

Rapport pour le conseil régional
NOVEMBRE 2009

Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Ile-de-France

**CHARTRE POUR UN TERRITOIRE DURABLE AUTOUR DU
PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE METRO N°11**

Charte pour un territoire durable
autour du prolongement de la ligne de métro n°11

RAPPORT POUR LE CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE
PRESENTE PAR
MONSIEUR JEAN-PAUL HUCHON,
PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

NOVEMBRE 2009

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	6
1. Une méthode d'élaboration partenariale	7
2. Vers un projet de territoire : à partir d'un diagnostic et d'objectifs partagés	8
3. Une mise en œuvre volontariste et progressive	9
ANNEXE AU RAPPORT N°1	11
1. Fiche technique et plan de l'opération de transports « Prolongement M 11 ».....	11
ANNEXE AU RAPPORT N°2	14
1. Composition de l'équipe projet de la démarche expérimentale visant à mieux articuler transports et aménagement autour du prolongement de la ligne M 11	14
ANNEXE AU RAPPORT N°3	16
1. Calendrier prévisionnel de validation du projet de charte ci-joint en annexe à la délibération du présent rapport	16
PROJET DE DELIBERATION.....	18
ANNEXE A LA DELIBERATION.....	20
1. Projet de Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n°11	20

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent rapport a pour objet de vous présenter la « Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n°11 », concrétisant ainsi le travail partenarial mené avec les Villes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Paris, Romainville, et Rosny-sous-Bois, le département de la Seine Saint Denis, l'Etablissement Public Foncier d'île de France, la Caisse des Dépôts, le STIF et l'IAU Ile de France depuis plusieurs mois.

L'inscription du prolongement de la ligne 11 figure au projet de Schéma Directeur de Région Ile de France (SDRIF), adopté par l'assemblée régionale le 25 septembre 2008, au Contrat de projets Etat Région 2007-2013 (CPER), au Contrat particulier Région-Département de Seine Saint-Denis 2008-2013 (CPRD), ainsi qu'au Plan de mobilisation pour les transports en île de France adopté par l'assemblée régionale le 18 juin 2009.

Depuis 2008, le STIF est chargé de piloter les études techniques et les phases de concertation, pour réaliser ce prolongement, depuis son terminus actuel à Mairie des Lilas jusqu'à Rosny-sous-Bois Bois-Perrier, permettant ainsi un nouveau maillage du réseau métropolitain avec la ligne E du RER. Une fiche technique et un plan de l'opération sont joints en annexe 1 au présent rapport.

En première étape, l'objectif est d'élaborer un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) puis d'organiser une concertation « amont » (concertation préalable ou débat public), après la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

A l'occasion du lancement de ces études centrées sur le système de transports, la Région, sur initiative de la direction des transports en commun associée à l'IAU-îDF et au STIF, a proposé à ses partenaires locaux de lancer une démarche expérimentale visant à améliorer les liens entre la création de cette infrastructure de transports structurante et les projets d'aménagement portés par ces communes.

Le prolongement de cette ligne de métro, en renforçant la cohésion régionale, constitue pour ce territoire du cœur de l'agglomération, une opportunité exceptionnelle de favoriser de nouveaux projets et d'accroître la qualité de vie de ses habitants.

1. Une méthode d'élaboration partenariale

Conscients des atouts et des faiblesses de leur territoire, les élus des communes concernées ont décidé, dès 2003, de se constituer en « Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 » et ont ainsi jeté les bases d'une réflexion intercommunale sur des actions de développement économique et urbain.

Cette association a permis de fédérer ses membres autour du projet de transport et de piloter de premières études urbaines avec l'appui technique de l'association « Ville et Transports en Ile de France » (VTIF).

Grâce à cette dynamique locale préexistante, la Région, en mobilisant à ses côtés le STIF, l'IAU-îDF, l'Etablissement Public Foncier îDF et la Caisse des dépôts, a pu proposer d'ouvrir un lieu unique de dialogue entre le monde du transport et celui de l'urbanisme.

Deux instances ont permis de mettre en œuvre cette démarche régionale d'articulation entre urbanisme et transports :

1/ Une instance politique : la Conférence des élus. Placée sous l'égide du Vice-président en charge des Transports et de la circulation de la Région et du Président de l'Association pour le prolongement de la ligne 11, elle a réuni l'ensemble des élus locaux et directions des institutions concernés pour fixer le calendrier, les objectifs et les axes de réflexions des travaux à réaliser, pour aussi débattre et valider le projet de charte annexée ci-joint à la délibération. Ces réunions se sont tenues en mairie de Romainville les 30 avril et 7 octobre 2009. Le calendrier prévisionnel de validation de ce projet de charte par chacun des partenaires est joint en annexe 3 au présent rapport.

2/ Une instance technique : les comités techniques locaux. Réunis dans les locaux de l'administration régionale, les 20 mai, 15 et 20 juin, 3 juillet et 24 septembre, ils ont permis aux équipes techniques des institutions signataires de la charte de partager les études antérieurement réalisées, tant en études urbaines qu'en système de transport, de bâtir collectivement un diagnostic du territoire et d'en dégager des enjeux, de proposer des actions de nature à favoriser un développement durable, des acteurs « chefs de files » pour chacune d'elles et un calendrier prévisionnel d'intervention.

Une « équipe projet » constituée de représentants de la Direction de Transports de l'Unité Aménagement Durable de la Région, du STIF, de l'IAU-ÎDF et l'association Ville et Transport en Ile de France a animée ces réunions et préparé tous les documents utiles aux échanges. La liste de ses membres est jointe en annexe 2 au présent rapport.

2. Vers un projet de territoire : à partir d'un diagnostic et d'objectifs partagés

Le contenu du projet de la « Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n°11 », document annexé à la délibération jointe au présent rapport, se présente en trois parties:

Le préambule présente les acteurs, leurs motivations et la déclinaison de la démarche proposée.

Le deuxième chapitre met en valeur les enjeux pour ce territoire de l'opportunité du prolongement de la ligne 11 pour :

- une plus grande cohésion de ses centralités et de ses liaisons,
- de meilleurs équilibre et répartition de l'activité économique,
- un développement de son attractivité par la qualité du cadre de vie.

Le troisième chapitre décline les objectifs retenus, la stratégie et les actions pour tendre vers un projet de territoire partagé qui vise à la fois à l'inscrire dans la dynamique de développement du cœur de la métropole parisienne, à améliorer le cadre de vie des habitants et à valoriser le potentiel urbain des quartiers situés à proximité des futures stations de métro.

A chacun de ces trois axes correspondent des objectifs :

1. l'inscrire dans la dynamique de développement du cœur de la métropole parisienne, et pour cela :

- renforcer son attractivité et sa diversité économique,
- assurer son accessibilité multidirectionnelle,

- valoriser la ligne de métro n°11 comme lien entre sites urbains et paysagers remarquables.
2. améliorer le cadre de vie, et pour cela :
 - développer une offre de logements diversifiée et durable,
 - renforcer la mixité logement/ commerces /services des quartiers,
 - promouvoir la mobilité durable dans des espaces publics de qualité,
 - agir pour une urbanisation durable.
 3. valoriser le potentiel urbain des quartiers autour des stations
 - inciter à une urbanisation plus compacte à leurs abords,
 - renforcer le rôle de centralité et la mixité autour des stations,
 - valoriser la fonction multimodale et leur accessibilité par les modes actifs.

Dans la dernière partie, l'ensemble et chacun des signataires de la Charte s'engagent à mettre en œuvre un certain nombre d'actions contribuant à atteindre les objectifs précités.

Pour faciliter la lecture de cette charte, le diagnostic détaillé du territoire qui a permis son élaboration est reporté en annexe. Il rend compte de son identité, de ses atouts, de ses faiblesses ou de ses contraintes. Il rappelle également les orientations et les objectifs fixés par le projet de SDRIF ainsi que les projets et les dynamiques locales.

De vastes secteurs à forts enjeux se dessinent sur ce territoire, parmi lesquels, on peut citer très succinctement: les sites des forts (Les Lilas, Noisy-le-Sec, Rosny), le secteur situé sur Montreuil entre le prolongement de la ligne de métro et celui du tramway T 1 vers val de Fontenay, et bien sûr les périmètres d'influence des futures stations de la ligne 11 prolongée, notamment celles qui permettront des correspondances (place Carnot à Romainville avec le T 1 ou encore Rosny, avec le RER E. Cette aire d'influence intègre aussi les possibilités d'accès à ses stations par des modes actifs (marche à pieds, vélos).

3. Une mise en œuvre volontariste et progressive

En choisissant de suivre le calendrier de l'opération de transports, cette démarche veut avant tout faciliter et accompagner la réalisation la plus rapide possible de cette infrastructure. Attendue de longue date, elle permettra de desservir efficacement un plateau déjà dense en habitants et activités.

Pour garantir la cohérence des politiques publiques susceptibles d'avoir un impact sur la mobilité et assurer l'efficacité socio-économique des projets, urbains et de transports, les signataires de cette charte souhaitent poursuivre cette démarche dans la durée de conception et de réalisation de ces projets.

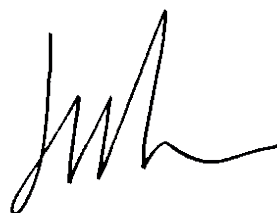
En effet, l'ensemble des acteurs signataires de charte s'accordent à considérer comme indispensable d'accompagner la création de ce prolongement de ligne de métro par des réflexions sur la globalité du territoire concerné et notamment sur les interactions entre l'arrivée de ce réseau et le développement harmonieux local. Il s'agit donc de poursuivre, comme le montre la liste des engagements de chacun des partenaires, un travail qui prenne en compte à la fois des échelles différentes et le temps d'élaboration propre à chacun des projets.

Se dessinent dans les engagements de chacun des actions qui permettront de préciser à la fois les sujets relatifs aux stations elles-mêmes (nature de l'intermodalité, qualité de l'espace public, liens avec les quartiers proches,...) mais aussi aux quartiers proches (projet(s) urbains en adéquation avec l'arrivée de l'infrastructure, équipements publics, densification en logements et emplois, ...) ou encore ceux ayant trait aux dynamiques des territoires (flux, maillage du réseau de transports notamment avec le prolongement du tramway T 1 à Val de Fontenay, interaction entre quartiers ou pôles générateurs de trafics, ...).

Ce projet de Charte démontre la réelle convergence des initiatives locales et des préconisations du projet de SDRIF sur ce territoire. Ce document est la formalisation d'une première étape, la suivante devrait aboutir lors de l'approbation du schéma de principe du prolongement de la ligne de métro n°11. Pour offrir aux franciliens un maillage renforcé des transports en commun, valoriser les atouts de ce territoire et favoriser intensification et convivialité urbaines en améliorant la qualité de vie de ses habitants, la suite de cette démarche donnera lieu progressivement à des engagements de plus en plus précis sous formes de contrats ou de conventions.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**Le président du conseil régional
d'Ile-de-France**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JPH', with a long horizontal stroke extending to the right.

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXE AU RAPPORT N°1

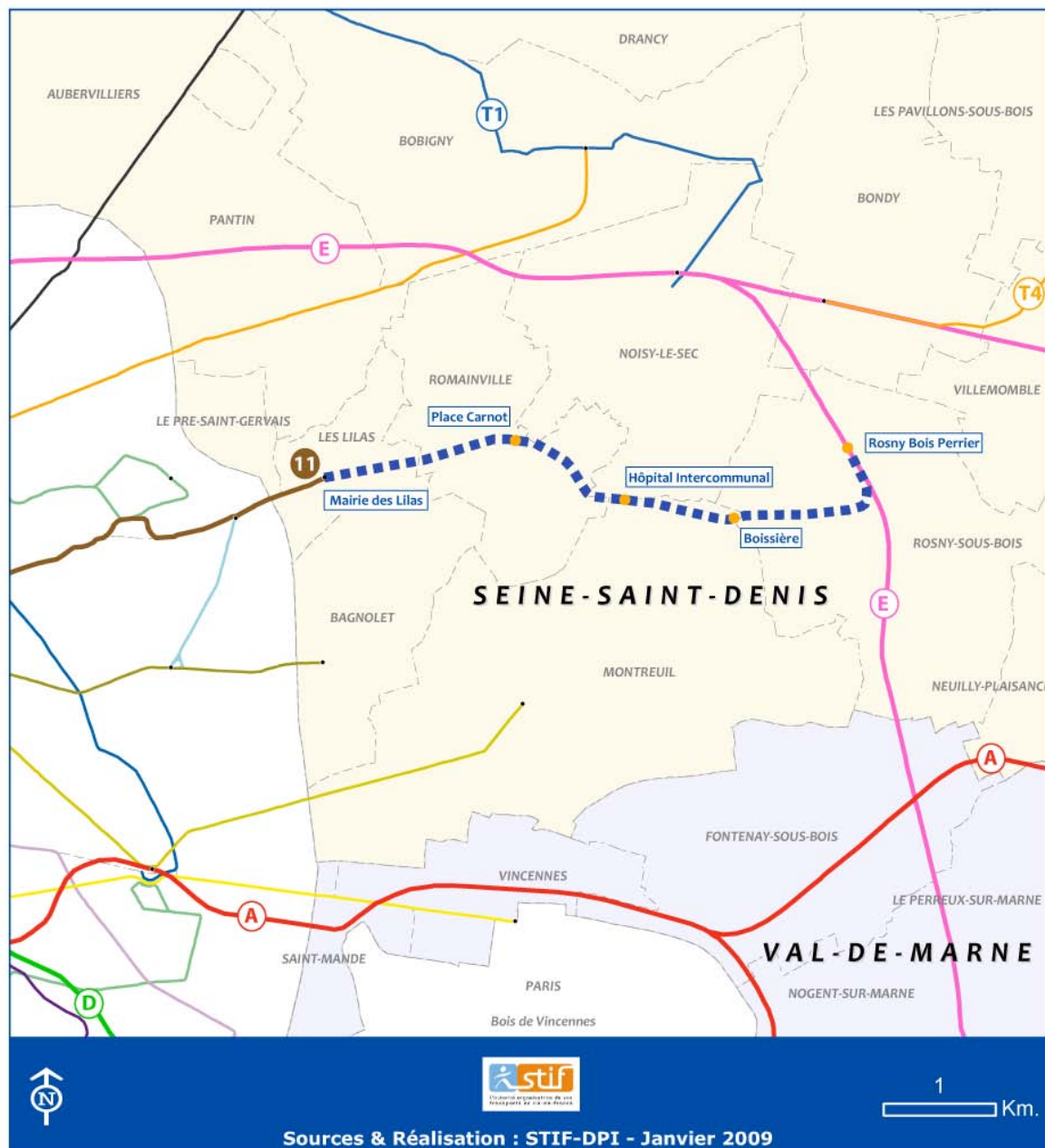
1. Fiche technique et plan de l'opération de transports « Prolongement M 11 »

5.4-05 - Ligne 11 Prolongement à Montreuil ou Rosny-sous-Bois (études)

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Prolongement à l'est de la ligne 11, actuellement en service de Châtelet à Mairie des Lilas, en éventuellement deux phases :

- Première phase : jusqu'à Place Carnot ou Hôpital intercommunal de Montreuil : 2 km et 2 stations ou bien 3 km et 3 stations
- Deuxième phase : jusqu'à la station du RER E de Rosny-sous-Bois 6 km et 5 stations environ



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement en études de **10 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

- État 3 M€
- Région 7 M€

Un financement complémentaire des études est inscrit dans le Contrat Particulier Région Seine-Saint-Denis (CPRD 93) pour 8 M€ (valeur 2008).

Coût estimatif et phasage

Selon l'étude préliminaire de 2004, le coût du prolongement s'élève à

- 450 à 500 M€ (valeur janvier 2008) pour la phase 1
- 1 milliard d'euros (valeur janvier 2008) pour la phase 2.

Calendrier

→ *Prochaines étapes* :

- *Approbation du dossier d'objectifs et caractéristiques principales..... 2009*
- *Concertation préalable ou débat public..... 2010?*

Commentaires

- Une étude préliminaire a été réalisée en 2004 par la RATP ; elle devra être actualisée et complétée avec notamment l'identification de tracés variante.
- Le dossier d'objectifs et caractéristiques principales (DOCP) permettra de préciser le projet : tracé, coût, calendrier (aujourd'hui, aucun élément disponible).
- Ce prolongement représente un important enjeu d'articulation transport-urbanisme.

ANNEXE AU RAPPORT N°2

1. Composition de l'équipe projet de la démarche expérimentale visant à mieux articuler transports et aménagement autour du prolongement de la ligne M 11

Equipe projet :

Région : Direction des Transports : Caroline BONAN-RICHARD

IAU-ÎDF : Département Urbanisme - Aménagement et Territoires
Jean-Pierre PALISSE Directeur général adjoint
François GORRAND

Département Transports et infrastructures
Sophie LAURENT

STIF : Division Projets d'investissements
Emmanuel DOMMERGUES

VTIF : Anne-Marie DUQUENNE Directrice générale

ANNEXE AU RAPPORT N°3

- 1. Calendrier prévisionnel de validation du projet de charte ci-joint en annexe à la délibération du présent rapport**

Calendrier et modalités de la validation officielle par chaque institution du projet de charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n°11 :

La Région Ile de France : Conseil Régional du 26 et 27 novembre 2009

L'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 : novembre 2009

Le Département de Seine-Saint-Denis : Assemblée du 5 novembre 2009

La Ville des Lilas : Conseil Municipal du 21 octobre 2009

La Ville de Montreuil : Conseil Municipal du 26 novembre 2009

La Ville de Noisy-le-Sec : Conseil Municipal du 19 novembre

La Ville de Paris : Conseil Municipal du 23 et 24 octobre 2009

La Ville de Romainville : Conseil Municipal du 25 novembre 2009

La Ville de Rosny-sous-Bois : Conseil Municipal du 19 novembre

Le Syndicat des Transports d'Ile de France : Conseil du 9 décembre 2009

L'Etablissement Public Foncier d'Ile de France : 9 décembre 2009

La Direction régionale d'île de France de la Caisse des dépôts : novembre 2009

Et l'IAU île de France : novembre 2009

PROJET DE DELIBERATION

**DELIBERATION N°
DU****Charte pour un territoire durable
autour du prolongement de la ligne de métro n°11**

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le Code général des collectivités territoriales,
- VU** La loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales,
- VU** Le règlement budgétaire et financier de la Région Ile de France,
- VU** Le budget de la Région Ile de France pour 2009,
- VU** La délibération CR 82-08 des 25 et 26 septembre 2008 relative à l'approbation du projet de schéma directeur de la Région Ile de France
- VU** La délibération CR 31-07 du 16 février 2007 approuvant le contrat de projets entre l'Etat et la Région d'Ile-de-France 2007-2013
- VU** La délibération CR 03-09 du 12 février 2009 approuvant le Contrat Particulier Région-Département de Seine-Saint-Denis
- VU** La délibération CR 75-09 du 18 juin 2009 relative à l'approbation du Plan de mobilisation pour les transports en Ile de France
- VU** L'avis de la commission de l'Aménagement
- VU** L'avis de la commission des Transports et de la Circulation,
- VU** Le rapport CR 113-09 présenté par Monsieur le Président du Conseil régional d'Ile-de-France

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Approuve la « charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n°11 » ci-annexée et autorise le Président du Conseil régional à la signer.

Article 2 :

Délègue à la Commission permanente l'approbation d'ajustements proposés par les cosignataires et l'autorisation conférée au Président du Conseil régional de signer la charte ainsi modifiée.

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXE A LA DELIBERATION

1. Projet de Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n°11

CHARTRE POUR UN TERRITOIRE DURABLE AUTOUR DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE MÉTRO N°11

Décembre 2009



Ville de Noisy-le-Sec



Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n°11

Entre :

La Région Ile-de-France, représentée par le Président du conseil régional, ou son représentant,

L'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11, représentée par son Président ou son représentant,

Le Département de Seine-Saint-Denis, représenté par le Président du conseil général, ou son représentant,

Les communes, citées ci-dessous par ordre alphabétique :

- La Ville des Lilas, représentée par son Maire, ou son représentant,
- La Ville de Montreuil, représentée par son Maire, ou son représentant,
- La Ville de Noisy-le-Sec, représentée par son Maire, ou son représentant,
- La Ville de Paris, représentée par son Maire, ou son représentant,
- La Ville de Romainville, représentée par son Maire, ou son représentant,
- La Ville de Rosny-sous-Bois, représentée par son Maire, ou son représentant,

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, représenté par sa Directrice générale, ou son représentant,

L'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France, représentée par son Directeur général, ou son représentant.

La Direction régionale d'Ile-de-France de la Caisse des Dépôts, représentée par son Directeur général, ou son représentant.

Et l'IAU île-de-France, représenté par son Directeur général, ou son représentant.

