

**Chartes
Île-de-France
2030**

**CONTRAT
AMÉNAGEMENT
TRANSPORT
POUR LE TERRITOIRE
DE LA LIGNE 11**



M 11

ici



Chartes Île-de-France 2030

**CONTRAT AMÉNAGEMENT-TRANSPORT
POUR LE TERRITOIRE DE LA LIGNE 11**

Sommaire

Directeur de la publication : Jean-Paul Huchon
Secrétariat de rédaction : Sophie Laurent, Juliana Ribeiro

Ont collaboré à cet ouvrage :

L'équipe projet

Sophie Laurent, Juliana Ribeiro, Alexandra Rossi, Mickaël Folliot, Jérôme Guillard, Agnès Sarah, Franck Baltzer, Morgane Urban, Nicolas Viennot, Claire Rouillet, Ingrid de Rio Campo, Jacques-Jo Brac, François-Laurent Touzain, Ewen Rey (voir description détaillée en page 52).

IAU idF

Directrice générale : Valérie Mancret-Taylor

Direction de la communication :

Frédéric Theulé, directeur, Marie-Anne Portier

Département mobilité transport :

Élisabeth Gouvelal, directrice

Région Île-de-France

Unité communication :

Gildas Crosnier, Rémi Belot

Direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines :

Lucile Leblanc, directrice, Nicolas Rolland, sous-directeur et Christine Roma-Facquez

Couverture : Citizen Press

Maquette : Élodie Beaugendre

Cartographie : Guillemette Crozet, Pascale Guéry, Pauline Régnauld, Dorothée Palayan, Sylvie Castano, Laurie Gobled, Urban Act, Séquano aménagement, Pakenko, Arch'Urba, Roland Ribl & associés, Ateliers Projets Urbains - Cycle d'urbanisme de Sciences Po, AID Observatoire

Iconographie : Élodie Pomet

Impression : Région Île-de-France

ISSN : en cours d'attribution

Dépôt légal à parution

Adresse de l'éditeur :

Région Île-de-France

35, boulevard des Invalides

75007 Paris

Contexte et historique de la démarche	5
Un territoire d'intérêt métropolitain	6
Une opportunité, un territoire	7
Une expérimentation, une démarche inédite	8
Une organisation qui articule politique et technique, stratégique et opérationnel	8
Un dispositif qui crée de la valeur	8
De la charte au contrat aménagement-transport	9
Une démarche devenue référence	9

Une stratégie partenariale d'aménagement	11
Au cœur de la stratégie, un projet de transport structurant pour le territoire	13
Les ambitions pour un développement coordonné du territoire	15
Une stratégie en trois dimensions	17
Le périmètre de l'intervention	25

Programme d'actions	27
Préambule	28
Actions à l'échelle du périmètre du prolongement de la ligne 11	29
Station Mairie des Lilas : un pôle urbain et commercial de centre-ville	36
Station Serge Gainsbourg : une centralité de quartier	37
Station place Carnot (<i>Le Trianon</i>) : un pôle urbain intercommunal appuyé sur sa fonction transport	39
Station Montreuil-Hôpital (<i>André Grégoire</i>) : un pôle urbain et de santé intercommunal	41
Inter-station Hôpital-La Dhuys	43
Station La Dhuys (<i>La Boissière</i>) : une centralité de quartier à dominante résidentielle	44
Station Parc des Guillaumes (<i>Saussaie-Beauclair</i>) : un pôle régional commerces et transport intégré dans la ville	45
Rosny-Bois-Perrier : un pôle régional commerces et transport intégré dans la ville	47

Mise en œuvre	49
Objectifs	50
Dispositif envisagé pour le suivi de la mise en œuvre opérationnelle du contrat	50
Communication	51

Partenaires techniques de la démarche	52
--	----

Chartes Île-de-France 2030

CONTRAT AMÉNAGEMENT-TRANSPORT POUR LE TERRITOIRE DE LA LIGNE 11

Les partenaires de la démarche s'engagent à mettre en œuvre sur le territoire concerné par le prolongement de la ligne de métro 11 le présent contrat, pour une cohérence optimisée entre desserte et développement urbain.

<p>Le président de l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 (APPL11)</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 de la communauté d'agglomération Est Ensemble</p>  <p>M. Gérard Cosme</p>
<p>Le maire de la ville des Lilas</p>  <p>M. Daniel Guiraud</p>	<p>Le maire de la ville de Romainville</p>  <p>Mme Corinne Valls</p>	<p>Le maire de la ville de Noisy-le-Sec</p>  <p>M. Laurent Rivoire</p>
<p>Le maire de la ville de Montreuil</p>  <p>M. Patrice Bessac</p>	<p>Le maire de la ville de Rosny-sous-Bois</p>  <p>M. Claude Capillon</p>	<p>Le maire de la ville de Bagnolet</p>  <p>M. Tony Di Martino</p>
<p>Le maire de la ville de Paris</p>  <p>Mme Anne Hidalgo</p>	<p>Le président du conseil général de Seine-Saint-Denis</p>  <p>M. Stéphane Troussel</p>	<p>Le directeur général de la Société du Grand Paris (SGP)</p>  <p>M. Philippe Yvin</p>
<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif)</p>  <p>Mme Sophie Mougard</p>	<p>La directrice générale de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU îdF)</p>  <p>Mme Valérie Mancret-Taylor</p>	<p>Le directeur général de l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EpfiF)</p>  <p>M. Gilles Bouvelot</p>
<p>Le président directeur général de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)</p>  <p>M. Pierre Mongin</p>	<p>La directrice interrégionale de la Caisse des dépôts et consignations d'Île-de-France</p>  <p>M. Catherine Pèrenet</p>	



Contexte et historique de la démarche

Le projet régional Île-de-France 2030 fixe le cap : miser sur l'effet conjoint de la densification et du développement d'un réseau de transport collectif performant. Construire massivement du logement, conforter l'activité économique, préserver les fonctions urbaines et tendre vers un meilleur équilibre habitat-emploi, tout en veillant à limiter la consommation d'espace pour lutter contre l'étalement urbain tels sont les objectifs visés, pour tendre vers une métropole dense, compacte et durable.

Le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) approuvé le 27 décembre 2013 met l'accent sur l'importance du «vivre ensemble» qui passe notamment par la qualité de l'espace public et une desserte fine et maillée des territoires par des transports collectifs efficaces.

Il s'agit désormais de densifier les secteurs déjà urbanisés pour accueillir l'essentiel de l'intensification urbaine, particulièrement dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs. La priorité est donnée à la modernisation du réseau existant et à l'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue, avec une réponse adaptée selon que l'on traite de la ville du quotidien ou de l'attractivité de la métropole francilienne.

Carte du dessus: *Projet spatial régional*, extraite du fascicule «Défis, objectifs, projet spatial». Carte du dessous: *Carte de destination générale des différentes parties du territoire*. Extraites du Sdrif approuvé par décret le 27 décembre 2013.



Un territoire d'intérêt métropolitain

Dans le Sdrif, les abords de la ligne 11 constituent un secteur spécifique du territoire d'intérêt métropolitain (TIM) du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil. Les TIM, au nombre de 14, constituent la géographie stratégique du projet régional d'aménagement. Ils présentent d'importants potentiels de développement et contribuent au rééquilibrage de la région francilienne. À l'échelle de ces secteurs, se pose la question de la cohérence dans l'action, tant locale que régionale, et de la concentration des moyens pour mettre en œuvre le projet régional d'aménagement.

Démarche à caractère expérimental, elle a été impulsée dès 2008 par la Région Île-de-France avec les collectivités concernées, réunies au sein de l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 (APPL11), en partenariat avec le Syndicat des transports en Île-de-France (Stif), l'Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France (IAU idF) et l'établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF). L'objectif de cette démarche est de mobiliser les acteurs concernés pour proposer une stratégie d'aménagement en identifiant les leviers à mettre en place et en s'appuyant sur des outils d'aménagement à mobiliser.

Elle a contribué à produire dans un premier temps la charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 (signée en 2010) et dans un second temps le contrat aménagement-transport.



Elle s'articule avec le contrat de développement territorial (CDT) «La Fabrique du Grand Paris» signé le 21 février 2013 par la communauté d'agglomération Est Ensemble, les neuf villes et l'État. Ce dernier l'intègre comme composante du projet stratégique de développement durable (Titre 1, partie 3 : «une Fabrique urbaine et environnementale»).

La charte, le contrat aménagement-transport et le CDT sont des outils complémentaires de mise en œuvre du Sdrif qui, aux échelles et modalités différentes, répondent aux mêmes objectifs, à savoir accompagner la réalisation d'opérations de transport collectif pour optimiser le développement du territoire desservi.

Une opportunité, un territoire

La réalisation du prolongement de la ligne 11 du métro constitue une opportunité pour le territoire : le prolongement de la ligne permettra une amélioration considérable de la desserte de près de 234 500 habitants et près de 85 000 emplois actuels du territoire.

Ce territoire est composé des communes des Lilas, Bagnolet, Montreuil, Romainville, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois, situées en Seine-Saint-Denis. Toutes ces communes présentent un point commun : elles sont situées dans le cœur de métropole, elles disposent d'un fort potentiel de mutation



Couverture du Contrat de développement territorial, *La Fabrique du Grand Paris*, Communauté d'agglomération Est Ensemble.

urbaine, mais elles sont actuellement mal desservies par les transports collectifs. Conscients des atouts du territoire et de l'enjeu que représente la réalisation du prolongement de la ligne 11, les élus locaux se sont réunis en 2003 au sein de l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 (APPL11). Cette association crée un cadre de gouvernance locale et dont la mobilisation très active a constitué incontestablement un des éléments essentiels pour activer la démarche aménagement-transport.

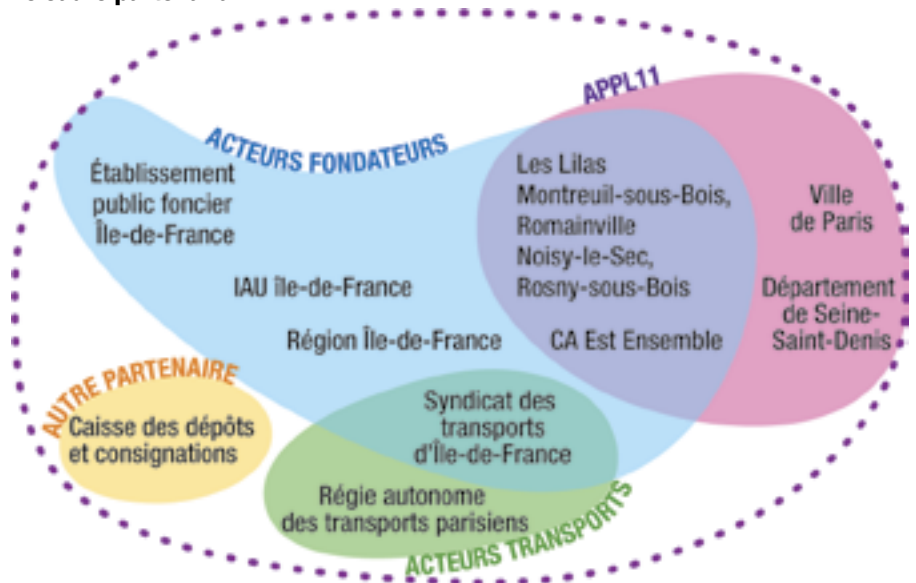


Trait d'union de l'Est métropolitain, extrait de l'étude «Définir et valoriser l'identité métropolitaine des territoires traversés par la ligne 11 du métro» (Pakenko et Arch'Urba), *Rapport étape 2*, version novembre 2012.



Délégation d'élus partenaires de la démarche aménagement-transport autour du prolongement de la ligne 11. Voyage IBA Hambourg, 16 et 17 mai 2013.

Le cadre partenarial



Signatures des 13 partenaires de la Charte.

Une expérimentation, une démarche inédite

De cette démarche partenariale expérimentale est née la « Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro », signée par 13 partenaires en avril 2010.

Celle-ci vise à répondre principalement aux objectifs suivants :

- faire converger développement du réseau de transports et aménagement urbain ;
- promouvoir et organiser des échanges constructifs entre les acteurs de l'aménagement et ceux du transport ;
- formaliser un engagement progressif des différents acteurs pour soutenir la réalisation effective des projets urbains et de transports annoncés ;
- permettre de présenter à la population aux moments forts de la concertation, un projet local global et cohérent.

La signature de la charte ne constituait que la première étape d'un processus qui se poursuit jusqu'à la mise en service du métro, et au-delà.

Une organisation de suivi à long cours



Une organisation qui articule politique et technique, stratégique et opérationnel

La mise en place d'une organisation partenariale innovante, fédérant les acteurs de l'aménagement et des transports, les a incités à partager une vision commune et solidaire du territoire.

Pour y parvenir, les acteurs mobilisés ont mis en place un cadre renouvelé de concertation et de construction collective de projet en s'appuyant sur un nouveau « mode de faire ».

Cette expérimentation a été aussi l'occasion de proposer :

- un cadre d'action cohérent ;
- la mise en place d'une structure transversale de dialogue et de travail partenarial.

Les instances de pilotage sont organisées autour de trois instances : la conférence des élus (ou bureau des élus), le comité technique local (CTL) et l'équipe projet.

Un dispositif qui crée de la valeur

Cette armature de pilotage technique et politique a été nourrie par la production de groupes de travail thématiques et d'ateliers dédiés à des secteurs de la ligne. Ces derniers ont été mis en place dès janvier 2013 avec pour résultats de :

- permettre l'appropriation collective des études pré-opérationnelles réalisées entre 2012 et 2013 ;

- explorer les thématiques de manière partagée et structurée, débouchant sur des lignes d'actions opérationnelles, cohérentes dans le temps et dans l'espace ;
- piloter efficacement et collégialement des études à l'échelle de la ligne et assurer leur rayonnement auprès des élus. En particulier, les études « espaces publics » et « biodiversité » ont aujourd'hui largement imprégné les référentiels des services concernés des villes.

De la charte au contrat aménagement-transport

La démarche s'est structurée en trois étapes.

Étape 1 : la charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro

Rassembler/fédérer : réunir les partenaires et les convaincre du bien-fondé de la démarche, partager les intérêts.

La charte a constitué la première étape pour engager un processus de partage et d'échanges intercommunaux, avant l'émergence de la communauté d'agglomération Est Ensemble.

Le diagnostic partagé, les éléments de stratégie partenariale et la signature d'engagements spécifiques par chacun des partenaires donnent au document une portée politique forte.

Étape 2 : le contrat aménagement-transport

Adhérer à un objectif partagé reposant sur le principe d'accompagner la transformation du territoire et intervenir de façon cohérente, articuler les compétences, mobiliser les acteurs.

Seconde étape du processus, le contrat aménagement-transport prend en compte les différentes échelles de territoire, les temporalités de projets, les dynamiques locales et la pluralité des acteurs, ce qui en fait un outil puissant de construction collective d'un projet partagé.

L'enjeu est de s'inscrire dans une politique d'intervention publique globale et cohérente. Les différentes politiques publiques menées sur ce territoire doivent être complémentaires et permettre d'intervenir sur les espaces où les pressions foncières sont les plus importantes.

Étape 3 : mise en œuvre du contrat

Construire le projet d'aménagement qui phase et priorise les actions à mener pour répondre à l'objectif de fédération et de transformation du territoire.

La phase opérationnelle de la démarche intervient dès la signature du présent contrat et sur cette base. L'enjeu est de sensibiliser l'ensemble des acteurs du territoire sur les mutations possibles à l'échelle locale mais surtout sur la nécessité d'appréhender :

- le territoire au regard des dynamiques actuellement à l'œuvre ;
- les risques auxquels ils se heurteront si aucune articulation n'est faite entre les projets d'aménagement et si aucune mise en cohérence des documents d'urbanisme n'est réalisée ;
- la nécessité de coordonner, phaser, hiérarchiser et prioriser les actions à mener dans le temps.

Une démarche devenue référence

La démarche « ligne 11 » est devenue une référence en la matière, la vitrine francilienne d'un nouveau « mode de faire » et en cela constitue un des outils clés de mise en œuvre du Sdrif.

Le rapport cadre voté par l'Assemblée régionale le 16 février 2012 faisait état du lancement de plusieurs chartes aménagement – transport autour d'opérations emblématiques du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France et du Grand Paris Express.

Trois autres démarches partenariales sont actuellement engagées : Tangentielle nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, Tramway T9 entre Paris et Orly et TZen2 entre Melun et Sénart. Ces démarches sont actuellement au stade de l'étape 1 de l'élaboration de la charte.



Une stratégie partenariale d'aménagement

La stratégie partenariale d'aménagement traduit l'ambition partagée d'un aménagement durable et cohérent à l'échelle du territoire impacté par le prolongement de la ligne 11.

Elle fixe un cadre pour l'évolution du territoire, d'aujourd'hui jusqu'à la mise en service du prolongement du métro, et même au-delà.

Il s'agit d'encourager et de conforter le processus d'intensification urbaine, actuellement à l'œuvre. Avec l'arrivée du métro et la reconfiguration de la desserte du territoire, la stratégie d'aménagement doit articuler les différentes échelles :

- l'échelle métropolitaine, en positionnant ce secteur stratégique à l'interface des dynamiques actuellement à l'œuvre dans le secteur RN3/canal de l'Ourcq, des territoires de Plaine Commune et du Bourget au nord, du Val-de-Marne au sud ;
- l'échelle de la ville du quotidien, en offrant aux populations une ville de qualité qui mêle une offre diversifiée de logements, une desserte optimisée, des équipements et des services, des emplois et une forte présence de nature en ville et d'espaces verts. Il s'agit d'accompagner la densification des futurs quartiers de station et favoriser une mixité sociale et fonctionnelle.

Son élaboration s'inscrit dans la continuité du cadre d'étude et de travail mis en place pour la réalisation de la charte signée en 2010. Depuis 2010, les travaux menés par les groupes de travail et les ateliers ont permis de construire cette vision stratégique, dans une démarche ascendante, directement nourrie par les dynamiques des territoires concernés avec une attention particulière pour les quartiers de station existants et futurs. La stratégie partenariale d'aménagement s'appuie sur quatre composantes :

- le futur réseau de transport maillé qui irriguera le territoire avec la réalisation des projets structurants de transport collectif prévus dans le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) à l'horizon 2030 ;
- les ambitions définies collectivement pour le territoire impacté par le prolongement de la ligne 11 et pour le futur de chacun des quartiers de station ;
- les trois dimensions qui déclinent la stratégie pour le territoire de l'échelle métropolitaine aux quartiers de stations ;
- le périmètre d'intervention qui organise le programme d'actions.



Carte extraite de la Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro.

