

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

22 FEV. 2019

Orly, le 18 février 2019

Monsieur Patrick Ollier
Président
Métropole du Grand Paris
15 avenue Pierre
75013 PARIS

ETABLISSEMENT
PUBLIC TERRITORIAL
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 Orly aéroport cedex

Nos réf. : 2019-02-18 - PTER/ IL / HM - D1900406
Affaire suivie par :
Isabelle.lepercq@grandorlyseinebièvre.fr

Objet : Transmission de l'avis de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre sur le projet de PADD du SCOT

PJ : Exigences du projet de territoire
Avis sur le PADD
Demande de corrections

Monsieur le Président,
Isabelle Lepercq

Vous avez prescrit, en juin 2017, la réalisation du schéma de cohérence territoriale métropolitain. Notre intercommunalité, ses élus et ses agents ont participé à nombre des instances que vous avez mis en place dans ce cadre. Permettez-moi néanmoins de vivement regretter que le calendrier dont vous êtes garant limite de fait l'implication du plus grand nombre, de manière coopérative et ascendante.

Je souhaite cependant vous assurer que nous continuerons, autant qu'il nous en sera possible dans ce cadre contraint, de participer aux prochaines étapes, notamment à l'élaboration du document d'orientations et d'objectifs (DOO) à laquelle nous souhaitons être associés. A cet égard, en plus des commissions du « projet métropolitain », la tenue de G12 dédiés à cette question serait de nature à favoriser le travail collectif et l'échange. J'en profite pour demander à nouveau que les documents, dans leur intégralité, nous soit transmis, afin qu'un travail précis puisse être engagé, en collaboration étroite avec vos services.

Dans l'attente, et suite à la transmission du diagnostic synthétique et du projet d'aménagement et de documents ainsi que de notre propre projet de territoire dont les exigences ont été votées lors du Conseil territorial du 18 décembre 2018. Avant de vous en souhaiter bonne lecture, je souhaiterai néanmoins attirer votre attention sur quelques points essentiels.

Nous sommes aujourd'hui collectivement confrontés à deux grands enjeux que sont d'un côté la transition écologique, la lutte contre le changement climatique et la préservation des ressources naturelles, et de l'autre la question sociale, tant du point de vue de la réduction des fractures et inégalités sociales, que de celui de l'autonomie et l'émancipation des individus. Nous considérons que ces deux questions doivent se résoudre conjointement, dans une véritable transition systémique, dont la Métropole pourrait être l'un des acteurs. C'est le sens de nombreuses demandes qui ont été formulées en commission et au Conseil, afin que les enjeux

ABLON-SUR-SEINE | ARCUEIL | ATHIS-MONS | CACHAN | CHEVILLY-LARUE | CHOISY-LE-ROI | FRESNES | GENTILLY | IVRY-SUR-SEINE | JUVISY-SUR-ORGE | L'HAY-LES-ROSES | LE KREMLIN BICÊTRE | MORANGIS | ORLY | PARAY-VIEILLE-POSTE | RUNGIS | SAVIGNY-SUR-ORGE | THIAIS | VALENTIN | VILLEJUIF | VILLENEUVE-LE-ROI | VILLENEUVE-SAINTE-GEORGES | VIRY-CHATILLON | VIRY-SUR-SEINE

(.../...)

environnementaux et sociaux soient traités prioritairement, en lieu et place des questions d'attractivité et de compétitivité que vous avez pourtant souhaité maintenir.

Aussi, je regrette que le diagnostic du schéma de cohérence territoriale tout comme le projet de PADD positionnent la Métropole du Grand Paris comme un acteur majeur de la compétition entre métropoles mondiales et non comme un acteur émergent de la coopération, du rééquilibrage, et du polycentrisme, piliers à partir desquels doit se penser l'adite transition. De plus, si le polycentrisme de la Métropole du Grand Paris doit être plus fermement réaffirmé il en va de même pour le polycentrisme à l'échelle du pays, faute de quoi le métropolisation n'apportera pas de véritable solution à ces deux enjeux. Ces solutions ne peuvent émaner d'un modèle unique et doivent à contrario être coconstruites avec les habitants, avec le tissu local, au plus près des besoins et ressources qui existent dans un territoire. C'est en ce sens que se positionne notre projet de territoire : les exigences de ce dernier reflètent le niveau d'ambition nécessaire au développement de notre territoire face aux différents enjeux que nous devons relever, et nous souhaitons que la construction de son plan d'actions se fasse en étroite collaboration avec les acteurs locaux.

