de déplacement dans la métropole, elle est parfois contrainte par un espace public et des ouvrages urbains qui diminuent sa fluidité.

Les actions en faveur des mobilités actives doivent s'inscrire dans une approche globale de **pacification des espaces publics** en faveur de l'accessibilité par un partage de la voirie plus favorable aux déplacements vertueux et l'amélioration de la qualité paysagère. Ces actions conjuguées en faveur de la

qualité de l'air s'inscrivent dans un cercle vertueux, en contribuant à **améliorer l'accessibilité et la sécurité de l'espace public** pour les cyclistes et les piétons, notamment ceux en perte d'autonomie. Elles permettent également d'agir directement sur le **cadre de vie des habitants par la réduction du bruit** qui génère stress, fatigue et troubles du sommeil : 78 % des métropolitains se déclarent préoccupés par cette question. C'est d'ailleurs à ce titre que la Métropole lance un plan de prévention du bruit dans l'environnement qui devra répondre opérationnellement à ces enjeux.

## Coopérations impliquant Paris qui concourent déjà à répondre à ces enjeux

- **Convention Villes respirables en 5 ans** : l'État, la Métropole du Grand Paris, les départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et 5 territoires dont la Ville de Paris sont partenaires du projet « Villes respirables en 5 ans », qui permet notamment d'étudier la mise en place d'une zone basse émission intégrant 80 communes jusqu'à la rocade formée par l'A86, démarche confirmée par le plan climat air énergie métropolitain.
- **Observatoire mondial des villes sur la qualité de l'air** : la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris ont créé en 2017 le Guapo (Global Air Pollution Observatory). Cet observatoire mondial des villes consacré à la lutte contre la pollution de l'air est chargé d'assurer pour ses membres le partage des connaissances sur la pollution de l'air et ses effets sur la santé, ainsi que l'identification et le suivi des progrès obtenus par les métropoles en termes de réduction de la pollution urbaine et de ses impacts sanitaires et environnementaux. Il a également pour mission d'assurer la diffusion des bonnes pratiques en matière d'orientations stratégiques et opérationnelles développées par les villes et les métropoles dans leur lutte pour améliorer la qualité de l'air.
- **Pistes cyclables** : à travers leur convention consacrée à l'accompagnement de la candidature aux Jeux Olympiques et Paralympiques, Paris, le département et les 4 territoires de Seine-Saint-Denis – Plaine Commune, Est Ensemble, Paris Terres d'Envol et Grand Paris Grand Est – ont initié un travail sur la constitution à l'horizon 2024 d'un réseau cyclable interterritorial reliant les principaux sites olympiques, qui pourrait s'étendre aux territoires du Val de Marne et aux Hauts-de-Seine. Un renforcement des continuités cyclables a également été engagé aux portes de Paris en lien avec les réseaux des territoires et départements limitrophes. Avec le soutien de la Métropole du Grand Paris, qui a permis d'intensifier la démarche, ce sont plus d'une quinzaine de continuités qui seront traitées d'ici 2020 (Porte de la Villette, Porte d'Italie, Porte des Ternes, Porte de Montrouge, Quai d'Issy...).
- **Vélib' et Autolib'** : la création du syndicat Autolib' et Vélib' Métropole a permis une première extension et le renforcement du maillage des dispositifs de mobilité alternative. Autolib' couvre ainsi 102 communes et Vélib' à vocation à couvrir près de 70 communes, grâce au concours de la Métropole du Grand Paris.
- **Mobilités 2030 et appel à projet sur le devenir des voies rapides** : le Forum métropolitain, la Ville de Paris, la Métropole du Grand Paris et l'Amif ont lancé le projet Mobilités 2030, qui a associé de nombreuses communes et territoires de la métropole et donné lieu à la production en mai 2018 d'un « Livre blanc vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France ». Ce dernier synthétise 10 propositions pour préparer l'avenir de la mobilité dans la métropole parisienne. Par ailleurs un appel à projets sur l'avenir des grandes voies pénétrantes et des rocades de la métropole a été lancé par le Forum métropolitain du Grand Paris, en partenariat avec la Ville de Paris, la Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et l'État. Il permettra aux collectivités d'étudier les évolutions possibles de ces axes aujourd'hui largement – voire entièrement – dévolus à l'automobile.