Au cœur de la stratégie, un projet de transport structurant pour le territoire

La ligne 11 relie aujourd'hui Châtelet (Paris, 1^{er} arrondissement) à Mairie des Lilas (Seine-Saint-Denis), en 6,3 km et 13 stations. Le prolongement de la ligne 11 à l'est reliera la station Mairie des Lilas à la gare Rosny-Bois-Perrier du RER E. Avec 6km supplémentaires, la ligne de métro permettra une liaison directe et rapide vers le cœur de Paris et desservira

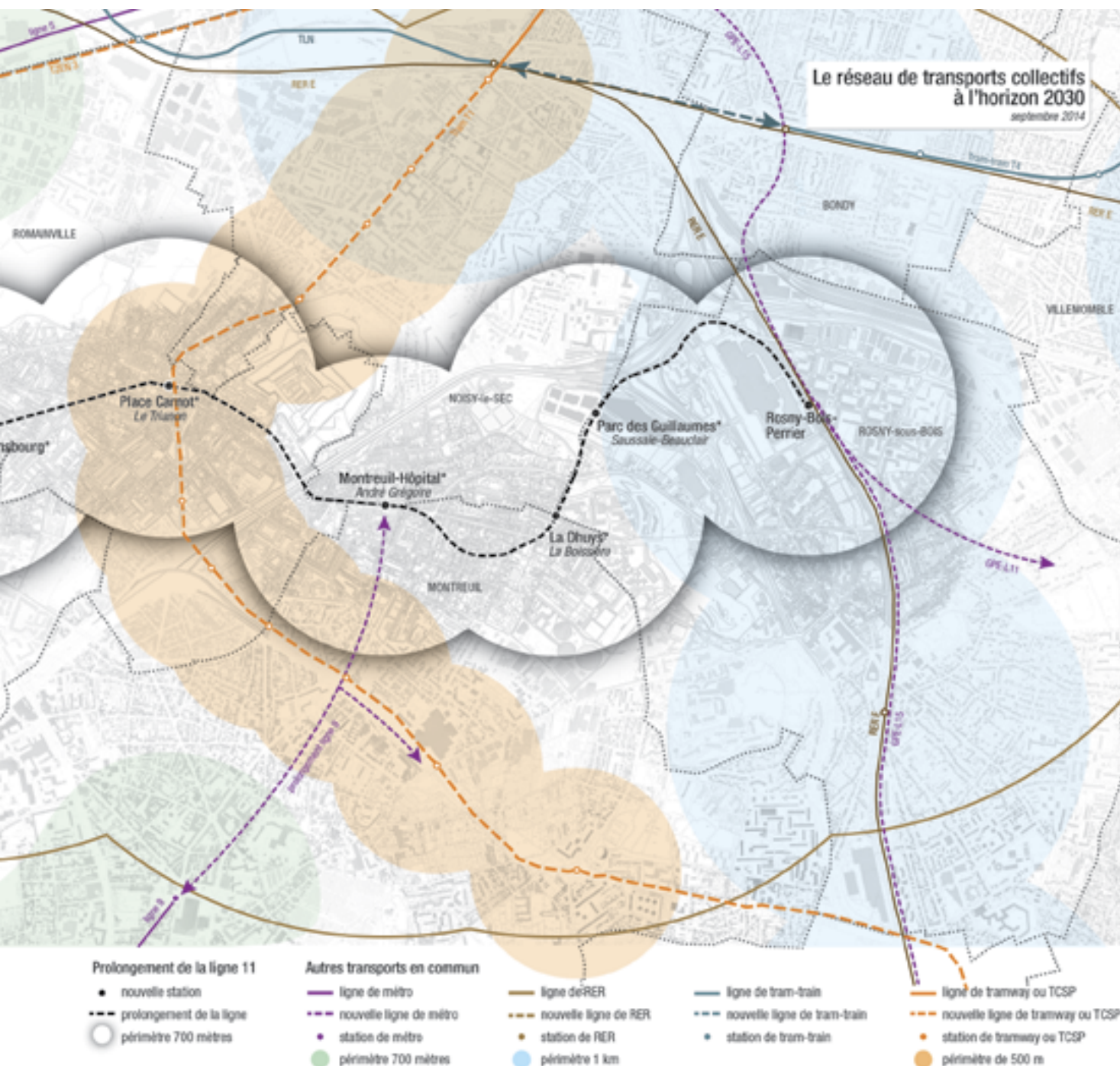
le territoire à travers 6 stations nouvelles au-delà du terminus actuel de Mairie des Lilas : Serge Gainsbourg, Place Carnot, Montreuil-Hôpital, La Dhuy, Parc des Guillaumes, Rosny-Bois-Perrier.

La ligne 11 prolongée reliera en 12 minutes les stations Rosny-Bois-Perrier et Mairie des Lilas. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2020.

Une des principales difficultés pour ce territoire repose sur la qualité actuelle de la desserte, très limitée sur le secteur. Plusieurs opérations de transport collectif inscrites dans le Nouveau Grand Paris vont considérablement améliorer cette

desserte, renforcer le maillage avec les lignes existantes et avoir un effet structurant pour le territoire :

- correspondances avec plusieurs lignes existantes (T3, RER E, de nombreuses lignes de bus),
- opérations en projet ou à l'étude :
 - prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay,
 - ligne 15 du Grand Paris Express de Saint-Denis-Pleyel à Rosny-Bois-Perrier et Champigny centre,
 - Tzen 3 de Porte de Pantin à Gare de Gargan, Tangentielle nord de Sartrouville à Noisy-le-Sec.



* Dénomination des stations en cours de validation

- prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier jusqu'à Noisy-Champs aujourd'hui à l'étude⁽¹⁾
- À plus long terme : prolongement de la ligne 9 jusqu'à Montreuil – Mur à pêches ou Montreuil-Hôpital.

À l'horizon 2030, toutes ces opérations vont permettre de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue et au sein du territoire nord-est métropolitain.

Le territoire, aujourd'hui mal desservi, sera donc au centre d'un maillage de lignes structurantes de transports collectifs. L'effet conjoint de la création de nouvelles infrastructures et de l'amélioration du réseau existant répondra aux besoins de déplacements des Franciliens. Le coût de la réalisation du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier est estimé à 1 250 M (CE janv. 2012/hors matériel roulant)⁽²⁾. Le plan de financement des travaux devrait être arrêté entre les partenaires (Région Île-de-France, État, département de la Seine-Saint-Denis, RATP et Stif) à l'issue des études d'avant-projet, d'ici la fin 2014. La réalisation de cette infrastructure nouvelle, qui est le cœur de la démarche, constituera l'engagement principal des partenaires financeurs envers le territoire de la ligne 11, dans le cadre du présent contrat aménagement-transport.

Le prolongement de la ligne 11 représente également une opportunité pour restructurer un territoire très marqué par la topographie (plateau de Romainville et

Corniche des forts), par les infrastructures (A3, A86, faisceau ferré de Rosny) et par de grandes emprises infranchissables, au premier rang desquelles le Fort de Noisy (DGSE). Cette géographie particulière est un élément fondamental pour identifier l'aire d'influence des futures stations, mais également pour envisager la mutation du territoire et l'intensification urbaine.

(1) Le Stif et la RATP vont poursuivre les études en vue d'une approbation en 2015 du schéma de principe et du dossier d'enquête publique de la ligne 11 prolongée. Les 10 km et 4 nouvelles stations (horizon 2025) viendront s'ajouter au prolongement déjà engagé entre la Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier.

(2) Coût schéma de principe.



Vers un projet de territoire, programmation et attractivité, extrait de l'étude «Référentiel foncier et de développement urbain» (Sequano aménagement/Urban Act/Logiville), Rapport phase 3 – Éléments pour un développement urbain autour du prolongement de la ligne 11, juillet 2012.

Les ambitions pour un développement coordonné du territoire

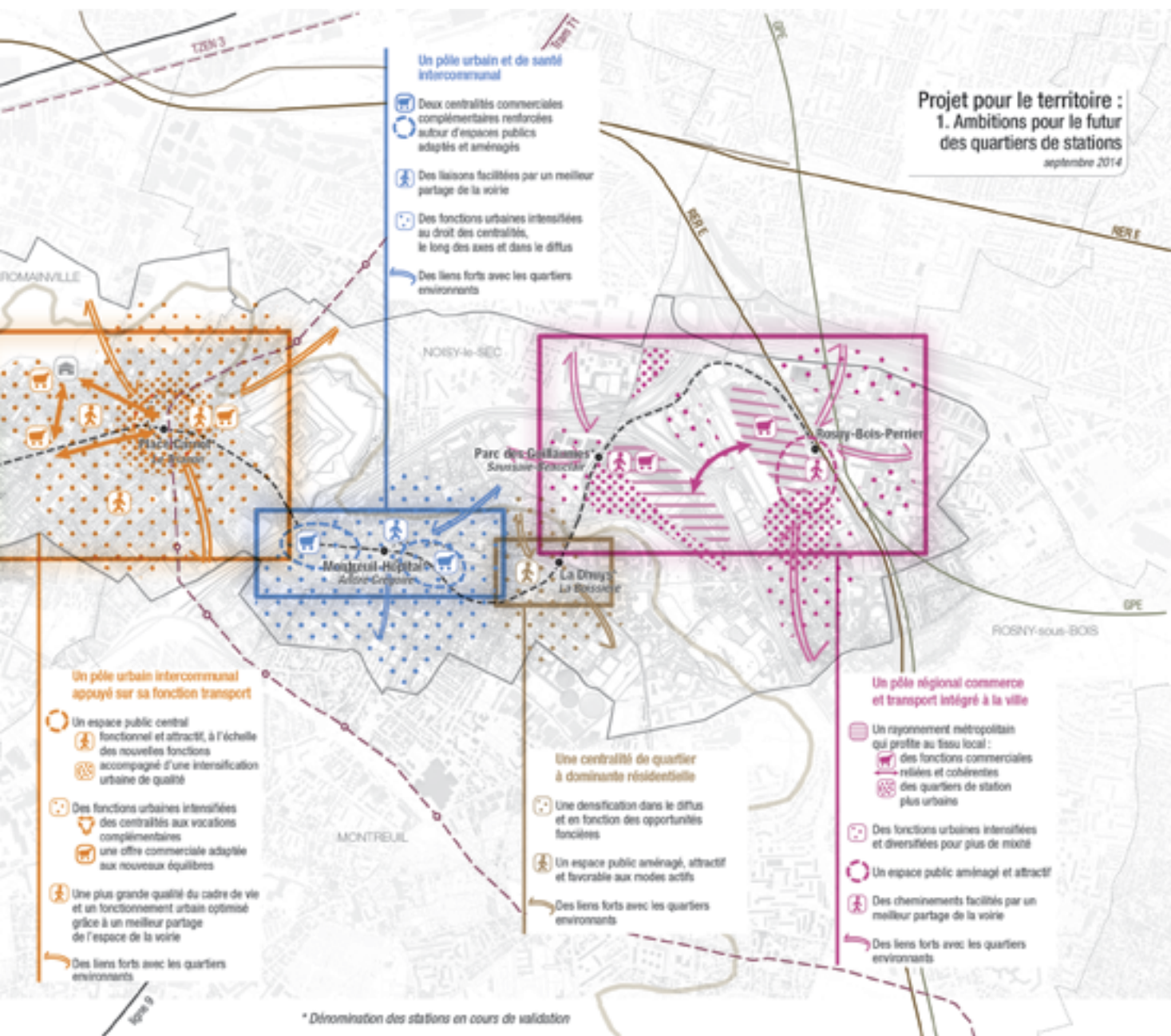
Penser, anticiper, proposer et mettre en œuvre, tels sont les fondements de la démarche partenariale. Pour rendre possible sa transformation, les acteurs de la démarche ont formulé des ambitions pour le territoire afin de réduire les contradictions et d'articuler les niveaux d'action et les échelles. Les évolutions urbaines générées par la création de nouvelles stations devraient être proportionnelles au rayonnement et au positionnement respectif des quartiers de station dans le nouvel ensemble ainsi créé. Ces quartiers auront une fonction polarisatrice et constitueront des cen-

tralités concentrant des équipements et services équivalents à leur rayonnement. Trois niveaux de rayonnement ont été identifiés pour ces quartiers :

- Deux pôles d'envergure métropolitaine : un bi-pôle autour des stations Parc des Guillaumes/Rosny-Bois-Perrier, et un pôle autour de la station Place Carnot ;
- Deux pôles d'envergure intercommunale : l'un autour de la station Mairie des Lilas, l'autre autour de la station Montreuil-Hôpital ;
- Deux pôles locaux : l'un autour de la station Serge Gainsbourg, l'autre autour de la station La Dhuis.

Ces pôles seront mis en relation grâce aux infrastructures de transport existantes

et à venir. Ils seront complémentaires. Pour le secteur Parc des Guillaumes/Rosny-Bois-Perrier, il s'agit d'un pôle régional de commerces et de transport intégré à la ville. L'ambition visée est de faire coïncider l'attractivité commerciale, de rayonnement métropolitain, tout en faisant évoluer progressivement les tissus pour sortir du caractère strictement monofonctionnel de ces secteurs. L'objectif est d'en faire de véritables quartiers urbains, adaptés en termes de mixité, de densité et d'espaces publics à la nouvelle desserte métro et, pour le cas de Rosny-Bois-Perrier, à son rôle futur de pôle d'échange intermodal majeur pour le territoire de la ligne 11 et, plus largement, pour l'Est métropolitain.



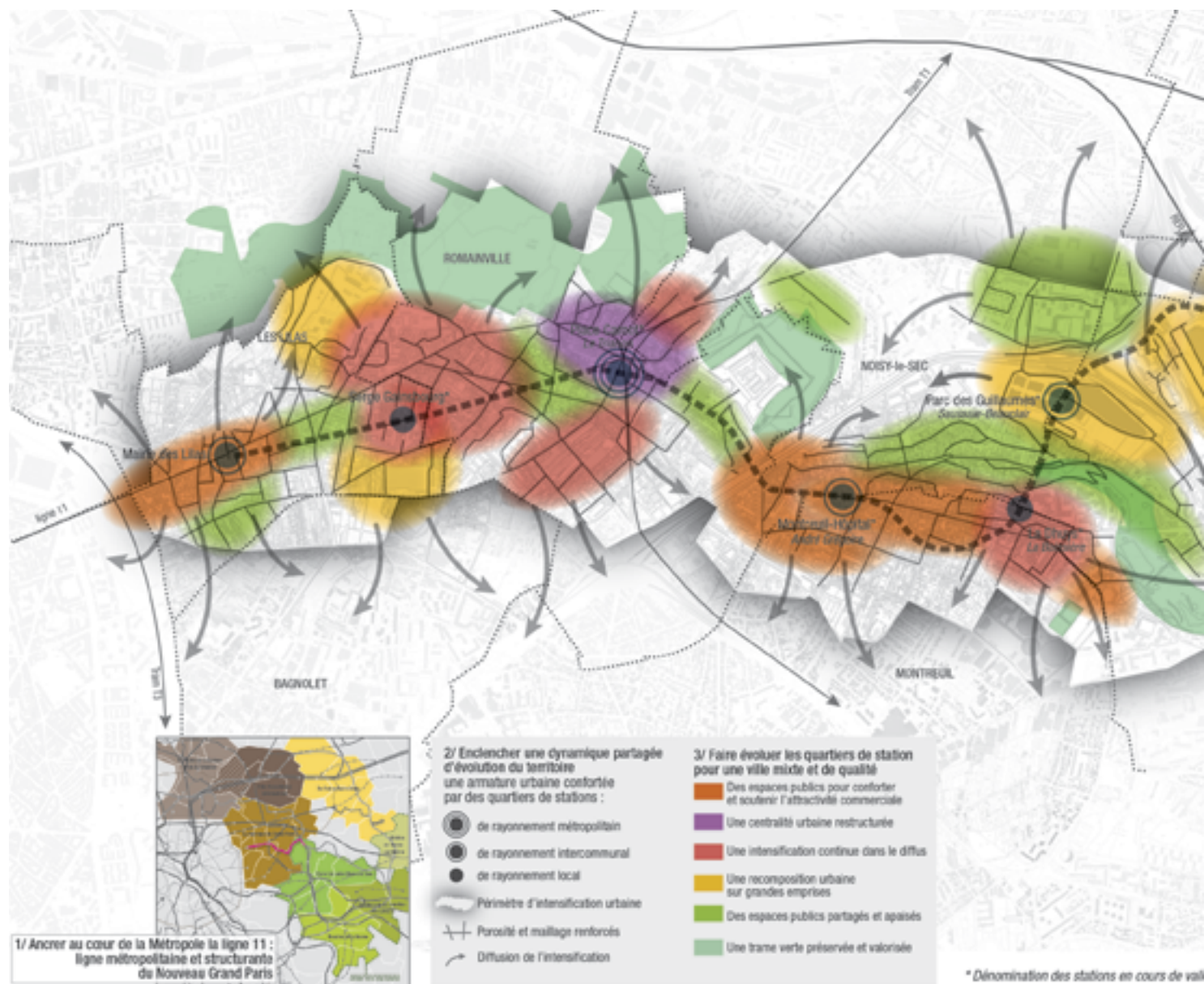
Pour le quartier autour de la future station Place Carnot, il s'agit d'un pôle urbain intercommunal renforcé par sa fonction nodale en lien avec la mise en service à terme du prolongement de la ligne 11 et du tramway. L'ambition visée est de faire évoluer ce quartier pour en faire une centralité urbaine, où les espaces publics seraient au cœur d'une restructuration du quartier pour redonner aux piétons une place privilégiée, notamment en tant que futur pôle d'échange intermodal majeur pour le territoire de la ligne 11.

Pour le quartier autour de la future station Mairie des Lilas, il s'agit d'un pôle urbain et commercial de centre-ville. L'ambition visée est de pérenniser la dynamique commerciale existante. Pour cela, il convient de conforter le centre urbain et de préserver la mixité des fonctions de cette station, actuel terminus de la ligne de métro.

Le quartier autour de la future station Montreuil-Hôpital est un pôle urbain et de santé de rayonnement intercommunal. L'ambition visée est de s'appuyer sur la présence de cet équipement pour renforcer l'attractivité urbaine et la dynamique commerciale du quartier.

Pour les quartiers autour des futures stations Serge Gainsbourg et La Dhuis, il s'agit de centralités de quartier à dominante résidentielle. L'ambition visée pour ces quartiers est de tirer parti de leurs qualités actuelles tout en générant une densification urbaine dans le diffus, au gré des opportunités foncières.

Pour tous les quartiers de station, l'ambition visée est de produire des morceaux de villes agréables à vivre, ouverts aux autres quartiers environnants, rendus accessibles par un travail spécifique sur la qualité des espaces publics pour des cheminements aisés piétons et vélos.