Sommaire

PRÉAMBULE	7
1. LES ENJEUX POUR LE TERRITOIRE INTÉRESSÉ PAR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11	9
2. VERS UN PROJET DE TERRITOIRE : OBJECTIFS, STRATÉGIE ET ACTIONS PARTAGÉS	13
2.1. Axe 1 : Inscrire le territoire dans la dynamique de développement du cœur de la métropole parisienne	13
2.2. Axe 2 : Améliorer le cadre de vie sur le territoire	16
2.3. Axe 3 : Valoriser le potentiel urbain des quartiers situés autour des stations du métro	18
3. LES ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES	21
ANNEXE 1 : DIAGNOSTIC PARTAGÉ	29
Un territoire aux atouts multiples, en attente de la desserte métro	
1.1. Identité du territoire	29
1.2. Diagnostic et enjeux	30
ANNEXE 2 : RÉALISATION DU DOCUMENT	45
2.1. Membres de l'équipe projet	45
2.2. Membres des comités techniques locaux	46

Préambule

Fondée sur les cinq objectifs du projet de SDRIF adopté par son assemblée le 25 septembre 2008 et notamment sur la promotion d'une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional, la Région Ile-de-France, associée à l'IAU-îdF et au STIF, a engagé, depuis mi-2008, une démarche visant à améliorer l'articulation entre les projets d'aménagement et la création d'infrastructures de transports en commun pour mieux coordonner à l'avenir leurs conceptions respectives.

Comme elle l'a démontré le 18 juin 2009 en proposant à l'Etat et aux conseils généraux franciliens un « plan de mobilisation pour les transports » sans précédent, la Région entend à la fois développer et mieux structurer les réseaux de transports en commun. Parallèlement, en lançant son appel à projets « Nouveaux Quartiers Urbains », elle souhaite également promouvoir les tissus urbains mixtes et denses, innovants et exemplaires, plus propices à l'utilisation des transports collectifs.

Pour atteindre ces mêmes objectifs, et ceux plus quantitatifs liés à l'impérieuse nécessité de construction de logements, l'arrivée programmée d'un réseau de transports en commun structurant doit être pour la Région, l'occasion de décliner localement les orientations et objectifs du projet de SDRIF et d'accompagner, par ses moyens techniques et financiers, les collectivités locales qui œuvrent concrètement en faveur d'un développement durable du territoire concerné.

L'arrivée d'un projet de transport structurant sur un territoire est une opportunité à saisir par les collectivités locales concernées pour réfléchir de manière globale à l'évolution de leur territoire et à sa mise en valeur autour de cette nouvelle desserte, la Région pouvant les accompagner dans cette démarche.

Comme la Région s'y était engagée, le prolongement de la ligne de métro n° 11 est inscrit au projet de SDRIF, au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013, au Contrat particulier

Région-Département 2008-2013 et au plan de mobilisation pour les transports en Île de France.

Les communes des Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Paris, Romainville, Rosny-sous-Bois, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais et le Département de Seine-Saint-Denis ont décidé en 2003 de constituer l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11. Aidée financièrement par la Caisse des dépôts et la Région, cette association a depuis mené des études pour appréhender les impacts du projet de transport et ses élus ont, à plusieurs reprises, manifesté leur volonté de bâtir un projet de territoire partagé entre tous les acteurs.

C'est donc naturellement que la Région leur a proposé de conduire ensemble, avec le STIF et d'autres partenaires comme la Caisse des Dépôts ou l'Etablissement Public Foncier d'Ile-De-France (EPFIF), une expérimentation visant à mieux articuler transports et urbanisme autour du prolongement de cette ligne de métro, et que l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 a mobilisé ses membres pour qu'ils participent activement à cette démarche.

Par cette démarche la Région, le STIF et les collectivités ont choisi de créer un lieu de dialogue, d'échanges et de réflexions, où les acteurs des transports et ceux de l'aménagement confrontent leurs spécificités, leurs contraintes et leurs ambitions, pour fonder un projet de territoire à l'échelle du périmètre d'influence du projet de transport.

Organisée autour d'une instance politique, la conférence des élus, lieu de débats et d'arbitrage assurant le pilotage général, et d'instances techniques, les comités techniques locaux, lieux de diagnostic et de propositions, cette démarche a pu aboutir à cette charte grâce à la très grande implication de chacun, et ce malgré un calendrier très tendu. En effet, son calendrier a privilégié celui de l'opération de transports sous maîtrise d'ouvrage du STIF. Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement de la

ligne 11 sera soumis pour approbation à son conseil le 9 décembre 2009, puis s'ouvrira, après saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP), une phase de consultation du public. La Région a souhaité qu'à cette échéance puissent être présentés à la population les premiers éléments permettant d'avoir une vision globale liant notamment mobilité et projets urbains.

Nourris de toutes les études précédemment réalisées par l'Association ligne 11, avec l'assistance de Ville et Transports en Ile-de-France et des apports de l'IAU-îdF, les comités techniques locaux ont révélé la cohérence de la vision régionale et des dynamiques locales.

En concrétisant ces mois de travail, cette charte, élaborée en étroite collaboration entre les services de l'ensemble des partenaires signataires, a pour objectif d'établir un diagnostic partagé de ce territoire, de s'accorder sur ses secteurs à enjeux, d'arrêter une première liste d'actions à entreprendre, de déterminer les engagements des différents partenaires et les modalités de poursuite du travail partenarial engagé.

Ce document est ainsi la formalisation d'une première étape. Au cours de la maturation du projet de territoire et du projet de transports, la suite de cette démarche donnera lieu à des engagements de plus en plus précis sous formes de contrats ou de conventions.

Dans le contexte d'une intercommunalité en cours de construction, la Région, en lien avec l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 et l'ensemble des collectivités territoriales concernées, propose de poursuivre les échanges visant à définir un projet de territoire partagé par l'ensemble des acteurs pour offrir à la fois aux franciliens un maillage renforcé des transports en commun, valoriser les atouts de ce territoire et favoriser la convivialité urbaine en améliorant la qualité de vie de ses habitants.

A l'heure où des tentations s'expriment de confier à une seule entité des prérogatives exclusives en matière de transports et d'aménagement, dessaisissant ainsi le STIF et les collectivités locales concernées, la Région promeut l'élaboration partenariale de projets de territoire développés à l'occasion de l'arrivée de transports en commun structurants et privilégie la voie contractuelle avec des partenaires qui partagent ses objectifs en matière de développement durable.

Première charte de ce type, elle a aussi vocation à être adaptée et reproduite sur d'autres projets à l'avenir.

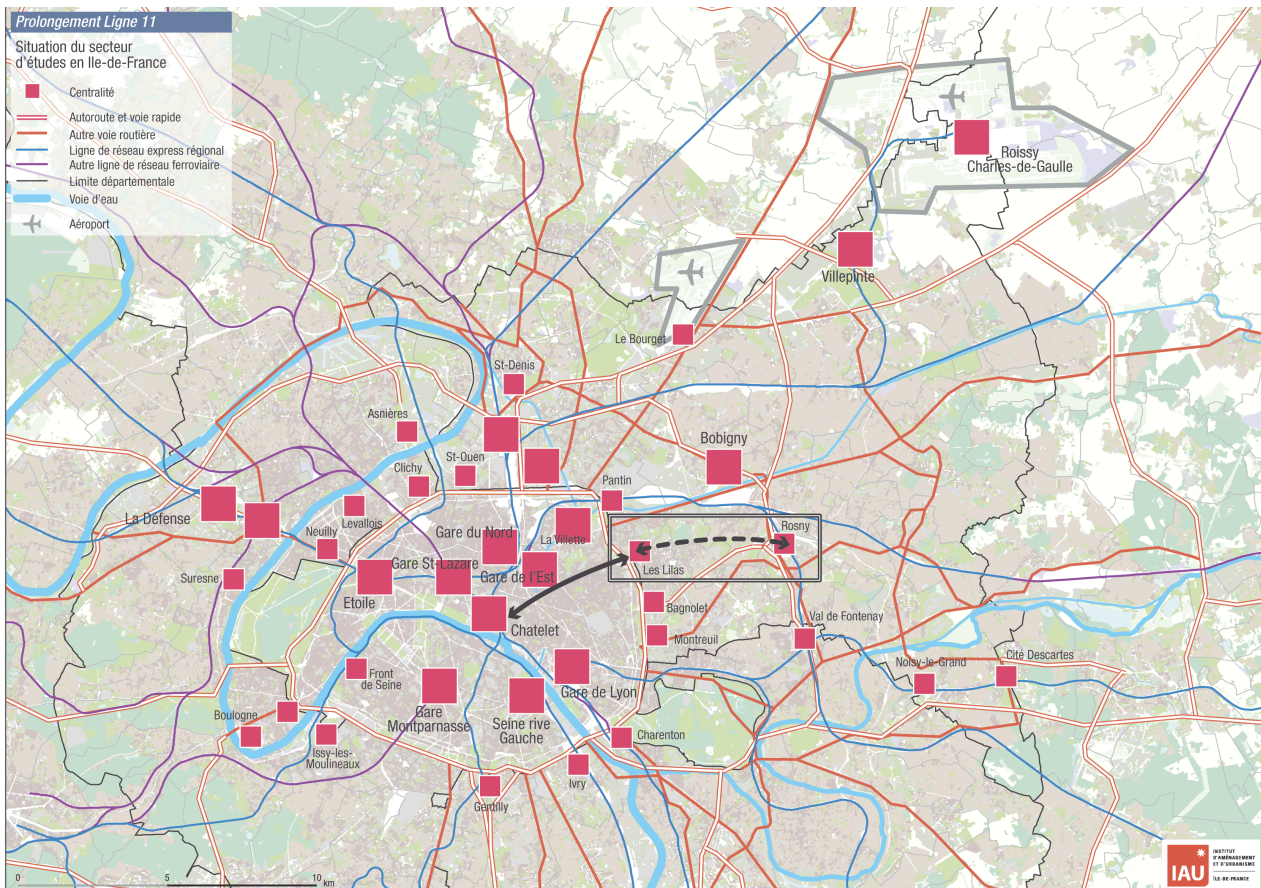
I. Les enjeux pour le territoire intéressé par le prolongement de la ligne 11

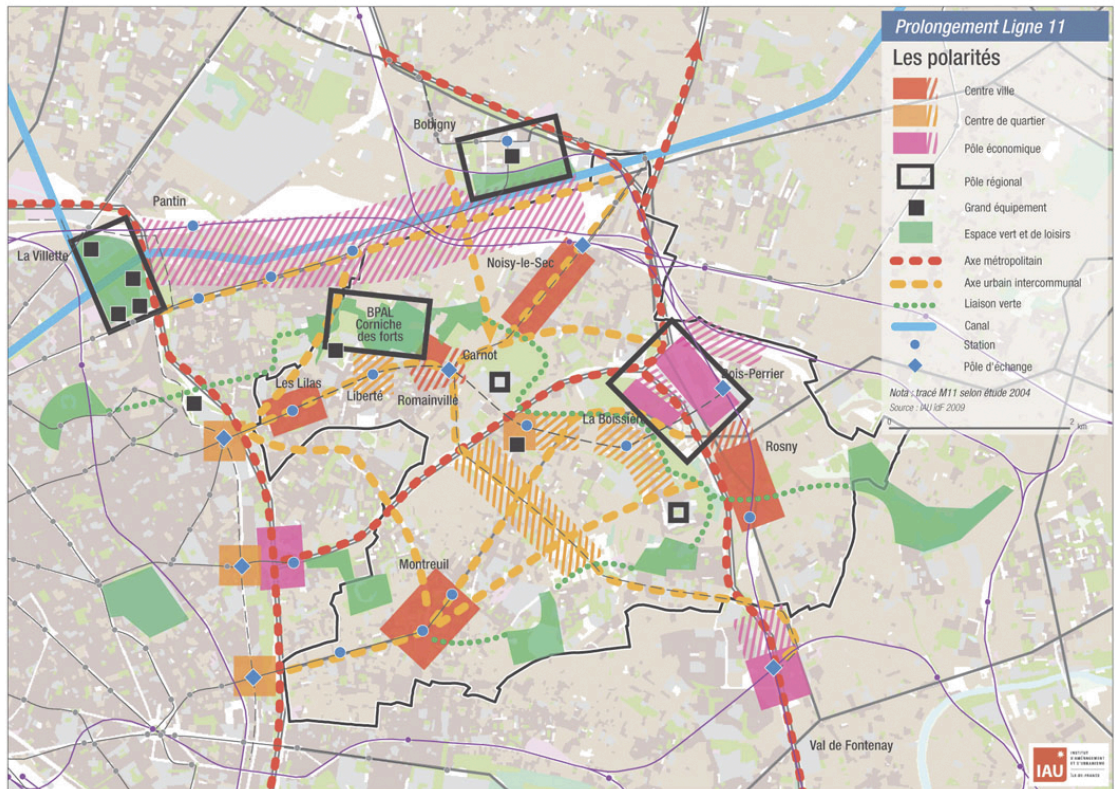
Le territoire concerné directement par l'extension de la ligne 11 compte 5 communes du département de la Seine-Saint-Denis : Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville, Rosny-sous-Bois. Il est situé en première couronne, à proximité immédiate de Paris à l'Est. Bien que ce territoire soit entouré par de grandes voies de circulation et de transports en commun, le SDRIF y mentionne une carence en infrastructures lourdes de transports en commun traversantes alors que la densité d'habitants et d'emplois le justifierait. Le projet de prolongement de la ligne 11 répond à cette attente et permet de soutenir le développement de ce territoire.

Le diagnostic des atouts et contraintes, des dynamiques locales et des attendus du projet de SDRIF pour le territoire, a permis de dégager de grandes familles d'enjeux qui sont présentées ci-dessous.

Il a été réalisé en partenariat entre les collectivités locales (Paris, les 5 communes, Département, Région), le STIF, l'IAU-îdF, l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France, la Caisse des Dépôts, et Ville et transports en Ile-de-France pour l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11, sur la base des études déjà réalisées sur ce territoire. Il est présenté dans son intégralité en annexe de ce document.

Ces enjeux ont donné lieu à la définition d'axes stratégiques déclinés en objectifs et en actions, puis à des engagements réciproques des partenaires signataires, objets des chapitres suivants.





UNE OPPORTUNITÉ POUR UNE PLUS GRANDE COHÉSION DES CENTRALITÉS ET DES LIAISONS

En matière d'armature urbaine, le diagnostic a montré la présence de centralités importantes dont certaines à rayonnement régional sur le territoire, mais aussi sa dépendance à des pôles extérieurs, la présence d'un réseau principal de voirie permettant d'y accéder mais les problèmes de saturation dont ils sont l'objet et qui nuisent à la fluidité des déplacements, les nuisances associées, la présence de dessertes en transports collectifs aux extrémités du territoire et les besoins internes à celui-ci, afin de le relier au reste de la métropole, mais aussi de lier les différents secteurs du territoire entre eux. Il a montré également l'impact du relief spécifique de plateau et la présence sur le territoire d'éléments remarquables du paysage régional, pas toujours reliés entre eux et relativement méconnus.

Les objectifs du projet de SDRIF et les dynamiques locales engagées vont dans le sens d'une valorisation des atouts du territoire et d'une amélioration de la cohésion de cette armature urbaine, avec une répartition équilibrée entre pôles du territoire et pôles extérieurs, ainsi que l'amélioration des systèmes de liaisons entre ces lieux de centralités et les différents quartiers. Le prolongement de la ligne

11 est l'occasion de les poursuivre ou de les mettre en œuvre concrètement.

Trois familles d'enjeux pour le territoire ont été dégagées sur ce thème :

- L'accessibilité métropolitaine et l'attractivité du territoire :
accès depuis le territoire aux grands services et équipements métropolitains ; accès depuis les autres territoires métropolitains aux grands équipements présents sur le territoire, attractivité de ces grands équipements ; rôle vitrine des grandes infrastructures qui traversent le territoire, porte d'entrée depuis l'autoroute A3.
- La qualité paysagère et environnementale métropolitaine :
visibilité et lisibilité de la corniche des forts, trame de liaisons vertes structurantes entre les parcs et les grands espaces verts existants ou à créer sur le territoire.
- La structuration locale du territoire :
développement des centralités autour des stations, rabattement transports en commun et circulations douces vers ces stations, liaisons depuis les stations vers les autres centralités du territoire, amélioration des liens entre le plateau et la partie basse du territoire.

UNE OPPORTUNITÉ POUR UN MEILLEUR ÉQUILIBRE ET UNE MEILLEURE RÉPARTITION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

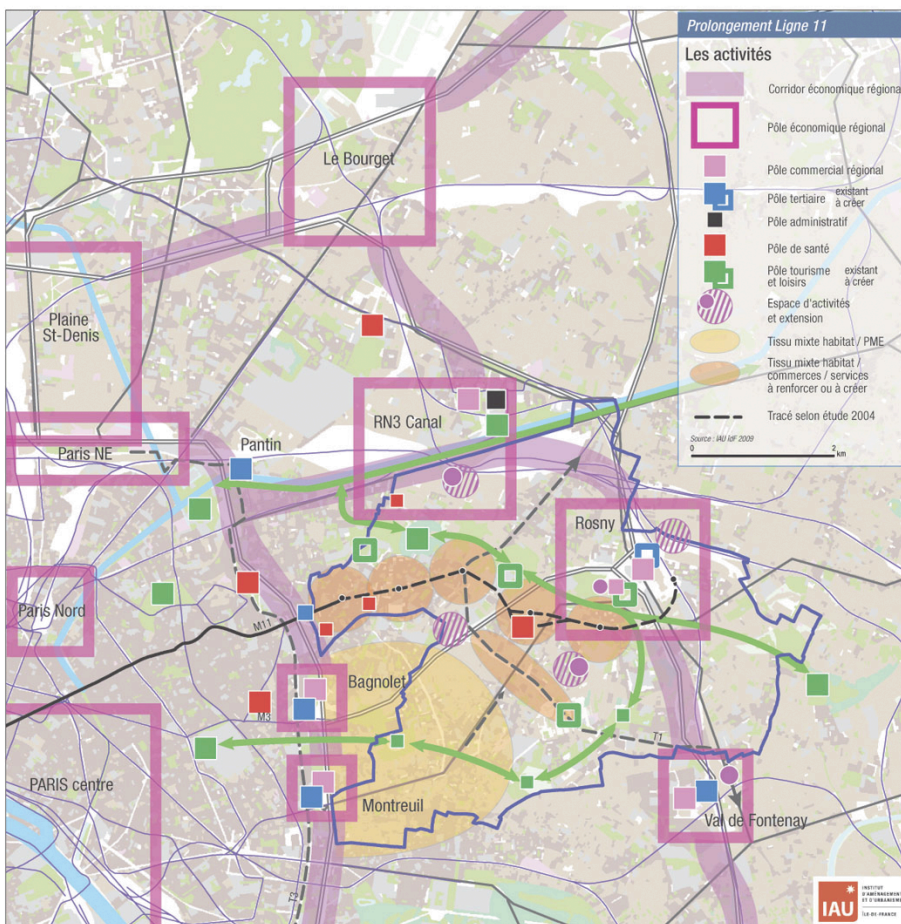
En matière de développement économique, le diagnostic a montré, malgré une croissance de l'emploi salarié privé, la faiblesse globale du taux d'emploi, la présence de grands corridors économiques, mais situés plutôt sur les franges du territoire. Il a montré cependant la présence de PME/PMI nombreuses sur l'ensemble de celui-ci, bien réparties dans le tissu et qui perdurent, malgré une tendance au renforcement des pôles sur les franges. Il a permis de mettre en avant la présence prometteuse de quelques filières qui pourraient être développées : santé, environnement, culture / loisirs et services aux entreprises.

Dans l'esprit des objectifs du projet de SDRIF qui prévoit un rééquilibrage de l'emploi à l'Est, les dynamiques locales visent en priorité le renforcement des pôles économiques, mais les communes mettent aussi en oeuvre des actions concrètes en faveur du maintien et du développement des activités commerciales autour de la future ligne. Le prolongement de la ligne 11 est l'occasion de réfléchir de

manière globale au développement économique sur le territoire.

Trois familles d'enjeux ont été dégagées sur ce thème :

- L'équilibre habitat / emploi :
avenir de la mixité habitat / emploi, mixité des tissus et les activités en diffus sur le territoire ; insertion d'un tissu d'activités (PME / PMI) de taille et de nature compatible avec le caractère à dominante résidentielle des secteurs qui vont être desservis, développement des commerces de centre ville et des services à la personne.
- La géographie de l'emploi : équilibre entre polarisation / diffusion :
maintien et développement des activités en diffus sur le territoire, dynamisme des grands pôles situés aux extrémités en particulier confortement d'un pôle économique régional dans le secteur de Rosny Bois Perrier; et leur articulation.
- La diversité économique :
la valorisation des filières santé, environnement, culture, loisirs, services aux entreprises... sur le territoire, le choix des niveaux de qualification par filière.