## Objectifs et actions proposés

⇒ **Agir sur les sources urbaines de la pollution en accélérant et en accompagnant la transition technologique du parc de véhicules circulants et des appareils de chauffage au bois, et en contrôlant mieux les émissions de chantiers :**

- **Instaurer une zone de basse émission à l'échelle de l'A86** ; amplifier à l'échelle métropolitaine les dispositifs d'aide au changement de véhicule et de mobilité à travers un guichet unique en obtenant le soutien de la région, et inciter les habitants au changement de mobilité par une communication cohérente et renforcée.
- **Mettre en place un fonds air-bois** en lien avec l'ADEME.
- Intégrer dans la commande publique **des obligations de moyen ou des clauses incitatives limitant les rejets de particules sur les chantiers.**

⇒ **Pacifier les espaces publics dans une démarche transversale en faveur des mobilités actives, de l'amélioration du cadre de vie et de l'accompagnement de la transition énergétique.** À ces fins, **intégrer au Scot un plan de mobilité métropolitain** tenant compte du plan de déplacements urbain de la région Île-de-France et des plans locaux de déplacement existants :

- **Planifier un réseau cyclable métropolitain** – en particulier un **réseau express vélo métropolitain** – et mettre en cohérence les différents schémas relatifs aux réseaux cyclables, la définition d'objectifs cibles de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés sur l'espace public et de parkings à vélo sécurisés, notamment aux nœuds de communication métropolitains.
- **Faciliter les déplacements piétons** par les continuités et franchissements de chaussée, l'apaisement et la sécurisation des axes routiers, la valorisation de grandes promenades, le dégagement de cheminements dans les lieux de surdensité piétonne et l'harmonisation progressive des standards d'aménagement pour l'accessibilité de la voirie (ressauts, feux sonores...).
- **Optimiser l'accès par modes actifs aux gares** du RER et du Transilien et aux futures gares du Grand Paris Express, notamment par une accessibilité piétonne et cyclable facilitée et des solutions de stationnement sécurisée pour les vélos.
- **Pacifier les grandes pénétrantes, le boulevard périphérique et l'A86** dans une approche globale, incluant la vitesse, les mobilités durables et actives, les transports en commun, la végétalisation et les continuités vertes et le paysage. Ces orientations pourront s'appuyer sur les études issues de la consultation internationale lancée par le Forum métropolitain du Grand Paris.
- **Réduire l'impact du véhicule motorisé dans l'espace public** en poursuivant le développement des zones 30 et des zones de rencontre, en réduisant la vitesse sur certains axes, en définissant à l'échelle métropolitaine des objectifs cohérents et volontaristes et une coordination d'ensemble pour les politiques de stationnement des communes (tarification, horaires, différenciation des règles pour les résidents, les visiteurs, les professionnels et les livraisons) et en créant des parkings relais autour des gares ayant un périmètre de desserte étendu.
- **Travailler à une logistique plus propre** en poursuivant le travail mené dans le cadre des chartes de logistique urbaine durable mises en place par les différentes collectivités, et en accompagnant des projets permettant de développer une logistique alternative à la route, comme le projet d'hôtel logistique Chapelle International.

- **Accompagner le basculement du modèle de déplacement par véhicule individuel vers un modèle de mobilité intégrée et multimodale** qui s'appuie sur le concept de mobilité comme service (« mobility as a service », MaaS) pour favoriser le développement de nouveaux modèles économiques pour des services de mobilité innovants, la coordination des déplacements intermodaux, l'amélioration de l'information usager et de nouvelles opportunités pour répondre à la demande de mobilité non satisfaite. Grâce au MaaS, en anticipant les besoins à venir quant à la collecte, la gestion et la protection des données de la mobilité, ainsi que les mutations technologiques liées à l'arrivée des véhicules autonomes et connectés et leurs conséquences en matière d'infrastructures et d'occupation du domaine public, la collectivité publique pourra mieux guider la planification urbaine et réguler l'écosystème de mobilité.