Une stratégie en trois dimensions

1. Ancrer au cœur de la Métropole la ligne 11 : ligne métropolitaine et structurante du Nouveau Grand Paris
2. Enclencher une dynamique partagée d'évolution du territoire
3. Faire évoluer les quartiers de station pour une ville mixte et de qualité

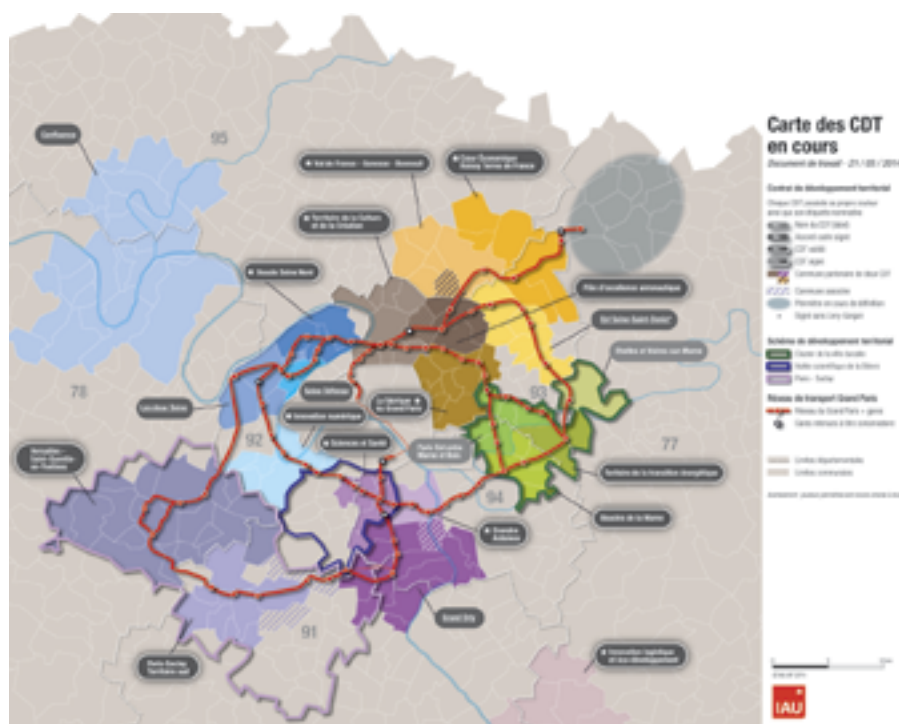
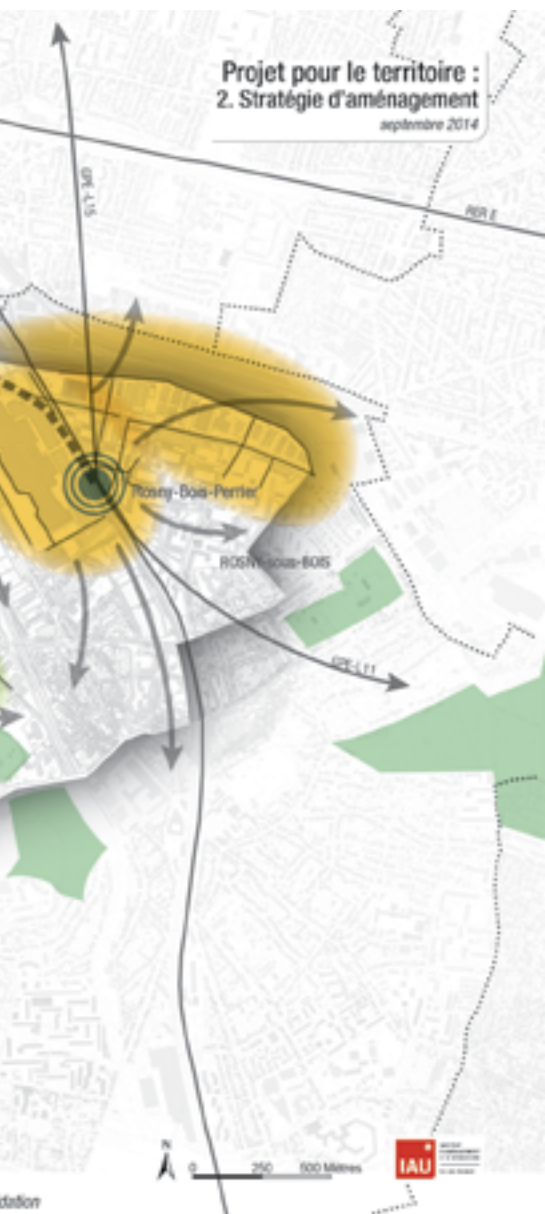
Ancrer au cœur de la Métropole la ligne 11 : ligne métropolitaine et structurante du Nouveau Grand Paris

Inscrit comme étant un secteur du territoire d'intérêt métropolitain (TIM) « Canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil » dans le Sdrif, le territoire de la ligne 11 doit tirer profit des dynamiques territoriales actuellement à l'œuvre et se positionner comme

une composante du développement de la future métropole du Grand Paris. L'arrivée du métro et le maillage avec les autres lignes de transport(s), existantes ou futures, vont placer le territoire de la ligne 11 au cœur de la Métropole. La ligne 11 fait partie intégrante de la première phase de réalisation du réseau du Grand Paris Express. La ligne 11 ainsi prolongée constituera l'une des premières lignes de transport résolument métropolitaine. Ces territoires ont leur propre dynamique, et ont défini des programmations ambitieuses, en particulier à travers les contrats de développement territorial (CDT) : CDT « Territoire de la Culture et de la création » de Plaine Commune, CDT « Pôle d'excellence aéronautique autour du Bourget », CDT « La fabrique du Grand Paris » d'Est Ensemble, CDT « Paris-Est entre Marne et Bois »... Le territoire de la ligne 11 verra sa focale ouverte également à l'ouest avec Paris et à l'est avec l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP), grâce au prolongement de la ligne 11 vers Noisy-Champs.

Dans ce contexte, le territoire de la ligne 11 assure un double rôle. Il s'agit à la fois de :

- conforter sa propre dynamique de développement, notamment en renforçant les synergies avec les composantes environnantes,
- et d'en optimiser les effets locaux, en favorisant les complémentarités entre les différentes polarités créées par la ligne 11 prolongée.



Carte des Contrats de développement territorial en cours, IAU îdF.



Affiche du festival Métrociné, organisé par l'APPL11.

C'est dans ce but que les partenaires soutiennent cette démarche et s'y impliquent depuis de nombreuses années, faisant ainsi écho à la citation de Maurice Blondel (philosophe), chère aux prospectivistes : «l'avenir ne se prévoit pas, il se prépare». Dans ce cadre, ils se dotent aujourd'hui d'un nouveau cadre commun pour assurer la cohérence entre le développement du territoire et cette nouvelle desserte, à travers un parti d'aménagement à l'échelle de la ligne et un programme d'actions opérationnelles.

Le prolongement de la ligne 11 à l'est représente une chance pour révéler l'identité du territoire symbole de l'Est parisien et pour le relier aux quartiers populaires de l'est de Paris. Situé à la charnière de deux pôles de compétitivité et perçu comme une mosaïque urbaine et sociale, le territoire de la ligne 11 pourra ainsi mettre en avant sa singularité et sa richesse (grande densité d'équipements et d'espaces verts, fort tissu associatif et culturel, attractivité croissante, esprit village...).

La démarche partenariale autour du prolongement de la ligne 11 permettra de se saisir du projet de transport pour développer une stratégie de communication, afin que le caractère singulier et qualitatif de ce territoire soit révélé et entre en résonance avec l'échelle métropolitaine.

Enclencher une dynamique partagée d'évolution du territoire

Le Sdrif, à l'échelle régionale, met en avant la nécessité de renforcer l'intensité urbaine (densité, mixité, qualité de vie) pour répondre aux besoins des habitants, dans une métropole attractive, à l'horizon 2030. À l'échelle d'Est Ensemble, des objectifs semblables sont déclinés dans le contrat de développement territorial (CDT). L'un comme l'autre fixent notam-

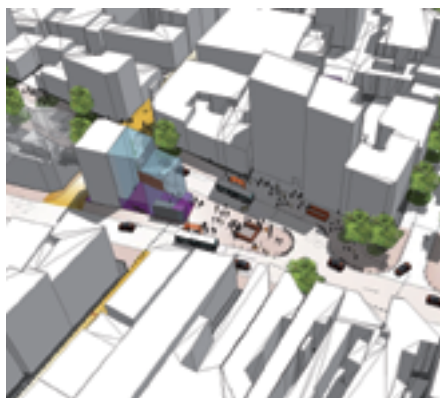
ment à cet effet des objectifs de production de logements. Le territoire de la ligne 11 doit prendre la part qui lui revient et ainsi contribuer à l'atteinte de l'objectif de résorption du déficit de logements franciliens. Les quartiers de station doivent constituer des lieux privilégiés de la densification. Cela implique de créer les conditions favorables à davantage de mixité fonctionnelle et sociale, notamment pour fluidifier les parcours résidentiels et soutenir l'activité et l'emploi. Le prolongement du métro constitue un levier considérable au développement de l'attractivité et de la solidarité territoriale. Les retombées directes et indirectes de l'arrivée de cette nouvelle infrastructure doivent bénéficier aux habitants du territoire et leur permettre de voir leur qualité de vie augmenter.

Être proactifs sur la question foncière : vers plus de compacité et d'urbanité

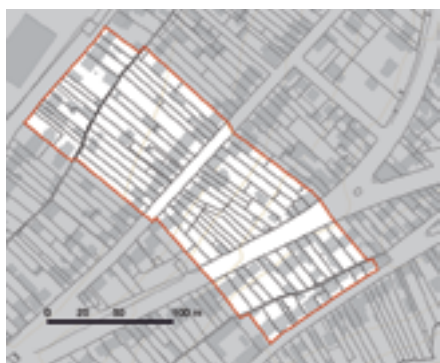
La mise en place de stratégies foncières constitue un levier majeur pour optimiser les potentialités du territoire de la ligne 11 et ainsi contribuer à une recomposition fonctionnelle des futurs quartiers de station.

Avec l'arrivée prochaine du métro, des gisements de foncier sont révélés : les zones d'habitat (grands ensembles d'habitat collectif et tissus pavillonnaires) du territoire offrent des opportunités de densification dans le diffus. Par ailleurs, certaines grandes emprises, du fait de l'accroissement significatif de l'accessibilité en transports collectifs, peuvent voir leurs usages évoluer à plus ou moins long terme (forts, parcs de stationnement, équipements,...).

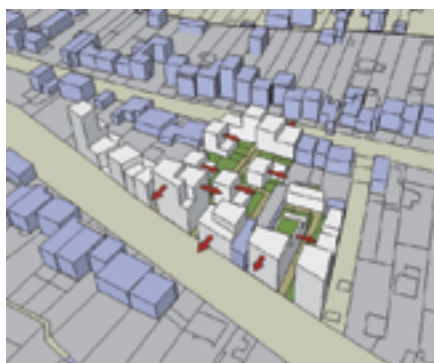
La question de la régulation des prix du foncier se pose avec acuité face aux mutations de ce territoire, voire plus largement de la métropole francilienne. L'enjeu



Station Mairie des Lilas, propositions d'aménagement - sc2, extrait de l'étude « aménagements d'espaces publics pour les rabattements des modes actifs et des bus des futures stations du prolongement de la ligne 11 » (Urban Act et RR&a), Rapport phase 2, version janvier 2014.



Exemple de parcellaire en lanières, extrait d'« Étude urbaine autour des futures stations » (Ateliers projets urbains - Cycle urbanisme de Sciences Po), Rapport final, version 2013.



Propositions d'évolution des formes du tissu, extrait d'« Étude urbaine autour des futures stations » (Ateliers projets urbains - Cycle urbanisme de Sciences Po), Rapport final, version 2013.



Extrait d'« Étude urbaine autour des futures stations » (Ateliers projets urbains - Cycle urbanisme de Sciences Po), Rapport final, version 2013.

essentiel est de lutter contre la spéculation et de prévenir des effets de gentrification. Dans la perspective de, notamment, contenir l'évolution du prix du foncier, les acteurs du territoire se sont organisés pour se doter d'une stratégie foncière cohérente à l'échelle du territoire ligne 11. Pour cela, ils ont recours à des outils opérationnels et réglementaires permettant de favoriser la construction de logements et consolider le tissu économique en place. La démarche a permis l'émergence d'une culture commune de partage et de mise en cohérence de stratégies foncières.

Les partenaires prévoient d'agir de manière conjointe et coordonnée pour :

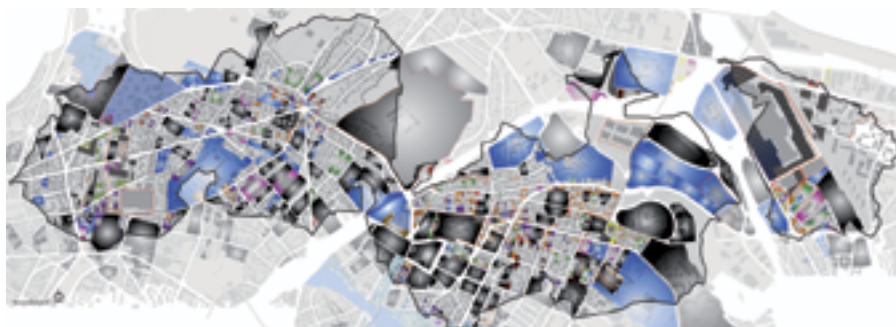
- orienter les projets en fonction de la nouvelle desserte, inciter à la densification, particulièrement aux abords des stations, et à la préservation de la mixité sociale à travers une diversification de l'offre de logement;
- s'accorder sur une stratégie foncière et définir un certain nombre de règles communes permettant d'harmoniser leurs actions sur le foncier, à travers leurs documents de planification (PLU), les conventions avec l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF) ou d'autres outils comme les chartes promoteurs.

Conforter l'attractivité et la diversité économique et garantir l'accès aux équipements et services

Le territoire de la ligne 11 se situe en majeure partie sur le plateau de la Corniche des forts, dans des secteurs urbains dominés par l'habitat, les petites activités et les commerces et services de proximité. C'est seulement dans le secteur des stations Parc des Guillaumes et Rosny-Bois-Perrier que le futur métro dessert de grands équipements commerciaux et d'activités : Parc d'activités des Guillaumes, Domus, Rosny 2, la zone d'activités Mongolfier. À l'autre extrémité de la ligne se situe Paris, pôle majeur d'activités et d'attractivité de rayonnement métropolitain, national et international. Avec l'arrivée du métro, il s'agit d'équilibrer les offres de commerces et services à travers un schéma d'armature commerciale défini à l'échelle de la ligne⁽³⁾. Celui-ci prévoit essentiellement de conforter, d'améliorer l'offre de services urbains,



Densification des dents creuses et extension, montage photographique extrait d'« Étude urbaine autour des futures stations » (Ateliers projets urbains - Cycle urbanisme de Sciences Po), Rapport final, version 2013.



Secteurs de projets et emprises foncières « mutables », à surveiller, extrait de l'étude « référentiel foncier et de développement urbain » (Sequano aménagement/Urban Act/Logville), Rapport phase 3 - Éléments pour un développement urbain autour du prolongement de la ligne 11, version juillet 2012.



Schéma d'armature commerciale, extrait de l'étude de pré-programmation des commerces et services en vue de l'arrivée du métro - rapport phase 1 - novembre 2011.

à travers la mise en réseau des équipements existants dans une logique de mutualisation, ou une programmation coordonnée des équipements et des services à une échelle intercommunale, en s'appuyant sur les filières déjà présentes sur le territoire (culture, arts, services à la personne, économie sociale et solidaire, artisanat, santé, etc.). La filière de la santé est en particulier assez fortement représentée aux abords des futures stations à travers l'hôpital

(3) Défini dans le cadre de l'étude Commerces et services réalisée par AID Observatoire en 2012.



Station Hôpital - propositions d'aménagement, extrait de l'étude « aménagements d'espaces publics pour les rabattements des modes actifs et des bus des futures stations du prolongement de la ligne 11 » (Urban Act et RR&a), Rapport phase 2, version janvier 2014.

intercommunal André Grégoire à Montreuil, et d'autres équipements comme la maternité des Lilas, le futur Ehpad des Lilas, l'établissement public de santé Ville-Évrard à Montreuil, etc. Il convient de conforter l'offre de soins et de développer une offre nouvelle aux abords des futures stations. L'offre existante est un réel atout pour le territoire tant par le nombre d'emplois que par la tendance à l'échelle de la métropole francilienne au déclin de l'offre dans les domaines de la réadaptation, de la santé mentale, des personnes âgées et handicapées. Toutefois, l'enjeu est aussi de diversifier l'offre et de favoriser les mises en réseau des établissements de soin.

Il s'agit également de mieux intégrer à la ville les pôles commerciaux et d'activités existants des secteurs Parc des Guillaumes/Rosny-Bois-Perrier, et de travailler sur les liens transversaux entre le plateau et les zones d'activités situées au nord le long du canal de l'Ourcq et de la RN3. Le développement de ces activités pose la question de la place de la logistique urbaine et de l'organisation de la distribution en zone dense. Dans le cadre du contrat, une attention particulière est accordée à la gestion des flux et des livraisons.

Enfin, la mise en œuvre du contrat per-

mettra d'accompagner le déploiement de l'offre culturelle, sportive et de loisirs sur le territoire, notamment la base de plein air et de loisir (BPAL) de la Corniche des forts, à cheval sur les communes de Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le-Sec, qui sera la plus proche de Paris et la première à voir le jour en Seine-Saint-Denis.

Les partenaires prévoient de s'organiser pour partager ou mutualiser à l'échelle du territoire les informations, le suivi des dynamiques et les actions de développement, d'adaptation ou de soutien de l'offre en matière de commerces et de services. Ils étudieront les besoins et opportunités en matière de santé à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Ils prévoient d'agir de manière conjointe et coordonnée pour améliorer la gestion des flux et du stationnement des marchandises.

Promouvoir une mobilité durable dans des espaces publics de qualité, en offrant les meilleures conditions de rabattement vers les futures stations de métro

En complément du projet de prolongement de la ligne 11, de nombreux autres projets de transports collectifs vont venir irriguer et mailler le territoire d'ici à 2030 (cf. carte projets de transport p. 13). Ces projets vont accroître significativement l'accessibilité du territoire. Les futures stations de la ligne de métro prolongée vont également devenir des polarités nouvelles ou renforcer certaines polarités existantes du territoire, par les flux quotidiens qu'elles vont générer, en attraction comme en diffusion. Cette nouvelle desserte est l'occasion de



Modération du trafic, extrait de l'étude « aménagements d'espaces publics pour les rabattements des modes actifs et des bus des futures stations du prolongement de la ligne 11 » (Urban Act et RR&a), Rapport phase 2, version janvier 2014

repenser l'ensemble du système pour une ville attractive, vecteur de proximité. Elle nécessite si nécessaire de repenser certains des itinéraires et aménagements routiers (optimisation des usages, gestion plus efficace du stationnement sur voirie, du système des livraisons, élargissement de certaines voies...), ainsi que l'organisation du réseau et de la circulation des bus.

Ces changements permettront d'introduire la notion d'apaisement des vitesses, de « ville à 30 », pour un meilleur partage de l'espace public, favorable au développement des modes actifs que sont la marche et le vélo. Il s'agit d'une part de favoriser le report modal en optimisant les cheminements en rabattement vers les futures stations et en organisant l'intermodalité. Mais il s'agit également, de manière plus large, de rendre l'ensemble du territoire « marchable » et « cyclable », en travaillant sur la porosité des tissus et des quartiers. Pendant la réalisation des travaux du prolongement du métro, il s'agira également de définir, à l'échelle du territoire, des solutions pour maintenir son accessibilité et sa perméabilité, et de coordonner les différentes phases de travaux avec celles des projets urbains prévus à proximité.

Afin d'optimiser les déplacements sur le territoire et de répondre aux objectifs de développement durable, les partenaires prévoient d'agir conjointement et de manière coordonnée sur :

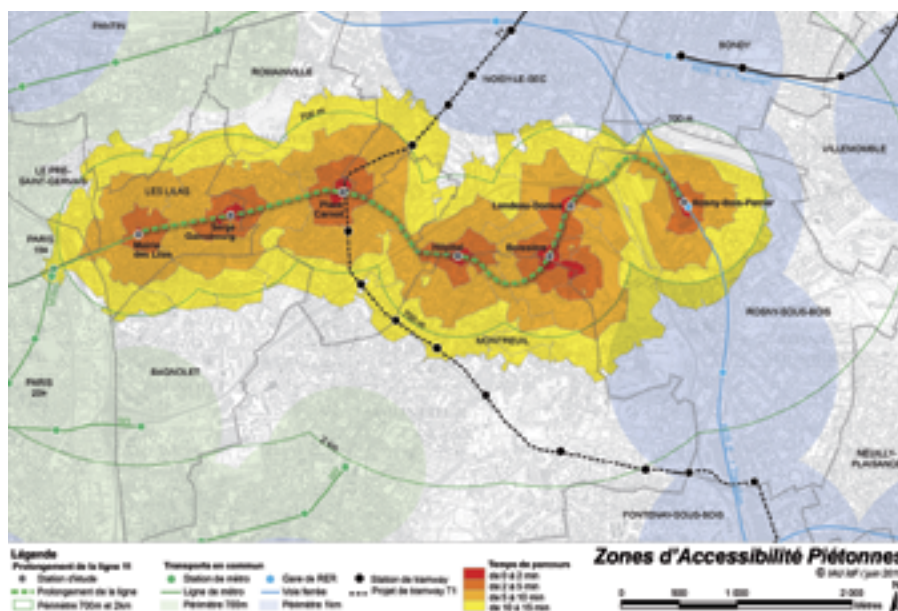
- la limitation des vitesses de circulation pour un meilleur partage de l'espace public,
- la pacification de la voirie et le développement de zones de circulation apaisées,
- un travail sur les aménagements en faveur des cheminements des piétons et des cyclistes, des circulations des bus et de l'intermodalité.