UNE OPPORTUNITÉ POUR DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE PAR LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE

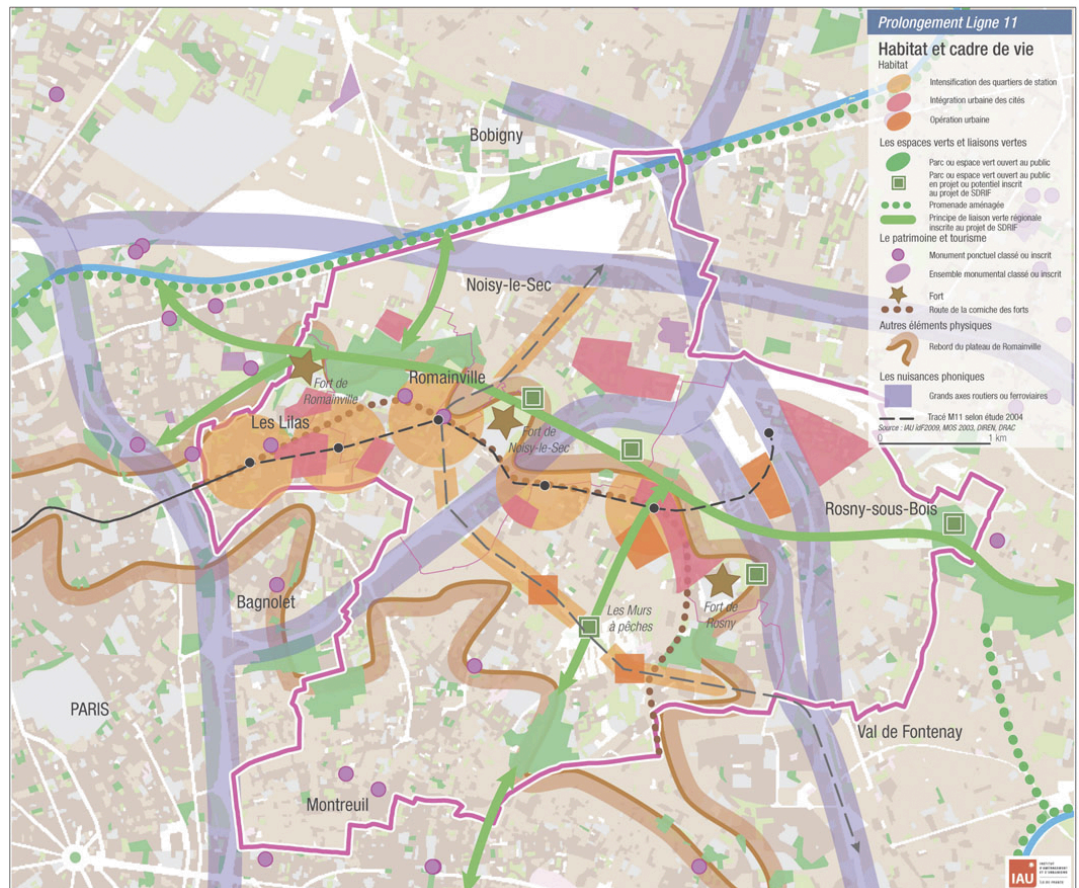
En ce qui concerne l'habitat et le cadre de vie, le diagnostic a montré la diversité du tissu urbain et la qualité des paysages notamment dans le secteur de la corniche des forts, mais aussi son hétérogénéité, les carences en mode de transports en commun structurant en cœur du territoire et en espaces verts, ainsi que les nuisances liées notamment aux infrastructures de transport, et quelques problématiques de solidité des sols. Ressortent également la concentration du logement social, peu intégré à la ville, ou encore l'insuffisance du rythme de construction de logements et de la diversité de l'offre par rapport aux besoins de la population. Il a montré aussi une densité relative des quartiers situés aux abords des futures stations, ainsi que les capacités foncières permettant de prévoir une densification des tissus aux abords de la ligne.

Allant dans le sens des objectifs d'intensification urbaine des quartiers bien desservis par les transports en commun du SDRIF et l'amélioration du cadre de vie dans un souci de

durabilité des aménagements, les initiatives locales de développement de l'offre de logement, de densification ou encore de valorisation de la trame verte et du patrimoine ont été mises en avant. Le prolongement de la ligne 11 est l'occasion de poursuivre et d'amplifier les dynamiques engagées.

Quatre familles d'enjeux pour le territoire ont été dégagées sur ce thème :

- la qualité urbaine et du cadre de vie sur le territoire :
 - densification, mixité, espaces publics de qualité, place des modes alternatifs à la voiture...
- la diversité de l'offre de logement :
 - la réponse aux besoins des parcours résidentiels, répartition du logement social sur le territoire.
- la valorisation des atouts paysagers et patrimoniaux :
 - mise en valeur du site et du patrimoine de la corniche des forts, mise en place d'une trame d'espaces verts ouverts au public et de cheminements piétons.
- l'évolution des abords des stations :
 - intensification urbaine, qualité du tissu urbain et des espaces publics.



2. Vers un projet de territoire : objectifs, stratégie et actions partagés

Le prolongement de la ligne 11 est une occasion exceptionnelle pour les communes desservies de valoriser leurs atouts de développement et de se mettre en situation favorable pour un développement durable.

La charte retient trois axes stratégiques qui s'appuient sur les richesses et les potentiels d'un territoire s'étendant de la porte des Lilas jusqu'au Nord-est de Rosny-sous-Bois :

- axe stratégique 1 : inscrire le territoire dans la dynamique de développement du cœur de la métropole parisienne,
- axe stratégique 2 : améliorer le cadre de vie sur le territoire,
- axe stratégique 3 : valoriser le potentiel urbain des quartiers situés autour des stations du métro.

Dans le cadre de ces trois axes stratégiques, les signataires de la Charte s'accordent sur des objectifs de développement et s'engagent à mettre en œuvre parallèlement à la réalisation de l'extension de la ligne M11 les actions qui permettront au territoire d'atteindre ces objectifs.

Le présent chapitre précise, pour chacun des trois axes, les objectifs et les actions retenus mais aussi les acteurs qui les mettront en œuvre et les outils nécessaires.

Ces actions, retenues lors des travaux des comités techniques locaux, pourront être complétées et précisées ultérieurement dans le cadre de conventions de mise en œuvre entre les différents acteurs concernés.

2.1. Axe 1 : Inscrire le territoire dans la dynamique de développement du cœur de la métropole parisienne

La situation du territoire dans le cœur de l'agglomération parisienne, entouré d'axes majeurs de développement économique et urbain, lui permettra lors de son désenclavement par la ligne 11 de s'inscrire positivement dans le processus de transformation de la métropole. Ce processus, initié par le projet de SDRIF et conforté par la démarche de Paris Métropole, vise à ce que les composantes de la banlieue de Paris deviennent des villes au plein sens du terme, capables d'offrir dans leur espace de vie les valeurs sociale, économique et environnementale attendues par leurs habitants. Pour cela la charte retient trois objectifs complémentaires :

- renforcer l'attractivité et la diversité économique du territoire,
- assurer l'accessibilité multidirectionnelle du territoire,
- valoriser la ligne M11 comme lien entre sites urbain et paysager remarquables

2.1.1. Renforcer l'attractivité et la diversité économique du territoire

Le diagnostic a montré la présence sur le territoire de plusieurs secteurs d'activité économique porteurs d'avenir sur lesquels le territoire doit appuyer son développement :

- la Santé autour notamment de l'Hôpital et du pôle de compétitivité Medicen (Biotech),
- l'environnement avec le secteur ex-RN3 Canal (Eco-ZAC de Bobigny, ZAC de l'Horloge à Romainville...), les écofilières des sciences du vivant et de l'écoconstruction à Montreuil et le pôle de valorisation des déchets du Sédif,
- les services aux habitants et aux entreprises pour lesquels le territoire peut offrir des espaces de travail adaptés et abordables ainsi qu'une accessibilité excellente à tout le marché parisien,

- la culture et les loisirs dans les secteurs publics ou marchands pour lesquels le territoire dispose avec la corniche des forts de sites offrant un potentiel remarquable mais pourra aussi proposer des lieux très accessibles à proximité des stations.

Il a montré également la présence de plusieurs zones d'activités anciennes qui mériteraient d'être modernisées, et par ailleurs de secteurs à fort potentiel de mutation, associés à une très bonne accessibilité, qui doivent être le support d'activités économiques afin de préserver la mixité du territoire.

Outre une promotion et une coordination conjointe du développement économique du territoire, plusieurs champs d'action concrets sont à travailler :

- la promotion et la mise en réseau du pôle santé dans le cadre du pôle de compétitivité et le soutien à la création d'entreprise dans cette filière à l'aide notamment de pépinières d'entreprise,
- La coordination et la promotion conjointe d'activités de loisirs et de culture sur les sites de la Corniche des forts et à proximité immédiate des stations ainsi que le soutien ou l'aménagement de lieux d'accueil de ces activités,
- l'intégration dans les programmes immobiliers lancés à proximité des stations de surfaces adaptées aux métiers de services (aux entreprises et aux particuliers),
- la restructuration de l'échangeur A3/CD36 et du quartier environnant afin qu'ils puissent jouer leur rôle de portail et de vitrine du plateau de Romainville,
- la requalification et l'intensification des zones d'activité (Montreuil-rue de Rosny, Romainville-Horloge, Rosny-Les Guillaumes) par l'amélioration de la qualité de leur environnement et des services offerts, et à Montreuil par une mixité des fonctions logements - activités.

Une étude économique à l'échelle du territoire permettrait d'anticiper et d'orienter les mutations liées à l'arrivée de la ligne 11 : définir et délimiter les centralités économiques, localiser les zones de développement stratégiques (en particulier autour des stations) et les filières à encourager selon la localisation, engager une veille foncière sur ces secteurs et des actions de maîtrise foncière, investir dans des programmes immobiliers d'entreprise afin de garder des conditions viables pour les PME/PMI...

La maîtrise d'ouvrage de ces actions relèvera de différents partenaires parmi lesquels des associations pour le développement économique local, des gestionnaires de sites d'activités ou des promoteurs-aménageurs. Il appartiendra cependant à l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 ou à la future communauté d'agglomération qui pourrait réunir les communes de fédérer ces actions, et aux communes d'orienter les aménagements dans le cadre de leurs compétences d'urbanisme. L'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France pourra intervenir à la demande des collectivités pour les actions de veille et de maîtrise foncière. La Caisse des Dépôts pourra, à leur demande, étudier les possibilités de financement sur fonds d'épargne des opérations de portage du foncier, en complément éventuel des actions de l'EPFIF, mais aussi étudier, au cas par cas et dans le cadre de ses doctrines d'intervention en tant qu'investisseur d'intérêt général, des dossiers d'investissement au sein de programmes immobiliers dans les secteurs en renouvellement urbain.

2.1.2. Assurer l'accessibilité multidirectionnelle du territoire

L'extension de la ligne M11 doit permettre la mise en réseau du territoire par un maillage de modes structurants, afin de le rendre aisément accessible depuis tous les points de la métropole, et de rendre tous les points de la métropole accessibles depuis celui-ci (Paris Centre, préfecture de Bobigny, corridor RN3 Canal, Val de Fontenay, etc.). Cette mise en réseau doit permettre un changement des pratiques de mobilité du territoire, faciliter les déplacements mais aussi conduire à réduire le recours à l'automobile. Pour réussir cette mutation des pratiques il faut faciliter l'usage de la ligne à un territoire aussi large que possible et notamment à tous les lieux de centralité (centres-villes, hôpital, centres commerciaux, pôles d'emplois, BPAL, etc.) grâce au développement d'une offre complémentaire transversale de liaisons de surface et de cheminements ou rabattements vers les stations par des modes actifs (en particulier liaisons plateau / zones d'emploi située en partie basse, par exemple le long du canal et de la RN3). A l'échelle de ce territoire, la ligne 11 doit devenir l'artère principale d'un réseau de déplacement intermodal cohérent.

Pour cela, plusieurs actions sont ou seront menées par le STIF dans le cadre des études du prolongement de la ligne 11 :

- aménagement des correspondances pour des échanges efficaces entre la ligne M11 et le RER E à Rosny, les tramways T1 place Carnot et T3 Porte des Lilas,
- prise en compte des projets Arc Express, Tangentielle Nord, TCSP sur l'ex-RN3...
- restructuration des lignes de bus de manière à faciliter les rabattements vers les stations de la ligne 11 et à constituer un maillage incluant les lignes M9, M5 et M3.

En complément, plusieurs champs d'action sont à retenir pour étudier l'aménagement des liens complémentaires et des rabattements sur les stations pour les modes actifs (piétons, vélos...).

La maîtrise d'ouvrage de ces dernières actions relève des compétences des collectivités locales (communes ou intercommunalités). La Région, l'Etat et le Département qui contribuent largement au financement des transports seront des partenaires incontournables. Un plan intercommunal de déplacements (ou Plan local de déplacements) pourra constituer un cadre partagé pour faciliter la convergence de ces actions. Le STIF travaillera en concertation étroite avec les collectivités locales à la restructuration des lignes de bus impactées par le prolongement de la ligne 11.

2.1.3. Valoriser la ligne 11 du métro comme lien entre sites urbains et paysagers remarquables

La Corniche des forts constitue un ensemble patrimonial et paysager remarquable et d'intérêt régional qui doit participer pleinement au tissage de la trame verte du cœur de l'agglomération parisienne. Elle relie un ensemble de sites et de bâtiments qui peuvent ou pourront un jour accueillir dans un cadre attractif des activités de loisirs ou de culture qui contribueront à l'image et à l'attractivité du territoire :

- Fort de Romainville
- Base régionale de Plein Air et de Loisir (BPAL),
- Place Carnot
- Fort de Noisy
- Coteaux de la Boissière
- Fort de Rosny
- Murs à Pêches

L'extension de la ligne M11 assurera une liaison entre tous ces sites et donnera accès à cet ensemble paysager à partir du cœur de Paris grâce à sa liaison directe au pôle du Châtelet. Sa réalisation sera l'occasion d'assurer une valorisation progressive et globale de ce site qui peut être emblématique de la requalification de l'Est parisien.

Dans le prolongement de la mise en valeur de ce site à rayonnement régional, il faut élargir la réflexion et les actions en faveur de la qualité architecturale et urbanistique à l'ensemble du territoire pour valoriser son caractère et son identité au sein de l'aire métropolitaine.

Dans le cadre d'une vision paysagère globale du site dans laquelle pourrait être envisagée à long-terme une conversion des sites militaires permettant une ouverture au moins partielle au public, plusieurs champs d'action sont retenus qui viendront compléter l'aménagement en cours de la BPAL :

- aménagement de promenades en continuité le long de la corniche afin de relier les grands espaces verts qui la composent,
- jalonnement signalisation et harmonisation des cheminements à partir des stations du métro,
- aménagement et requalification des espaces publics de la corniche permettant de valoriser les points de vue,
- requalification du grand paysage de la corniche vue de la vallée par une meilleure maîtrise des épannelages des constructions et par la végétalisation,
- promotion de la qualité architecturale et urbaine des franges de la corniche et des quartiers dans le cadre d'un effort particulier de sensibilisation et de formation,
- restauration, valorisation et animation du patrimoine bâti (notamment des Forts) dans le cadre de mutation ou de convention d'ouverture au public.

La maîtrise d'ouvrage de ces actions relève pour l'essentiel des collectivités locales, de l'association intercommunale ou de la communauté d'agglomération pour ce qui est du cadre de référence du grand paysage et de l'action de sensibilisation, des communes pour les aménagements et la réglementation (PLU). La Région avec l'Agence des Espaces Verts (AEV) jouera aussi un rôle important grâce à l'aménagement de la base de plein air et de loisirs et aux appuis qu'elle peut apporter aux collectivités locales.

2.2. Axe 2 : Améliorer le cadre de vie sur le territoire

L'arrivée de la nouvelle desserte du métro sur le territoire est l'occasion d'améliorer de manière globale la qualité de vie offerte à ses habitants, pour franchir des étapes significatives, sur la base des dynamiques locales existantes et dans l'esprit des objectifs franciliens (notamment du projet de SDRIF). Pour cela, la charte retient quatre objectifs complémentaires :

- développer une offre de logement diversifiée et durable,
- renforcer la mixité logement / commerces / services des quartiers,
- promouvoir la mobilité durable dans des espaces publics de qualité,
- agir pour une urbanisation durable.

2.2.1. Développer une offre de logement diversifiée et durable

L'attractivité du cadre de vie passe en tout premier lieu par la qualité de l'offre de logement qui doit être adaptée aux besoins de la population. Le diagnostic a montré la nécessité d'une diversification et d'un mixage des programmes de logement afin de permettre aux habitants d'effectuer l'ensemble de leur parcours résidentiel sur le territoire (adaptation notamment aux évolutions de la taille des ménages, l'âge moyen, ...). Il a montré également la concentration de l'habitat social et la nécessité de création de logements sociaux en diffus.

Plusieurs champs d'actions ont été identifiés :

- incitation à une programmation raisonnée notamment par le biais des PLH communaux qui pourraient être envisagés à l'échelle intercommunale,
- intégration dans les PLU des objectifs du / des PLH,
- activation des outils et programmes de renouvellement urbain en complément des périmètres existants, mais aussi développement de programmes d'opérations immobilières de logement social de petite échelle.

La maîtrise d'ouvrage de ces actions relève essentiellement des communes, ou de la communauté d'agglomération. Mais plusieurs partenaires complémentaires peuvent être sollicités, comme la Région ou le Département, mais aussi l'ANRU, l'EPFIF ou la

Caisse des Dépôts s'agissant, en particulier, du financement sur fonds d'épargne des opérations de logement social ou de renouvellement urbain. Des aménageurs / promoteurs publics ou privés pourront prendre le relais une fois le cadre établi.

2.2.2. Renforcer la mixité logement / commerces / services des quartiers

Le développement durable du territoire pour une meilleure qualité de vie, dans la lignée des objectifs franciliens, passe par une mixité dans les quartiers. Le diagnostic a notamment montré l'enjeu du maintien de manière intégrée dans l'urbanisation de petites activités (PME/artisanat) existant sur le territoire et qui ont tendance à disparaître, tendance qui pourrait s'accroître avec l'arrivée du métro sans action publique volontaire. Ce maintien nécessite la mise en place de conditions d'implantation et de fonctionnement abordables et adaptées à leurs besoins. Cette mixité doit également s'accompagner de l'organisation et l'animation des réseaux et des partenariats entre équipements (collèges, crèches, équipements de loisirs,...), afin de susciter un ancrage territorial, des échanges et des synergies.

Plusieurs champs d'actions ont été identifiés :

- création de plates-formes de coopération, à travers notamment les projets de valorisation culturelle intercommunale,
- amélioration des conditions d'insertion des PME, et en particulier développement d'une offre d'immobilier et de service adaptée, à travers la réalisation d'un diagnostic du tissu de PME, la mise en place d'hôtels ou pépinières d'entreprises...,
- définition de règles spécifiques communes pour le territoire, à intégrer dans les PLU, comme des majorations de COS en faveur de certaines activités dans des secteurs particuliers...

La maîtrise d'ouvrage de ces actions relève des communes et de la future Communauté d'agglomération, avec l'aide du Département et de la Région, mais aussi d'acteurs comme la CCI ou la Caisse des Dépôts dans le cadre de ses doctrines d'intervention.

2.2.3. Promouvoir la mobilité durable dans des espaces publics de qualité

L'extension de la ligne M11 doit être l'occasion d'infléchir de manière accélérée les pratiques de mobilité locales. Le maillage du réseau structurant, doit s'accompagner d'une restructuration du réseau de surface et d'un développement de la pratique des modes actifs ou autres modes alternatifs à l'usage de la voiture. Il faut permettre l'accès depuis l'ensemble des quartiers aux autres quartiers et à ce réseau structurant, optimiser l'accès aux équipements et les liaisons entre équipements complémentaires, organiser les liaisons entre le plateau et les parties basses du territoire. Le meilleur équilibre à trouver entre les différentes mobilités doit être pensé en lien avec une réflexion plus globale sur l'espace public, son harmonisation et son partage entre les différents usages dont il est le support.

En complément de l'étude qui sera réalisée par le STIF, concernant la définition d'un maillage de surface (bus) complémentaire au réseau lourd (liaisons transversales), reliant les grands équipements et les centralités du territoire entre elles et à la ligne 11, plusieurs champs d'actions ont été identifiés :

- définition et aménagement d'axes intégrant les circulations douces et reliant les équipements et les centralités du territoire entre elles et à la ligne M11, notamment requalification urbaine des liaisons plateau / bas autour d'axes viaires multimodes,
- promotion des modes alternatifs à la voiture solo : auto-partage, covoiturage, PDE, information et communication en direction de différents publics, définition des besoins associés...
- réflexions et aménagements de l'espace public et de la voirie : développement de zones 30, quartiers tranquilles, plans de circulation...
- élaboration d'un Plan Local de Déplacements, projets de territoire et projets de ville intégrant tous ces éléments, traductions réglementaires dans les PLU...

Le portage de ces actions complémentaires relève des collectivités locales et du Département.

2.2.4. Agir pour une urbanisation durable

Développer le territoire de manière durable sur le long terme c'est en particulier, et dans la lignée des objectifs franciliens, préserver son patrimoine végétal, créer des espaces verts urbains et végétaliser le bâti, réduire l'imperméabilisation des sols et ralentir les écoulements de surface. C'est-à-dire renforcer la végétalisation du tissu et maîtriser les ruissellements. C'est également prendre en compte les risques, notamment de glissements de terrain, et sécuriser les sites à risques en affectant ces terrains à un usage réduisant la vulnérabilité. Enfin, afin de préserver l'attrait du territoire il est nécessaire de réfléchir à la limitation des nuisances, en particulier les nuisances sonores liées aux grandes infrastructures, principalement routières, qui l'irriguent, mais aussi à la limitation des rejets de polluants dans l'atmosphère. Il faut agir conjointement sur l'émission, la transmission et l'exposition aux polluants.