**Ce plan à vocation opérationnelle devrait être accompagné d'un calendrier de mise en œuvre. Il pourrait constituer le plan de référence pour un pacte financier dédiée à la mobilité entre l'ensemble des collectivités concernées.**

Projet

# Organiser la transition énergétique

## Contexte et enjeux

Le plan climat air énergie métropolitain a fixé des objectifs ambitieux pour 2050, convergents avec ceux de la Ville de Paris : la neutralité carbone et la division par 4 a minima des émissions de gaz à effet de serre, qui vont ainsi concourir à mettre en œuvre les accords de Paris. **L'atteinte de ces objectifs nécessite une planification à l'échelle métropolitaine.** Celle-ci sera nécessaire pour multiplier les unités de production d'énergie aujourd'hui marginales (géothermie, panneaux solaires thermiques ou photovoltaïques, centrales biogaz...) et penser les réseaux en recherchant des synergies et en anticipant les besoins futurs (développement urbain, avitaillement par de nouveaux vecteurs pour les véhicules, développement des réseaux de chaleur et de froid...). Il faut aussi **orienter sur le long terme les pratiques constructives et la requalification du bâti existant** pour une généralisation des meilleures performances énergétiques et une résorption de la précarité énergétique qui concerne environ 15 % de la population métropolitaine.

La rénovation thermique du bâti constitue l'un des principaux leviers pour atteindre la neutralité carbone et lutter contre la précarité énergétique. Le chauffage est le principal poste de consommation d'énergie dans la métropole, soit 60 % de la consommation totale, hors transports. La loi de transition énergétique prévoit, pour l'ensemble du parc de logements, une performance énergétique conforme aux normes bâtiments basse consommation d'ici à 2050. Le rythme actuel des travaux de rénovation ne permet pas d'atteindre ces objectifs. **Il est donc indispensable de faire évoluer les comportements vers plus de sobriété énergétique, de renforcer les aides à la rénovation thermique en particulier pour les habitants les plus précaires et de favoriser le développement de la filière.**

Le système énergétique métropolitain doit aussi s'adapter pour **être approvisionné à 100% par des énergies renouvelables et de récupération (EnR<sup>2</sup>), notamment en exploitant le potentiel de production locale.** 97 % de l'énergie consommée par la métropole, qui représentait 93 TWh en 2012, est produite en dehors du territoire. Les potentiels sont **particulièrement élevés pour le chauffage** et dans une moindre mesure la climatisation, les gisements de chaleur et de froid renouvelables ou de récupération représentant un potentiel considérable (40 TWh/an selon l'Apur). Les gisements géothermiques, en particulier, constituent une ressource énergétique encore largement sous-exploitée, notamment dans le Val-de-Marne et dans une moindre mesure en Seine-Saint-Denis. La valorisation de ces ressources nécessite aussi de planifier le développement des réseaux de chaleur qui permettront de les acheminer là où sont les besoins. Le potentiel de production électrique est quant à lui moins marqué avec un potentiel de 3,8 TWh, reposant en quasi-totalité sur le solaire photovoltaïque, mais il représente une solution adaptée pour le tissu pavillonnaire et le secteur tertiaire ou industriel.

Par ailleurs, **le développement du réseau métropolitain de bornes de recharge en énergies alternatives est une des premières conditions de l'essor de la mobilité propre dans la métropole.** La transition énergétique du transport routier, encore très largement dépendant des produits pétroliers, est aussi essentielle à l'amélioration de la qualité de l'air et à l'abaissement des niveaux de nuisances sonores.

## Coopérations impliquant Paris qui concourent déjà à répondre à ces enjeux

- **Énergies Posit'if** : plusieurs départements, territoires et communautés d'agglomération de grande couronne, et la Ville de Paris sont partenaires de la Région Île-de-France au sein de cette société

d'économie mixte qui accompagne les copropriétés et les organismes de logement social dans les différentes étapes de leur projet de rénovation énergétique.

- **Réseau de chaleur** : la Ville et 16 autres communes de la métropole disposent du premier réseau de chaleur en France, délégué à la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU). Ses 9 sites de production d'énergie et ses 509 km de réseau pourvoient aux besoins de 500 000 équivalents logements. Le seuil de 50 % d'énergie renouvelables et de récupération a été atteint en 2016. Ce basculement du mix énergétique sera accéléré avec une sortie totale du charbon d'ici 2024. Les centrales parisiennes fonctionnant au gaz et au fioul, qui assurent l'appoint de production lors des pics de consommation hivernale, seront converties aux énergies renouvelables d'ici 2030 (biogaz et biofioul). La création de nouvelles unités de production de chaleur renouvelable à partir de déchets (dont les biodéchets), de biomasse ou de récupération de chaleur seront également soutenues.