Préserver et valoriser la biodiversité et favoriser le rapport ville/nature

Le projet de prolongement de la ligne 11 s'inscrit dans un territoire identifié dans le Sdrif comme carencé en espaces verts, et porteur d'enjeux en matière de continuités écologiques du fait de sa situation particulière en limite de plateau de la Corniche des forts. Le paysage est un véritable atout du territoire (plateau/coteau, diversité de jardins publics et privés) qu'il convient de valoriser.



Réseau de voiries, extrait de l'étude Accessibilité piétonne et cyclable aux stations, version septembre 2012, IAU idF.



Zones d'accessibilité piétonnes, extrait de l'étude Accessibilité piétonne et cyclable aux stations, version septembre 2012, IAU idF.

Au total, plus de 60 ha d'espaces naturels sont concernés par les espaces susceptibles de muter dans un rayon de 500 m autour des stations.

L'objectif du Sdrif est d'atteindre 10m² d'espaces verts publics par habitant pour satisfaire les besoins d'équilibre des habitants et répondre aux autres fonctions d'une offre de nature en ville. Ce renforcement des espaces ouverts est également un moyen de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Le travail sur le développement cohérent du territoire autour de la nouvelle desserte métro implique la prise en compte de ces enjeux pour assurer un cadre de vie agréable aux populations. C'est l'occasion de repenser la place de la nature en



Carte Projet de territoire - Paysage extraite du Référentiel foncier et de développement urbain - Prolongement ligne 11, 2012.

ville, d'agir ensemble pour l'intégration de préoccupations environnementales, pour préserver la biodiversité (y compris dans le bâti), et les continuités écologiques, que les espaces soient privés ou publics. Toutes les composantes de la ville (trottoirs, balcons, cœurs d'îlots, jardins, murs et toitures végétalisés, mails plantés, talus, etc.) peuvent être supports de biodiversité. Le territoire peut ainsi, dans le cadre des évolutions futures du tissu urbain, expérimenter de nouvelles pratiques.



Centre hospitalier intercommunal André Grégoire, Montreuil.

Les partenaires prévoient de définir ou de mettre en cohérence des documents de cadrage pour assurer une continuité des corridors, et de porter des actions coordonnées en matière de biodiversité et de préservation de la trame verte et bleue sur le territoire.



Mairie des Lilas.

Faire évoluer les quartiers de station pour une ville mixte et de qualité

À l'échelle des quartiers de stations, les partenaires s'entendent sur une évolution adaptée aux caractéristiques et tissus existants et aux enjeux spécifiques identifiés à travers le travail partenarial, avec des dominantes variables selon les secteurs.

Des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale

Cette double dominante espaces publics/attractivité commerciale caractérise les abords des stations Mairie des Lilas et Montreuil-Hôpital.

Le pôle urbain et commercial de centre-ville de la mairie des Lilas constitue aujourd'hui une centralité urbaine attractive et structurante. Il s'agit de le conforter dans ce rôle, alors qu'il ne bénéficiera plus de la position spécifique de terminus de la ligne de métro, via notamment une requalification des espaces publics, un développement du tissu commercial et de l'offre de services.

Aux abords de l'hôpital, le carrefour des Trois communes et le boulevard de la Boissière présentent un enjeu de renforcement et de modernisation de la dynamique commerciale en lien avec une requalification des espaces publics et une réorganisation du partage de la voirie.

Une centralité urbaine restructurée

La place Carnot occupe une position particulière sur le territoire, à la fois d'entrée de ville et d'interface entre plusieurs territoires, lieu de croisement de deux nouvelles lignes de transports collectifs (M11/T1), d'où la nécessité d'affirmer sa dimension de pôle multimodal et de centralité renouvelée pour le territoire.



Ambiance à la sortie du métro boulevard Boissière, extrait de « Étude urbaine autour des futures stations » (Ateliers projets urbains – Cycle urbanisme de Sciences Po), Rapport final, version 2013.



La place Carnot, bâtiments existants.

Elle croise tous les enjeux sur toutes les thématiques : un tissu urbain à renouveler en lien avec la nouvelle centralité et les dynamiques immobilières associées, un pôle commercial à articuler avec les pôles commerciaux de la mairie et de la place du Marché, un espace public à réaménager en accompagnement des aménagements prévus dans le cadre du tramway T1, une réorganisation des flux automobiles, bus, tramway, des circulations piétonnes et cyclables à repenser, etc.

Une intensification urbaine dans le diffus

Cette dominante est liée à la nécessaire intensification de secteurs à caractère résidentiel dont la vocation est à préserver tout en recherchant à densifier au grés des opportunités. Cette densification se traduit par l'optimisation du foncier bâti, la qualité des espaces publics en veillant à la porosité du quartier. Ceci est particulièrement vrai pour les quartiers aux abords des stations Serge Gainsbourg et de la Cité Gagarine, au sud de la Place Carnot et aux abords de la station la Dhuis.

La centralité de quartier à dominante résidentielle aux abords de la station Serge Gainsbourg et de la Cité Gagarine recèle un certain nombre d'opportunités de mutation, notamment grâce à une possible densification des secteurs d'habitat pavillonnaire et de grands ensembles. Au sud de la station Place Carnot, plusieurs mutations ont d'ores et déjà été engagées dans le secteur du Simply Market.

Aux abords de la station de la Dhuis, le tissu à dominante pavillonnaire pourrait muter progressivement en lien avec les évolutions du quartier : arrivée du métro, Zac Boissière-Acacia...

Une recomposition urbaine sur grandes emprises

Cette dominante concerne de grandes emprises dans des secteurs aujourd'hui peu centraux, mais qui le deviennent avec l'arrivée du métro : grands secteurs à faire muter, espaces publics à (ré)organiser à



Schéma d'objectifs, extrait de l'« Etude urbaine autour des futures stations » (Ateliers projets urbains - Cycle urbanisme de Sciences Po), Rapport final, version 2013.



Proposition d'aménagement, extrait de l'étude « aménagements d'espaces publics pour les rabattements des modes actifs et des bus des futures stations du prolongement de la ligne 11 » (Urban Act et RR&a), Rapport phase 2, version janvier 2014.



Station Serge Gainsbourg.

plus ou moins long terme, activation du potentiel de mutation des terrains en lien avec les grands propriétaires. Elle est portée collectivement pour les abords de la station Rosny-Bois-Perrier, y compris dans la zone d'activités Montgolfier, les abords de la station Parc des Guillaumes, ainsi que dans les secteurs au sud et au nord de la station Serge Gainsbourg, avec respectivement le dépôt RATP et le Fort de Romainville.

Aux abords des stations Rosny-Bois-Perrier sont nécessaires, en particulier, un travail et des actions sur l'accessibilité piétonne et les cheminements des modes actifs au sens large, la requalification urbaine, la hiérarchisation des flux et l'amélioration des liaisons pour renforcer le lien avec Rosny-Bois-Perrier et le centre commercial Rosny 2.

Des espaces publics partagés et apaisés

Cette dominante est portée tout le long du tracé et le long des grands itinéraires cyclables pressentis, principaux comme secondaires, dans et aux abords

des espaces verts ou de loisirs. Il s'agit d'adapter les aménagements et d'apaiser les vitesses de circulation pour permettre un partage multimodal de la voirie et une qualité optimisée des cheminements des modes actifs.

Elle concerne plus particulièrement le parc Lucie Aubrac au sud de la station Mairie des Lilas, les secteurs entre les stations Mairie des Lilas et Serge Gainsbourg, entre la place du Marché et la place Carnot, entre la place Carnot et la station Montreuil-Hôpital, entre le boulevard Gabriel Péri et le secteur du Londeau. Celui-ci fait l'objet d'une opération de rénovation urbaine. Il s'agit de donner de l'urbanité à ce secteur en limitant les effets de rupture, en facilitant les liaisons et les traversées et en créant un lien attractif vers la station de métro pour désenclaver le quartier.



Le coteau, un amphithéâtre urbain diversifié : petits collectifs, pavillons individuels, zone d'activités et grands ensembles.



Box sécurisée à proximité de la mairie de Montreuil.



Le périmètre de l'intervention

Les ambitions et la stratégie partenariale se déclinent à différentes échelles :

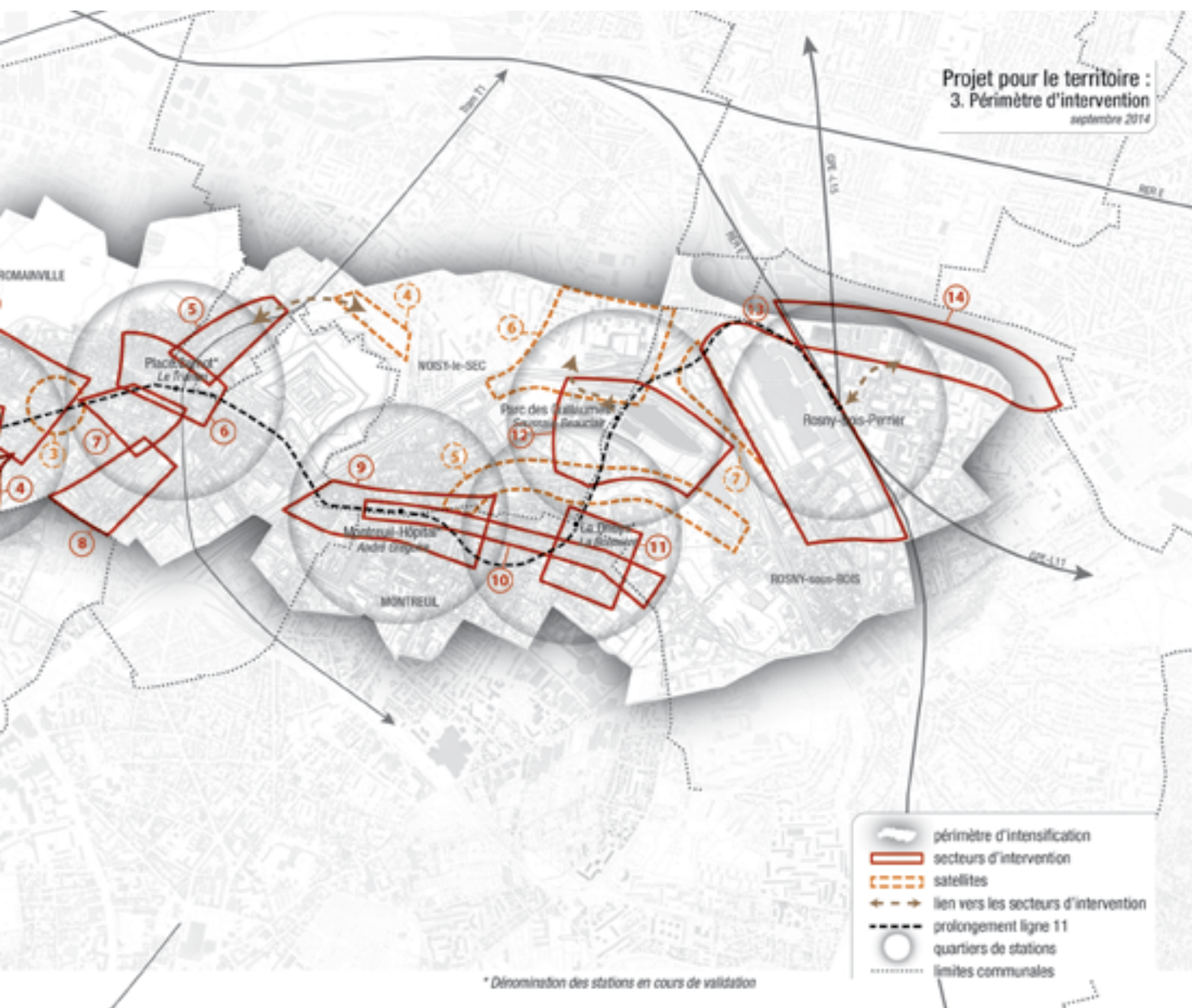
- les territoires des cinq communes directement concernées par le prolongement du métro : Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil, Rosny-sous-Bois ;
- le périmètre d'intensification défini autour du tracé du métro en fonction des quartiers de station, du contexte urbain et des enjeux thématiques étudiés ;
- 14 secteurs d'intervention regroupés autour des futures stations, correspondant à des types de tissus ou enjeux spécifiques auxquels seront associées les actions qui s'y appliquent ;
- 7 satellites : une thématique dans un secteur non directement relié à une future station.

Les 14 secteurs d'intervention

1. Mairie des Lilas : abords de la station
2. Cité Gagarine/Marché
3. Serge Gainsbourg : abords de la station
4. Triangle de Lattre de Tassigny
5. Anatole France/Trianon
6. Carnot : abords de la station
7. Verdun/République
8. Simply Market
9. Trois communes
10. Boulevard de la Boissière
11. Boissière : abords de la station
12. Londeau-Domus : abords de la station
13. Rosny 2/Grand Pré
14. Montgolfier

Les 7 satellites

1. Parc Lucie Aubrac (Les Lilas)
2. Fort de Romainville (Les Lilas)
3. Mairie/Place du Marché (Romainville)
4. Stade Huvier (Noisy-le-Sec)
5. Boulevard Gabriel Péri (Montreuil/Rosny)
6. Quartier du Londeau (Noisy-le-Sec)
7. SMR (Rosny)





© Cinéma le Trianon, Romainville



© Patricia Ferreira



© Patricia Ferreira



© Patricia Ferreira



© Patricia Ferreira

Programme d'actions

Préambule

En application de la stratégie d'aménagement pour le territoire présentée dans le chapitre précédent, les partenaires s'entendent sur un programme d'actions à mettre en œuvre sur le territoire d'ici à la réalisation du prolongement du métro et au-delà.

Il est organisé selon deux échelles : celle du territoire ligne 11 et celle des quartiers de stations. Les actions à l'échelle du territoire sont regroupées par thème : gouvernance, transport, foncier, santé, commerces et services, espaces publics, communication, biodiversité. Les actions localisées dans les quartiers de stations, de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, sont quant à elles organisées par secteurs d'interventions et satellites, cadres cohérents de mise en œuvre des actions (voir carte Projet pour le territoire - 3. Périmètre d'intervention, page 24-25).

Chacune des actions du programme d'actions est caractérisée dans une « vignette » qui présente :

- en partie haute, le type d'action, son numéro, les interfaces éventuelles avec d'autres projets structurants ;
- en partie centrale, le texte de l'action, le(s) porteur(s) de l'action, le(s) acteur(s) associé(s) ;
- en partie basse, l'horizon de réalisation de l'action et les moyens (humains et/ou financiers) nécessaires à sa réalisation, sachant qu'il s'agit, à ce stade, d'ordres de grandeur.

L'ensemble de ces actions s'inscrit dans la philosophie générale du schéma directeur de la Région Île-de-France (Sdrif), approuvé par décret le 27 décembre 2013. Elles doivent aussi permettre de décliner deux documents stratégiques d'échelle régionale : le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), adopté en juin 2014, et le plan régional pour une mobilité durable (PRMD), adopté en février 2012 et actualisé en juin 2014.

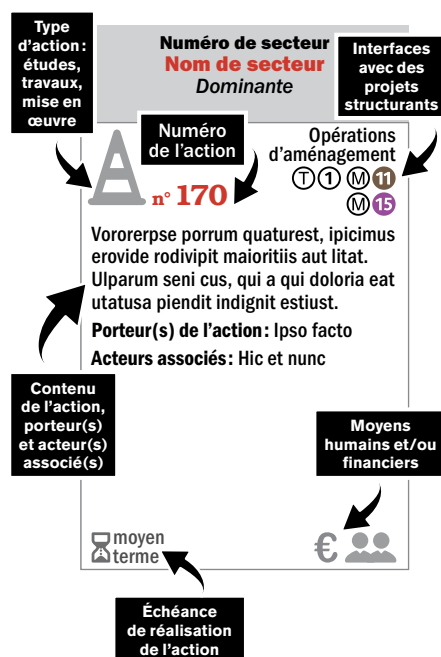
Ces actions, lorsqu'elles ont vocation à être mises en œuvre sur le territoire d'Est Ensemble, s'inscrivent également dans la continuité des orientations adoptées par la communauté d'agglomération dans ses documents stratégiques, qu'ils soient déjà signés (contrat de développement territorial La Fabrique du Grand Paris, pacte pour le développement du territoire) ou en cours d'élaboration (programme local de l'habitat, plan local de déplacements).

Pour ce qui concerne le portage des actions, le programme d'actions tient compte des compétences de chacune des institutions concernées au moment de la signature du contrat. Toutefois, la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) et le projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République s'approprient à bouleverser le contexte institutionnel francilien et à redéfinir le champ des compétences de certains échelons. Aussi certaines actions seront-elles amenées à changer de « porteur » d'ici la mise en service du métro. Dans cette perspective, il conviendra d'impliquer rapidement les nouveaux acteurs à la démarche, afin d'assurer une continuité optimale de la mise en œuvre du contrat aménagement-transport.

La mention des interfaces met en avant la coordination nécessaire entre certaines actions et les projets de transport (ligne 11 bien sûr, mais aussi ligne 15 et tramway T1) et d'aménagement (Zac Boissière-Acacia par exemple) à l'étude ou en cours sur le territoire. Il s'agit notamment de souligner les interfaces à anticiper en phase de chantier.

L'estimation de moyens proposée pour chaque action est à ce stade indicative et devra être précisée, dans le cadre des revoyures du programme d'actions.

En particulier, la Caisse des dépôts et consignations a réaffirmé son soutien à la démarche, dans la continuité du partenariat engagé lors de la signature de la charte en 2010, au travers notamment d'un apport en expertises et dans le cadre renouvelé de la mise en œuvre du contrat de développement territorial de la Fabrique du Grand Paris.





Actions à l'échelle du périmètre du prolongement de la ligne 11

Types d'action

- étude
- travaux
- mise en œuvre

Interfaces

- M11
- M15
- T1

Horizons

- action continue
- à définir
- court terme : avant 2016
- moyen terme : avant 2020
- long terme : après 2020

Moyens financiers

- € faible
- €€ moyen
- €€€ élevé

Moyens humains

- faible
- moyen
- élevé

Gouvernance

n° 1

Mettre en place un dispositif de suivi de la mise en œuvre du contrat, par exemple :

- désignation d'une personne ou d'une équipe dédiée à la coordination globale du suivi ;
- désignation de référents transversaux pour chaque organisme partenaire ;
- commissions de suivi thématiques.

Porteur(s) de l'action : APPL11
Acteurs associés : ensemble des signataires

court terme
€

Transport

n° 2

Favoriser la réalisation du prolongement de la ligne 11 permettant de relier, à l'horizon 2020, la capitale et l'Est parisien jusqu'à la station de RER E de Rosny-Bois-Perrier sur le territoire de Rosny-sous-Bois et adapter les stations existantes.

Porteur(s) de l'action : Stif, RATP (MOA)
Acteurs associés : État, Région, Département, Ville de Paris, SGP, RATP

action continue
€€€

Transport

n° 3

Prendre les mesures conservatoires à la station Rosny-Bois-Perrier pour la ligne 15 et le prolongement ultérieur de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs.

Porteur(s) de l'action : Stif, RATP (MOA)
Acteurs associés : État, Région, Département, Ville de Paris, SGP, RATP, Rosny-sous-Bois

court terme

n° 4

Contribuer à la réalisation de travaux en :

- facilitant l'obtention des autorisations des permis de démolir et de construire ;
- en renonçant à faire payer aux maîtres d'ouvrage les frais d'indemnisation liés (notamment par la vente des tréfonds nécessaire à l'opération) et les redevances d'occupation temporaire du domaine public ;

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre en place les dispositifs habituels pour limiter les nuisances liées aux travaux et informer les riverains.

Porteur(s) de l'action : Stif, RATP
Acteurs associés : Communes, Département, Est Ensemble

action continue
€€€

n° 5

Se coordonner avec la mission de gestion des interfaces pilotée par la RATP.