Plusieurs champs d'actions ont été identifiés :

- végétalisation de l'espace public, incitation à la végétalisation du bâti, au développement des bâtiments économes en énergie et aux solutions durables de gestion des eaux, à travers les PLU notamment, ou des chartes imposées aux aménageurs,
- acquisition ou réglementation de l'utilisation des terrains à risque dans les PLU, végétalisation de ces terrains,
- maîtrise de l'usage automobile, réduction des vitesses par des plans de circulation et une évolution de la réglementation routière, ou par des aménagements de voirie,
- protection des sites les plus sensibles aux nuisances sonores par des aménagements adaptés, limitation des possibilités d'urbanisation sur les sites exposés dans les PLU.

La maîtrise d'ouvrage de ces actions relève principalement des communes qui ont les compétences en urbanisme, mais aussi le département ou l'Etat pour les questions de voirie. Elles peuvent solliciter les conseils ou l'accompagnement d'organismes comme l'AEV en complément.

2.3. Axe 3 : Valoriser le potentiel urbain des quartiers situés autour des stations du métro

Les abords immédiats des futures stations (ou quartiers de gare) de la ligne 11 de métro prolongée constituent des espaces particuliers à l'horizon de la mise en service de la ligne du fait de leur positionnement en matière d'accessibilité. Ils constituent les points d'entrée sur le territoire, le lien avec le reste de la métropole. De ce fait leur aménagement, leur programmation, leur accès, leur lisibilité et leur fonctionnalité doivent être pensés avec une attention toute particulière.

Pour cela, la charte retient trois objectifs complémentaires :

- inciter à une urbanisation plus compacte aux abords des stations,
- renforcer le rôle de centralité et la mixité des quartiers autour des stations,
- valoriser la fonction multimodale des stations et leur accessibilité par modes doux (bus) ou actifs (piétons, vélos).

2.3.1. Inciter à une urbanisation plus compacte aux abords des stations

Les abords des stations de métro, en particulier les stations multimodales bénéficiant d'une desserte dans plusieurs directions comme la Place Carnot, seront les secteurs les mieux desservis du territoire et doivent être des zones privilégiées de densification, dans la lignée des objectifs régionaux, qui prévoient une augmentation de la production de logements dans les quartiers bien desservis par les transports en commun, pour un renouvellement et une valorisation urbaine des quartiers de stations.

Plusieurs champs d'actions ont été identifiés, qui doivent être adaptés en fonction des contextes spécifiques à chaque station, et en particulier avec une distinction entre les stations simples et stations de correspondance :

- définition d'un(de) périmètre(s) pertinent(s) d'étude, de veille, d'action autour de la ligne M11 et de chaque station,
- anticipation foncière (DPU, convention foncière) et montage d'opérations immobilières, associés à la programmation des équipements induits en tout ou partie par la densification,

- définition d'objectifs communs de densité autour des stations et intégration dans les PLU au moyen d'autorisations de surélévations, modifications du COS, définition d'axes prioritaires avec niveaux de construction spécifiques (R+5 par exemple), avec précision sur les localisations et définition des conditions associées.

La maîtrise d'ouvrage de ces actions relève principalement des communes qui ont les compétences en urbanisme et qui peuvent faire appel à l'EPFIF, à des financements sur fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts, lorsque les projets y sont éligibles, ou encore à la Région dans le cadre des Nouveaux Quartiers Urbains.

2.3.2. Renforcer le rôle de centralité et la mixité autour des stations

La densification autour des stations ne doit pas concerner que le logement. Il faut trouver dans ces lieux stratégiques la meilleure articulation avec les emplois, commerces et services à la population. Il faut intensifier et diversifier l'activité économique en particulier autour des stations de correspondance, en considérant peut-être un rayon plus ou moins élargi selon la nature des éléments de programme considérés (par exemple entre 0 et 500, entre 500 et 800 m autour des stations, ou un temps de parcours à pieds à définir). Il faut préserver le niveau d'emploi du territoire et maintenir de la mixité fonctionnelle dans les secteurs résidentiels afin d'organiser une offre d'immobilier d'entreprise diversifiée et de qualité en valorisant l'accessibilité en transports collectifs.

Plusieurs champs d'actions ont été identifiés, qui doivent être adaptés en fonction des contextes spécifiques à chaque station, et en particulier avec une distinction entre les stations simples et stations de correspondance :

- définition d'un(de) périmètre(s) pertinent(s) d'étude, de veille, d'action autour de la ligne M11 et de chaque station,
- aide au maintien ou à la création de surfaces d'activité et de commerce autour des stations, à l'aide des PACTE emploi, PLU, convention foncière...
- modernisation et création d'équipements et de commerces à proximité des stations, intégration dans les programmes immobiliers de surfaces adaptées à des métiers de service à la personne par le biais des PLU, ZAC, PC ou encore d'études de marché.

La maîtrise d'ouvrage de ces actions relève principalement des collectivités locales et notamment de la future Communauté d'agglomération avec l'aide de la Région, du Département, et d'organismes comme l'EPF, la CCI, ou la Caisse des Dépôts s'agissant, en particulier, des territoires en politique de la ville.

De manière à compléter les études déjà réalisées par le STIF, des études d'intégration des stations et autres équipements liés à la ligne (atelier-dépot, sous-stations,...) à des programmes immobiliers seront réalisées, notamment les stations pôles d'échanges comme la place Carnot ou Rosny Bois-Perrier (anticipation foncière, dérogations PLU, montage juridique...). Ce travail sera mené en partenariat avec l'ensemble des collectivités ou acteurs locaux concernés.

2.3.3. Valoriser la fonction multimodale des stations et leur accessibilité par modes actifs

Les abords des stations, points particuliers du territoire à l'horizon de la mise en service de la ligne, doivent faire l'objet d'une réflexion spécifique. Il faut développer les fonctions centrales tout en améliorant la qualité de l'espace public puisque vont y converger des flux importants. Les espaces publics et les cheminements doivent faire l'objet de traitements spécifiques afin de rendre les stations lisibles dans le territoire et accessibles, en rabattement par des modes doux ou depuis les environs proches par des modes actifs. Il faut organiser autour des stations un système de transport de surface et un réseau de circulations douces cohérents à l'échelle intercommunale et qui facilitent les pratiques intermodales.

Plusieurs champs d'actions ont été identifiés, qui doivent être adaptés en fonction des contextes spécifiques à chaque station, et en particulier avec une distinction entre les stations simples et stations de correspondance :

- définition d'un(de) périmètre(s) pertinent(s) d'étude, de veille, d'action autour de la ligne M11 et de chaque station,
- étude transversale partenariale sur le fonctionnement multimodal des stations,
- études urbaines fonctionnelles et projets d'aménagement pour les quartiers de gare : trame urbaine, trame viaire, schéma de cir-

culatation intégrant tous les modes, notamment cheminements piétons / modes doux, stationnement tous modes (à la gare, dans l'espace public mais aussi dans les opérations d'aménagement), intégration de principes et/ou de normes dans les PLU, projets de ZAC, utilisation du DPU, action foncière...,

- aménagement des accès et cheminements piétons, vélos, bus... ainsi que du stationnement tous modes autour des stations : élaboration de Plans Locaux de Déplacements, schémas de voirie, plans vélo-piétons, centrales de mobilité...

La maîtrise d'ouvrage de ces actions relève principalement des communes, aidées pour l'action foncière et pour la programmation par l'EPFIF au travers de conventions foncières. Le STIF est aussi concerné en tant qu'autorité organisatrice des transports, avec la RATP pour ce qui concerne le fonctionnement de la station elle-même, ainsi que le Département ou l'État en tant que propriétaires et/ou gestionnaires de certaines voiries.

aménagement de voirie en faveur des bus,

- mettre en œuvre dans ses services les moyens techniques nécessaires à la poursuite de cette démarche,
- promouvoir dans son administration une meilleure synergie de ses interventions sectorielles et faciliter la convergence de ses dispositifs actuels ou futurs pour soutenir ce projet de territoire durable (Pacte pour emploi, GP3, NQU, soutien à l'artisanat ou au commerce, pistes cyclables, etc.),
- apporter son soutien financier aux études nécessaires pour préciser le projet de territoire,
- accompagner les réflexions en matière d'équipements publics rendus nécessaires par la densification du territoire,
- animer la démarche de partenariat initiée par la charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11.

L'ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 S'ENGAGE À :

- fournir des éléments d'études dans un cadre partenarial, sur des périmètres pertinents selon la thématique concernée, à l'échéance du schéma de principe estimée fin 2011, de façon à donner un argumentaire sur les différents scénarios de tracé et à faciliter le passage en phase projet, sur les questions suivantes :
 - la politique de déplacements à engager (réaménagement des espaces publics, maillage de circulations douces, intermodalité, réorganisation du réseau bus, mise en place de PDE, stationnement...),
 - le potentiel de densification du territoire et les moyens associés pouvant être intégrés dans les PLU (exemple COS augmenté sur certains axes à proximité des futures stations),
 - la politique de logement à l'échelle du bassin de vie,
 - l'évolution du tissu économique, les filières à valoriser et leur localisation, afin de préserver et de renforcer les qualités de mixité du territoire,
 - l'évolution des quartiers autour des stations : intermodalité, rabattements (voirie, cheminements, réseau de bus), stationnement tous modes, forme urbaine, mixité, politique foncière... ,
 - les modalités d'intégration des stations dans les programmes immobiliers, y compris sur le plan juridique, avec les opérateurs de transports.

LE DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS S'ENGAGE À :

- participer au financement de la ligne de transports en commun comme prévu au Contrat de Projets, Contrat particulier Région / Département de Seine-Saint-Denis et au Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France,
- œuvrer, avec la Région, pour un démarrage des travaux du projet transport d'ici la fin 2013,
- lancer des études de requalification de voiries départementales, privilégiant les transports en communs et modes actifs, qui tiennent compte des emplacements des futures stations dans la perspective de décisions de réalisation à prendre à l'échéance du schéma de principe,
- analyser les axes de circulations douces proposés lors de cette démarche et mettre en cohérence son schéma départemental des circulations douces,
- contribuer à la réalisation des opérations prévues dans les programmes Mobiliens concernant le territoire,
- conforter le développement économique et urbain de ce territoire notamment en lien avec les opérations prévues le long de l'ex RN 3 - Canal de l'Ourcq.

LA VILLE DES LILAS S'ENGAGE À :

- faire évoluer son PLU et son projet de territoire en fonction de l'avancée des réflexions issues des comités techniques locaux,
- densifier les abords des stations de la ligne 11 du métro en achevant le programme de logements prévu dans la ZAC centre ville (622 logements déjà réalisés fin 2009 et 80 en cours, soit un programme d'un total de plus de 700 logements),
- poursuivre les études sur le potentiel de mutation du Fort de Romainville, aujourd'hui propriété de la MRAI, pour affiner les premiers éléments de programmation et envisager plus concrètement la réalisation d'équipements (équipements publics, lieu de mémoire...) tout en préservant de la biodiversité des espaces naturels du Fort,
- conforter le pôle économique spécialisé dans les activités médicales et paramédicales (Maternité et Clinique des Lilas, d'envergure régionale) en favorisant l'implantation de nouvelles activités dans ce domaine pour lui donner une dimension intercommunale voir régionale,

- revitaliser et développer les commerces autour de la future station de métro du quartier des Sentes et conforter les commerces, notamment à proximité de l'actuel terminus de la ligne 11,
- créer un périmètre de sauvegarde des commerces et de l'artisanat,
- définir les axes d'un projet urbain global autour de la future station du quartier des Sentes (les Lilas-Serge Gainsbourg), pour préparer et accompagner dans le cadre d'un projet cohérent et de qualité, les évolutions à venir,
- développer et structurer les circulations douces, redonner une juste place à chacun des modes de déplacement, en favorisant les itinéraires piétons et cyclistes à l'échelle communale et intercommunale et en garantissant un meilleur partage de la voirie au profit de ces modes, en liaison avec les espaces verts existants, la future base de loisirs et les divers équipements sportifs, culturels...
- conjointement avec Romainville, poursuivre le projet de système de collecte des déchets par pneumatique, particulièrement innovant au regard des problématiques de l'écologie urbaine.

LA VILLE DE MONTREUIL S'ENGAGE À :

- faire évoluer son PLU et son projet de territoire en fonction de l'avancée des réflexions issues des comités techniques locaux : notamment règles en faveur d'une intensification urbaine, mixité fonctionnelle, limitation de l'usage de la voiture,
- produire 3 500 logements en 5 ans sur l'ensemble de la Ville en favorisant les constructions et leur densification à proximité des futures stations du tramway T1 et de celles du prolongement de la ligne 11 du métro, autour de l'Hôpital intercommunal et de la station Boissière notamment :
 - 2 000 logements aux abords du T1,
 - 800 logements produits d'ici 2015 près de la future station « Boissière », dans le cadre d'un projet urbain intégrant un nouveau quartier mixte et durable,
- favoriser l'insertion en soutenant les activités pourvoyeuses d'emploi en particulier les PME et TPE en créant 250 000 m² SHON d'activité représentant 6 000 emplois notamment dans les filières d'écoconstruction et des sciences du vivant et en développant la filière des arts et communication,
- impulser une dynamique nouvelle sur les

secteurs les plus déficitaires en entreprises, qu'il s'agisse d'implanter des activités dans les quartiers existants ou de les prévoir d'emblée dans les nouveaux quartiers, notamment le long de l'ex A186 et sur le boulevard Boissière,

- accompagner l'implantation d'équipements attractifs à l'échelle intercommunale et régionale dans le Haut Montreuil : extension de l'Hôpital intercommunal, projet agricole dans les Murs à pêches, intégrant notamment un parc aquatique écologique, et un campus universitaire,
- améliorer ou participer à l'amélioration des lignes de bus dans le Haut Montreuil et soutenir la création d'une navette urbaine communale,
- requalifier l'espace public communal, accompagné par la mise en place de « zones 30 », limiter et mutualiser le stationnement automobile, soutenir le développement d'un réseau cyclable départemental autour de centrale de mobilité de proximité,
- rétablir des continuités urbaines pour une meilleure accessibilité à la station Boissière : maillage des îlots et nouveaux cheminements notamment pour améliorer la continuité piétonne entre le métro 11 et le tramway T1,
- mettre en place un système de location longue durée de vélos, en partie à assistance électrique sur le Haut Montreuil où le dénivelé est particulièrement important, en complément de l'offre Vélib du Bas Montreuil.

LA VILLE DE NOISY-LE-SEC S'ENGAGE À :

- faire évoluer son PLU et son projet de territoire en fonction de l'avancée des réflexions issues des comités techniques locaux,
- construire 270 logements de type collectif et pavillonnaire sur la ZAC des Guillaumes, en accompagnement d'un programme d'activité rue de Neuilly ainsi qu'un parc urbain de 5,35 hectares, à proximité de la future station « Boissière »,
- promouvoir une densification en façade dans le cadre de l'élaboration du nouveau PLU le long du Boulevard Gabriel Péri, prenant en compte la complexité de la topographie et du parcellaire à cet endroit,
- étudier les possibilités de densification aux abords de la future station « Place Carnot », à proximité du cinéma Trianon et aux abords de l'avenue Anatole France, malgré un tissu relativement figé,

- étudier la faisabilité d'un développement économique du secteur, notamment par la création d'un tissu commercial ou d'activités en lien avec le développement des sentes depuis le haut de la Boissière ainsi qu'aux abords de la place Carnot,
- poursuivre le programme ANRU et la réflexion sur l'élaboration du projet concernant la Cité de la Boissière près de l'autoroute A3, poursuivre l'action de veille foncière et son évolution (valorisation) sur le secteur des boxes situés rue du Chemin de Montreuil à Claye au Sud du quartier du Londeau en prenant en compte le risque de nuisances sonores lié à la proximité des voies autoroutières,
- travailler les liens :
 - entre la Place Carnot et l'ex-RN3 par la rue du Parc dans le but d'articuler ligne 11 - BPAL - ZAC de l'Ourcq et future Gare de la Folie,
 - interquartier entre le secteur de la Boissière et le futur pôle Gare via le Bourg de Merlan.

LA VILLE DE PARIS S'ENGAGE À :

- initier de nouveaux protocoles de partenariat avec les collectivités membres de la présente charte et conforter les protocoles existants. Dans ce cadre, les sujets et enjeux communs identifiés présentant un intérêt métropolitain autour du projet de prolongement de la ligne de métro 11, seront privilégiés, de manière à promouvoir un partenariat durable.

LA VILLE DE ROMAINVILLE S'ENGAGE À :

- faire évoluer son PLU et son projet de territoire en fonction de l'avancée des réflexions issues des comités techniques locaux,
- requalifier la zone d'activités des Bas-Pays :
 - affirmer une « polarité tertiaire » aux Bas-Pays inscrite sur le futur « axe tertiaire » RN3 - canal de l'Ourcq : commercialisation de 35 000 m² de bureaux d'activité sur les thématiques biosanté et écoactivités dans la ZAC de l'Horloge et 20 000 m² de commerces,
 - implanter de nouvelles activités « à haute valeur ajoutée » : développement de la filière environnementale, s'appuyant sur la présence du site Biocitech et sur les projets d'éco-parc et d'éco-cité de Bobigny, confortée par le développement de synergies avec la Base de Loisirs et de Plein Air, en termes d'aménage-

ment et de programmation,

- développer un pôle commerces - sports - loisirs - culture organisé autour du site des « écuries » et implanter un équipement d'enseignement supérieur,
 - implanter une usine de méthanisation sur le site actuel du SYCTOM,
 - développer la filière santé : projet d'un EHPAD, d'un foyer d'aide médicalisée, dans le secteur des Coudes-Cornettes, associés à un cabinet médical, une crèche et des logements,
 - accueillir des PME-PMI à vocation non polluante ou de services, qu'il s'agisse de nouvelles entreprises ou de transfert et de développement d'entreprises romainvilloises.
- conforter les potentialités économiques du centre-ville :
 - autour de la future station « Place Carnot», développer des filières commerciale et offre de services,
 - construire des locaux commerciaux de 3 000 m² SHON (Monoprix et commerces de proximité) près de la mairie et de la Base de Loisirs et de Plein Air,
 - créer 1 400 m² de locaux commerciaux, d'un parking public sous terrain de 100 places dans le cadre du projet « place des commerces » près de la cité Cachin,
 - développer un pôle d'activités dans le secteur des trois communes, à partir de la ZAC Jean Lemoine et en profitant des opportunités ouvertes par la couverture de l'A3 et par la future avenue paysagère bordant le futur T1, qui pourrait intégrer une composante Santé à proximité de l'hôpital intercommunal,
 - agir pour le développement de l'activité commerciale de la commune en mettant en place un « décosage » des commerces dans le centre ville et un COS différencié selon les fonctions sur le reste du territoire, un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat.
 - développer l'offre en nouveaux logements intégrant les principes des éco-constructions (réduction des consommations énergétiques) :
 - construire 110 logements d'ici 2-3 ans dans la ZAC Jean Lemoine, sur les talus de la couverture de l'A3 et de la future station « Hôpital Intercommunal »,
 - construire 120 logements à « 0 € énergie », d'ici 1 à 2 ans, à côté de la future station Carnot,

- construire environ 700 logements dans la ZAC de l'Horloge, en pied de la BPAL dans le cadre de la charte environnementale,
- poursuivre le projet ANRU de la Cité Cachin : 700 logements équipés de toitures photovoltaïques, démolition de 423 logements, 100 étant reconstruits in situ, les 300 autres dans le centre ville, à proximité de la future station Carnot avec un objectif de mixité,
- construire 210 logements à proximité de la cité Cachin, dans le cadre du projet de « place des commerces »,
- construire 120 logements en centre ville en limite de la BPAL, à proximité de la future station Carnot en complément du programme commercial (Monoprix),
- construire 300 logements en entrée de ville, à côté de la Ville des Lilas, dont 70 logements en basse consommation, à proximité de la future station des Sentes,
- construire un groupe scolaire de 15 classes, proche de la Mairie,
- favoriser la densification du bâti en centre-ville et aux abords des stations : zonage et règlement du PLU prenant en compte les secteurs où le foncier est le plus évolutif (friches industrielles ou artisanales, cœurs d'îlots inoccupés, terrains désaffectés...) pour y favoriser la réalisation d'opérations mixtes comprenant une large part d'habitat, au moyen de COS incitatifs et de hauteurs plus importantes le long des axes principaux. Un bonus de COS allant de 20% à 50% est accordé au logement social.
- renforcer la mobilité et les déplacements des modes alternatifs :
 - constituer un réseau de déplacements piétons maillé entre les futures stations (ligne 11 et tramway T1) et sur les équipements de la commune, la BPAL et réfléchir à la réorganisation du secteur de la Place Carnot,
 - aménager les cheminements existants pour renforcer les liens entre le centre-ville (le Plateau) et la bas de Romainville (Bas-Pays et Base de Plein Air et de Loisirs) d'une part, entre le centre-ville et le secteur des trois communes d'autre part,
 - constituer un réseau piéton associé au développement d'espaces publics majeurs en lien avec la Place Carnot et Base de Loisirs et de Plein Air,
 - poursuivre et soutenir l'aménagement en espace public de la couverture de l'A3 et le projet d'Avenue Paysagère dans le cadre du prolongement du tramway,
 - poursuivre et soutenir les projets de couverture de l'A3 et d'Avenue Paysagère dans le cadre de la mise en place du tramway,
 - informer les comités techniques locaux de l'avancée des études de faisabilité de réalisation d'un téléphérique entre le gare de Bobigny-La Folie (Tangentielle Nord) et la mairie,
- conjointement avec la ville des Lilas, poursuivre le projet de système de collecte des déchets par pneumatique, particulièrement innovant au regard des problématiques de l'écologie urbaine.