Evidemment cela pose clairement la question des priorités et des moyens. J'en profite ici pour dire que le schéma institutionnel et financier est une limite claire à cela et qu'il nous faudra dans l'année proposer des solutions pour la lever. Ce schéma est en partie à inventer car résoudre ces défis environnementaux et sociaux implique d'y affecter de nouveaux moyens, lesquels ne peuvent être ponctionnés sur le budget des politiques publiques portées par les communes et les EPT au bénéfice des habitants.

En souhaitant que vous fassiez une lecture attentive de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations sincères.

Michel Leprière

Grand-Orly Seine Bièvre
Président de l'Etablissement public territorial



PROJET DE TERRITOIRE

EXIGENCES

G R A N D
S E I -
B I E V R E
F C H C A V I G
O R L Y
D N A T C
E N E A P J S V
A V A

Introduction

Créé le 1^{er} janvier 2016, dans le cadre de la réforme territoriale du Grand Paris, l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre rassemble 24 communes et s'étend sur les 2 départements du Val-de-Marne et l'Essonne. Au sein de son périmètre, l'organisation territoriale du bloc local préexistante était diversifiée : 16 communes ayant déjà intégré une des 4 Communautés d'agglomération avec des historiques de transferts de compétences différents ; 8 communes n'étaient pas membres d'un établissement public de coopération intercommunale. Pour autant, au fil de leur histoire et convenues que certains enjeux gagnaient à être pensés et/ou mis en œuvre à une échelle plus grande, l'ensemble de ces communes se sont saisies chacune à leur manière des différentes formes d'organisation de coopération intercommunale, pour favoriser ces dynamiques de projets et la mobilisation de fonds publics pour leur mise en œuvre. C'est cette conception et cette participation à la construction de coopérations intercommunales – qui n'ont pas toujours pris la forme d'intercommunalité intégrée – reposant sur le volontariat et des décisions librement consenties, en y associant les habitants et les acteurs socio-économiques, qui ont permis de connaître jusqu'ici la réussite des projets qu'elles ont portés.

Afin d'assurer une mise en œuvre de la réforme territoriale la plus utile possible pour leurs 700 000 habitants, les communes de Grand-Orly Seine Bièvre ont décidé de fonctionner en « coopérative de villes ». Ce principe innovant relève de l'attachement profond à la commune : l'échelon intercommunal ne se surimpose pas à la volonté des élus locaux, mais les accompagne afin de renforcer le poids de leurs projets en respectant chaque commune. C'est une condition essentielle pour organiser une gestion de proximité la plus démocratique et s'appuyant sur la relation directe entre les élus locaux et les citoyens. Dans cet esprit, l'établissement public territorial poursuit ainsi les dynamiques et politiques publiques existantes, et crée également les conditions de projets territoriaux. En cette période de réduction massive des fonds publics et alors que les inégalités sociales et territoriales sont encore grandissantes au sein de la zone dense francilienne, le travail commun doit plus que jamais veiller à générer des effets de développement, préserver un haut niveau de services publics locaux adaptés aux enjeux de chacun, la prise en compte des objectifs visant à une transition vers des territoires post carbone issus de la COP 21, dans un esprit d'efficacité et de proximité, au bénéfice de tous les citoyens. Ces derniers sont la richesse de ce territoire : son développement ne peut se faire que par et pour eux. Ainsi, avec des histoires diversifiées, les 24 villes de Grand-Orly Seine Bièvre partagent des marqueurs identitaires forts tels que leur topographie, leur accessibilité tous modes, leur place stratégique dans l'écosystème économique métropolitain et des points d'appui au développement tels que le dynamisme de leur population, la création d'entreprises, leur attractivité résidentielle, les projets de développement d'envergure. Elles accueillent également une dynamique d'innovation très riche et diversifiée au service du territoire, des habitants et des usagers que ce soit au travers de lieux ou de réseaux d'acteurs hybrides.