Porteur(s) de l'action : APPL11, Communes
Acteurs associés : RATP (MOA)

action continue

Transport

n° 6

Favoriser la valorisation foncière et immobilière sur les emprises libérées par le projet : des opérations immobilières sont envisagées au-dessus des ouvrages de la station Place Carnot et, éventuellement, du poste de redressement Hôpital ; les plus-values perçues dans le cadre de ces opérations immobilières (dont les droits à construire) seront versées au bénéfice du projet de transport et viendront en déduction de la part de tous les financeurs du projet de prolongement du métro. Dans l'hypothèse où d'autres lieux de valorisation foncière et immobilière venaient à être déterminés, les conditions de perception de ces plus-values, incluant les droits à construire, devront être précisées.

Porteur(s) de l'action : Communes, Stif, RATP
Acteurs associés : Est Ensemble, Caisse des dépôts

action continue
€€€

Foncier

n° 7

Anticiper la restructuration du réseau de bus sur le territoire pour l'adapter à la nouvelle desserte métro.

Porteur(s) de l'action : Stif
Acteurs associés : Région, Département, Est Ensemble, Communes

court terme

Foncier

n° 8

Adapter les PLU aux projets pour inciter à une densification aux abords des stations et permettre les aménagements en matière d'espaces publics.

Porteur(s) de l'action : Communes
Acteurs associés : Métropole

action continue
€



Actions à l'échelle du périmètre du prolongement de la ligne 11 (suite)

Foncier



Conformément au Sdrif, atteindre, pour les communes concernées, un seuil de 30 % de logement social sur le territoire communal en exploitant notamment le potentiel foncier autour des stations dans le cadre de la production neuve. Lorsque le seuil de 30 % de logement social est déjà atteint sur le territoire communal, engager une diversification en matière d'accession et notamment d'accession sociale.

Porteur(s) de l'action: Communes

Acteurs associés: État, Région, Est Ensemble, Caisse des dépôts, Epifif



Mettre en place ou adapter des périmètres dans lesquels s'applique le droit de préemption urbain renforcé (périmètres communaux coordonnés à l'échelle des quartiers de station).

Porteur(s) de l'action: Communes



Adapter ou créer une charte promoteurs (par commune avec des contenus coordonnés à l'échelle du territoire ligne 11), afin d'encadrer les programmes immobiliers (typologie, taille des logements, qualité architecturale, performance environnementale, prix...) La charte est modulée par quartier en intégrant un périmètre spécifique autour des futures stations.

Porteur(s) de l'action: Communes

Acteurs associés: Est Ensemble



Foncier



Mettre en place ou adapter la veille sur le foncier, à travers notamment :

- des périmètres d'intervention foncière avec l'Epifif et conventions d'intervention foncière définies avec l'Epifif ;
- des périmètres d'attente (art. L123-2-a du code de l'urbanisme).

Porteur(s) de l'action: Est Ensemble, Communes

Acteurs associés: Epifif



Evaluer la stratégie foncière et plus spécifiquement la stratégie d'incitation réglementaire du PLU dans les trois ans à compter de la signature du contrat. Adapter si nécessaire le PLU en fonction des résultats.

Porteur(s) de l'action: Communes

Acteurs associés: Est Ensemble



Poursuivre les réflexions et orienter les programmations et projets en cohérence avec l'arrivée de la nouvelle desserte métro (voir p. 34 la carte des projets urbains programmés et à venir et p. 35 le schéma de développement des commerces et services autour des stations de la ligne 11).

Porteur(s) de l'action: Communes

Acteurs associés: Est Ensemble



Procéder à une majoration, le cas échéant, du taux de la taxe d'aménagement ou/et mettre en place des dispositifs pour financer des équipements publics induits de type projets urbains partenariaux (PUP).

Porteur(s) de l'action: Communes



Foncier



Instaurer un dialogue avec la DNID et France Domaine pour l'évaluation du foncier mutable aux abords des futures stations.

Porteur(s) de l'action: Communes

Acteurs associés: DNID, France Domaine, Epifif



Santé



Mener une réflexion globale sur les services de la santé pour conforter l'activité existante (présence sur le territoire de l'hôpital intercommunal à Romainville, de la maternité des Lilas, de Ville-Évrard à Montreuil...), et développer une offre complémentaire en lien avec le développement de nouveaux projets et l'arrivée de populations nouvelles.

Porteur(s) de l'action: Communes

Acteurs associés: Est Ensemble, Établissements publics et privés de santé



Commerces et services



Durant la phase travaux de réalisation du prolongement du métro :

- mettre en place une communication clientèle dynamique sur les modifications des conditions d'accessibilité aux activités marchandes.

Porteur(s) de l'action: Stif, RATP (MOA)

Acteurs associés: Communes, CCI, CMA



Durant la phase des travaux de réalisation du prolongement du métro :

- mettre en place un médiateur travaux pour accompagner les entreprises et faciliter le fonctionnement des commerces pendant les travaux.

Porteur(s) de l'action: Stif, RATP (MOA)

Acteurs associés: CCI, CMA

















Actions à l'échelle du périmètre du prolongement de la ligne 11 (suite)











Commerces et services

<p> n° 20 </p> <p>Durant la phase travaux de réalisation du prolongement du métro :</p> <ul style="list-style-type: none"> organiser des solutions temporaires de livraison et de stationnement. <p>Porteur(s) de l'action: Stif, RATP (MOA)</p> <p>Acteurs associés: Département, Communes</p> <p> court terme </p>	<p> n° 21 </p> <p>Durant la phase travaux de réalisation du prolongement du métro :</p> <ul style="list-style-type: none"> mettre en place une commission d'indemnisation pour les commerces impactés par les travaux. <p>Porteur(s) de l'action: Stif, RATP (MOA)</p> <p>Acteurs associés: Département</p> <p> court terme </p>	<p> n° 22 </p> <p>Développer et adapter l'offre commerciale à l'arrivée du métro.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Communes</p> <p>Acteurs associés: CCI</p> <p> moyen terme </p>	<p> n° 23</p> <p>Mettre en place une base de données commune (à partir du listing de l'étude AID Observatoire).</p> <p>Porteur(s) de l'action: Communes</p> <p>Acteurs associés: CCI</p> <p> court terme </p>
---	---	---	--

Commerces et services

<p> n° 24</p> <p>Préparer un cahier des charges d'implantation de commerces, applicable dans le cadre du développement de futures opérations et implantations.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Communes</p> <p> court terme </p>	<p> n° 25</p> <p>Installer ou étendre des périmètres de sauvegarde du commerce de proximité sur l'ensemble des polarités commerciales aux abords des stations, à l'exception des grands centres commerciaux régionaux.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Communes</p> <p>Acteurs associés: CCI, CMA</p> <p> court terme </p>	<p> n° 26</p> <p>Mettre en place une veille des cessions de fonds et baux commerciaux dans les secteurs concernés par des périmètres de sauvegarde du commerce de proximité.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Communes</p> <p>Acteurs associés: Est Ensemble, Région, CCI</p> <p> court terme </p>	<p> n° 27</p> <p>Étudier la mise en place d'un outil de portage pour la gestion des locaux vacants.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Communes</p> <p>Acteurs associés: CCI</p> <p> court terme </p>
---	--	---	--

Commerces et services

<p> n° 28 </p> <p>Mobiliser les commerçants autour d'animations et d'événements fédérateurs sur la thématique de la ligne 11.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Communes</p> <p>Acteurs associés: CCI</p> <p> action continue </p>	<p> n° 29</p> <p>Harmoniser les règlements de la publicité et des enseignes à l'échelle des quartiers de station.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Communes</p> <p> court terme </p>	<p> n° 30</p> <p>Envisager l'accueil et l'ouverture au public de la réserve du Frac Île-de-France sur le territoire ligne 11.</p> <p>Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> parc d'activités Montgolfier : en cours de mutation ; site Mozinor à Montreuil ; Zac de l'horloge à Romainville. <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Romainville, Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés: Est Ensemble, Drac, RATP, Stif</p> <p> long terme </p>
---	--	---

Espaces publics

<p>  n° 31 Opérations d'aménagement</p> <p>Hierarchiser et pacifier la voirie par la mise en œuvre d'un plan global à l'échelle du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> généraliser les zones 30 km/h ; développer des zones de rencontre ; mettre en cohérence les aménagements des axes structurants (50 km/h) ; réinterroger les plans de circulation autour des futures stations. <p>Porteur(s) de l'action: Département, Communes</p> <p>Acteurs associés: Région, Stif, RATP</p> <p> action continue </p>



Actions à l'échelle du périmètre du prolongement de la ligne 11 (suite)

Espaces publics

A n° 32

M 11
Opérations
d'aménagement

Améliorer les liaisons en modes actifs sur le territoire pour favoriser la perméabilité cyclable dans le cadre d'un plan global qui tienne compte des priorités régionales :

- mettre en place une armature cyclable composée d'un axe majeur et d'un itinéraire bis cyclable permettant de traverser le territoire de bout en bout ;
- permettre les doubles sens cyclables des voiries à sens unique dans les zones 30 et les zones de rencontre, afin d'assurer les rabattements vers le métro et créer des liens entre les deux grands itinéraires ;
- sécuriser et conforter les cheminements piétons.

Porteur(s) de l'action : Département, Communes

Acteurs associés : Région, Stif, OPH

action
continue

€€

A n° 33

T 1 M 11 M 15
Opérations
d'aménagement

Réguler le stationnement dans un rayon de 500 m autour des stations de métro pour accompagner le report modal et mettre en place un contrôle efficace.

Mettre en place une stratégie de gestion du stationnement et des livraisons sur l'ensemble du territoire

Porteur(s) de l'action : Communes

moyen
terme

A n° 34

Opérations
d'aménagement

Étudier les aménagements de l'espace public pour améliorer la circulation des lignes de bus restructurées :

- mettre en place des priorités bus aux carrefours à feux ;
- aménager des couloirs bus ou adapter des gabarits de chaussée.

Porteur(s) de l'action : Département et communes (priorités aux feux et aménagements de couloir), Stif (restructuration de l'offre bus)

Acteurs associés : Stif, RATP, Département et communes

action
continue

€

Espaces publics

A n° 35

T 1 M 11 M 15
Opérations
d'aménagement

Organiser l'intermodalité aux abords immédiats des futures stations de métro et aménager du stationnement vélo à toutes les stations : véligo, libre accès.

Porteur(s) de l'action : Département, Communes, RATP, SNCF (gare RER Rosny-Bois-Perrier)

Acteurs associés : Région, Stif

moyen
terme

€

A n° 36

Étudier la possibilité d'une centrale de mobilité avec location de vélo, auto-partage et services (notamment mise en place d'ateliers, fixes ou itinérants, de réparation de vélo).

Porteur(s) de l'action : Communes, APPL11

Acteurs associés : Région, CCI, Ademe

moyen
terme

€

Communication

A n° 37

M 11

Mettre en place un plan de communication partenarial sur le territoire et la démarche ligne 11, coordonné avec le plan de communication sur le projet de transport.

Porteur(s) de l'action : ensemble des partenaires

court
terme

€€

A n° 38

M 11

Étudier la possibilité de recourir au 1% artistique pour la valorisation du territoire en lien avec le métro.

Porteur(s) de l'action : ensemble des partenaires

Acteurs associés : Drac

moyen
terme

€

Biodiversité

A n° 39

Étudier la trame verte et bleue sur le territoire, pour conforter, notamment, un corridor écologique entre la Corniche des forts, les murs-à-pêches et les parcs Montreau et Beaumonts.

Porteur(s) de l'action : Est Ensemble

Acteurs associés : Natureparif, AEV, Département/ODBU

court
terme

€€

A n° 40

Réaliser ou mettre en cohérence un document de référence en matière de développement durable.

Porteur(s) de l'action : Est Ensemble, Communes

Acteurs associés : Natureparif, Département/ODBU

moyen
terme

€

A n° 41

Adapter la conception et les pratiques de gestion des espaces verts pour favoriser la biodiversité urbaine :

- limiter les espèces horticoles et ornementales peu favorables à la biodiversité ;
- atteindre une proportion minimale de 30 % à 50 % d'espèces indigènes dans les semis ;
- proscrire la plantation d'espèces exotiques envahissantes ;

Porteur(s) de l'action : Est Ensemble, Communes


Acteurs associés : Région, Natureparif, AEV, Département/ODBU

action
continue



Actions à l'échelle du périmètre du prolongement de la ligne 11 (suite)



Biodiversité


 n° 42

Adapter et intégrer aux PLU les préconisations concernant les infrastructures locales et les limites de parcelles du domaine public pour favoriser la perméabilité des îlots et du quartier et faciliter le déplacement de la petite faune.

Porteur(s) de l'action : Est Ensemble, Communes

Acteurs associés : Natureparif, Département/ODBU



 action continue 

 n° 43

Rendre compatible gestion à ciel ouvert des eaux pluviales et biodiversité.

Porteur(s) de l'action : Est Ensemble, Communes

Acteurs associés : Département/ODBU

 action continue 


 n° 44


Prendre en compte la biodiversité dans la conception ou la rénovation des bâtiments :

- développer la végétalisation des toitures ;
- privilégier une surface de pleine terre ;
- limiter l'utilisation du verre dans le bâti ;
- intégrer des cavités de substitution au bâti.

Porteur(s) de l'action : Est Ensemble, Communes

Acteurs associés : Région, Département/ODBU



 action continue 

 n° 45


Adapter l'éclairage public pour limiter l'impact des sources de lumière sur la biodiversité urbaine.

Porteur(s) de l'action : Communes

Acteurs associés : Département/ODBU

 action continue 



Biodiversité

 n° 46

Utiliser les outils réglementaires du PLU pour inscrire, préserver, protéger des éléments du paysage urbain (article L123-1-5.7 du code de l'urbanisme sur la protection du patrimoine).

Porteur(s) de l'action : Communes

Acteurs associés : Natureparif, Département/ODBU, Est Ensemble

 action continue 

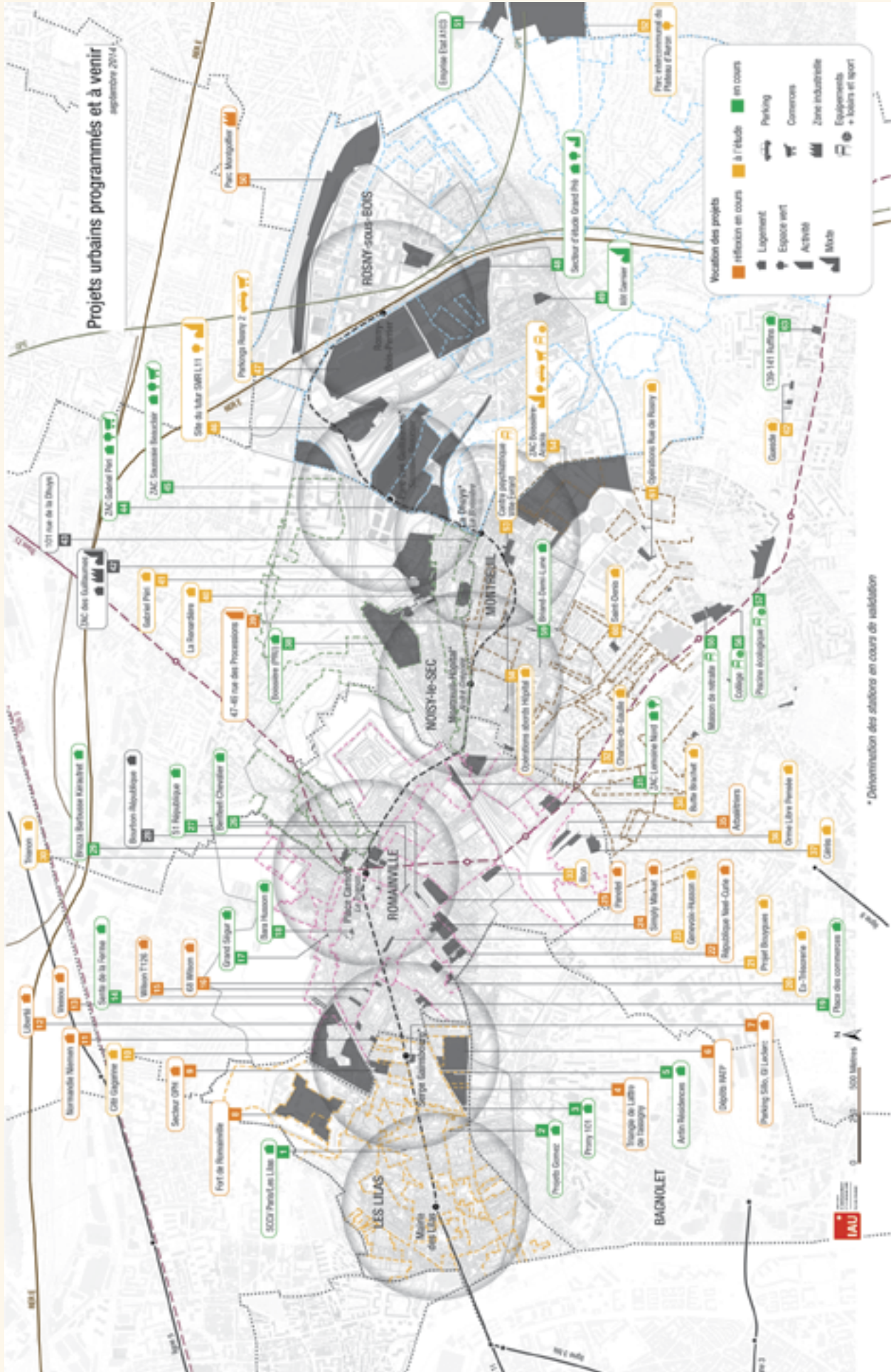
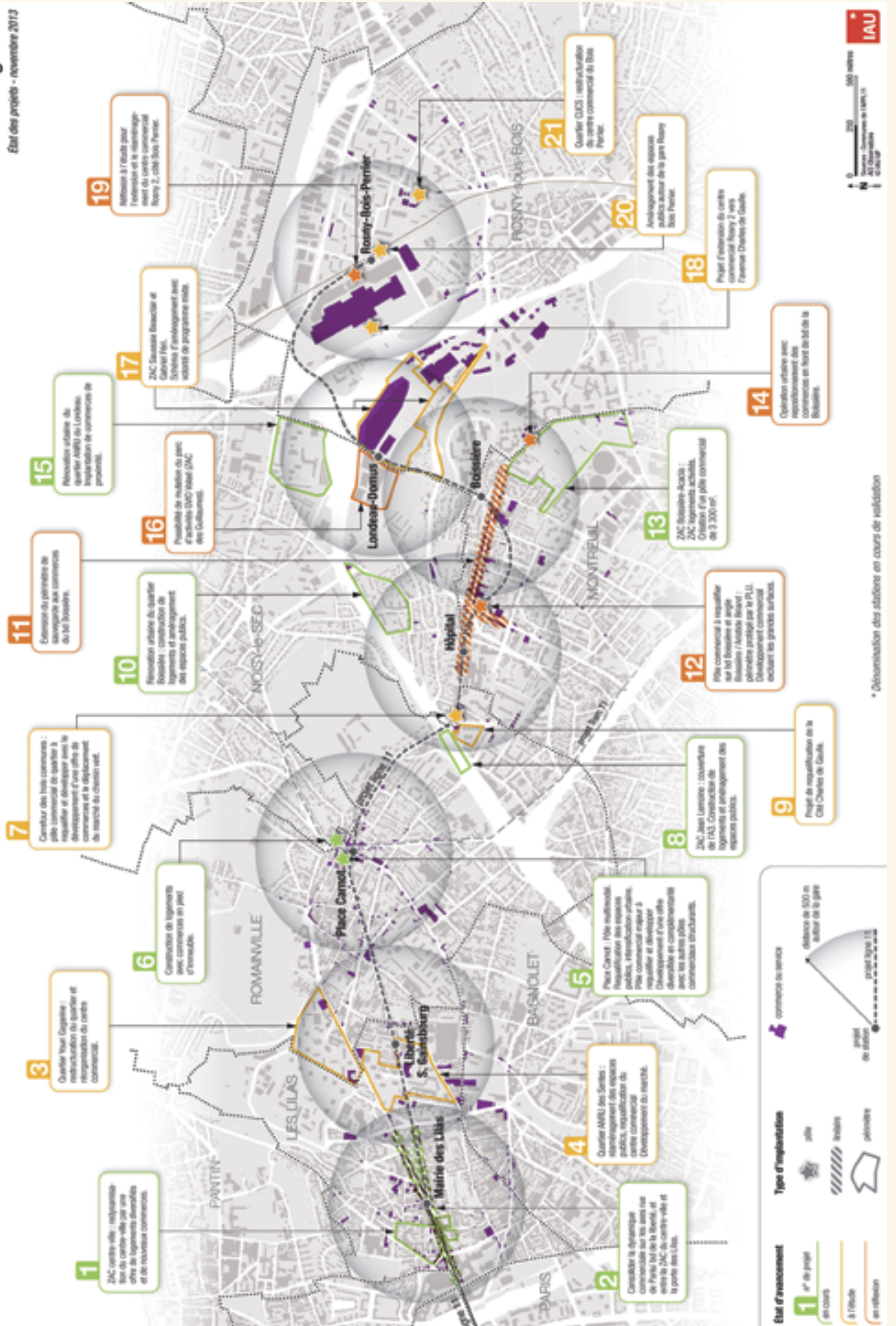