## Objectifs et actions proposés

⇒ **Massifier la rénovation thermique du bâti en ciblant particulièrement la précarité énergétique par la création d'un fonds métropolitain de rénovation et de sobriété énergétique** (prévu au PCAEM). Dans ce but, augmenter et harmoniser les aides. Étudier l'introduction d'une orientation d'aménagement globale dans les PLU en faveur de la performance énergétique et de l'écoconception. Coordonner l'action des agences locales de l'énergie et des plateformes territoriales de la rénovation énergétique (PTRE). Soutenir la structuration de l'offre des entreprises (artisans, PME).

⇒ **Favoriser les modes de construction écologiques et les filières locales de matériaux** : prioriser les matériaux biosourcés (bois, paille, terre crue...) dans les constructions du Grand Paris et aider à la constitution de filières pour l'approvisionnement local de ces matériaux. Mettre en œuvre une politique systématique de réemploi dans le cas des démolitions et aider à la structuration de la filière du réemploi francilienne. Ces objectifs environnementaux en matière de matériaux pourront être inclus dans les PLU afin d'être favorisés pour toute nouvelle construction.

⇒ **Développer et optimiser la production des énergies renouvelables et de récupération sur le territoire à travers des outils réglementaires et une planification métropolitaine des réseaux de chaleur et de froid** :

- **Orienter réglementairement le développement et le renouvellement de la ville vers une exploitation optimisée du potentiel local d'ENR<sup>2</sup>**. Pourrait notamment être étudiée l'introduction d'orientations d'aménagement dans les PLU pour une meilleure prise en compte du potentiel d'exploitation locale, qu'il soit lié à un réseau, à un équipement environnant (data centers...) ou qu'il soit autonome (panneaux solaires, géothermie de surface...).
- **Repenser les réseaux de chaleur et de froid à l'échelle métropolitaine dans le cadre du futur schéma directeur**, pour poursuivre leur développement, densification et interconnexion. Dans ce cadre, mieux anticiper les risques de concurrence sur la ressource énergétique, en particulier en ce qui concerne la géothermie profonde.

⇒ **Accélérer la transition énergétique du transport routier en maillant le territoire de bornes de recharge électrique, GNV, bio-gaz et hydrogène**. Un document spécifique qui fixerait les objectifs spatiaux mais également de puissance, de type de bornes et d'interopérabilité, pourrait être intégré au schéma directeur des réseaux d'énergie ou au Scot.

⇒ Soutenir l'allocation d'une fraction de la Contribution Climat-Énergie (« taxe carbone ») aux collectivités pour la réalisation de leurs objectifs en matière de transition énergétique.

Projet

# Intégrer la nature dans la ville

## Contexte et enjeux

La nature est un élément fondamental du bien-être en ville pour tous. Les espaces verts s'avérant parfois être les seuls liens à la nature et lieux de respiration pour un grand nombre d'habitants de la métropole, il est indispensable de les développer partout dans un souci d'équité sociale. Mais l'intégration de la nature dans la ville est aussi fondamentale pour la transition écologique et la résilience du territoire.

L'un des premiers enjeux auquel la métropole est confrontée est celui du **changement climatique**. La métropole a connu récemment une succession d'étés particulièrement chauds et pourrait subir d'ici la fin du siècle entre 16 et 45 jours caniculaires supplémentaires, d'où l'urgence d'adapter le tissu urbain par la végétalisation et l'usage de matériaux adaptés. Il importera également de **sécuriser la ressource en eau** alors que les sécheresses seront plus intenses.

Le **risque d'inondation** constitue également un élément de vulnérabilité particulièrement important de la métropole. De nombreuses communes sont concernées, certaines exposées à des dégâts matériels et humains majeurs comme l'ont montré les récents épisodes de crue du printemps 2016 et de l'hiver 2018. Le territoire métropolitain doit se préparer à absorber le choc de la prochaine crue centennale. À côté des mesures d'amélioration du système d'endiguement, une **stratégie de préservation et d'augmentation de la surface de sols perméables** doit être élaborée à l'échelle métropolitaine et plus largement du bassin versant en coopération avec les autres territoires. Cette stratégie se met aussi au service de l'amélioration de la **qualité sanitaire des cours d'eau métropolitains**, qui sera la condition de leur reconquête par les habitants, avec en particulier la possibilité de s'y baigner.

Intégrer la nature au tissu urbain permet aussi de **favoriser la biodiversité**, qui en retour dispense de nombreux services aux citoyens, notamment en régulant les conséquences des aléas climatiques, en participant au bien-être des habitants et en remplissant une fonction éducative par la sensibilisation des enfants et des adultes aux cycles de la nature. Les zones humides et écosystèmes fluviaux assurent aussi une régulation du régime des eaux qui participent à la protection contre les crues et à la qualité des eaux.