Car, au-delà de l'évolution institutionnelle qui reste éloignée des préoccupations de la population, des révolutions profondes au niveau social, sociétal, environnemental, énergétique ou encore numérique sont en cours. Elles ont un impact sur toutes les politiques publiques : les besoins exprimés se modifient. Grand-Orly Seine Bièvre entend y répondre.

Pour cela, l'EPT s'est engagé dans l'élaboration d'un projet de territoire afin de partager une vision commune de ce territoire, de ses enjeux et des actions à mettre en œuvre. L'ambition de l'élaboration de ce document se décline en trois objectifs. Le premier est de faire territoire pour porter collectivement un projet de développement utile à la population, aux salariés et aux usagers. Le deuxième est d'être prêt à défendre les actions des communes, de valoriser et de promouvoir le territoire au sein de la

Métropole du Grand Paris et de ses documents stratégiques : Schéma de cohérence territoriale, Plan climat air énergie métropolitain, Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement notamment. Enfin le troisième est, lorsque cela sera rendu nécessaire, d'être la première pierre au processus d'élaboration du PLU, la loi NOTRe ayant organisé le transfert de la compétence aménagement aux Etablissements publics territoriaux au 1^{er} janvier 2018 incluant, entre autres, la responsabilité d'élaborer un PLU intercommunal.

Afin de répondre pleinement à cette ambition, les enjeux et orientations du projet de territoire sont déclinés sous la forme de 4 exigences pour le développement de Grand-Orly Seine Bièvre qui se veut résolument durable, solidaire, inclusif et attractif pour le bénéfice de ses habitants.

Exigence n°1 : Combattre les dérèglements climatiques et les nuisances.....	5
Conforter l'engagement dans la transition énergétique.....	5
Atteindre la sobriété et l'efficacité	6
Poursuivre la volonté de réparation des nuisances via le développement urbain.....	7
Pérenniser et développer la nature en ville	8
Exigence n°2 : Garantir la ville et la qualité de vie pour tous.....	10
Assurer des logements abordables et un parcours résidentiel	10
Favoriser les emplois et l'insertion des habitants	11
Soutenir la dynamique de cohésion territoriale sous toutes ses formes	14
Défendre l'accès aux services publics	15
Exigence n°3 : Anticiper les évolutions de ville.....	17
Améliorer la mobilité des habitants et usagers	17
Accompagner la transformation des quartiers de gare	19
Répondre aux besoins de pratiques et d'aménités urbaines	20
Mettre en œuvre la ville intelligente et inclusive	22
Exigence n°4 : S'affirmer comme un territoire métropolitain incontournable	24
Valoriser les composantes incontournables au cœur de la métropole.....	24
Agir pour un territoire productif et innovant.....	26
Obtenir les projets de franchissement des coupures urbaines.....	28
Révéler les lieux de destination du territoire.....	29

Exigence n°1 : Combattre les dérèglements climatiques et les nuisances

Le territoire de par son importance, ses atouts et ses enjeux a un devoir et une ambition : prendre toute sa part de la mobilisation planétaire pour réduire les gaz à effets de serre et réussir la transition énergétique tout en réduisant les nuisances auxquelles il est confronté.

Conforter l'engagement dans la transition énergétique

Énergie

De manière globale, Grand-Orly Seine Bièvre souhaite développer une stratégie de transition énergétique reposant sur les principes d'efficacité énergétique, de sobriété et de développement des énergies renouvelables.

Le territoire est dépendant en grande partie de l'extérieur pour son approvisionnement énergétique. Il est pour l'essentiel issu des énergies fossiles ou du nucléaire. Le recours aux énergies renouvelables contribue à l'amélioration de la qualité de l'air, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la stabilisation du prix de l'énergie. Plusieurs potentiels énergétiques sont notables sur le territoire : la proximité de la ressource géothermique et des sources d'incinération de déchets ont permis le développement d'un important linéaire de réseaux de chaleur parmi les plus importants d'Europe. Ainsi, Grand-Orly Seine Bièvre poursuit cette dynamique en développant la part énergies renouvelables dans le mix énergétique des réseaux mais également sur les secteurs du territoire pavillonnaires, en profitant des toits d'immeubles (boucles locales solaire thermique, solaire photovoltaïque, méthanisation, ...).