Schéma de développement des commerces et services autour des stations de la ligne 11

État des projets - novembre 2013





Station Mairie des Lilas : un pôle urbain et commercial de centre ville

Types d'action

- étude
- travaux
- mise en œuvre

Interfaces

- M11
- M15
- T1

Horizons

- action continue
- à définir
- court terme : avant 2016
- moyen terme : avant 2020
- long terme : après 2020

Moyens financiers

- faible
- moyen
- élevé

Moyens humains

- faible
- moyen
- élevé

Secteur 1

Abords de la station
des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale



n° 47

Mettre en place un règlement de la publicité et des enseignes.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas



n° 48

Créer des alignements marchands.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas

Acteurs associés: CCI, CMA



n° 49

Mettre en place des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas

Acteurs associés: CCI, CMA, Sem aménageur du projet



Secteur 1

Abords de la station
des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale



n° 50

Maintenir le stationnement à durée limitée sur les axes retenus et adapter le stationnement pour les livraisons.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas



n° 51

Afin de conforter la place du piéton tout en maintenant l'offre en stationnement, requalifier en zone de rencontre les rues du centre, Romain Rolland est, Raymonde Salez et Rouget de Lisle.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas



n° 52

Dans l'hypothèse où le scénario 2 est retenu (scénario qui propose une opération de construction intégrant en RDC l'émergence des ascenseurs de la sortie de la station et un local vélo sécurisé) :

- réaliser une opération immobilière au-dessus de la station ;
- prévoir la mise en place de cavités artificielles des faitages des bâtiments orientés sud pour faciliter la nidification des espèces rupestres urbaines.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas

Acteurs associés: Stif (local à vélos), RATP



Secteur 1

Abords de la station
des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale



n° 53

Créer des ourlets herbacés en milieu urbain sur les alignements d'arbres et les espaces verts du boulevard de la Liberté/boulevard du Général Leclerc de Hauteclouque.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas

Acteurs associés: OPH



Satellite 1

Parc Lucie Aubrac
des espaces publics partagés et apaisés



n° 54

À l'issue de l'aménagement du pourtour du parc :

- requalifier la rue Romain Rolland en zone de rencontre pour conforter la place du piéton tout en maintenant l'offre en stationnement ;
- intégrer les prescriptions générales en matière de biodiversité.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas



n° 55

Réaménager la rue Maréchal Juin pour conforter les flux piétons et vélos, minimiser l'impact des véhicules motorisés et maintenir l'offre de stationnement.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas

Acteurs associés: Département





Station Mairie des Lilas : un pôle urbain et commercial de centre ville (suite)

Satellite 2
Fort de Romainville
une recomposition urbaine sur grandes emprises



Étudier la faisabilité et les conditions de réalisation du projet de transport par câble, en partenariat avec la ville de Romainville, pour désenclaver le secteur nord des Lilas (fort dit de Romainville, quartier de l'Avenir, base de loisirs, stade Jean Jaurès) et poursuivre le maillage transports en commun (ligne 5 - tram express nord).

Projet d'écoquartier de 4 hectares au sein du fort dit de Romainville, axé sur le devoir de mémoire :

- créer un monument au Carré des fusillés ;
- créer un mémorial national dédié aux femmes dans la résistance et la déportation ;
- développer des activités culturelles (ateliers collectifs d'artistes, lieux d'expositions et d'événements artistiques) et d'activités de haut niveau technologique ;
- protéger les bâtiments remarquables existants ;
- créer un accès en partie basse du Fort débouchant sur l'avenue Jean Jaurès ;
- créer une promenade piétonne le long d'une « coulée verte » sur les remparts ;
- préserver l'intéressante biodiversité qui s'est développée sur le talus entre la partie haute et la partie basse du fort.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas

Acteurs associés: Drac, Est Ensemble, Département



Station Serge Gainsbourg : une centralité de quartier

Secteur 2
Cité Gagarine/Marché
une intensification continue dans le diffus

Types d'action
 🔍 étude
 🏗️ travaux
 ⚙️ mise en œuvre

Interfaces



Horizons

- 🕒 action continue
- 🕒 à définir
- 🕒 court terme : avant 2016
- 🕒 moyen terme : avant 2020
- 🕒 long terme : après 2020

Moyens financiers
 € faible
 €€ moyen
 €€€ élevé

Moyens humains
 👤 faible
 👤👤 moyen
 👤👤👤 élevé



Mettre en place des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas

Acteurs associés: CCI, CMA, Sem aménageur du projet



- Maintenir le stationnement à durée limitée aux Lilas sur les axes retenus
- Réglementer le stationnement pour les résidents et usagers réguliers sur les axes retenus aux Lilas et à Romainville
- Adapter le stationnement pour les livraisons

Porteur(s) de l'action: Les Lilas, Romainville



Requalifier la rue de Normandie Niemen pour conforter la place du piéton tout en maintenant l'offre en stationnement.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas, Romainville



Secteur 2
Cité Gagarine/Marché
une intensification continue dans le diffus



Requalifier la rue de la Liberté pour conforter la place du piéton tout en maintenant l'offre en stationnement.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas, Romainville



Sente Giraud : mettre en place un aménagement de type zone de rencontre pour conforter les flux piétons et vélos.

Porteur(s) de l'action: Les Lilas



Quartier Youri Gagarine :

- mettre en place une augmentation ciblée des règles de densité aux abords du quartier, notamment pour permettre la reconstitution de l'offre par rapport aux démolitions prévues (rue Vassou, avenue du Président Wilson...);
- mener à bien le projet de requalification en l'inscrivant dans le PNRU 2.

Porteur(s) de l'action: Romainville

Acteurs associés: Anru





Station Serge Gainsbourg : une centralité de quartier (suite)













Secteur 3

Abords de la station une intensification continue dans le diffus

 <p>n°63 </p> <p>Maintenir le stationnement à durée limitée sur les axes retenus et adapter le stationnement pour les livraisons. Porteur(s) de l'action: Les Lilas</p> <p> moyen terme </p>	 <p>n°64 </p> <p>Travailler avec l'OPH 93, dans le cadre de la résidentialisation en cours, sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la constitution d'une trame piétonne régulière; • le schéma de livraison du centre commercial; • l'attractivité du marché des Sentés <p>Porteur(s) de l'action: Les Lilas Acteurs associés: OPH 93</p> <p> moyen terme  </p>	 <p>n°65 </p> <p>Venelles partagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • réaliser une intervention légère; • constituer une trame piétonne régulière. <p>Porteur(s) de l'action: Les Lilas Acteurs associés: OPH 93</p> <p> long terme  </p>	 <p>n°66 </p> <p>Créer un parvis commercial rassemblant la station, le local Véligo et les équipements dans un lieu unique, à travers l'aménagement d'un grand plateau traversant qualitatif pour conforter et sécuriser les flux piétons.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Les Lilas Acteurs associés: OPH 93, Stif/RATP</p> <p> moyen terme  </p>
--	--	--	---

Secteur 4

Triangle de Lattre de Tassigny une recomposition urbaine sur grandes emprises

 <p>n°67</p> <p>Engager des réflexions sur l'évolution du tissu avec les grands propriétaires fonciers autour de la station, avec pour échéance l'arrivée du métro.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Les Lilas Acteurs associés: OPH 93, RATP, Bagnolet</p> <p> moyen terme  </p>	 <p>n°68</p> <p>Réaménager le carrefour rue de Romainville—avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny pour conforter et sécuriser les flux piétons.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Les Lilas, Bagnolet Acteurs associés: Département</p> <p> moyen terme  </p>	 <p>n°69</p> <p>Requalifier l'avenue de Lattre de Tassigny pour conforter les flux piétons et vélos et maintenir l'offre de stationnement.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Les Lilas, Romainville Acteurs associés: OPH 93, Bagnolet</p> <p> moyen terme  </p>
--	---	---



Station place Carnot (Le Trianon) : un pôle urbain intercommunal appuyé sur sa fonction transport

Types d'action

- étude
- travaux
- mise en œuvre

Interfaces

- M11
- M15
- T1

Horizons

- action continue
- à définir
- court terme : avant 2016
- moyen terme : avant 2020
- long terme : après 2020

Moyens financiers

- € faible
- €€ moyen
- €€€ élevé

Moyens humains

- faible
- moyen
- élevé

Secteur 5

Anatole France/Trianon une intensification continue dans le diffus

n°70		n°71		n°72	
Réaliser une centaine de logements avec commerces en pied d'immeuble sur le terrain situé à l'arrière du cinéma le Trianon. Porteur(s) de l'action : Noisy-le-Sec Acteurs associés : Département		Créer une liaison entre la rue Émile Zola et la place Carnot. Porteur(s) de l'action : Noisy-le-Sec, Romainville		Aménager un espace récréatif à l'usage des habitants du quartier à l'angle des rues Veuve Aublet/Anatole France, en lien avec les opportunités offertes par les délaissés du T1. Porteur(s) de l'action : Noisy-le-Sec, Romainville Acteurs associés : Département	
court terme	€€€	court terme	€€€	moyen terme	€€€

Secteur 6

Place Carnot une centralité urbaine restructurée

n°73	n°74	n°75
Créer des alignements marchands. Porteur(s) de l'action : Romainville	Organiser l'usage des locaux commerciaux en cas d'opérations de constructions neuves, par exemple à travers des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux. Porteur(s) de l'action : Romainville Acteurs associés : CCI, CMA, Sem aménagement du projet	Détecter et accompagner les porteurs de projets dans leur implantation pour redynamiser et diversifier l'offre commerciale existante. Développer environ 1000 à 2000 m ² de surfaces commerciales correspondant à 10 à 20 commerces supplémentaires pour adapter l'offre de locaux commerciaux en lien à la densification urbaine. Veiller à l'application de la charte promoteurs : encadrement des prix de vente au m ² et des valeurs locatives. Porteur(s) de l'action : Romainville Acteurs associés : CCI, CMA, Sem aménagement du projet
moyen terme	action continue	moyen terme

Secteur 6

Place Carnot une centralité urbaine restructurée

n°76	n°77	n°78
Mettre en place des outils de régulation du stationnement (résidents/usagers) sur les axes retenus à Romainville et Noisy. Adapter le stationnement pour les livraisons. Porteur(s) de l'action : Romainville, Noisy-le-Sec Acteurs associés : Département	Conforter la rénovation de la place Carnot et la requalification des espaces publics, prévues dans le cadre du projet de tramway T1. Cette rénovation devra permettre une gestion fluide des flux piétons massifs, la sécurisation du carrefour, le jalonnement vers les équipements à proximité de la place et la promotion de l'intermodalité. Porteur(s) de l'action : Département, Romainville, Noisy-le-Sec Acteurs associés : Stif/RATP	Requalifier l'amorce de l'avenue de Verdun pour améliorer la répartition des usages en faveur des modes actifs et des bus, réaménager le parvis de l'école. Porteur(s) de l'action : Romainville
court terme	moyen terme	moyen terme



Station place Carnot (Le Trianon) : un pôle urbain intercommunal appuyé sur sa fonction transport (suite)

Secteur 6 Place Carnot <i>une centralité urbaine restructurée</i>					
<p>A n°79</p> <p>Intégrer des aménagements cyclables sur l'avenue Kerautret pour assurer la continuité à l'échelle du territoire.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Département, Romainville</p> <p> moyen terme € 2 personnes</p>	<p>A n°80</p> <p>Créer une crèche intercommunale ou une maison de l'enfance ou MAM à Romainville autour de place Carnot.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p> long terme €€€ 2 personnes</p>	<p>A n°81</p> <p>Restructurer le complexe sportif Baldit (amélioration et diversification de l'offre sportive).</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p> moyen terme €€€ 2 personnes</p>	<p> n°82</p> <p>Définir et inscrire au PLU une orientation d'aménagement et de programmation sur les abords de la place Carnot, notamment en reprenant les résultats de l'étude de faisabilité et de prescription architecturale (Epfi) et de l'étude d'aménagement des espaces publics, notamment pour permettre l'aménagement du bâti au dessus de la station (scénario 2).</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p>Acteurs associés: Epfi</p> <p> court terme 1 personne</p>		
Secteur 6 Place Carnot <i>une centralité urbaine restructurée</i>		Satellite 3 Place du Marché <i>une centralité urbaine structurée</i>		Secteur 7 Verdun - République <i>des espaces publics partagés et apaisés</i>	
<p> n°83</p> <p>Déterminer le mode opératoire des acquisitions pour la maîtrise foncière aux abords de la place Carnot (DUP en lien avec les DUP T1 et Ligne 11) en 2014.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p>Acteurs associés: Département, Epfi</p> <p> court terme 1 personne</p>	<p>A n°84</p> <p>Requalifier la place du marché pour faciliter et favoriser les flux piétons, notamment sur le boulevard Genevoix et l'avenue de Verdun, conserver et améliorer l'offre de stationnement.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p> court terme € 2 personnes</p>	<p> n°85</p> <p>Organiser l'usage des locaux commerciaux en cas d'opérations de constructions neuves, par exemple à travers des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p> action continue 1 personne</p>	<p>A n°86</p> <p>Permettre la continuité des cheminements cyclables dans le secteur Verdun - République (avenue de Verdun).</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p> moyen terme €€ 2 personnes</p>		
Secteur 8 Simply Market <i>une intensification continue dans le diffus</i>					
<p>A n°87</p> <p>Adapter les aménagements de la rue de la République pour améliorer la répartition des usages en faveur des modes actifs (piétons et cycles) et des bus, développement de bandes paysagères.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p>Acteurs associés: Département, Stif/RATP</p> <p> long terme €€ 2 personnes</p>	<p> n°88</p> <p>Extension de la zone UB en limite de la zone UGm pour la réalisation d'opérations de logements dans le secteur Benfleet (Îlots Panotel – Cité des Mares, Simply Market – Friche Picot).</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p> moyen terme 1 personne</p>	<p> n°89</p> <p>Mettre en place des outils de régulation du stationnement (résidents/usagers) sur les axes retenus à Romainville et Noisy et adapter le stationnement pour les livraisons.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p> moyen terme 1 personne</p>	<p> n°90</p> <p>Créer des alignements marchands.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p> <p> long terme 1 personne</p>		



Station place Carnot (Le Trianon) : un pôle urbain intercommunal appuyé sur sa fonction transport (suite)

Secteur 8 Simply Market <i>une intensification continue dans le diffus</i>	Satellite 4 Stade Huvier <i>des espaces publics partagés et apaisés</i>
n°91	n°92
<p>Organiser l'usage des locaux commerciaux en cas d'opérations de constructions neuves, par exemple à travers des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Romainville</p>	<p>Mutualiser la construction d'équipements sportifs autour du stade Huvier (Noisy-le-Sec) en étudiant la possibilité d'utiliser les déblais du projet de transport.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Stif/RATP, Noisy-le-Sec</p>
action continue	long terme €€€



Station Montreuil-Hôpital (André Grégoire) : un pôle urbain et de santé intercommunal

Types d'action étude travaux mise en œuvre Interfaces Horizons action continue à définir court terme : avant 2016 moyen terme : avant 2020 long terme : après 2020	Moyens financiers € faible €€ moyen €€€ élevé Moyens humains faible moyen élevé	Secteur 9 Trois Communes/Boulevard de la Boissière/Avenue du Docteur Fernand Lamaze <i>des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale</i>		
		n°93	n°94	n°95
		<p>Mettre en place une régulation rotative du stationnement sur les linéaires commerçants sur les boulevards de la Boissière et Ariside Briand et adapter le stationnement pour les livraisons.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville</p>	<p>Créer des alignements marchands.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville</p>	<p>Organiser l'usage des locaux commerciaux en cas d'opérations de constructions neuves, par exemple à travers des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville</p> <p>Acteurs associés: CCI, CMA, Sem aménageur du projet</p>
		moyen terme	long terme	action continue

Secteur 9 Trois Communes/Boulevard de la Boissière/Avenue du Docteur Fernand Lamaze <i>des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale</i>	
n°96	n°97
<p>Redynamiser et diversifier l'offre commerciale existante :</p> <ul style="list-style-type: none"> détecter et accompagner les porteurs de projets dans leur implantation ; diversifier l'offre commerciale : périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat permettant l'utilisation du droit de préemption sur les fonds de commerces et baux commerciaux ; transférer le marché du Chemin vert situé à Romainville vers la place des trois communes et le début de la route de Montreuil. <p>Développer une nouvelle offre de locaux commerciaux en lien avec la densification urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> définir des linéaires commerciaux obligeant à la création de surfaces commerciales ; constituer un linéaire commercial le long de la route de Montreuil dans le cadre du projet de requalification du quartier Charles de Gaulle ; adapter ou intégrer dans les chartes promoteurs un encadrement des prix de vente au m² et des valeurs locatives. <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville</p> <p>Acteurs associés: CCI, CMA</p>	<p>Réaménager le boulevard de la Boissière pour améliorer la répartition des usages en faveur des modes actifs (piétons et cycles) et des bus.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Département, Montreuil, Noisy-le-Sec</p> <p>Acteurs associés: Stif, RATP</p>
action continue	moyen terme €€€



Station Montreuil-Hôpital (André Grégoire) : un pôle urbain et de santé intercommunal (suite)

Secteur 9

Trois Communes/Boulevard de la Boissière/Avenue du Docteur Fernand Lamaze
des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale



Interfaces
de la Zac
Lemoine

Réaménager le carrefour des Trois communes pour le simplifier et le rendre plus efficace pour les VP et plus confortable pour les piétons.

Porteur(s) de l'action: Département, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville

moyen
terme



Réaménager tous les carrefours et les axes aux abords de la station afin d'en améliorer le fonctionnement et en assurant une sécurité renforcée pour les usagers en :

- simplifiant les cheminements ;
- réduisant la part laissée aux véhicules sur l'espace public au profit des piétons et des modes doux.

Le tout dans un souci de cohérence avec les aménagements présents et à venir.

Porteur(s) de l'action: Département, Romainville

Acteurs associés: Stif, RATP

moyen
terme



Instaurer un dialogue avec l'hôpital sur l'évolution du tissu existant sur l'emprise de l'hôpital.

Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville

Acteurs associés:
Hôpital intercommunal

moyen
terme



Secteur 9

Trois Communes/Boulevard de la Boissière/Avenue du Docteur Fernand Lamaze
des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale



Instaurer un dialogue avec l'hôpital pour mettre en place un plan de déplacement entreprise (PDE).

Porteur(s) de l'action: Noisy-le-Sec, Romainville

Acteurs associés:
Hôpital intercommunal

moyen
terme



Instaurer ou lever des périmètres d'attente (L123-2a du code de l'urbanisme) dans les secteurs Jaurès, place des Trois communes, Ormes-Libre Pensée.