Enfin, intégrer la nature dans le tissu et les fonctions urbaines, **c'est aussi le faire sous l'angle d'une alimentation plus durable**. Le choix des aliments que nous consommons, leur lieu de provenance et leur mode de production, de transformation et de distribution, influe considérablement sur l'état de notre environnement, de notre santé et sur les liens sociaux qui nous unissent. Répondre à ces enjeux implique de retisser les liens entre espaces ruraux et urbains et de lutter contre le mitage et l'érosion des terres agricoles. Cela passe également par le développement de l'agriculture urbaine et périurbaine, qui représente une source d'approvisionnement pour renforcer l'autonomie alimentaire du territoire tout en favorisant la végétalisation de la ville, la diversification du paysage et le développement d'une économie locale créatrice d'emplois. Le plan climat-air-énergie de la Métropole du Grand Paris (PCAEM) fixe dans ce domaine des objectifs ambitieux qui représenteraient une autonomie de la métropole en fruits et légumes d'environ 15 %.

## Coopérations impliquant Paris qui concourent déjà à répondre à ces enjeux

- **Parc des Hauteurs** : les trames vertes et bleues sont un enjeu majeur du plan biodiversité 2018-2024 de la Ville, qui promeut la connexion à moyen terme des réservoirs de biodiversité avec les collectivités limitrophes en s'affranchissant peu à peu des contraintes posées par le boulevard

périphérique. Paris est ainsi partenaire du projet de Parc des Hauteurs lancé par Est Ensemble, en intégrant au tracé les espaces verts du Parc des Buttes Chaumont et du cimetière du Père Lachaise, afin de créer une promenade verte interterritoriale et de permettre une continuité écologique dans des espaces très denses et contraints.

- **Appels à projet Parisculteurs** : les appels à projets Parisculteurs lancés en 2016 et 2018 ont montré l'intérêt de nombreux acteurs du territoire pour l'agriculture urbaine avec une grande variété de projets comportant des dimensions économiques, sociales et pédagogiques importantes. Le deuxième volet intégrait déjà les communes de Pantin et Saint-Denis. Un appel à projet commun avec la Seine-Saint-Denis est prévu dans la convention de coopération signée début 2018 avec le département.
- **Eau de Paris** acquiert des terres et accompagne des agriculteurs présents sur les aires d'alimentation de captage d'eau potable vers des pratiques culturelles durables, contribuant à la fois aux objectifs de développement de l'agriculture bio dans le bassin parisien et de diminution de la pollution des nappes phréatiques par les produits phytosanitaires. Par ailleurs, dans le cadre de sa stratégie de résilience, la Ville a notamment accompagné l'EPTB Seine Grands Lacs dans l'identification et la caractérisation des zones d'expansion des crues.
- **Forêt de Pierrelaye** : la plaine de Pierrelaye-Bessancourt, au nord-ouest de l'agglomération parisienne, est un vaste territoire de 2 500 ha constitué principalement d'anciens terrains d'épandage du SIAAP, aujourd'hui pollués et en perte d'identité mais riches d'un fort potentiel de développement naturel. Les collectivités de ce territoire de projet accompagnées par l'État et organisées en un syndicat mixte d'aménagement, portent l'ambition de réaliser une nouvelle forêt de plus de 1 200 ha. Ce projet permettra une réhabilitation progressive des sols et surtout de recréer une zone de renaturation de grande ampleur.

## Objectifs et actions proposés

⇒ **Promouvoir un fonds métropolitain de la nature en ville, notamment en prévoyant son abondement dans le cadre de tout projet urbain dépassant un certain seuil.** Ce fonds permettra d'intervenir dans les différents domaines prioritaires listés ci-après.