Le développement des énergies alternatives concerne également la mobilité. La Métropole du Grand Paris a décidé de mettre en place une zone à faibles émissions (ZFE) qui va limiter la possibilité aux véhicules polluants de circuler. Afin de développer des solutions alternatives crédibles à cette interdiction, Grand-Orly Seine Bièvre souhaite : que l'offre de transports en commun soit renforcée ; qu'un accompagnement individuel des particuliers et professionnels touchés par la mesure soit mis en place ; que des aides financières significatives soient déployées ; qu'une réflexion plus large sur l'utilisation de la voiture (beaucoup de véhicules ne sont occupés que par leur conducteur) soit menée. La mise en place de la ZFE métropolitaine pose également le sujet du devenir et du futur rôle de l'A86 sur le territoire : risque de création d'un nouvel effet périphérique sur le développement urbain, besoin de parking relais, réflexion sur l'interface à améliorer avec les pénétantes supports d'un tramway.

Pour agir sur les comportements des acteurs du territoire, l'objectif est que chacun puisse agir dans le champ de ses compétences et soit l'un des moteurs de la transition énergétique. Grand-Orly Seine Bièvre a un rôle à jouer en soutenant les actions de formation et d'information sur les enjeux de l'énergie (consommation, production) mais plus largement sur les modes de consommation plus sobres.

Bâtiment

Le patrimoine bâti du territoire est ancien et par conséquent énergivore. La transition énergétique nécessaire pour une meilleure attractivité peut être accentuée par la réduction de la pression du poste énergie sur le budget des ménages, suivant la trajectoire de -30% de consommation énergétique en 2030. Grand-Orly Seine Bièvre encourage ainsi la rénovation du patrimoine bâti (public, résidentiel,

tertiaire, industriel) et développe des exigences fortes sur les constructions neuves en incitant notamment le développement des niveaux de performance BBC, BEPOS, voire E+C-.

La massification de la rénovation thermique et énergétique des bâtiments résidentiels et tertiaires doit se faire en articulant les objectifs de territoire de neutralité carbone et ceux de la transition énergétique. L'objectif est d'avoir une augmentation globale de la qualité énergétique des bâtiments et de réduire la précarité énergétique globale.

Logistique urbaine

Une partie du territoire est considérée comme pôle logistique régionale dans les différents documents cadre ou de programmation d'échelle métropolitaine. Dans une logique de rayonnement métropolitain et national, cette orientation comporte un risque de spécialisation territoriale au détriment d'autres activités et génère des nuisances accrues. Dans une logique d'échelle maîtrisée, prenant en compte les avantages de l'existant (emprises et réseaux disponibles, proximité immédiate avec la Seine), la logistique est considérée comme une fonction support, plus urbaine et durable, à plus faibles nuisances et à plus forte potentialité de développement local de proximité car plus pourvoyeuse d'emplois. Elle peut participer ainsi au développement économique du territoire, et bénéficier d'évolutions en lien avec le développement du e-commerce et les réflexions induites sur la gestion du dernier kilomètre. Grand-Orly Seine Bièvre est donc engagé dans une stratégie de mutation des sites logistiques existants pour les transformer en espaces économiques logistiques plus durables, innovants, intégrés, et maillés avec le tissu urbain.

Atteindre la sobriété et l'efficacité

Prévention et valorisation des déchets – Économie circulaire

Selon la volonté d'accompagner les communes dans une gestion innovante de la collecte, l'EPT, des Déchets Ménagers et Assimilés et agit pour la réduction des déchets à la source. Grand-Orly Seine Bièvre cherche à devenir exemplaire en matière de tri et de valorisation des déchets effectivement produits.

Par ailleurs, le territoire dispose de nombreux atouts pour devenir un territoire pilote en matière d'économie circulaire : un tissu industriel encore actif, un réseau de recycleries et d'acteurs de l'ESS, des projets d'aménagement leviers d'innovation, le cluster Matériaupôle (sciences et génie des matériaux). Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition de se doter d'une feuille de route porteuse d'une ambition claire en matière d'économie circulaire.