Porteur(s) de l'action: Romainville

moyen
terme



Définir et inscrire au PLU un périmètre d'étude aux abords de la station Hôpital.

Porteur(s) de l'action: Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec

Acteurs associés: Est Ensemble

moyen
terme



Étudier les conditions d'optimisation du maillage des modes actifs entre l'avenue du Colonel Fabien et le boulevard de la Boissière pour favoriser le rabattement vers la station de métro.

Porteur(s) de l'action: Montreuil
Acteurs associés: Ville de Paris

court
terme





Inter-station Hôpital-La Dhuy

Types d'action

- étude
- travaux
- mise en œuvre

Interfaces

- M11
- M15
- T1

Horizons

- action continue
- à définir
- court terme : avant 2016
- moyen terme : avant 2020
- long terme : après 2020

Moyens financiers

- € faible
- €€ moyen
- €€€ élevé

Moyens humains

- faible
- moyen
- élevé

Secteur 10

Boulevard de la Boissière des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale

<p>A n° 105 </p> <p>Réaménager le boulevard de la Boissière pour améliorer la répartition des usages en faveur des modes actifs (piétons et cycles) et des bus.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Département, Montreuil, Noisy-le-Sec</p> <p>Acteurs associés: RATP</p> <p> moyen terme €€€ </p>	<p>A n° 106</p> <p>Réaménager le carrefour boulevard Gabriel Péri - boulevard de la Boissière pour le simplifier afin de le rendre plus efficace pour les VP et plus confortable pour les piétons.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Département, Montreuil</p> <p> moyen terme €€€ </p>	<p>A n° 107</p> <p>Requalifier l'avenue du Colonel Fabien pour conforter l'usage du marché (piétons notamment).</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil</p> <p> long terme €€ </p>
--	--	--

Secteur 10

Boulevard de la Boissière des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale

<p>A n° 108</p> <p>Requalifier la rue des Processions pour conforter les flux piétons et les cycles aux abords de la centralité.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec</p> <p> long terme €€€ </p>	<p>A n° 109</p> <p>Mettre en place une régulation rotative du stationnement sur les linéaires commerçants sur les boulevards de la Boissière et Aristide Briand et adapter le stationnement pour les livraisons.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec</p> <p>Acteurs associés: Département</p> <p> court terme </p>	<p> n° 110</p> <p>Créer des alignements marchands.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec</p> <p> long terme </p>	<p> n° 111</p> <p>Organiser l'usage des locaux commerciaux en cas d'opérations de constructions neuves, par exemple à travers des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec</p> <p>Acteurs associés: CCI, CMA</p> <p> action continue </p>
--	---	---	---

Secteur 10

Boulevard de la Boissière des espaces publics pour conforter et soutenir l'attractivité commerciale

<p> n° 112</p> <p style="text-align: right;">Interfaces de la Zac Boissière Acacia</p> <p>Détection et accompagnement des porteurs de projets dans leur implantation. Mettre en place d'un dispositif Fisac pour la rénovation des vitrines et enseignes, la sécurisation des locaux et la mise aux normes d'accessibilité. Établir une programmation commerciale sur l'ensemble du site Boissière-Hôpital et Boissière-Acacia, tenant compte du développement du Pôle Boissière-Acacia et de la requalification du pôle Boissière-Rosny. Requalifier le marché Colonel Fabien, complémentaire du marché des Trois Communes. Lancer une réflexion sur le développement d'un «pôle» autour des métiers de la santé (professions paramédicales, laboratoires, etc.).</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Noisy-le-Sec</p> <p>Acteurs associés: CCI/CDAC</p> <p> action continue </p>	<p> n° 113</p> <p>Développer un projet immobilier en front de boulevard de la Boissière à Rosny-sous-Bois (Osica) qui prévoit des locaux commerciaux en pied d'immeuble.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Rosny-sous-Bois</p> <p> moyen terme </p>	<p> n° 114</p> <p style="text-align: right;">Zac Boissière Acacia</p> <p>Mettre en cohérence la programmation commerciale de part et d'autre du boulevard de la Boissière.</p> <p>Porteur(s) de l'action: Montreuil, Rosny-sous-Bois</p> <p> moyen terme </p>
---	--	---



Station La Dhuys (La Boissière) : une centralité de quartier à dominante résidentielle

Types d'action

- étude
- travaux
- mise en œuvre

Interfaces

- M11
- M15
- T1

Horizons

- action continue
- à définir
- court terme : avant 2016
- moyen terme : avant 2020
- long terme : après 2020

Moyens financiers

- € faible
- €€ moyen
- €€€ élevé

Moyens humains

- faible
- moyen
- élevé

Secteur 11

Abords de la station
une intensification continue dans le diffus



Requalifier l'espace public aux abords de la station pour créer des liens lisibles entre les rues, améliorer le confort piéton, notamment celui des personnes à mobilité réduite avec un choix de matériaux et des aménagements adaptés. Apporter une attention particulière à la problématique du stationnement résidentiel et aux aménagements des arrêts de bus.

Porteur(s) de l'action : Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois
Acteurs associés : Stif, RATP

moyen terme

€€€



Conforter l'accessibilité piétonne le long de la ruelle Boissière.

Porteur(s) de l'action : Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois

moyen terme

€€



Aménager une station de bus dans une voie nouvelle de la Zac Boissière-Acacia.

Porteur(s) de l'action : Montreuil
Acteurs associés : RATP (bus), Stif (IPDU/ORD), Nexity

moyen terme

€€€

Secteur 11

Abords de la station
une intensification continue dans le diffus



Favoriser un développement urbain aux abords de la station par une densification adaptée au gabarit des voies.

Porteur(s) de l'action : Montreuil

court terme



Favoriser les liaisons nord-sud entre la station de métro et le quartier Boissière, via des itinéraires piétons adaptés et en veillant à la sécurité de la traversée du boulevard de la Boissière.

Porteur(s) de l'action : Montreuil
Acteurs associés : Département

moyen terme

€



Maintenir le stationnement à durée limitée sur le boulevard de la Boissière et adapter le stationnement pour les livraisons.

Porteur(s) de l'action : Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois

moyen terme



Créer des alignements marchands.

Porteur(s) de l'action : Montreuil

long terme

Secteur 11

Abords de la station
une intensification continue dans le diffus



Organiser l'usage des locaux commerciaux en cas d'opérations de constructions neuves, par exemple à travers des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux.

Porteur(s) de l'action : Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois

Acteurs associés : CCI, CMA, Sem aménageur du projet

action continue

Satellite 5

Boulevard Gabriel Péri
des espaces publics partagés et apaisés



Mener des actions en faveur de la perméabilisation du boulevard Gabriel Péri :
• doubler les franchissements de « caniveaux » dédiés au flux de petite faune ;
• s'inscrire dans la continuité des espaces avec la Zac Saussaie-Beauclair/Péri ;
• aménager la route existante en créant un passage sous la route, même affleurant, permettant de drainer les flux de faune.

Porteur(s) de l'action : Région, Rosny-sous-Bois
Acteurs associés : ODBU, Natureparif

à définir

Zac Saussaie-Beauclair/Péri



Station Parc des Guillaumes (Saussaie-Beauclair) : un pôle régional commerces et transport intégré dans la ville

Types d'action

- étude
- travaux
- mise en œuvre

Interfaces

- M11
- M15
- T1

Horizons

- action continue
- à définir
- court terme : avant 2016
- moyen terme : avant 2020
- long terme : après 2020

Moyens financiers

- € faible
- €€ moyen
- €€€ élevé

Moyens humains

- faible
- moyen
- élevé

Secteur 12
Abords de la station
une recomposition urbaine sur grandes emprises

<p style="text-align: center;"> n° 125 </p> <p>Conforter l'accessibilité piétonne le long de la ruelle Boissière tout en veillant à appliquer une gestion différenciée des espaces verts.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois</p> <p style="text-align: right;"> moyen terme </p>	<p style="text-align: center;"> n° 126 </p> <p>Étudier de nouvelles possibilités pour faire passer un bus à proximité de la station du viaduc (pour les lignes 102 et 245 notamment).</p> <p>Porteur(s) de l'action : Stif, RATP</p> <p>Acteurs associés : Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois</p> <p style="text-align: right;"> moyen terme </p>	<p style="text-align: center;"> n° 127 </p> <p>Intégrer le viaduc dans les aménagements de l'espace public, en particulier en lien avec le Parc des Guillaumes récemment aménagé.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Stif, RATP, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : MOE Viaduc</p> <p style="text-align: right;"> long terme </p>
--	--	---

Secteur 12
Abords de la station
une recomposition urbaine sur grandes emprises

<p style="text-align: center;"> n° 128</p> <p>Redynamiser et diversifier l'offre commerciale existante : détecter et accompagner les porteurs de projets dans leur implantation.</p> <p>Développer une nouvelle offre de locaux commerciaux : possibilités de mutations en lien avec les nouveaux services métro.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Est Ensemble, Noisy-le-Sec</p> <p>Acteurs associés : Région, CCI, CMA</p> <p style="text-align: right;"> moyen terme </p>	<p style="text-align: center;"> n° 129 </p> <p style="text-align: right;">Zac Saussaie-Beauclair/Péri</p> <p>Intégrer les dispositifs dès la conception de l'ouvrage pour le maintien de la continuité longitudinale du coteau, le long de l'infrastructure du métro, notamment ruelle de la Boissière :</p> <ul style="list-style-type: none"> le maintien de la perméabilité la plus étendue possible sous l'ouvrage par la création de bandes enherbées ou en tout cas l'absence d'ouvrages fragmentant (murets, bordures, clôtures, etc.) ; l'équipement de l'ouvrage avec des gîtes pour la faune intégrés à la structure de l'ouvrage, notamment pour les mammifères chiroptères. <p>Porteur(s) de l'action : Stif, RATP</p> <p>Acteurs associés : MOE Viaduc</p> <p style="text-align: right;"> moyen terme </p>	<p style="text-align: center;"> n° 130 </p> <p style="text-align: right;">Zac Saussaie-Beauclair/Péri</p> <p>Engager des réflexions d'évolution du tissu avec les grands propriétaires fonciers autour de la station, d'ici ou après l'arrivée du métro.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : GVIO, Domus</p> <p style="text-align: right;"> moyen terme </p>
---	---	--

Secteur 12
Abords de la station
une recomposition urbaine sur grandes emprises

<p style="text-align: center;"> n° 131 </p> <p style="text-align: right;">Zac Saussaie-Beauclair/Péri</p> <p>Aménager les abords de la station en assurant la porosité du lieu par un espace ouvert.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois</p> <p style="text-align: right;"> moyen terme </p>	<p style="text-align: center;"> n° 132 </p> <p>Améliorer les liaisons rue de Neuilly/Boulevard Gabriel Péri dans le futur projet urbain des deux ZAC Péri/Saussaie Beauclair.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Porteur(s) de l'action : Noisy-le-Sec, Aménageur</p> <p style="text-align: right;"> long terme </p>	<p style="text-align: center;"> n° 133 </p> <p style="text-align: right;">Zac Saussaie-Beauclair/Péri</p> <p>Préserver le corridor à proximité de la ruelle Boissière et des enjeux écologiques dans les aménagements futurs des ZAC Péri - Saussaie Beauclair.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Porteur(s) de l'action : Aménageur</p> <p style="text-align: right;"> long terme </p>
<p style="text-align: center;"> n° 134 </p> <p>Réaliser une reconstitution de milieu naturel sur la pente qui restera disponible entre le haut du tunnel de sortie du métro et le boulevard Gabriel Péri.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Stif, RATP, Noisy-le-Sec</p> <p>Acteurs associés : MOE Viaduc</p> <p style="text-align: right;"> moyen terme </p>		



Station Parc des Guillaumes (Saussaie-Beauclair) : un pôle régional commerces et transport intégré dans la ville (suite)

Secteur 12

Abords de la station une recomposition urbaine sur grandes emprises



n° 135

Adapter le stationnement pour les livraisons.

Porteur(s) de l'action: Noisy-le-Sec



n° 136

Étudier une programmation commerciale dans les Zac Péri et Saussaie Beauclair.

Porteur(s) de l'action:
Rosny-sous-Bois



n° 137

Organiser l'usage des locaux commerciaux en cas d'opérations de constructions neuves, par exemple à travers des appels à candidatures pour la commercialisation des nouveaux locaux.

Porteur(s) de l'action:
Rosny-sous-Bois



n° 138

Étudier un programme d'équipements dans le cadre des Zac Péri et Saussaie Beauclair (sport, loisirs, culture, séminaires...).

Porteur(s) de l'action:
Rosny-sous-Bois

Acteurs associés: Aménageur



Satellite 6

Quartier du Londeau des espaces publics partagés et apaisés



n° 139

Engager des réflexions d'évolution du tissu avec les grands propriétaires fonciers autour de la station, d'ici ou après l'arrivée du métro.

Porteur(s) de l'action: Noisy-le-Sec



n° 140

Conforter la traversée sous l'A3 rue de Neuilly pour créer du lien urbain avec le quartier du Londeau.

Porteur(s) de l'action: Noisy-le-Sec



n° 141

Améliorer la cyclabilité des rues de Neuilly et rue du Trou Morin.

Porteur(s) de l'action: Noisy-le-Sec



n° 142

Étudier la faisabilité et les conditions de réalisation du projet de passerelle piétonne pour créer une plus grande perméabilité vers la station Parc des Guillaumes et les quartiers Boissière et Langevin.

Porteur(s) de l'action: Noisy-le-Sec



Satellite 6

Quartier du Londeau des espaces publics partagés et apaisés



n° 143

Aménager le secteur Brément avec un objectif de production de logement social conforme au PLU.

Porteur(s) de l'action:
Rosny-sous-Bois





Rosny-Bois-Perrier : un pôle régional commerces et transport intégré dans la ville

Types d'action

- étude
- travaux
- mise en œuvre

Interfaces

- M11
- M15
- T1

Horizons

- action continue
- à définir
- court terme : avant 2016
- moyen terme : avant 2020
- long terme : après 2020

Moyens financiers

- faible
- moyen
- élevé

Moyens humains

- faible
- moyen
- élevé

Secteur 13
Rosny 2/Grand Pré
une recomposition urbaine sur grandes emprises

<div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">A</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 144</div> <p>Mettre en place une boucle permettant d'articuler la plaine à l'itinéraire bis cyclable identifié dans les autres parties du territoire et à l'itinéraire principal (coteau et plateau), en privilégiant les modes actifs, ce qui redonnerait sa cohérence à l'ensemble du secteur.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : Région, Stif, RATP, SGP</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> long terme </div>	<div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">?</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 145</div> <p>Pour un désenclavement de la gare, étudier :</p> <ul style="list-style-type: none"> le débouché des voies Maurice Ravel et François Couperin sur le boulevard Alsace Lorraine, par la mise en place d'emplacements réservés sur les parcelles D233, 241, 215 ; le redressement de la rue Offenbach vers la gare au droit de l'école élémentaire Felix Eboué (cheminement doux) ; le traitement du lien entre la gare et la ZA Montgolfier via la rue Offenbach et le carrefour avec Alsace Lorraine ; la requalification du lien vers l'avenue de Gaulle, par le prolongement du mail piétons Messenger ; l'ouverture à la circulation de la rue Jean de Mailly ; la requalification de la rue Léon Blum et des abords du centre commercial Rosny 2. <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : Région, Stif/RATP, Copropriété Rosny 2, SGP</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> long terme </div>
--	---

Secteur 13
Rosny 2/Grand Pré
une recomposition urbaine sur grandes emprises

<div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">?</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 146</div> <p>Mettre en place une stratégie de gestion du stationnement et des livraisons.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : Copropriété Rosny 2</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> court terme </div>	<div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">?</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 147</div> <p>Mettre en place une réflexion sur l'évolution de la centralité commerciale de Rosny 2 en lien avec la réalisation de projets structurants de transports collectifs (prolongement de la ligne 11, ligne 15 du Grand Paris Express).</p> <p>Porteur(s) de l'action : Région, Stif, Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : APPL11, Copropriété Rosny 2, SGP, RATP</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> moyen terme </div>	<div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">?</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 148</div> <p>Créer une Zac dans le secteur Grand Pré, avec un objectif de 30 % de logements sociaux.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : Caisse des dépôts</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> long terme </div>
--	---	--

<div style="text-align: center; background-color: #f0f0f0; padding: 5px;"> Secteur 13 Rosny 2/Grand Pré <i>une recomposition urbaine sur grandes emprises</i> </div> <div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">⚙️</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 149</div> <p>Accompagner l'ICF La Sablière dans la réalisation d'un programme de renouvellement urbain autour du centre commercial du Bois Perrier.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : Caisse des dépôts</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> long terme </div>	<div style="text-align: center; background-color: #f0f0f0; padding: 5px;"> Secteur 14 Montgolfier <i>une recomposition urbaine sur grandes emprises</i> </div> <div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">?</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 150</div> <p>Étudier le devenir de la ZA Montgolfier et adapter la règle d'urbanisme le cas échéant.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : Caisse des dépôts</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> moyen terme </div>	<div style="text-align: center; background-color: #f0f0f0; padding: 5px;"> Satellite 7 SMR <i>des espaces publics partagés et apaisés</i> </div> <div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">?</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 151</div> <p>Créer en tête d'îlot sud (SMR) un espace public en accompagnement d'un programme restant à définir, création d'une passerelle modes doux permettant une liaison entre les quartiers Gabriel Péri-Saussaie Beauclair et Grand Pré-Rosny 2.</p> <p>Porteur(s) de l'action : Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : État, Département, Stif/RATP, Copropriété Rosny 2, Domus</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> moyen terme </div>	<div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold; color: #800000;">?</div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #800000;">n° 152</div> <p>Accompagner l'État et le département dans l'étude de la requalification de l'avenue du Général de Gaulle en boulevard urbain, via la démolition de l'autoport (département) et/ou le redressement de la bretelle autoroutière (État).</p> <p>Porteur(s) de l'action : Rosny-sous-Bois</p> <p>Acteurs associés : État, Région, Département</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> moyen terme </div>
---	--	---	---



Mise en œuvre

Objectifs

Deux périodes, avec chacune leurs enjeux et objectifs propres en termes de pilotage, caractérisent l'« après signature » du présent contrat.

L'année 2015 sera une année de transition, au cours de laquelle les objectifs des partenaires seront de préciser, valider et mettre en place une organisation partenariale pour le suivi de la mise en œuvre des actions. Il s'agira en particulier d'organiser progressivement le relais opérationnel de l'équipe projet (voir p. 52) qui, depuis la signature de la charte jusqu'à celle du présent contrat, a assuré la coordination technique de la démarche.

Cet objectif de court terme correspond à l'action n° 1 du programme d'actions sur lequel les partenaires s'engagent par le présent contrat.

À partir de 2016 et de façon pérenne, les objectifs du dispositif de pilotage de la démarche d'articulation aménagement-transport seront :

D'un point de vue politique :

- maintenir la dynamique du portage politique partenarial ;
- renforcer la démarche par la recherche de nouveaux partenaires, notamment financiers ;
- saisir l'opportunité offerte par le prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs pour étendre la démarche partenariale.

D'un point de vue technique :

- coordonner et évaluer la mise en œuvre des actions ;
- enrichir le contenu du contrat par l'incorporation de nouvelles thématiques, projets ou même acteurs, dans l'idée d'un processus continu de développement du territoire et d'un jeu d'acteurs en pleine évolution.