LA VILLE DE ROSNY-SOUS-BOIS S'ENGAGE À :

- faire évoluer son PLU et son projet de territoire en fonction de l'avancée des réflexions issues des comités techniques locaux,
- accompagner la production de 200 à 240 logements/an, prioritairement en centre-ville, aux abords des grands axes et des futures stations du prolongement de la ligne 11 et du Tramway T1.
- construire 1 500 nouveaux logements près de la station Rosny-Bois-Perrier, dans deux ZAC avec des temporalités différentes :
 - 300 à 350 logements (environ 1 000 habitants) à environ 400 m de la station, dans l'opération « Portes de Rosny » en cours de réalisation.
 - 1 000 logements supplémentaires au sud de Rosny 2, dans la ZAC « Grand Pré », encore à l'étude, avec une première tranche de 75 à 150 logements le long de la RN 186.
- programmer 400 à 500 logements, dont de l'habitat collectif en façade de la RN 302 dans le secteur Gabriel Péri, à l'étude, situé à 300 m de la future station « Boissière ».
- conforter le pôle constitué par les centres commerciaux Domus, Rosny 2 et le parc d'activités Montgolfier au Nord de la ville
 - étudier la question de l'utilisation raisonnée des parkings de Rosny 2 qui constituent un vaste potentiel foncier à valoriser;
 - étendre la surface commerciale de ce centre d'environ 18 000 m²,
 - densifier les franges sud du pôle avec la réalisation d'un programme de bureaux, dans le cadre de la ZAC « Grand Pré »,
 - développer les aménagements nécessaires pour accueillir près de 600 nouveaux emplois sur la ZAC « Portes de Rosny »,

- de l'autre côté de la RN 186,
- poursuivre la réflexion sur l'extension de la zone d'activités Montgolfier au Nord-est de la gare, qui pourrait permettre d'accueillir de nouvelles PME pour une création potentielle de 1 000 emplois,
- poursuivre la commercialisation des surfaces commerciales du centre commercial Domus (notamment ouverture d'un magasin Saturn en octobre 2009 sur une surface de 14 000 m², créateur de 200 emplois) et créer un pôle ludique autour des sports extrêmes sur une surface de 70 000 m² de SHON.
- créer une continuité commerciale Nord-sud le long de la RN 186 entre la future ZAC « Grand Pré » et le centre-ville de Rosny-sous-Bois,
- anticiper le nouveau maillage créé par le prolongement de la ligne 11 et du tramway dans chacun de ses projets :
 - réaliser des études sur les complémentarités à créer avec le réseau bus et les modes de déplacements doux,
 - requalifier les grands axes et les espaces publics aux abords des gares.

LE STIF, EN LIAISON ÉTROITE AVEC LES COLLECTIVITÉS SIGNATAIRES :

- organisera la consultation du public, puis pilotera les études de schéma de principe et le dossier d'enquête publique et enfin pilotera la réalisation d'un avant-projet administratif et bâtira une convention de financement des travaux. Le Conseil du STIF est chargé d'adopter le bilan de la concertation, le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ainsi que l'avant-projet et la Convention des travaux,
- réalisera les études de schéma de principe et le dossier d'enquête publique sur la totalité du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier,
- participera aux comités de pôles, comités d'axes en cours et à la possible réalisation d'un Plan local de déplacements (PLD) dans le cadre du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF),
- mettra en œuvre les actions définies dans le cadre du Schéma directeur de l'information voyageurs, du Schéma directeur des parcs-relais, du Schéma directeur d'accessibilité...

EN COMPLÉMENT LE STIF S'ENGAGE À :

- faciliter la réalisation d'opérations mixtes sta-

tions/constructions immobilières en lien avec les comités techniques locaux, examen par exemple des possibilités d'intégrer une ou des stations ainsi que tous les équipements de la ligne à des projets urbains (espaces publics, intermodalité tous modes...),

- mener les études et les procédures administratives liées en prenant en compte la volonté de la Région et du Département d'aboutir à un lancement des travaux du prolongement de la ligne 11 à l'horizon 2013,
- construire avec les collectivités locales signataires une démarche originale de traitement des questions liées à l'intermodalité (aménagements des correspondances et autour des stations, intégrations des stations...).

L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC FONCIER D'ÎLE-DE-FRANCE S'ENGAGE À :

- réaliser et/ou faire réaliser un diagnostic foncier (mutabilité - faisabilité) sur un périmètre pertinent autour de chaque gare, en relation avec la commune concernée,
- conclure, en tant que de besoin, et dans le cadre de ses règles d'intervention, une ou plusieurs conventions opérationnelles d'intervention foncière sur les sites ou périmètres identifiés comme mutables.

LA DIRECTION RÉGIONALE D'ÎLE-DE-FRANCE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS S'ENGAGE À :

- étudier, sur sollicitation des collectivités locales concernées, les possibilités de financement sur fonds d'épargne des opérations de portage du foncier: Cette intervention pourra intervenir, le cas échéant, en complément de l'action de l'EPF,
- étudier des dossiers d'investissement en secteurs de renouvellement urbain, dans le cadre des doctrines d'intervention de la Caisse des Dépôts en tant qu'investisseur d'intérêt général et de ses règles d'engagement,
- instruire les demandes de financement sur fonds d'épargne pour les projets éligibles.

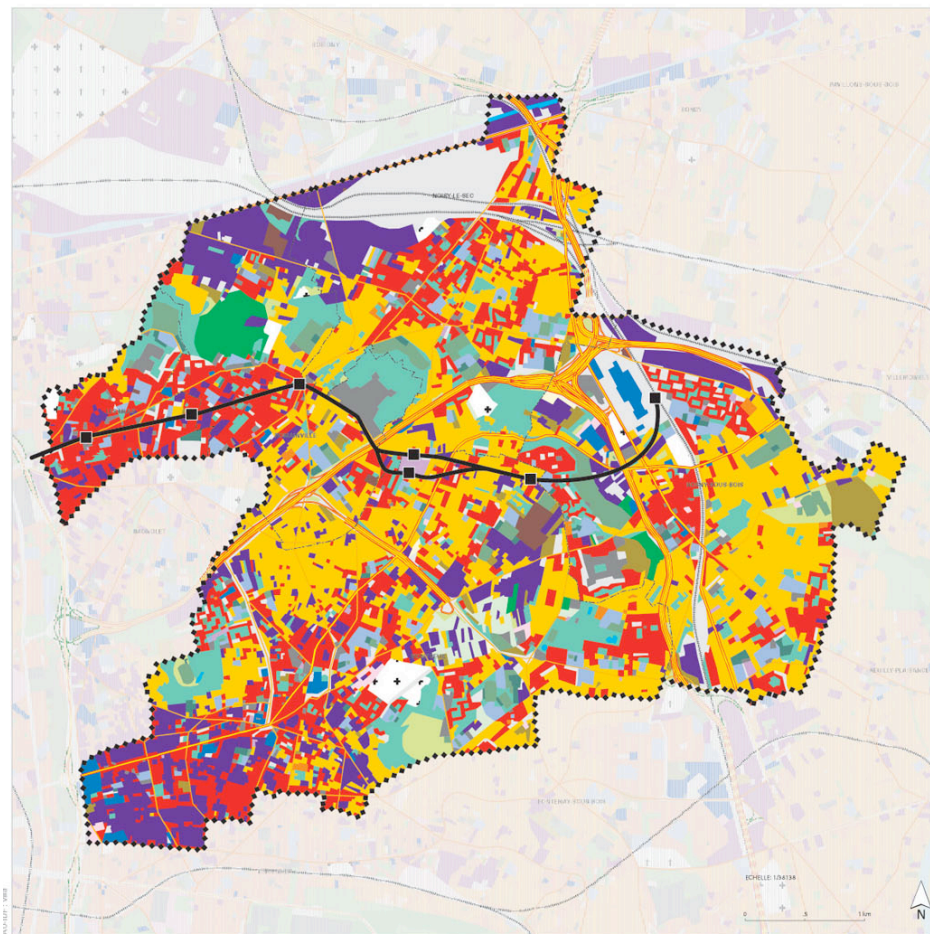
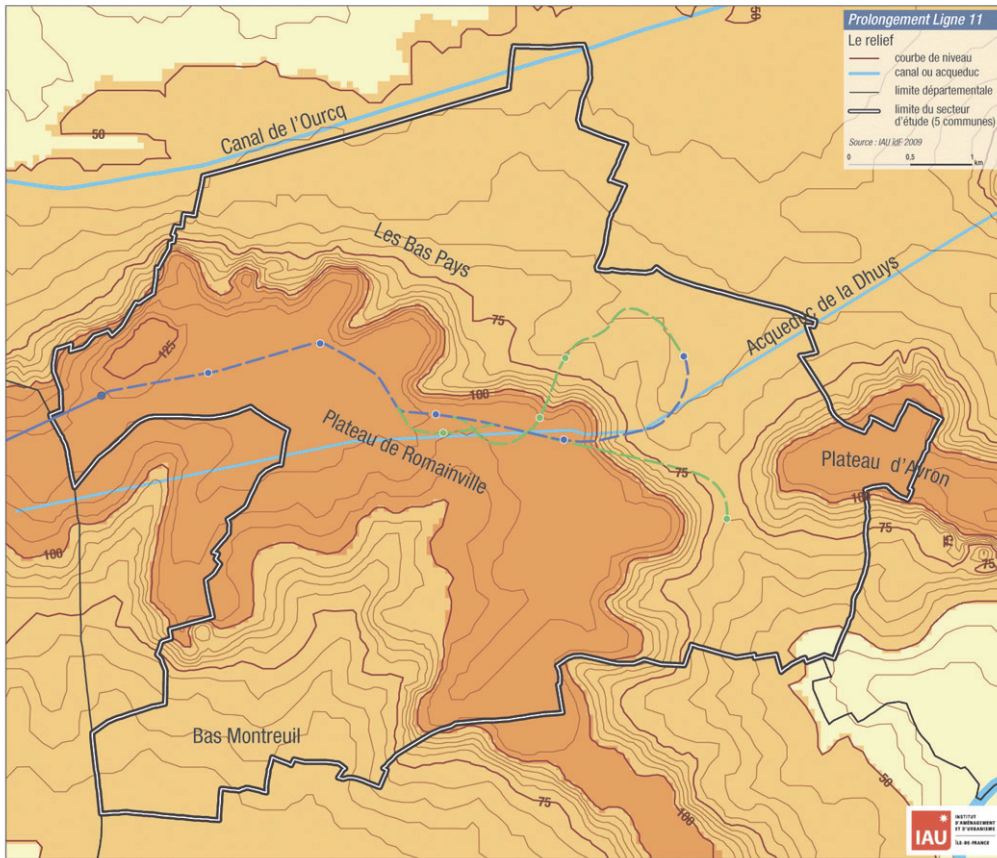
L'IAU-IDF S'ENGAGE À :

- apporter son expertise technique aux partenaires de la démarche dans la définition du projet de territoire, et à assurer sa cohérence avec les objectifs du projet de SDRIF,
- apporter un accompagnement technique auprès de la Région à la mise en œuvre de la charte (conventions...).

Fait en treize exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties le :

<p>Le Président de l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11</p> <p>M. Daniel GUIRAUD</p>	<p>Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France</p> <p>M. Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Le Président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis</p> <p>M. Claude BARTOLONE</p>	<p>Le Maire de la Ville des Lilas</p> <p>M. Daniel GUIRAUD</p>
<p>Le Maire de la Ville de Montreuil</p> <p>Mme Dominique VOYNET</p>	<p>Le Maire de la Ville de Noisy-le-Sec</p> <p>Mme Alda PEREIRA LEMAITRE</p>	<p>Le Maire de la Ville de Paris</p> <p>M. Bertrand DELANOE</p>	<p>Le Maire de la Ville de Romainville</p> <p>Mme Corinne VALLS</p>
<p>Le Maire de la Ville de Rosny-sous-Bois</p> <p>M. Claude PERNES</p>	<p>La Directrice Générale du STIF</p> <p>Mme Sophie MOUGARD</p>	<p>Le Directeur général de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France</p> <p>M. Gilles BOUVELOT</p>	<p>Le Directeur général de la Caisse des Dépôts d'Île-de-France</p> <p>M. Patrick FRANCOIS</p>
<p>Le Directeur général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France</p> <p>M. François DUGENY</p>			



ile de France

CARTOGRAPHIE THEMATIQUE
MULTICOMMUNALE

Occupation du sol
en Île-de-France
en 2003

- Bois
- Grandes cultures
- Autres cultures
- Eau
- Autre rural
- Parcs et jardins
- Sport (espaces ouverts)
- Terrains vacants
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Habitat autre
- Activités secondaires
- Activités tertiaires
- Sport (CONSTRUIT)
- Equipements d'enseignement
- Equipements de santé
- Cimetières
- Autres équipements locaux administrations
- Grands équipements
- Transports
- Chantiers

Hydrographie

- Chemin de fer
- Autoroutes, voies rapides
- Nationales
- Départementales
- Autres voies

Source : MOS 2003 - Routes 2002 - IAU-IDF

IAU
INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
ÎLE-DE-FRANCE

Annexe I : Diagnostic partagé

Un territoire aux atouts multiples, en attente de la desserte métro

Le territoire concerné directement par l'extension de la ligne 11 compte 5 communes du Département de la Seine-Saint-Denis : Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville, Rosny-sous-Bois. Il est situé à proximité immédiate de Paris à l'Est. Le SDRIF y mentionne une carence d'infrastructures de transports en commun structurantes (ferrées de type métro, RER, ...) alors que la densité d'habitants et d'emplois le justifierait. Le projet de prolongement de la ligne 11 répond à cette attente et permet de soutenir le développement de ce territoire.

1.1. Identité du territoire

1.1.1. Un site remarquable

Le site est caractérisé par l'éminence du plateau de Romainville dominant au nord la vallée de l'Ourcq et à l'est le vallon de Rosny. Les coteaux sont abrupts, échancrés aux thalwegs, présentant des pentes de l'ordre de 10 % et des dénivelés de 35 m environ. Cette caractéristique a favorisé l'implantation des forts de Romainville, Noisy et Rosny qui constituent d'importants points de repère du paysage régional. Elle a conduit aussi à des points de vues spectaculaires tels celui depuis la place de l'église à Romainville. La présence de l'eau est faible sur le territoire, essentiellement représentée au nord par le canal de l'Ourcq.

1.1.2. Un tissu urbain mixte, à dominante d'habitat

Le tissu urbain du territoire est mixte. L'habitat y prédomine, représentant 46 % de l'occupation du sol, plutôt à dominante de collectifs dans les secteurs bien desservis autour des stations existantes du métro et du RER, plus à dominante pavillonnaire dans les secteurs de plus faible desserte. La part des activités est notable, sous forme de petites activités imbriquées dans les tissus urbains, et sous forme de grands secteurs d'activités le long de l'Ourcq ou au sud de La Boissière par exemple.

On note aussi la présence de la grande emprise d'activités commerciales autour de Rosny Bois Perrier. Enfin, la part des espaces ouverts est importante mais inégalement répartie, principalement représentée par la couronne des zones vertes autour des forts et sur les coteaux, pour partie aménagée en espaces verts ou de loisirs.

1.2. Diagnostic et enjeux

Il est présenté selon les 3 thèmes de travail successifs retenus dans la démarche :

- armature urbaine
- développement économique
- habitat et cadre de vie

Chacun de ces thèmes est décliné en :

- atouts
- contraintes ou faiblesses
- objectifs du projet de SDRIF
- projets et dynamiques locales
- enjeux

1.2.1 L'armature urbaine

DES ATOUS À VALORISER

De grands équipements métropolitains, une trame d'équipements locaux

De grands équipements d'attractivité régionale sont implantés sur le territoire autour de la ligne 11, tels la base de loisirs de la Corniche des Forts, 63 ha, dont les prévisions de fréquentation portent sur un million de visiteurs par an environ, le centre commercial Rosny 2, l'un des quatre centres commerciaux majeurs de petite couronne, 16 millions de visiteurs par an, le centre Domus, dédié à la maison, le multiplexe UGC dont la fréquentation est de 2 millions d'entrées par an. L'hôpital intercommunal André Grégoire constitue quant à lui un des cinq centres hospitaliers de Seine Saint Denis, et le territoire accueille aussi la maternité et la clinique des Lilas dont l'attractivité dépasse largement ses limites.

À l'échelle plus locale, le secteur compte de nombreux équipements assurant l'offre de proximité aux habitants : équipements sco-

lares dont sept lycées, un IUT à Montreuil dans le secteur des Murs à pêches, des équipements culturels, dont l'Ecole Nationale de Musique et le cinéma le Trianon à Romainville, ou encore des équipements de santé, administratifs ou sportifs.

Des éléments remarquables du paysage régional

Les forts et la corniche des forts avec ses coteaux boisés constituent une particularité remarquable de ce territoire, et on note la présence d'autres grands espaces naturels d'intérêt métropolitain sur le territoire tels le plateau d'Avron, le site horticole des Murs à Pêches, les parcs de Montreuil et des Beaumonts ou encore le canal de l'Ourcq et le Bois de Vincennes. Ces éléments apparaissent cependant aujourd'hui comme isolés, juxtaposés parfois, n'assurant que peu leurs rôles dans les trames paysagères ou de promenades locales et régionales.