Gestion innovante de l'eau

Outre le risque d'inondation par débordement de la Seine, le territoire est également soumis à un fort risque d'inondation par ruissellement pluvial, en raison notamment de son imperméabilisation. La saturation des réseaux d'assainissement lors des épisodes orageux entraîne aussi une contamination du bassin versant. Grand-Orly Seine Bièvre engage une stratégie de désimperméabilisation des sols en visant prioritairement les secteurs les plus exposés au phénomène d'inondation par ruissellement pluvial. Il soutient aussi toutes les initiatives et expérimentations visant une utilisation alternative des eaux pluviales et des eaux grises (arrosage, nettoyage, récupération calorifique, etc.).

Grand-Orly Seine Bièvre souhaite, en collaboration avec les communes, sensibiliser les habitants à l'impact de leurs pratiques quotidiennes sur la contamination des eaux, des milieux et des sols, et les guider vers

des pratiques plus vertueuses. Dans ce sens, Grand-Orly Seine Bièvre s'engage pour la résorption des mauvais branchements des particuliers au réseau d'assainissement, afin d'éviter le déversement des eaux usées dans les déversoirs d'orages par temps de pluie.

Renouvellement de la ville sur elle-même

Dans un contexte de croissance de la région parisienne, Grand-Orly Seine Bièvre est soumis à une forte pression constructive : nouveaux logements, équipements, locaux d'activité, tout en offrant de nouveaux espaces de nature aux habitants. Le foncier dans la ville dense constituée est devenu une ressource limitée. Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition de privilégier une reconstruction de la ville sur elle-même afin d'améliorer le cadre de vie de la population en préservant les espaces naturels ou agricoles. Le développement des transports en commun et des déplacements alternatifs (notamment covoiturage, marche, vélo) doivent accompagner ce renouvellement.

Neutralité carbone

En cohérence avec le Schéma Régional Climat Air Énergie d'Île-de-France de 2012, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 et la trajectoire 2°C issue de l'accord de Paris, le territoire s'engage dans une politique d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre à horizon 2050 : il a pour objectif la neutralité carbone, c'est-à-dire aucune émission nette, et l'atteinte du facteur 4, c'est-à-dire une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre total. Grand-Orly Seine Bièvre encourage la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre comme variable principale dans la définition et la mise en œuvre de tous projets et activités.

Poursuivre la volonté de réparation des nuisances via le développement urbain

Risques et nuisances, Territoire pilote de résilience

Le territoire est exposé à de nombreuses nuisances liées à son histoire et aux infrastructures présentes (routes, fer, aéroport...). Outre des aspects positifs (emploi, mobilité...), ces services urbains sont générateurs de nuisances (bruit, pollution de l'air, des sols...) sur tout ou partie du territoire et ont un impact significatif sur la santé des habitants. Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif d'appuyer les processus de réparation et d'accompagner les populations les plus touchées afin de poursuivre le déploiement de mesures correctives. Au-delà des indicateurs de suivi classiques et institutionnels des sources de nuisances, le territoire peut mettre en avant la prise en compte de la gêne effective et relative par le développement d'une culture de la nuisance, ceci devant permettre d'apporter des solutions les plus efficaces pour réduire l'exposition des habitants aux nuisances dégradant le cadre de vie.

Certaines zones du territoire sont particulièrement exposées à des risques pouvant se traduire par des crises majeures (inondations, coulées de boues, réseaux endommagés...). Or, le changement climatique entraînera inéluctablement une survenue plus fréquente et plus violente de ceux-ci. En ce sens, Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition de construire, en lien étroit avec les services de l'État et les communes, une culture du risque et d'encourager toutes les expérimentations permettant d'accroître la résilience des populations et des activités après chaque épisode.

Grand-Orly Seine Bièvre souhaite, en collaboration étroite avec les autres institutions compétentes, réduire la vulnérabilité du territoire aux différents risques et nuisances recensés, expérimentant différentes solutions pour améliorer le cadre de vie des habitants et usagers du territoire. En cela, il se positionne comme un territoire pilote sur la question de la résilience.

Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif d'amplifier un principe de solidarité territoriale permettant aux territoires touchés de bénéficier du soutien technique, humain voire financier des communes membres de l'EPT non concernées par l'événement.