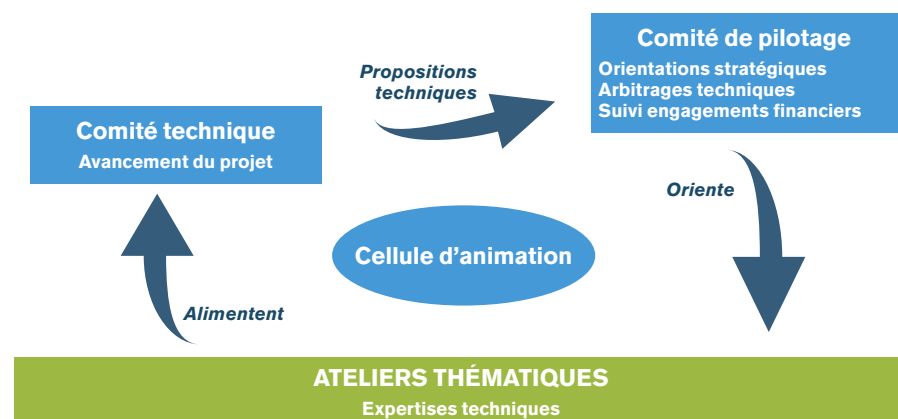
Dispositif envisagé pour le suivi de la mise en œuvre opérationnelle du contrat

Le dispositif de pilotage sur lequel les partenaires s'engagent repose sur une organisation assez semblable à l'organisation de la démarche partenariale depuis ses débuts : une instance de gouvernance politique, le comité de pilotage, assisté d'un comité technique, lequel pourra être alimenté par des ateliers thématiques spécifiques, ainsi qu'une « cellule d'animation ».

Le comité de pilotage est le garant de la dynamique partenariale, de la cohérence territoriale de la démarche, de l'articulation politique avec le projet de transport. C'est l'instance de décision des orientations stratégiques, d'arrêt des choix et de validation des propositions techniques, de pilotage des engagements financiers, de la mise en œuvre du programme d'actions, et de validation des évolutions du contrat. Le comité technique suit l'avancement de la réalisation des actions, contribue à l'enrichissement de la réflexion par l'animation d'une démarche prospective. Il est le garant de l'articulation technique avec le projet de transport, notamment pendant la phase chantier de ce dernier. Il soumet au comité de pilotage les choix techniques majeurs et les décisions à prendre, en particulier les évolutions du contrat.

Les ateliers thématiques sont le prolongement des groupes de travail mis en place pour l'élaboration du contrat. Ils réunissent les référents techniques qualifiés des communes et des partenaires de la démarche. Ils suivent la réalisation des actions sur leur thématique et alimentent les comités techniques sur des expertises particulières.

Schéma des instances de gouvernance de la démarche aménagement-transport



La cellule d'animation sera définie en termes de nature et de statut et mise en place au cours de l'année 2015.

Communication

Dans le cadre de la mise en œuvre de la «Chartes Île-de-France 2030: contrat aménagement-transport pour le territoire de la ligne 11», les partenaires s'engagent jusqu'au terme du projet de transport et des projets urbains à :

- Mettre en œuvre une communication partenariale sur l'ensemble du territoire, respectant une charte graphique unique et validée par tous, permettant une même expression et valorisation du/des projet(s) et de leurs porteurs en tout lieu du territoire. Les partenaires s'engagent à respecter cette charte chacun à leur niveau et/ou collectivement pour communiquer sur les opérations «Chartes Île-de-France 2030 contrat aménagement-transport», et à l'imposer aux prestataires à qui pourrait être déléguée cette mission.
- Se réunir régulièrement au sein de la commission de suivi communication (conformément à l'action 1 du programme d'actions), ayant pour missions de :
 - valider la stratégie et le plan de communication global (cf. action 37 du programme d'actions), complémentaires aux plans d'actions locaux des partenaires de la démarche ;
 - définir et valider les cahiers des charges en vue de la sélection des éventuels prestataires ;
 - superviser le déploiement des actions en les validant à chaque étape.
- Mentionner sur tout acte de publicité ou d'information les partenaires concernés de l'opération, en faisant figurer leurs logos selon un ordre financier (investissements) ou protocolaire.
- Ne pas interférer avec la communication partenariale et sa charte graphique, en développant parallèlement sur le territoire des outils de communication « concurrents ».



© Ville des Lilas/Michael Barrera



© Ville des Lilas/Michael Barrera



© Ville des Lilas/Michael Barrera

Conseil municipal extraordinaire du 30 septembre 2014 pour le prolongement de la ligne 11 : ce conseil exceptionnel a réuni l'ensemble des acteurs de la démarche unis pour le prolongement de la ligne de métro. Cet événement a été l'occasion de voter une délibération symbolique pour rappeler la nécessité de financer et réaliser ce projet.

Partenaires de la démarche

1. Élus et directeurs membres des conférences et bureaux des élus

Région Île-de-France

- Alain Amédéo, vice-président en charge de l'aménagement du territoire, de la coopération interrégionale, des parcs naturels régionaux et des contrats ruraux
- Pierre Serne, vice-président en charge des transports et des mobilités

Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 (APPL11)

- Daniel Guiraud, président

Les maires et élus des collectivités membres, mentionnés ci-dessous :

Ville des Lilas

- Daniel Guiraud, maire
- Claude Ermogeni, maire-adjoint en charge de l'urbanisme, l'habitat, des bâtiments communaux et des transports

Ville de Noisy-le-Sec

- Laurent Rivoire, maire
- Olivier Deleu, conseiller municipal délégué aux transports et aux déplacements
- Nicole Rivoire, conseillère municipale déléguée, ancienne maire de Noisy, puis maire adjointe en charge de l'aménagement, des transports et des déplacements

Ville de Romainville

- Corinne Valls, maire
- Jacques Champion, maire-adjoint en charge de l'aménagement, du patrimoine et des mobilités

Ville de Montreuil

- Patrice Bessac, maire
- Gaylord Le Chequer, maire-adjoint en charge de l'aménagement, l'urbanisme, des grands projets et des espaces publics
- Catherine Pilon, maire-adjointe en charge des transports, des mobilités, de la circulation et du stationnement
- Fabienne Vanstenkeeste, ancienne maire-adjointe en charge des espaces publics et des déplacements

Ville de Rosny-sous-Bois

- Claude Capillon, maire
- Jean-Paul Fauconnet, maire-adjoint en charge des espaces publics et du cadre de vie
- Monique Deshogues, maire-adjointe en charge du développement économique et de l'emploi
- Pierre Poinson, conseiller municipal délégué au développement des transports
- Claude Schmierer, ancien maire-adjoint en charge de l'urbanisme

Ville de Bagnolet

- Tony Di Martino, maire
- Merouan Hakem, maire-adjoint en charge des déplacements

Ville de Paris

- Jacques Baudrier, conseiller délégué auprès du maire-adjoint en charge de l'urbanisme, chargé des questions relatives à l'architecture et aux grands projets de renouvellement urbain

Communauté d'agglomération

Est Ensemble (CAEE)

- Gérard Cosme, président
- Philippe Guglielmi, vice-président en charge des déplacements et de la mobilité urbaine

Département de Seine-Saint-Denis

- Corinne Valls, vice-présidente chargée des transports et des déplacements

- Daphné Sendros-Pons, directrice de l'aménagement et du développement
- Emmanuel Petiot, directeur de la Voirie et des Déplacements

Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU îdF)

- Valérie Mancret-Taylor, directrice générale
- Alain Meyère, ancien directeur du département mobilité et transport, puis Élisabeth Gouvernal, directrice du département mobilité et transport

Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif)

- Sophie Mougard, directrice générale
- Jean-Louis Perrin, directeur des projets d'investissement
- Gilles Fourt, chef de la division des projets ferroviaires

Établissement public foncier d'Île-de-France (Epff)

- Gilles Bouvelot, directeur général
- Pascal Dayre, directeur général adjoint

Régie autonome des transports parisiens (RATP)

- Benjamin Claustre, directeur de projet ligne 11
- Jérôme Bettochi, directeur de l'agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis

Direction interrégionale de la Caisse des dépôts et consignations

- François Elia, directeur territorial de Seine-Saint-Denis et l'ensemble des membres de l'équipe projet et du comité technique local

2. Membres de l'équipe projet

Région Île-de-France

- Juliana Ribeiro, chef de projet démarches aménagement-transport, direction de la planification de l'aménagement et des stratégies métropolitaines

IAU îdF

- Sophie Laurent, chef de projet démarche ligne 11, département mobilité, transport
- Alé Sall, chargé d'études, département mobilité, transport

APPL11, représentée par son AMO

Ville et transports en Île-de-France (VTIF), mandataire

- Jacques-Jo Brac, délégué général
- Claire Roulet Sureau, directrice projets et développement
- Lucile Bouteiller, chargée d'étude
- Ingrid de Rio Campo, chef de projet mobilité

Ingerop Management : cotraitant de VTIF

- François-Laurent Touzain, directeur
- Ewen Rey, responsable de mission

Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif)

- Mickaël Folliot, chargé de projet ligne 11, division des projets ferroviaires, direction des projets d'investissements
- Jérôme Guillard, chargé de projet ligne 11, division des projets ferroviaires, direction des projets d'investissements
- Cédric Genton, chargé de projet ligne 11, division des projets ferroviaires au sein de la direction des projets d'investissements

CA Est Ensemble

- Hélène Planque, direction de l'aménagement et des déplacements
- Nicolas Viennot, responsable du pôle études et prospective, direction de l'aménagement et des déplacements
- Morgane Urban, chargée de mission déplacements, pôle études et prospective, direction de l'aménagement et des déplacements

Epff

- Franck Baltzer, responsable Pôle études et prospective, direction développement et partenariats
- Agnès Sarah, chef de projets études et développement, direction développement et partenariats

3. Référents et membres des comités techniques locaux

Tous les membres de l'équipe projet

Mairie des Lilas

- Manuelle Serfati, directrice des espaces publics
- Mireille Coucaud, directrice de l'urbanisme
- Christophe Lalo, directeur de la communication

Mairie de Noisy-le-Sec

- Florent Bernis, responsable du service des études urbaines et des projets d'aménagement
- Jean Teiller, chargé d'études aménagement, transports et déplacements, service des études urbaines et des projets d'aménagement

Mairie de Romainville

- Xavier Guyard, directeur de l'urbanisme et de l'aménagement
- Laura Rosseman, chargée de mission aménagement

Mairie de Montreuil

- Marie Fourtané, architecte-urbaniste, service études et développement urbain, direction de l'urbanisme et de l'habitat
- Christelle Célestine-Claire, chargée de mission transports et déplacements, direction de l'espace public et de l'environnement

Mairie de Rosny-sous-Bois

- Clémentine Génard, chargée d'études et d'opérations, direction urbanisme et habitat
- Djamel Hamadou, directeur du Pôle urbanisme, architecture et espaces publics

CA Est Ensemble

- Ludvine Carlier, responsable du pôle approche environnementale de l'aménagement, direction de l'environnement et de l'écologie urbaine

Département de Seine-Saint-Denis (CG 93)

- Marthe Mouradian, chargée d'études, direction de l'aménagement et du développement
- Stéphanie Da Silva, chargée d'études, direction de la voirie et des déplacements

Région Île-de-France

- Alexandra Rossi, chef du service Stratégie et ingénierie territoriale, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines
- Caroline Bonan-Richard, sous-directrice de la stratégie et de l'action régionale, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines
- Christophe Barbara, chargé de mission, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines
- Violaine Allais, chargée de mission, service stratégie et ingénierie territoriale, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines
- David Martins, chargé de mission, direction des transports

IAU îdF

- Anca Duguet, chargée d'études, département urbanisme, aménagement et territoires
- Pauline Zeiger, chargée d'études, département urbanisme, aménagement et territoires
- Amélie Darley, chargée d'études, département Urbanisme aménagement et territoires

- **Carole Delaporte**, chargée d'études, département économie et développement local

RATP

- **Laurence Herbreteau**, chargée du projet de prolongement de la ligne 11
- **Solenne Fritsch**, responsable de développement territorial de Seine-Saint-Denis

4. Autres partenaires

Mairie de Paris

- **Hervé Abderrahman**, conseiller technique, cabinet de Christophe Nadjovski

Direction interrégionale de la Caisse des dépôts et consignations

- **François Elia**, directeur territorial de la Seine-Saint-Denis
- **Alain Sanchez**, chargé de développement territorial pour la Seine-Saint-Denis

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA Île-de-France)

- **Hélène Fernandez**, directrice UTEA93
- **Marion Baud**, chef de projet Grand Paris

Société du Grand Paris (SGP)

- **Sandrine De Lahondes**, adjointe au directeur, direction des programmes
- **Nadir Bentouta**, directeur des relations institutionnelles

Mairie de Bagnolet

- **Stéphane Wojnarowski**, responsable du service des déplacements urbains, direction voirie, propreté et déplacements

5. Membres des groupes de travail thématiques

Groupe de travail « équipements »

- **Élue référente** : **Nicole Rivoire**, en charge de l'aménagement, des transports et déplacements, ville de Noisy-le-Sec
- **Pilote** : **Florent Bernis**, service des études urbaines et des projets d'aménagement, ville de Noisy-le-Sec
- **Copilote** : **Nicolas Viennot**, direction aménagements et déplacements, CA Est Ensemble
- **Christelle Célestine-Claire**, direction de l'espace public et de l'environnement, ville de Montreuil
- **Corinne Deberny-Riche**, département démographie, habitat, équipement, gestion locale, IAU îdF
- **Clémentine Génard**, direction urbanisme et habitat, ville de Rosny-sous-Bois
- **Fabienne Guimont**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Daria Horsch**, direction de l'urbanisme et de l'habitat, ville de Montreuil
- **Gilles Jacquemoire**, direction des espaces publics, ville des Lilas
- **Sophie Laurent**, département mobilité et transport, IAU îdF
- **Marthe Mouradian**, direction de l'aménagement et du développement, CG 93
- **Claire Peuvergne**, Institut régional de développement du sport (IRDS), IAU îdF
- **Gaëlle Renouard**, service des études urbaines et des projets d'aménagement, ville de Noisy-le-Sec
- **Juliana Ribeiro**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Laura Rosseman**, direction de l'aménagement, ville de Romainville
- **Manuelle Serfati**, direction des espaces publics, ville des Lilas
- **Marion Tillet**, département démographie, habitat, équipement, gestion locale, IAU îdF

Groupe de travail « commerces et services »

- **Élue référente** : **Monique Deshogues**, adjointe au maire, déléguée au développement économique, à l'emploi et à la formation, ville de Rosny-sous-Bois
- **Pilote** : **Aline Béra**, pôle affaires économiques, emploi, ville de Rosny-sous-Bois
- **Copilote** : **Johan Ammardji**, direction des affaires économiques, ville de Romainville
- **Céline Coiffé**, direction commerce, artisanat et développement économique, ville de Noisy-le-Sec
- **Mireille Coucaud**, directrice de l'urbanisme, ville des Lilas
- **Thibaud de Laleu**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Carole Delaporte**, département économie et développement local, IAU îdF
- **Raymond Lehman** de la délégation à l'emploi, l'économie, la formation professionnelle et l'innovation, CG93
- **Sophie Laurent**, département mobilité et transport, IAU îdF
- **Jérôme Louvet**, direction de l'urbanisme et de l'habitat, ville de Montreuil
- **Juliana Ribeiro**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Flavien Siron**, direction de la voirie et des déplacements, CG93
- **Nathalie Verdeille**, direction du développement économique, CA Est Ensemble

Groupe de travail « foncier »

- **Élu référent** : **Jacques Champion**, adjoint au maire de Romainville en charge du développement urbain, ville de Romainville
- **Pilote** : **Xavier Guyard**, direction de l'urbanisme et de l'aménagement, ville de Romainville
- **Co-pilote** : **Nicolas Viennot**, direction aménagements et déplacements, CA Est Ensemble
- **Franck Baltzer**, direction développement et partenariats, Epiff
- **Pauline Bertrand**, direction urbanisme et habitat, ville de Rosny-sous-Bois
- **Marie-Delphine Bonnefond**, service des affaires foncières et immobilières, ville de Rosny-sous-Bois
- **Mireille Coucaud**, direction de l'urbanisme, ville des Lilas
- **Marie Fourtané**, direction de l'urbanisme et de l'habitat, ville de Montreuil
- **Djamel Hamadou**, pôle urbanisme, architecture et espaces publics, ville de Rosny-sous-Bois
- **Saïd Hassouni**, direction de la voirie et des déplacements, CG93
- **Daria Horsch**, direction de l'urbanisme et de l'habitat, ville de Montreuil
- **Sophie Laurent**, département mobilité et transport, IAU îdF
- **William Le Goff**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Morgane Martin**, service des études urbaines et des projets d'aménagement, ville de Noisy-le-Sec
- **Marthe Mouradian**, direction de l'aménagement et du développement, CG93
- **Laura Rosseman**, direction de l'aménagement et de l'urbanisme, ville de Romainville
- **Alé Sall**, département mobilité et transport, IAU îdF
- **Agnès Sarah**, direction développement et partenariats, Epiff
- **Pauline Zeiger**, département urbanisme aménagement et territoires, IAU îdF

Groupe de travail « aménagement des espaces publics »

- **Élu référent** : **Philippe Guglielmi**, vice-président en charge des déplacements et de la mobilité urbaine, CA Est Ensemble

- **Pilote** : **Morgane Urban**, direction aménagements et déplacements, CA Est Ensemble
- **Copilote** : **Juliana Ribeiro**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Florent Bernis**, service des études urbaines et des projets d'aménagement, ville de Noisy-le-Sec
- **Pauline Bertrand**, direction urbanisme et habitat, ville de Rosny-sous-Bois
- **Christelle Célestine-Claire**, direction de l'espace public et de l'environnement, ville de Montreuil
- **Stéphanie Da Silva**, direction de la voirie et des déplacements, CG93
- **Geoffrey Dufour**, direction de la voirie et des déplacements, CG93
- **Anca Duguet**, département urbanisme aménagement et territoires, IAU îdF
- **Mickaël Folliot**, DPI, Stif
- **Solenne Fritsch**, agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis, RATP
- **Clémentine Génard**, direction urbanisme et habitat, ville de Rosny-sous-Bois
- **Cédric Genton**, DPI, Stif
- **Gilles Jacquemoire**, direction des espaces publics, ville des Lilas
- **Sophie Laurent**, département mobilité et transport, IAU îdF
- **Laura Rosseman**, direction de l'urbanisme et de l'aménagement, ville de Romainville
- **Alé Sall**, département mobilité et transport, IAU îdF
- **Manuelle Serfati**, direction des espaces publics, ville des Lilas
- **Sarah Tourant**, agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis, RATP
- **Nicolas Viennot**, direction aménagements et déplacements, CA Est Ensemble
- **Stéphane Wojnarowski**, service des déplacements urbains, direction voirie, propreté et déplacements, ville de Bagnolet

Groupe de travail « identité »

- **Élu référent** : **Daniel Guiraud**, maire des Lilas
- **Pilote** : **Christophe Lalo**, direction de la communication, ville des Lilas
- **Copilote** : **Jacques-Jo Brac**, délégué général, VTIF
- **Virginie Bailleul**, direction de la communication et des relations publiques, ville de Noisy-le-Sec
- **Régina Berre-Viain**, agence de développement territorial de Seine-Saint-Denis, RATP
- **Amel Bouzaida**, direction de la communication, ville de Romainville
- **Gildas Crosnier**, unité communication, Région Île-de-France
- **Romain Da Costa**, pôle communication, ville de Rosny-sous-Bois
- **Ingrid de Rio Campo**, VTIF
- **Sophie Laurent**, département mobilité et transport, IAU îdF
- **Agnès Léopold**, direction de la communication, CA Est Ensemble
- **Benoit Mougne**, direction de la communication, CA Est Ensemble
- **Juliana Ribeiro**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Christine Roma-Facquez**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Manuelle Serfati**, direction des espaces publics, ville des Lilas
- **Magali Taupin**, direction de la communication, ville de Montreuil

Correspondants « biodiversité »

- **Christophe Barbara**, direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, Région Île-de-France
- **Ludvine Carlier**, direction de l'environnement et de l'écologie urbaine, CA Est Ensemble