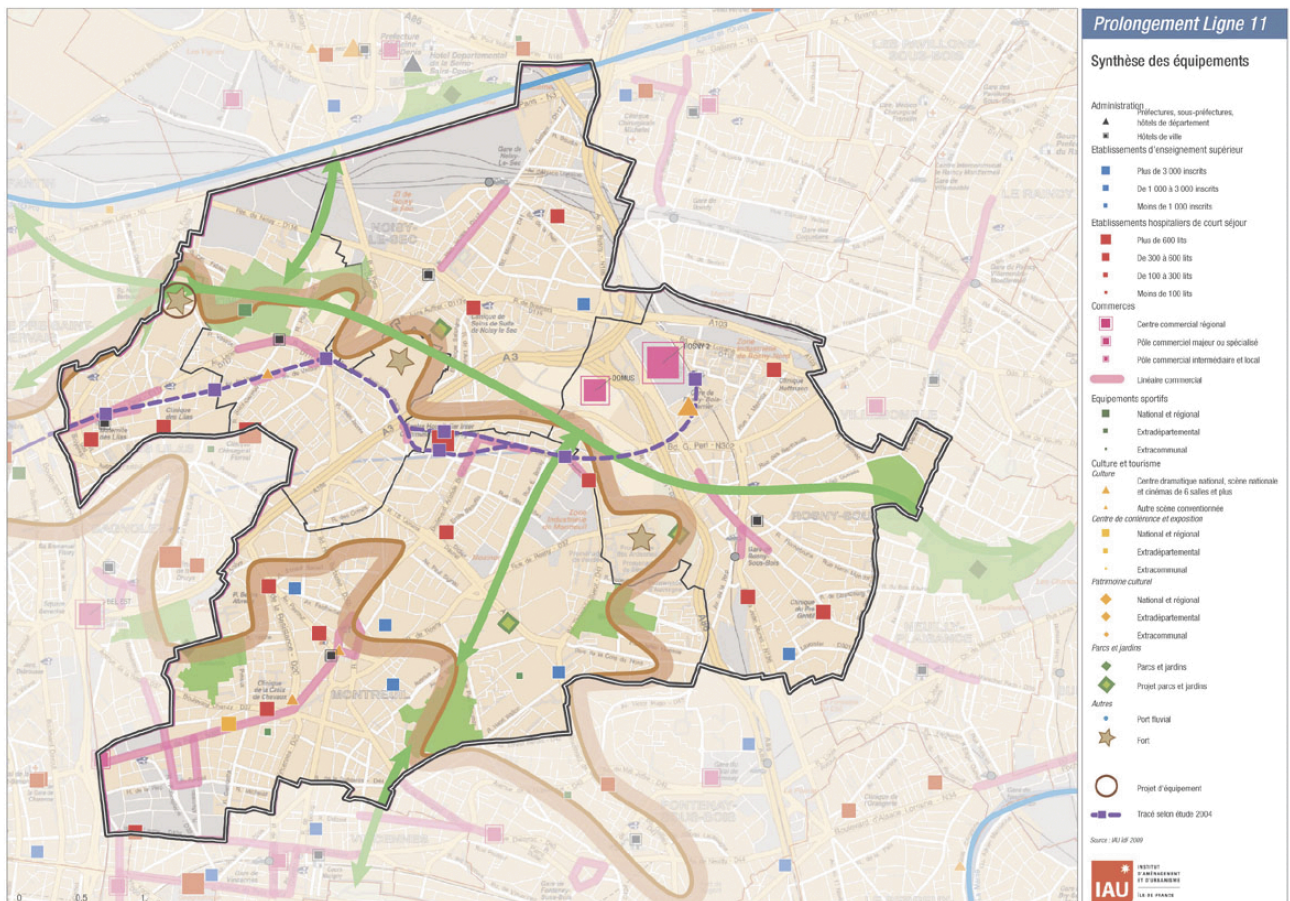
Un réseau routier hiérarchisé

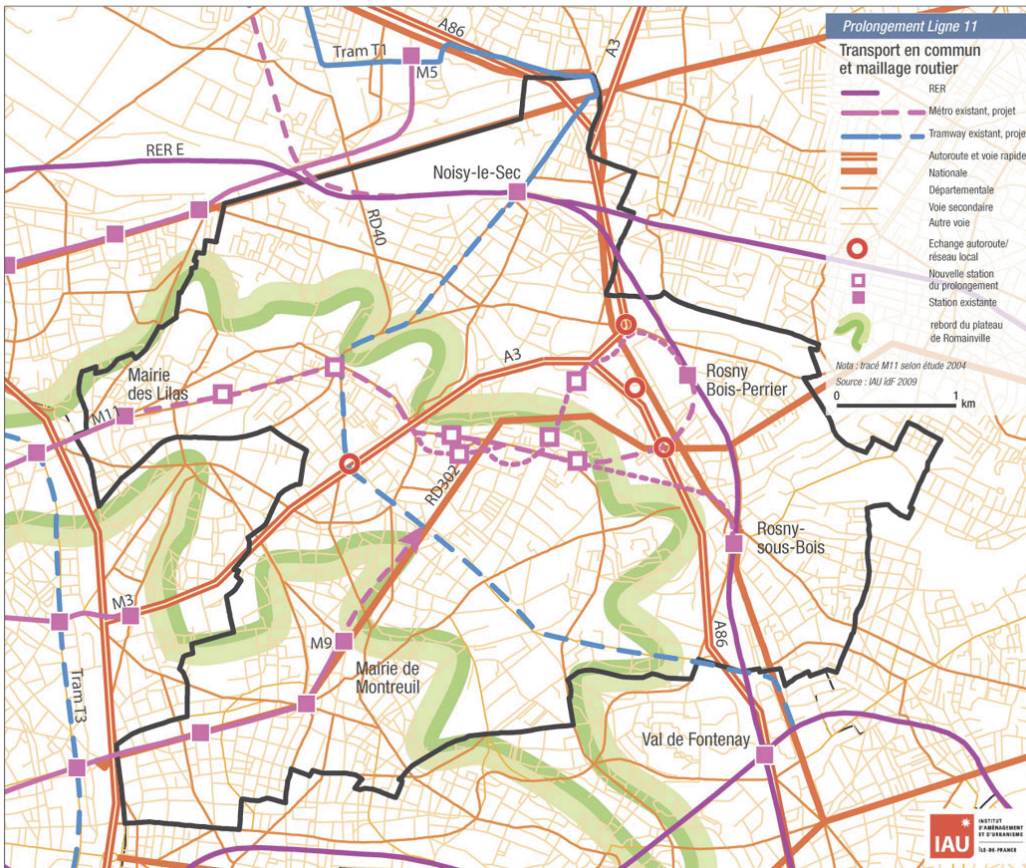
Le réseau routier comprend toutes les échelles, avec un réseau primaire constitué des grandes rocade régionales du boulevard périphérique et de l'A86 aux extrémités ouest et est du territoire, et de l'A3 qui le traverse. Vient ensuite le réseau secondaire de routes départementales et d'ex routes nationales qui maillent le territoire en interne (ex-RN3, RD40 ou RD302), puis le réseau de desserte locale qui irrigue plus finement le territoire urbain. Ce réseau permet une bonne accessibilité théorique du territoire à l'échelle régionale, avec des points d'échange en cœur de territoire sur l'A3 ou à l'échange avec l'A86.

DES FAIBLESSES ET DES CONTRAINTES

Une forte dépendance aux pôles régionaux mais la proximité des grands pôles d'équipements.

Le territoire est peu équipé en matière de grands équipements de formation, de culture ou de loisirs. Il bénéficie toutefois de la proxi-





mité de l'offre parisienne et des grands pôles régionaux qui l'entoure : universités, grande écoles, spectacles, musée et expositions, pôle administratif de Bobigny, etc.

Des centres villes peu affirmés

Les centres villes sur le territoire restent d'échelle locale mais structurent l'espace communal, et cette trame est complétée par des centres de quartiers. Les centres villes des Lilas ou de Romainville sont très directement concernés par les stations futures envisagées.

Un fort impact du relief qui contraint le réseau routier local

L'impact du relief, la présence des grandes emprises des forts ou des zones de carrières structurent le réseau des principales voies du secteur, avec une trame haute et une trame basse, et ne laissant place qu'à quelques routes de liaisons entre ces trames. Ce réseau est aussi fortement saturé en heure de pointe, en particulier les autoroutes A3 et A86, mais il en est de même de certaines radiales proches de Paris, ou à certains carrefours, tels la place Carnot, point de passage obligé pour de nombreux déplace-

ments. L'axe de l'A3 constitue enfin une coupure importante sur le territoire.

De grandes infrastructures de transports collectifs externes au territoire

Le réseau lourd actuel de transports en commun est constitué du RER E et des lignes 11, 9, 5 et 3 du métro, ainsi que de la ligne de tramway T1. Ce réseau est toutefois aujourd'hui externe au territoire. Il est complété par un réseau de bus qui compte 9 lignes sur le territoire mais les vitesses commerciales moyennes (entre 14 et 15 km/h) sont peu attractives et les temps de parcours soumis aux aléas de la circulation.

LES OBJECTIFS DU PROJET DE SDRIF EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE PAYSAGE

Les objectifs avancés dans le projet de SDRIF et qui concernent ce territoire sont d'assurer l'accessibilité aux grands équipements et services d'échelle régionale, de garantir l'offre de service de proximité, de conforter les pôles commerciaux et de santé.

Il s'agit aussi de développer et de renforcer la trame verte d'agglomération et de valoriser les grands paysages d'Ile-de-France.

Il s'agit enfin d'offrir plus d'accessibilité à la métropole, de privilégier la desserte en transports collectifs et de réduire le rôle de l'automobile, d'assurer la multidirectionnalité du territoire en assurant le maillage, et enfin d'encourager le développement des modes doux.

piétons, prise en compte du schéma départemental des itinéraires cyclables, maîtrise du stationnement sur l'espace public et dans les bâtiments. Plus particulièrement sur la question des liaisons entre les parties haute et basse du territoire, l'aménagement d'un lien fort a par exemple été inscrit sur le PLU de Romainville.

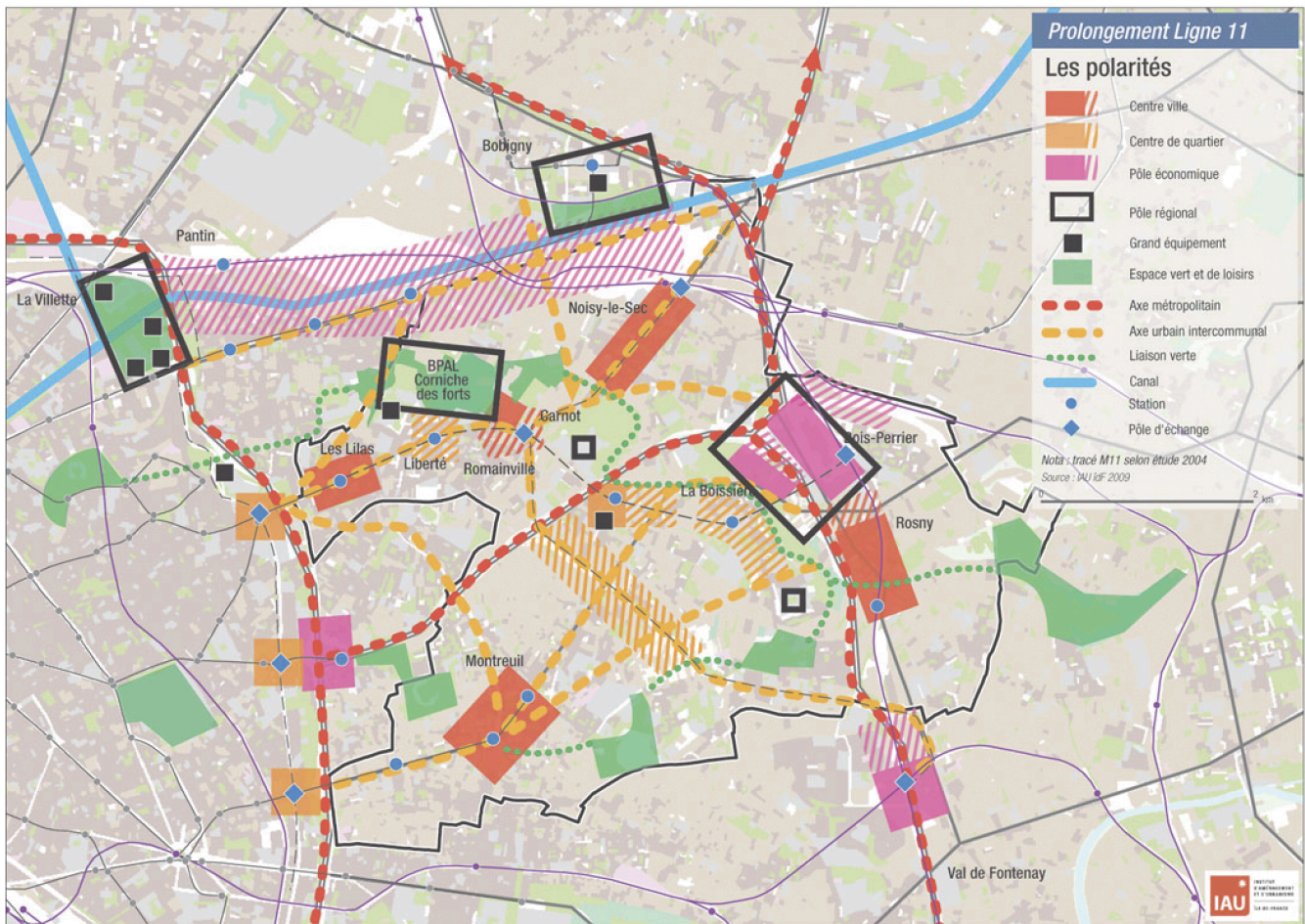
LES DYNAMIQUES TERRITORIALES

Outre l'aménagement de la BPAL, d'autres projets visent au développement des pôles du territoire : pôle de loisirs à proximité de Domus, extension du pôle commercial de Rosny 2, et développement des équipements liés à la santé : extensions de l'hôpital André Grégoire (pôle mère enfants), et de la Maternité des Lilas. Un nouveau Lycée pourrait être implanté dans la ZAC de l'Horloge à Romainville. Le nouveau quartier des Murs à Pêches accueillera le Parc Aquatique Ecologique, et pourrait intégrer le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien.

En termes de trame verte, l'aménagement de nouveaux grands espaces verts, à Rosny, Romainville, Noisy-le-Sec (Parc de la ZAC des Guillaumes) et un projet de terres cultivées dans les Murs à Pêches à Montreuil sont envisagés, et le principe de liaisons vertes structurantes pour le territoire a été inscrit au SDRIF ou sur le PLU de Rosny par exemple. Le potentiel exceptionnel des forts pour le territoire et le grand paysage francilien reste quant à lui à préciser.

Des projets de très grande envergure ont été inscrits au projet de SDRIF pour renforcer le réseau des transports collectifs structurants sur ce territoire : prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay, du T3 à la Porte de la Chapelle des lignes 11 et 9 du métro, aménagement de la Tangentielle Nord et prolongement par la grande ceinture est, rocade Arc Express, aménagement d'un TCSP sur la RN 3, prolongement de Eole à l'ouest qui donnera directement accès à la Défense.

Pour leur part, les communes ont engagé des actions ou réflexions allant dans le sens d'une mobilité plus durable : mesures en faveur des circulations douces, aménagement de réseaux



LES ENJEUX LIÉS AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 : UNE OPPORTUNITÉ POUR UNE PLUS GRANDE COHÉSION DES CENTRALITÉS ET DES LIAISONS

- **L'accessibilité métropolitaine et l'attractivité du territoire :**
accès depuis le territoire aux grands services et équipements métropolitains ; accès depuis les autres territoires métropolitains aux grands équipements présents sur le territoire, attractivité de ces grands équipements ; rôle vitrine des grandes infrastructures qui traversent le territoire, porte d'entrée depuis la A3.
- **La qualité paysagère et environnementale métropolitaine :**
visibilité et lisibilité de la corniche des forts, trame de liaisons vertes structurantes entre les parcs et les grands espaces verts existants ou à créer sur le territoire.
- **La structuration locale du territoire :**
développement des centralités autour des stations, rabattement transports en commun et circulations douces vers ces stations, liaisons depuis les stations vers les autres centralités du territoire, amélioration des liens entre le plateau et la partie basse du territoire.

1.2.2. Le développement économique

LES ATOUTS

De grands corridors économiques aux franges, un tissu de PME / PMI en cœur du territoire

Le territoire se caractérise par une forte dynamique économique sur ses franges, d'une part avec les récents développements tertiaires le long du périphérique à Montreuil, Les Lilas ou Pantin, d'autre part le long de l'A 86, avec le pôle de Rosny entre ceux de Val de Fontenay et de Bobigny. Toujours sur ses franges, au nord, la RN3 et le canal de l'Ourcq constituent un axe support d'activités anciennes, notamment à Romainville et Noisy-le-Sec.

Plus au cœur du territoire, le tissu d'activités se présente de façon diffuse, sous forme de petites activités, de commerces et de services à la population locale fortement insérés dans le tissu urbain.

On trouve aussi quelques pôles économiques internes au territoire, tel l'Hôpital intercommunal André Grégoire, les centres villes et les centralités commerciales, notamment aux abords de l'actuel terminus du métro ligne 11 aux Lilas mais aussi par exemple Boulevard de la Boissière à Montreuil.

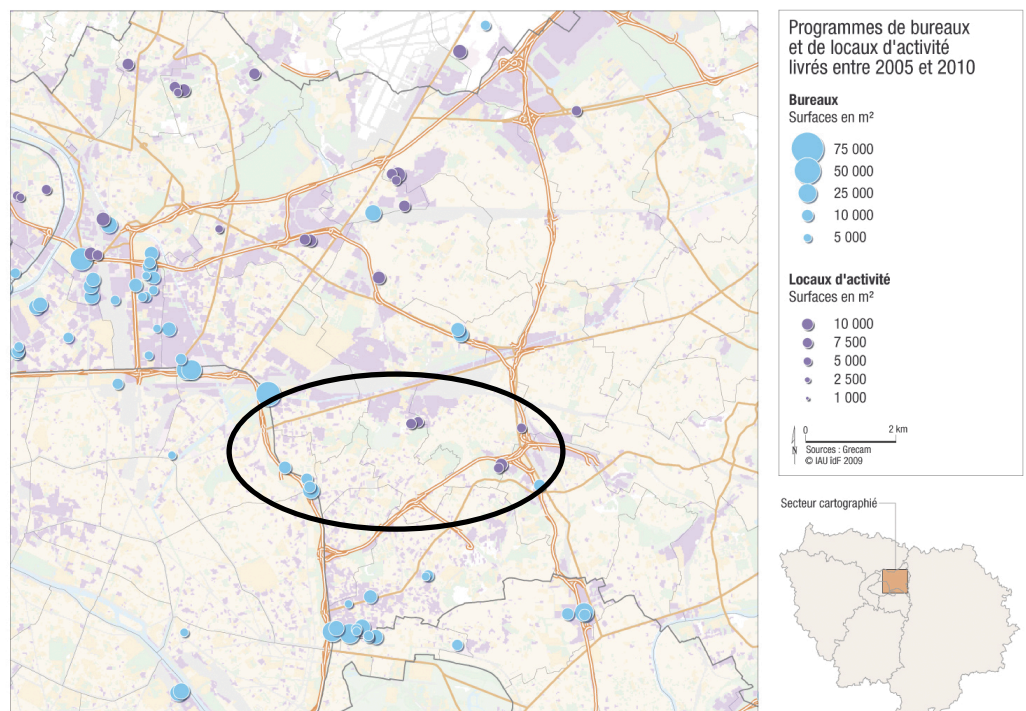
Une croissance récente de l'emploi salarié privé

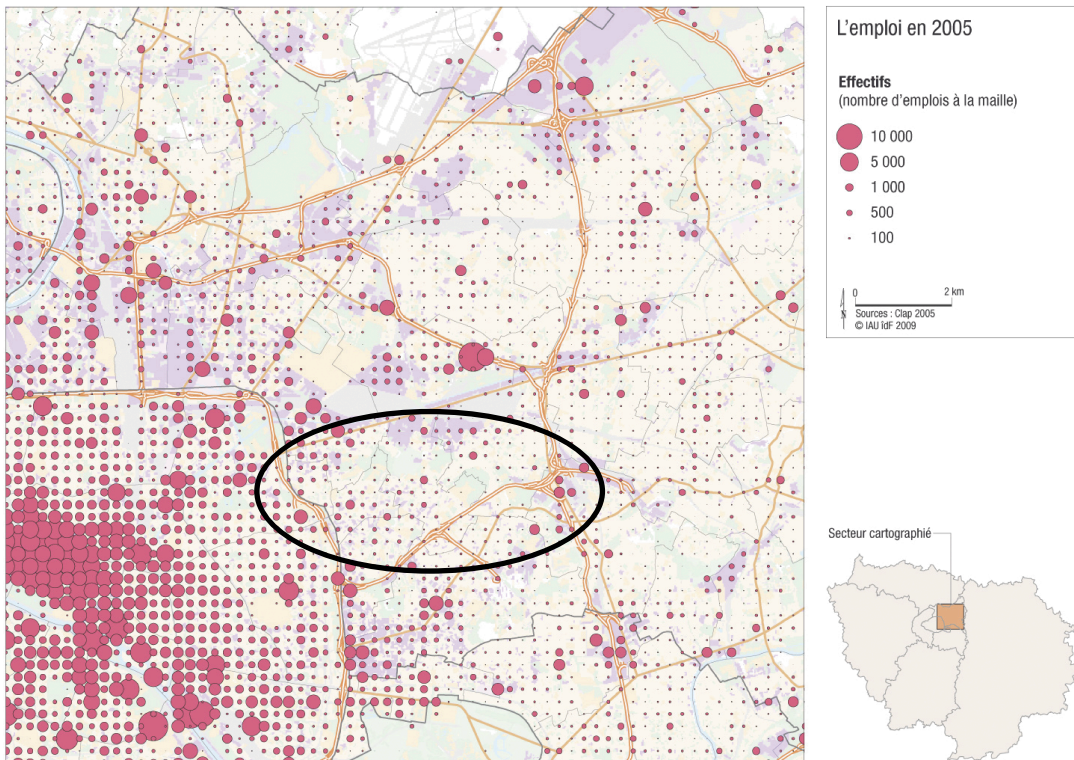
On dénombre 82 000 emplois en 2006, et les données du Garp indiquent une reprise de l'emploi salarié privé sur la période des dix dernières années, passant de 52 100 à 55 600 emplois, essentiellement au bénéfice de Montreuil et de Rosny-sous-Bois, traduisant l'attractivité de ces territoires.

Des filières économiques sur lesquelles s'appuyer

Plusieurs filières présentes ou en cours de développement sur le territoire pourraient constituer des points d'ancrage des actions à promouvoir :

- la santé, avec des communes incluses dans le pôle Medicen et qui compte déjà de nombreux équipements liés à la filière : hôpital intercommunal à Montreuil, maternité et clinique du genou aux Lilas, Biocitech à Romainville, hôpitaux parisiens proches et bien reliés par le métro et le T3 : Robert Debré et Tenon.
- les loisirs et la culture, avec comme points d'ancrage la BPAL de la corniche des forts, le pôle de Rosny (multiplexe et projet d'équipement lié aux loisirs à proximité de Domus), le cinéma Le Trianon sur la place Carnot, mais aussi des lieux culturels dans Paris le long de la ligne ou proches : Châtelet, République, Gambetta, La Villette).





- L'environnement et l'agro écologie, autour des secteurs canal de l'Ourcq (usine de méthanisation...), Sedif et abords du tramway sur Montreuil (Eco-pôle, Conservatoire botanique national du bassin Parisien en projet et secteur agricole des Murs à Pêches).
- Les services aux entreprises, secteur en développement, encore peu représenté, alors qu'une localisation proche d'un métro est particulièrement adaptée.

LES FAIBLESSES

Un faible taux d'emploi

Le taux d'emploi est faible sur le territoire, de 0,69 en 2006, en baisse depuis 1990 où il était de 0,77, et le constat est plus fort encore si l'on considère les abords immédiats de la ligne. Il y a puisque d'une part les emplois de cinq communes sont concentrés pour les deux tiers environ en dehors de la zone d'influence directe du métro, c'est à dire à plus de 600 m des stations envisagées, d'autre part que ces emplois sont concentrés à l'extrémité de la ligne à Rosny Bois Perrier et près de la Porte des Lilas.

Si ce constat pour les actifs du territoire est compensé par la proximité du territoire d'importants pôles d'emplois notamment parisien, cette faiblesse du taux d'emploi n'en reste pas

moins source de déplacements domicile travail importants vers les grands pôles d'emplois externes au territoire et peu propice aux ressources et à la vitalité du territoire.

Une fragilité des activités dans les tissus diffus

Si la tendance sur le secteur est à un renforcement des activités sur ses franges, le tissu de PME / PMI en cœur de territoire, le plus proche de la ligne semble nettement plus fragile, très concurrencé par l'attractivité du territoire en logements, à l'exemple de l'entreprise Nokia à Romainville qui a laissé place à une opération de logements en 2008.