En outre, le passé de territoire servant, commun à l'ensemble de la banlieue, a conduit à la concentration de nuisances durables (pollutions industrielles anciennes, proximité d'axes de circulations structurants, présence de la plateforme aéroporuaire...) qui ont un impact significatif sur la santé de la population. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite faire valoir un principe de justice environnementale afin de disposer de moyens supplémentaires qui lui permettraient de faire face aux surcoûts liés aux techniques de dépollution ou de protection des habitants face aux risques et aux nuisances.

Foncier durable

Les risques naturels et technologiques précités, outre leur impact sur les biens et les personnes, constituent aussi un faisceau de contraintes pour l'aménagement du territoire : ils restreignent la constructibilité du foncier, accroissent les coûts d'aménagement et renchérissent les prix de sortie, alors que les opérations d'aménagement sont un levier important d'amélioration de l'existant. Ainsi, au-delà du départ des dépôts pétroliers implantés en bords de Seine, Grand-Orly Seine Bièvre peut se doter d'une connaissance fine du foncier territorial et d'une vision à long terme pour anticiper ces risques et optimiser le coût de revient des opérations. Cela permettra de mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'intégration du risque dans les opérations d'aménagement (études de sol, prescriptions programmatiques, phytoremédiation, etc.), d'en garantir la maîtrise foncière et de permettre un prix de sortie des logements abordable pour la population.

Dans le contexte d'espace contraint du territoire (ville dense qui se reconstitue sur elle-même), cette vision à long terme permettra également de penser le foncier comme un potentiel d'usage évolutif pendant des temps plus courts, afin d'en maximiser l'utilisation pour la population, comme à travers les actions d'urbanisme transitoire.

Pérenniser et développer la nature en ville

Biodiversité

Tout en assumant son identité urbaine, le territoire a un rôle à jouer dans la lutte contre l'érosion de la biodiversité en faisant cohabiter les notions de valeur intrinsèque et de services écosystémiques doivent cohabiter. Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition de mettre en œuvre une stratégie pragmatique de reconquête de la nature. Ainsi, les réservoirs de biodiversité existants méritent d'être sanctuarisés afin d'être préservés face à l'urbanisation et les continuités écologiques non-fonctionnelles sont à identifier et à restaurer en priorité.

En parallèle, l'intégration de la nature est indispensable dans tous les projets d'aménagement du territoire. Dans l'optique de réduire l'exposition des populations aux îlots de chaleur urbains, Grand-Orly Seine Bièvre s'engage à une végétalisation systématique des opérations d'aménagement, tout en offrant de nouveaux supports de biodiversité. De même, la présence de l'eau importante sur le territoire est un atout à mettre en valeur dans les projets d'aménagement afin de développer des îlots de fraîcheur.

La pérennisation de la nature en ville passe également par une connaissance plus fine par les habitants de la richesse naturelle de leur territoire. Afin de mieux les impliquer dans la conservation de leur

patrimoine naturel, Grand-Orly Seine Bièvre accompagne les initiatives visant à la connaissance et à la restauration des éléments paysagers marqueurs de son identité.

Agriculture urbaine

L'industrialisation et l'urbanisation de la petite couronne ont entraîné la disparition de l'activité agricole préexistante riche (horticulture, maraîchage, etc.). Cette identité agricole doit aujourd'hui se réinventer. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite préserver ses dernières terres agricoles (Morangis, Rungis, Villeneuve-Saint-Georges) et ses diverses autres formes d'agriculture urbaine (tissu dense de jardins familiaux, jardins partagés) en mobilisant tous les outils disponibles et en encourageant de nouvelles formes d'agriculture productive. Le lien entre ces exploitations et le milieu urbain doit être retissé en favorisant les laboratoires d'agriculture innovante intégrés dans la ville et les échanges avec les riverains.

Le territoire profite d'une localisation stratégique en amont des terres agricoles d'Essonne (Hurepoix) avec lesquelles il serait intéressant de développer un partenariat dans le cadre des objectifs régionaux d'alimentation des cantines scolaires en circuits courts et dans une logique de solidarité du bassin versant (Val d'Orge). Dans cette logique, Grand-Orly Seine Bièvre peut ainsi profiter de sa localisation, de ses équipements existants (Mill de Rungis) et à venir (Cité de la Gastronomie) pour se positionner en pilote de la réflexion sur les circuits courts et la résilience alimentaire de la Métropole.