⇒ **Intégrer la nature dans le tissu urbain pour un meilleur cadre de vie, lutter contre les îlots de chaleur urbain, développer et protéger la biodiversité :**

- **Accentuer la présence d'eau dans la ville** : fontaines, systèmes de brumisation permanents ou temporaires dans l'espace public, mares et pièces d'eau, noues et jardins de pluie, espaces végétalisés permettant la gestion à la source des eaux pluviales.
- **Fixer dans le Scot un objectif par territoire de développement des surfaces naturelles et perméables, de toitures et murs végétalisés et cultivés, et de plantation d'arbres** ; la déclinaison de cet objectif dans les PLU, qui reviendrait à chaque territoire, pourrait passer par l'introduction d'une orientation d'aménagement thématique et d'un coefficient de biotope imposant des surfaces minimales de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables. Encourager les permis de végétaliser et inciter à la transformation des grandes surfaces bitumées accueillant du public, par exemple les cours d'école sur le modèle de l'expérimentation des cours « oasis » à Paris. Encourager la protection des arbres remarquables dans les PLU.
- **Identifier dans le Scot les principaux réservoirs et continuités écologiques métropolitaines** ; la déclinaison de leur protection ou de leur renforcement reviendrait aux territoires, qui pourraient l'affirmer par le biais d'orientations d'aménagement dans les PLU.

- **Adopter à l'échelle métropolitaine un vocabulaire commun en matière de biodiversité et établir des protocoles d'inventaires et d'aménagement sur les continuités écologiques** notamment interterritoriales (cohérence entre PLU). Dans le cadre du projet d'atlas métropolitain de la biodiversité, créer un outil numérique cartographique, participatif et accessible à tous sur la biodiversité dans la métropole.

⇒ **Reconquérir le fleuve et les rivières par une meilleure qualité sanitaire, leur mise en valeur paysagère et une meilleure gestion des risques naturels :**

- **Définir une stratégie de gestion des eaux pluviales à l'échelle métropolitaine.** Fixer par territoire un objectif cible à traduire dans les PLU de pleine terre et de végétalisation au sol. Pour rappel, le plan climat air énergie métropolitain prévoit un objectif de compensation en surfaces désimperméabilisées équivalant à 150 % des surfaces imperméabilisées dans les projets d'extension, ainsi qu'un objectif zéro rejet d'eaux pluviales dans le réseau existant pour les nouveaux projets urbains.
- **Rendre baignables les cours d'eau de la métropole :** améliorer le traitement des stations d'épuration des eaux usées, mieux contrôler la conformité des réseaux séparatifs métropolitains et développer le raccordement des bateaux à un système d'assainissement en plaidant pour une évolution de la réglementation. Ces mesures sont complémentaires à celles visant la désimperméabilisation des sols.
- **Gérer les risques liés à la hauteur des cours d'eaux.** Plusieurs moyens sont à mettre en œuvre au-delà des grands ouvrages hydrauliques et des mesures d'endiguement. **Repérer et protéger le long du parcours fluvial des zones d'expansion de crue** en partenariat avec les acteurs et les territoires du bassin versant et le Comité de bassin Seine Normandie. **Amorcer la réalisation du casier pilote de la Bassée** permettant de limiter le niveau des eaux en cas d'inondation. Définir une stratégie prospective de soutien à l'étiage en période de sécheresse intégrant les contraintes de diminution du débit des cours d'eau dans les prochaines décennies.

⇒ **Renforcer l'accès à une alimentation saine et durable :**

- **Mettre en place des règles permettant de sanctuariser les terres agricoles de la métropole,** comme le prévoit le plan climat air énergie métropolitain.
- **Développer l'agriculture urbaine et périurbaine, pour atteindre l'objectif de 3 000 hectares de surfaces supplémentaires d'ici 2030 ;** mettre au service de ces objectifs des appels à projets métropolitains et territoriaux de type « Parisculteurs ». Accompagner ce développement de mesures pour les filières locales durables, notamment par la mise en œuvre de pôles et ateliers de transformation. **Soutenir le développement de l'agriculture biologique sur le bassin parisien et viser l'objectif de 100 % de surfaces exploitées en « zéro phyto » d'ici 2030 sur le territoire métropolitain.**
- **Développer les partenariats entre territoires urbains, périurbains et ruraux,** dans la lignée des premiers travaux de coopération entre l'Association des Maires Ruraux de France, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris : ce partenariat a pour objet de partager les savoir-faire et d'offrir un débouché économique aux producteurs de plein champ et aux producteurs urbains en proposant une gamme de produits plus étendue.
- **Assurer l'accessibilité des habitants à des denrées alimentaires durables :** contribuer en concertation avec les habitants au développement de l'offre durable notamment de halles alimentaires dans les secteurs déficitaires. Le futur observatoire des centres-villes de la Métropole du Grand Paris pourrait ainsi étendre sa mission à l'ensemble du territoire avec un diagnostic et un

suivi des secteurs déficitaires en commerces alimentaires, avec une attention plus particulière portée aux quartiers populaires.

Projet