LES OBJECTIFS DU SDRIF

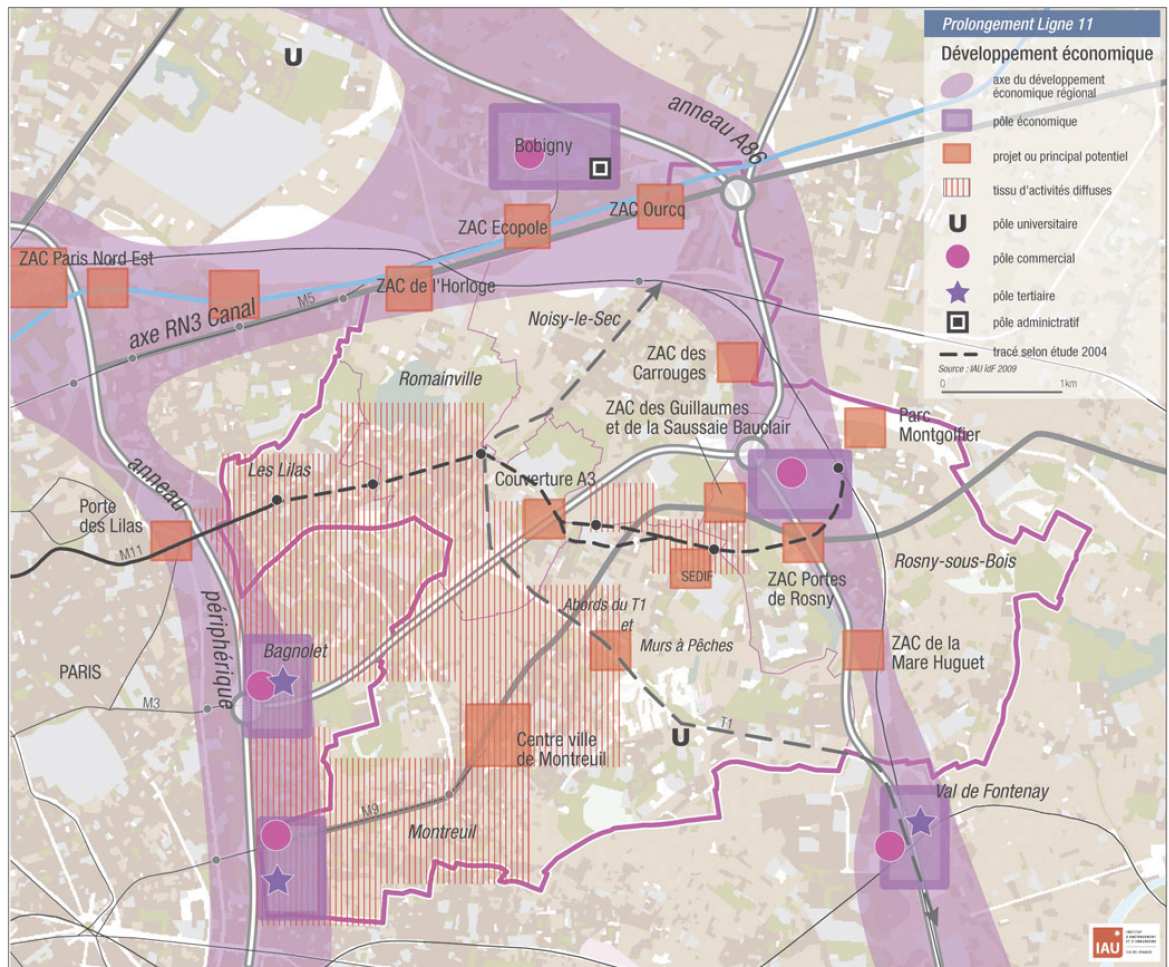
Ils sont d'assurer le rééquilibrage de l'emploi à l'est, de conforter le rayonnement économique des pôles existants et de préserver la diversité des activités et fonctions économiques, notamment le tissu de l'artisanat et des TPME.

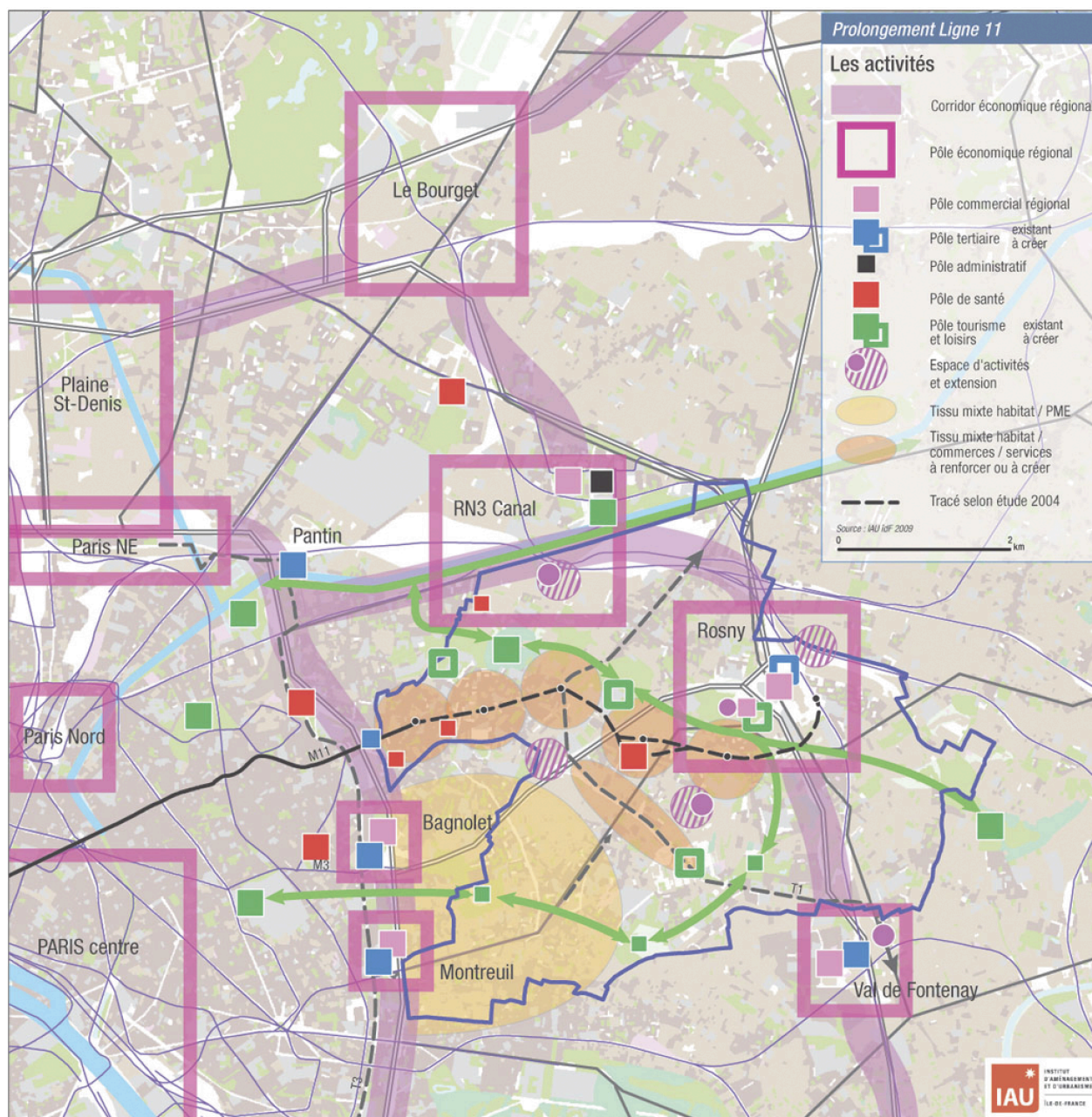
LES DYNAMIQUES TERRITORIALES : DES PROJETS AMBITIEUX EN MATIÈRE DE PROJETS ÉCONOMIQUE, PLUTÔT SUR LES FRANGES DE LA LIGNE 11 DU MÉTRO

D'importants projets à vocation de développement économique sont actuellement en cours sur le territoire. A Rosny, on peut noter l'extension du centre commercial Rosny 2, un projet lié aux commerces de loisirs en continuité de Domus et les ZAC Portes de Rosny et Grand Pré comprenant une forte composante tertiaire. A Montreuil, dans le secteur du Sedif, ce sont 37 000 m² d'activités, bureaux et com-

merces qui sont en projet, et on note aussi le long du tramway plus de 120 000 m² en projet sur ces mêmes filières. Toujours sur ses franges, on relève aussi les ZAC de l'Horloge à Romainville et le projet de ZAC Ourcq à Noisy-le-Sec.

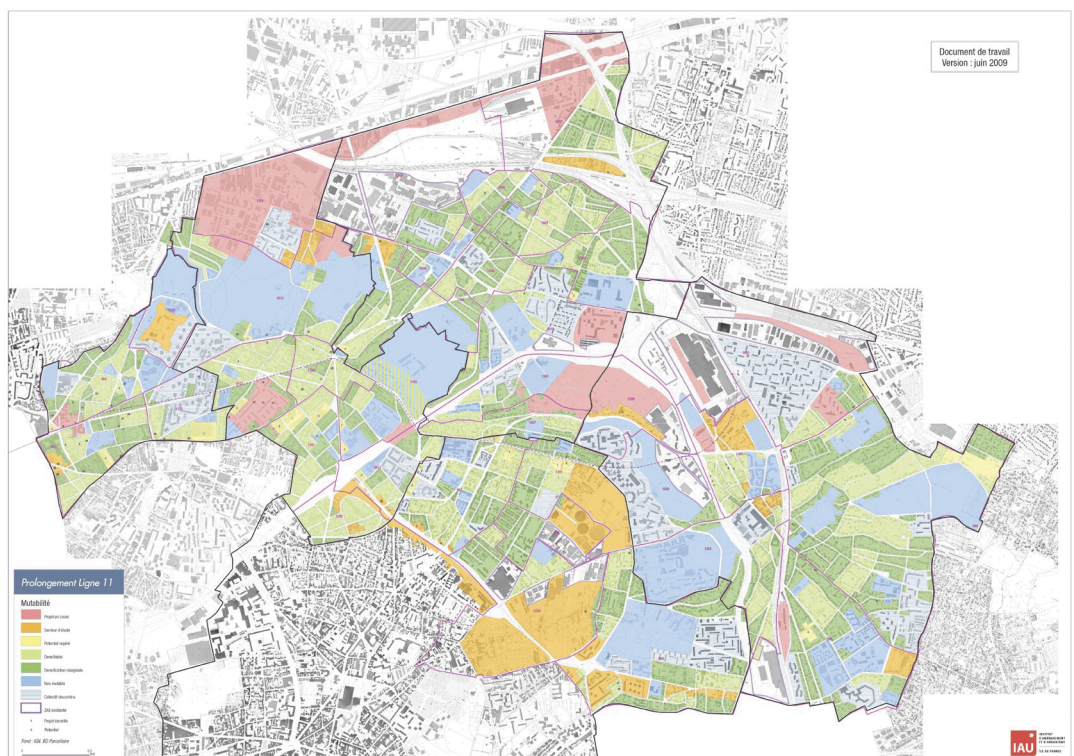
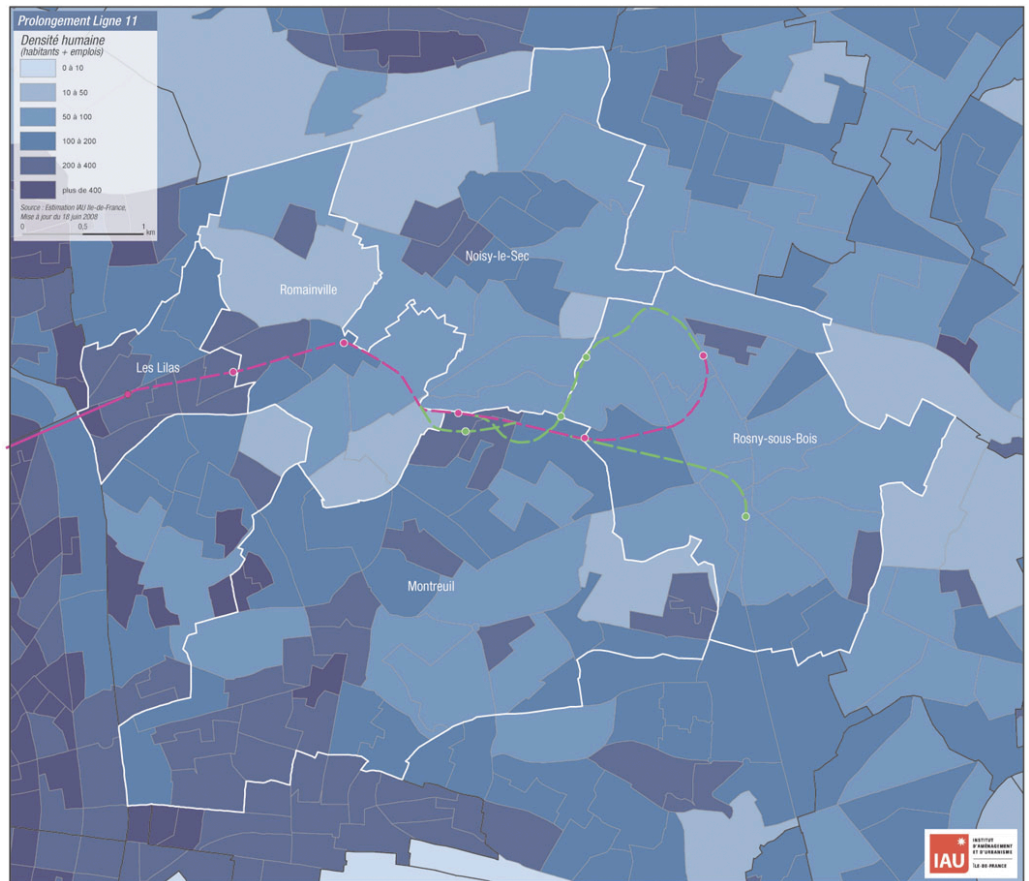
Le maintien du commerce de centre ville ou de quartier a été inscrit dans les différents PLU en cours d'étude ou qui ont été approuvés récemment. Des actions ont d'ores et déjà été entreprises dans le cadre du Fisac à Romainville ou aux Lilas.





LES ENJEUX LIÉS AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

- **L'équilibre habitat / emploi :**
avenir de la mixité habitat / emploi, mixité des tissus et les activités en diffus sur le territoire ; insertion d'un tissu d'activités (PME / PMI) de taille et de nature compatible avec le caractère à dominante résidentielle des secteurs qui vont être desservis, développement des commerces de centre ville et des services à la personne.
- **La géographie de l'emploi : équilibre entre polarisation / diffusion :**
maintien et développement des activités en diffus sur le territoire, dynamisme des grands pôles situés aux extrémités en particulier confortement d'un pôle économique régional dans le secteur de Rosny Bois Perrier, et leur articulation.
- **La diversité économique :**
la valorisation des filières santé, écofilères, environnement, culture, loisirs, services aux entreprises... sur le territoire, le choix des niveaux de qualification par filière.



1.2.3 Habitat et cadre de vie

DES ATOUTS À VALORISER

Un tissu urbain diversifié

Le tissu urbain des territoires le long de ligne 11 est varié, hérité des vagues successives de l'urbanisation de la proche couronne, présentant de fait une diversité d'habitat favorable à l'accueil d'un large éventail de population, insuffisant toutefois à répondre totalement aux besoins de la mobilité résidentielle pour les différentes communes.

De fortes densités humaines aux abords de certaines des futures stations

De fortes densités du tissu urbain, en population et en emplois, s'observent près des futures stations et aux abords de Bois Perrier, plus faibles sur les secteurs actuellement peu desservis. On note aussi des ensembles denses comme à La Boissière, qui vont pouvoir bénéficier du prolongement du métro.

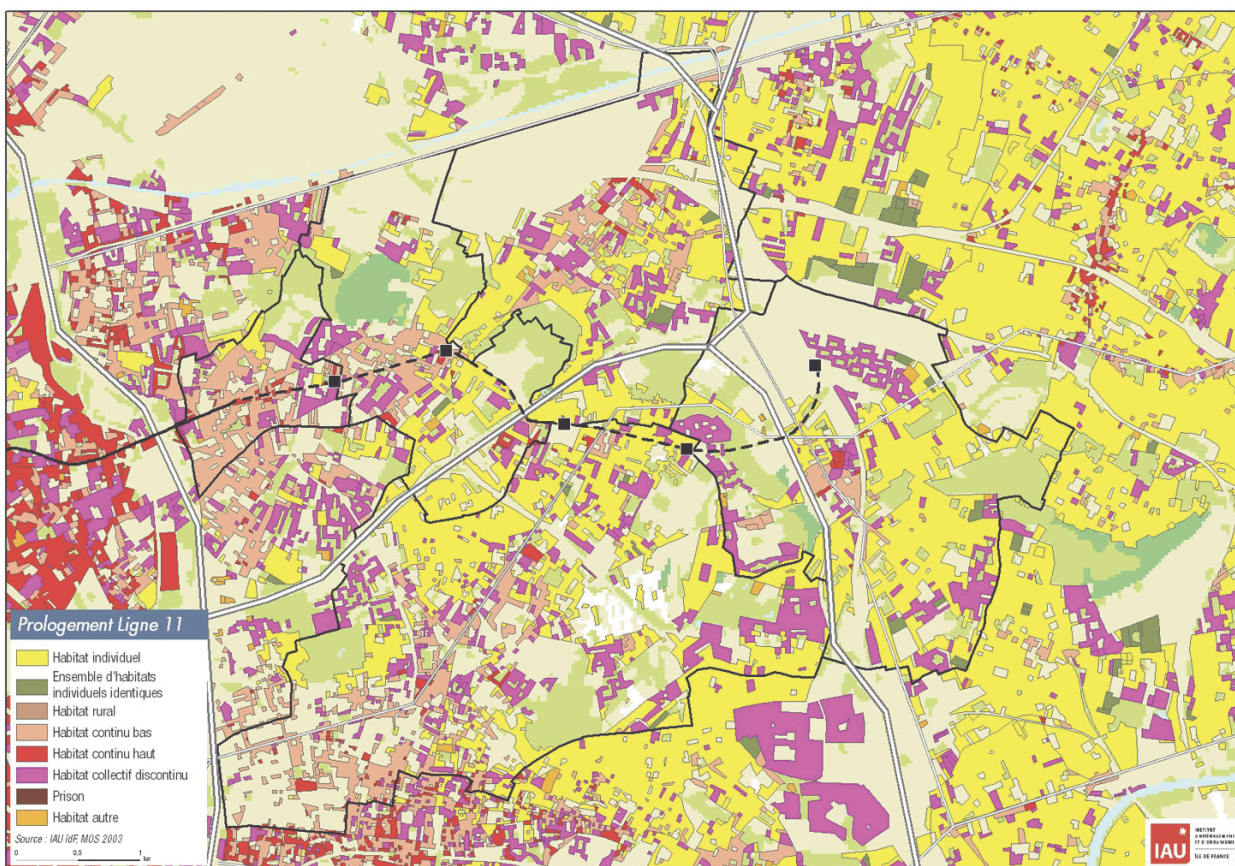
D'importants potentiels fonciers de construction de logements dans le tissu diffus

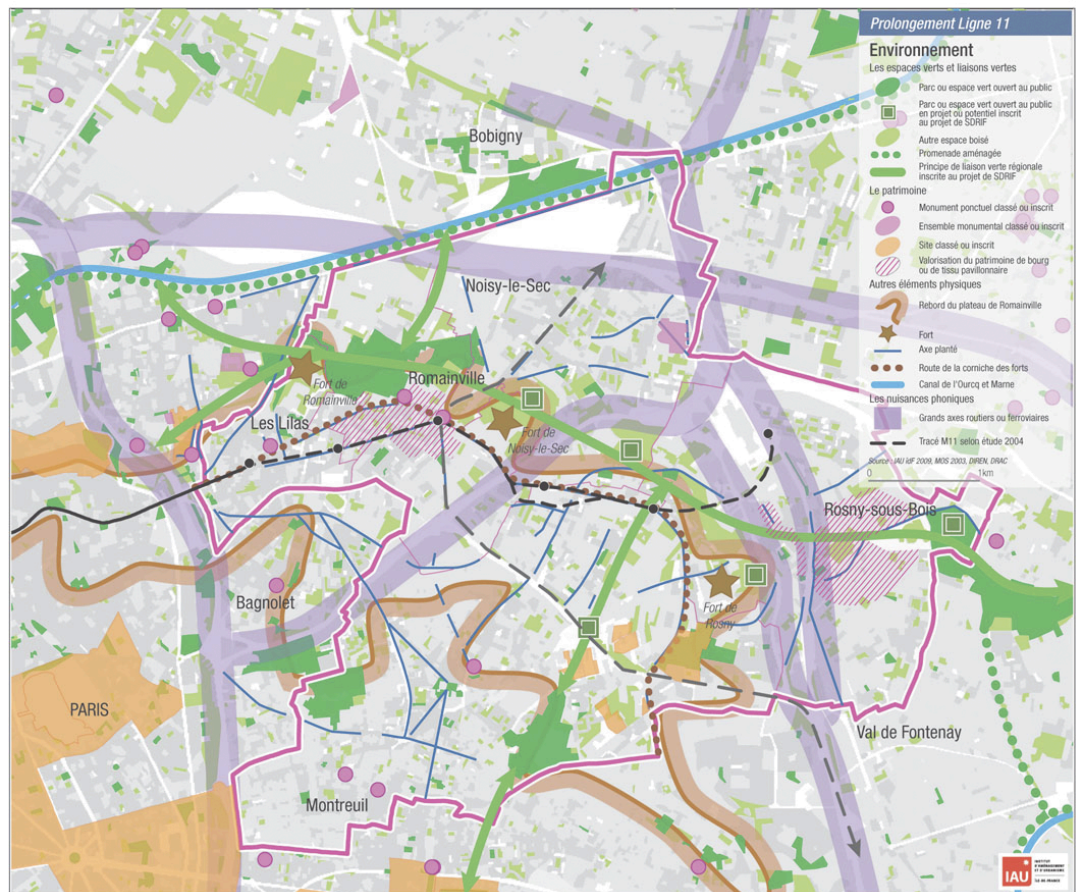
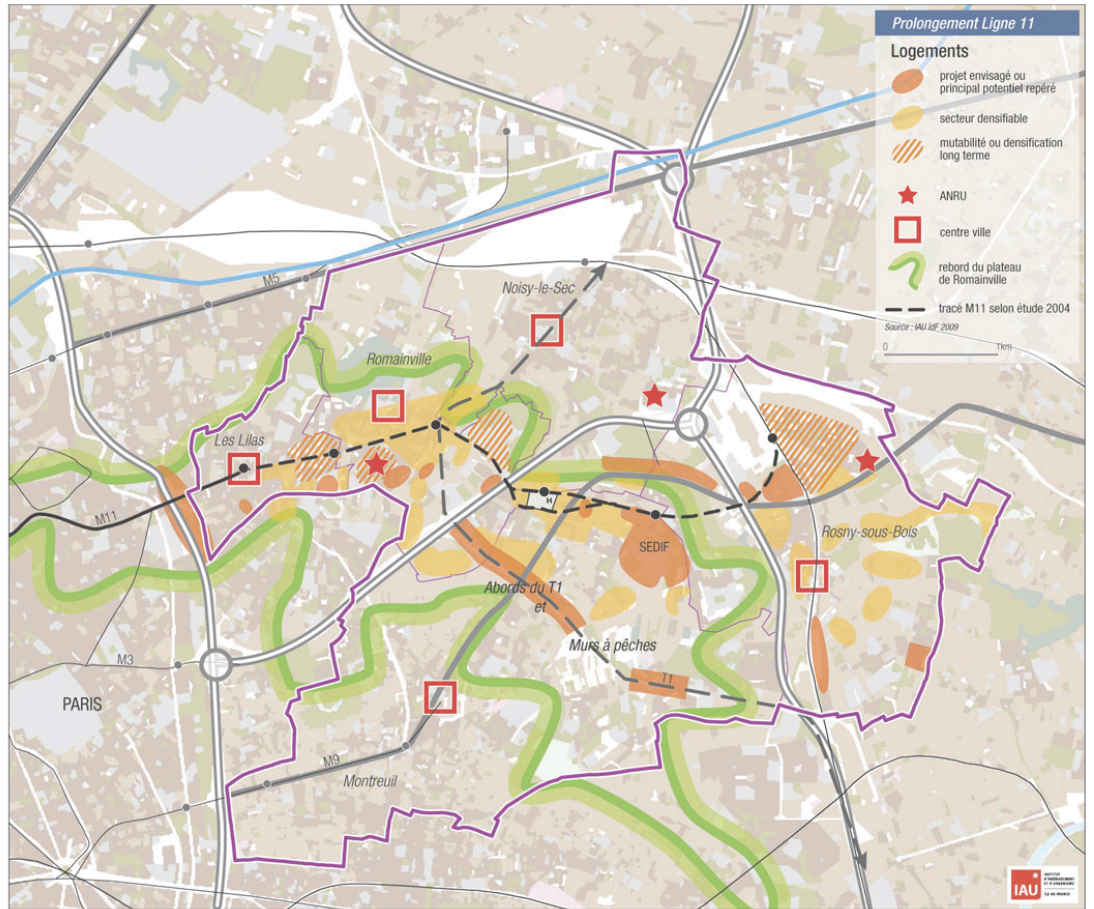
Les caractéristiques du tissu urbain sur le territoire laissent apparaître de nombreux potentiels de construction sur des parcelles en friche ou sous occupées.

Des sites et bâtiments patrimoniaux remarquables

Le patrimoine du territoire est par endroit remarquable. Les forts en représentent les éléments les plus emblématiques, et on y relève aussi plusieurs bâtiments classés ou inscrits, des cœurs de bourgs anciens qui ont conservé leur caractère villageois, à l'image du centre de Romainville, des ensembles pavillonnaires de grande qualité ou encore des îlots de tissus mixte au charme faubourien.

Les Murs à Pêches représentent un patrimoine reconnu avec un site classé au titre du patrimoine et du paysage, de même que la cité expérimentale à Noisy-le-Sec inscrite à l'inventaire des Monuments Historiques ou le Bourg de Merlan. Des axes plantés participent à la qualité des espaces publics, et certains ensembles ont des potentiels tout à fait remarquables comme celui formé par l'église Saint Germain, le





pavillon du château en entrée de la BPAL et la place Belvédère.

LES CONTRAINTES ET LES FAIBLESSES

Une faible construction de logements, répondant mal à l'accroissement de la population

La population a été en hausse au cours des dernières années, atteignant 229 000 habitants en 2006, contre 212 000 en 1990.

Sur cette période, la construction moyenne de logements a été de 660 logements par an, tandis que le point minimal logements, c'est à dire le nombre de logements qui sont nécessaires pour loger dans de bonnes conditions une population stable s'établit à 700 logements.

Une présence importante du logement social fortement concentrée

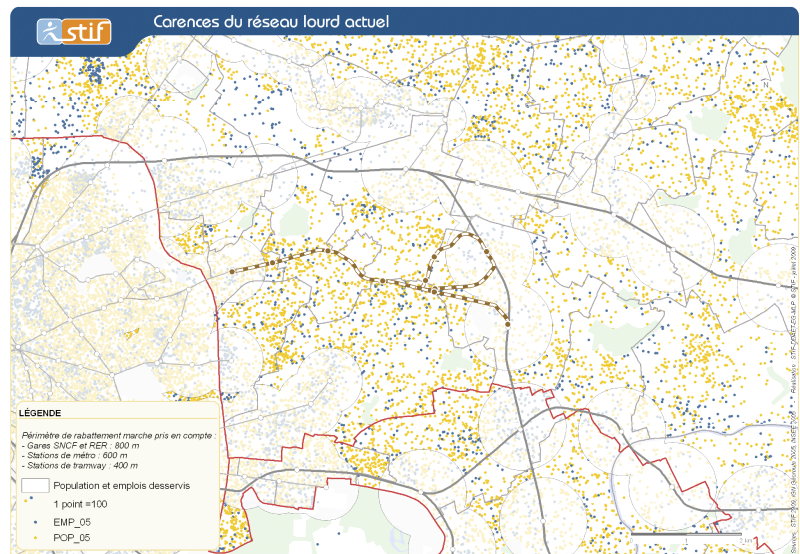
Le taux de logement social sur le territoire est de 32 % sur l'ensemble des cinq communes, mais l'habitat social est souvent concentré sur certains secteurs et peu répartis dans le tissu urbain. On relève trois quartiers Anru à proximité de la ligne 11 : la cité Marcel Cachin à Romainville, le Londeau à Noisy-le-Sec, Mermoz à Rosny-sous-Bois.

Des axes bruyants, des points noirs paysagers

Les grands axes qui traversent le territoire sont source de nuisances notamment liées au bruit qui pénalisent leur environnement, d'autant que certains secteurs d'habitat dense les jouxtent parfois, comme c'est le cas de la ZUS de La Boissière à Noisy-le-Sec. Certains paysages ont été profondément dégradés, comme le coteau de Romainville par la saignée de l'autoroute, et le plateau de Montreuil par l'A186.

Une carence de desserte par un réseau de transport en commun structurant au cœur du territoire

Bien que ce territoire soit entouré par de grandes voies de circulation et de transports en commun, le SDRIF y mentionne une carence en infrastructures lourdes de transports en commun traversantes alors que la densité d'habitants et d'emplois le justifierait.



Des disparités dans la qualité des aménagements urbains, un tissu hétérogène

Si certains quartiers bénéficient d'un cadre remarquable, le tissu urbain sur le territoire est souvent hétérogène et la qualité des espaces publics est parfois déficiente. Certains espaces publics mériteraient d'être mieux aménagés, à l'exemple des espaces compris entre la gare RER de Bois Perrier et le centre commercial.

Une carence des espaces verts

Le territoire se caractérise par un déficit en espaces verts ouverts au public dans la partie la plus proche de la future ligne de métro. Toutefois, le territoire est mieux pourvu sur ses franges.

Des terrains instables et sous minés

La présence de coteaux, le risque de dissolution lié au gypse, la présence de sols argileux, les anciennes carrières comme à Rosny aux abords du plateau d'Avron rendent les sols instables et sont sources de risques pour les bâtiments et les habitants.

LES OBJECTIFS DU PROJET DE SDRIF

Ils sont d'assurer la relance de la construction en particulier aux abords des axes structurants de transports collectifs et de mobiliser tous les territoires en faveur du logement social. Le SDRIF n'indique pas d'objectifs de construction à un niveau local, mais il cadre sur le département un objectif de construction de 8 800 logements par an, soit environ un doublement de l'effort par rapport au taux observé sur la période 1990 / 2005.

Plus particulièrement sur la question du cadre de vie, les objectifs du projet de SDRIF portent sur l'intensification urbaine des secteurs bien desservis, la réduction des carences en espaces verts et l'organisation de l'accessibilité aux espaces publics, la préservation et le développement des continuités et réseaux écologiques, la gestion des écosystèmes et des ressources naturelles, la réduction des inégalités environnementales, de l'exposition aux nuisances et de la vulnérabilité aux risques, notamment sur le secteur les risques de glissement de terrains.

LES PROJETS ET LES DYNAMIQUES TERRITORIALES

De nombreuses opérations à vocation de logements sont engagées ou envisagées sur le terri-

toire. A Montreuil, ce sont plus de 800 logements qui sont programmés sur le Sedif, et 2 000 environ le long du tramway. A Rosny, à proximité immédiate de la ligne, la ZAC Gabriel Péri porte sur 400 à 500 logements et le secteur du Grand Pré sur environ 1000 logements à long terme. La ZAC des Portes de Rosny accueillera environ 350 logements dont certains déjà réalisés. La ZAC de l'Horloge à Romainville concerne 800 logements et la ZAC de l'Ourcq à Noisy-le-Sec est en cours de programmation. Les programmes sont diversifiés et des logements étudiants ou des résidences services d'hébergement sont prévues par exemple sur la ZAC de la Mare Huguet à Rosny-sous-Bois.

Plus ponctuellement, dans le tissu diffus des communes, de nombreuses opérations d'une trentaine, voire d'une centaine de logements sont en cours de construction ou en projet.

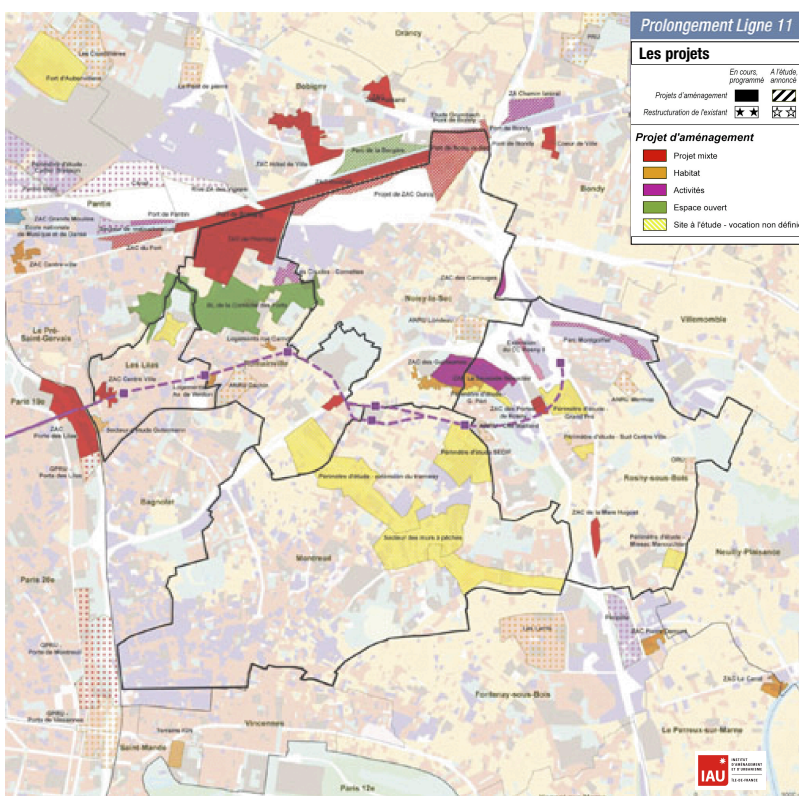
L'ensemble de ces projets représenterait une perspective de construction de l'ordre de 1 400 logements par an au cours des prochaines années.

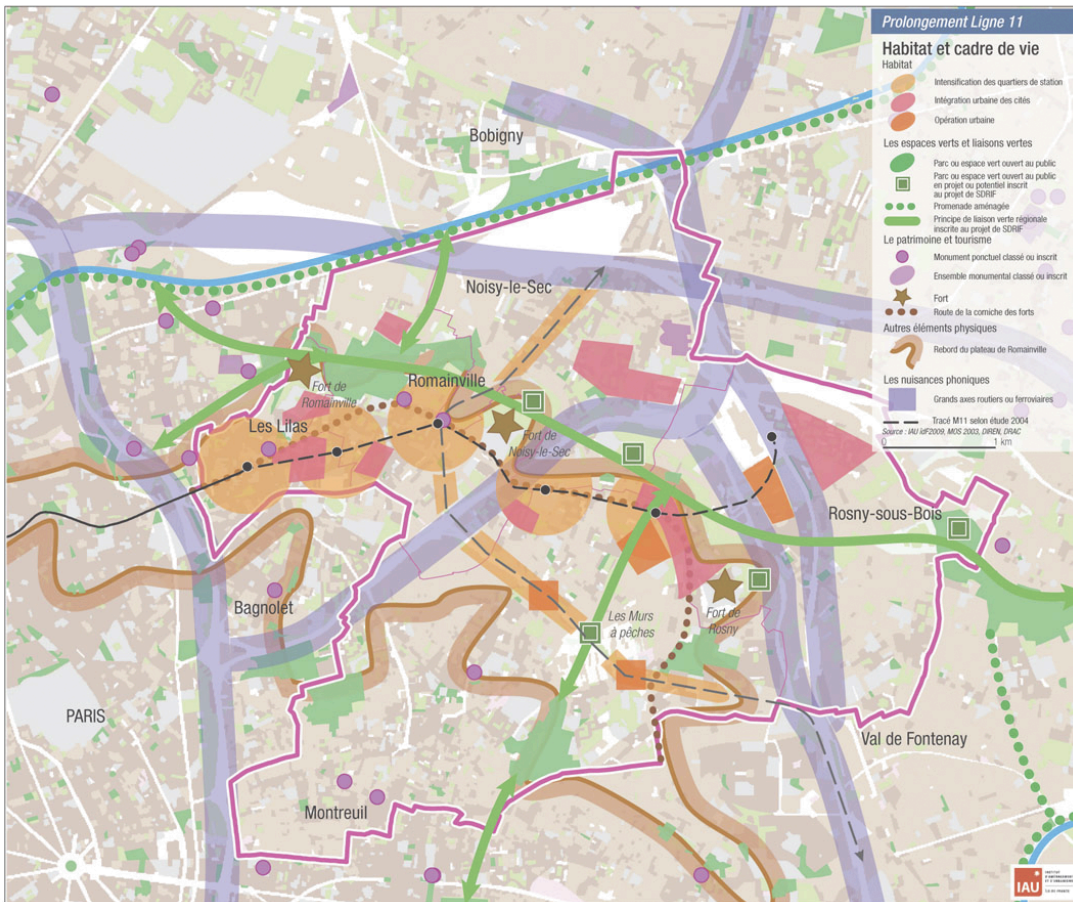
Des quartiers ANRU font l'objet d'opérations de rénovation allant dans le sens d'une meilleure répartition du logement social sur les communes. Ainsi à Romainville, sur la cité Cachin, 400 logements sont démolis, cent sont reconstruits sur le site et trois cents dans les autres quartiers de la commune.

Des actions en faveur de la densification des tissus ont été inscrites dans les documents d'urbanisme récents ou en cours d'étude : droits à bâtir plus importants le long des grands axes urbains à Romainville ou à Rosny-sous-Bois par exemple, autorisation de construire un niveau supplémentaire aux abords des stations de métro envisagée par le PLU de Montreuil en cours d'étude...

D'importantes mesures ont été prises en faveur de la trame verte et du patrimoine : inscription au PLU de Rosny-sous-Bois d'une coulée verte entre les plateaux d'Avron et de Romainville et d'un parc de 4,5 ha dans la ZAC des Guillaumes à Noisy-le-Sec, protection de la qualité des ensembles pavillonnaires sur ce même document...

Des conventions avec l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France ont été passées sur certains secteurs des communes de Montreuil, de Noisy-le-Sec ou de Romainville. Toutefois, les secteurs actuellement concernés par ces conventions ne se situent pas aux abords de la ligne.





LES ENJEUX LIÉS AU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

- la qualité urbaine et du cadre de vie sur le territoire :
densification, mixité, espaces publics de qualité, place des modes alternatifs...
- la diversité de l'offre de logement :
la réponse aux besoins des parcours résidentiels, répartition du logement social sur le territoire
- la valorisation des atouts paysagers et patrimoniaux :
mise en valeur du site et du patrimoine de la corniche des forts, mise en place d'une trame d'espaces verts ouverts au public et de cheminements piétons,
- l'évolution des abords des stations :
intensification urbaine, qualité du tissu urbain et des espaces publics.

Annexe 2 : réalisation du document

2.1. Membres de l'équipe projet

Région Ile-de-France

Caroline Bonan-Richard Direction des Transports

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme île-de-France :

Jean-Pierre Palisse Département Urbanisme Aménagement et Territoires, Directeur général adjoint

François Gorrand Département Urbanisme Aménagement et Territoires

Sophie Laurent Département Mobilité Transport

Syndicat des Transports d'Ile-de-France :

Emmanuel Dommergues Chargé de projet ligne 11, Division Projets d'investissements

Ville et transports en Ile-de-France :

Anne-Marie Duquenne Déléguée générale

2.2. Membres des comités techniques locaux

Conseil général de Seine-Saint-Denis

Christian Hilliard Responsable BEGAT

Mairie des Lilas

Guillaume Lafeuille Chef de cabinet du Maire

Laurent Bonnot Directeur des services techniques

Marie Roussel Directrice des espaces publics

Mairie de Noisy-le-Sec

Hélène Planque Directrice générale de l'aménagement

Laurence Rozas Directrice aménagement

Mairie de Romainville

Laura Rosseman Chargée de mission aménagement

Jean Ammardji Chargé de mission économie

Mairie de Montreuil

Marcelin D'Alhmeida Directeur Aménagement Habitat

Christelle Célestine-Claire Chargée de mission transport, déplacements

Marie Fourtané Architecte-urbaniste - Service Etudes Urbaines, Direction Urbanisme Habitat

Mairie de Rosny-sous-Bois

Clémentine Génard Chargée d'études Urbanisme

Djamel Hamadou Directeur de l'urbanisme et de l'architecture

Mairie de Paris

Gaëlle Schauner Responsable coopération territoriale

Direction interrégionale de la Caisse des Dépôts et Consignations

François Elia Directeur territorial de la Seine-Saint-Denis

Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France

Gilles Bouvelot	Directeur général
Claude Fonteneau	Directeur Adjoint opérations foncières
Elsa Letellier	Chef de projets
Franc Baltzer	Ressources & Développement, Responsable des Etudes

Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)

Emmanuel Dommergues	Chargé de projet ligne 11, Division Projets d'investissements
Catherine ho Thanh	Juriste secrétariat général

RATP

Marie-Renée Buisson	Responsable d'études
Charlotte Girerd	Responsable développement projets urbains
Brice Couturier	Chargé d'études

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme île-de-France

Jean-Pierre Palisse	Département Urbanisme Aménagement et Territoires, Directeur général adjoint
François Gorrand	Département Urbanisme Aménagement et Territoires
Alain Meyere	Département Mobilité Transport, Directeur
Sophie Laurent	Département Mobilité Transport

Ville et transports en Ile-de-France

Anne-Marie Duquenne	Déléguée générale
Jacques Gozard	Consultant
Lucile Bouteiller	Chargée d'études

Services de la Région Ile-de-France

Olivier Moulin	UAD, Directeur des Transports en commun
Marc Fanchini	UAD, Chargé de mission de la direction aménagement et développement du territoire
Caroline Bonan-Richard	UAD, Chargée de la mission Articulation urbanisme, aménagement et transports auprès du Directeur des Transports en commun