Exigence n°2 : Garantir la ville et la qualité de vie pour tous

Le territoire se donne comme objectifs de garantir le droit à la ville pour tous et d'améliorer la qualité de vie de l'ensemble des usagers du territoire pour permettre à tous ceux qui le souhaitent de projeter leur parcours de vie au sein du territoire.

Assurer des logements abordables et un parcours résidentiel

Accès pour tous au logement

Les prix de l'immobilier ont connu une progression exponentielle durant ces vingt dernières années. Ce phénomène a contribué à accentuer les difficultés des ménages à accéder au logement : la pression de la demande pour un logement social s'est accentuée, la progression des prix d'achat immobilier a exclu une part croissante des ménages de l'accès à la propriété. Dans certains cas, les ménages sont contraints de quitter le territoire par manque d'offre adaptée à leurs besoins et à leurs ressources. Afin d'éviter ce phénomène d'exclusion, Grand-Orly Seine Bièvre souhaite la mobilisation des acteurs et des outils dédiés pour maîtriser les coûts de construction et d'usage du foncier avec pour objectif des prix de sortie abordables par et pour tous. Une politique foncière globale au service des habitants et des emplois permettrait de lutter contre la spéculation foncière et immobilière, notamment dans les secteurs de projets urbains.

Un parcours résidentiel complet

Dans l'optique de développer la mobilité et le parcours résidentiels de tous (jeunes, personnes isolées, familles, personnes âgées, personnes handicapées), Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif de proposer une offre de logements diversifiés et adaptés aux diverses situations socioéconomiques des ménages, tels que résidences étudiantes, foyers de jeunes travailleurs, résidences intergénérationnelles, résidences autonomie, logements sociaux sous forme de Prêt Locatif Aide d'Intégration (PLAI), Prêt Locatif à Usage Social (PLUS), Prêt Locatif Social (PLS), logements locatifs intermédiaires sous forme de Prêt Locatif Intermédiaire (PLI), accession (sociale) à la propriété.

Avec les objectifs annuels de construction de logements inscrits au Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement, les nombreux projets urbains et les Nouveaux Programmes Nationaux de Renouvellement Urbain, le territoire s'attend à une production importante de nouveaux logements. Grand-Orly Seine Bièvre a un rôle de coordinateur et d'ensemblier afin d'adapter l'offre neuve à la réalité de l'offre en logements du territoire et d'anticiper les besoins futurs. Il a également pour ambition d'être garant des équilibres des grands ensembles urbains et d'interroger la densité désirée au regard des besoins en logements de la population.

Mixité sociale

Le parc locatif social se compose sur le territoire d'un peu plus de 100 000 logements (comptabilisés au titre de la SRU hors logement intermédiaire), soit plus d'un tiers des résidences principales. Les logements suil en majorité de grande taille et datent principalement d'avant 1977. Avec près de 45 000 demandeurs (SNE 2016), le parc social est soumis à une forte pression (1 attribution pour 7 demandes) et ne permet plus de répondre quantitativement et qualitativement à l'ensemble des besoins des ménages et à leur parcours de vie. Pour répondre à ces demandes, les communes ont une ambition volontariste de

construction de logements sociaux en fonction de leurs besoins, de l'équilibre avec leur tissu urbain et leur parc de logements existant. Grand-Orly Seine Bièvre a l'ambition d'analyser finement la réalité des demandes afin de concevoir globalement les divers besoins en offre de logements sociaux et d'agir pour un parcours résidentiel complet à ses habitants. La problématique se pose notamment sur l'offre en petits logements au sein du parc de logement social qui ne répond pas structurellement à une demande qui est croissante, en raison des changements de mode de vie et du vieillissement de la population.

Par ailleurs, Grand-Orly Seine Bièvre défend le développement et la diversification de l'offre comme des leviers qui favorisent la mixité sociale des territoires (quartiers, villes, territoire). À ce titre, les orientations du Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement et la reconstitution de l'offre des Nouveaux Programmes Nationaux de Renouvellement Urbain sont des outils incontournables de cet objectif, au même titre que le développement économique (et de l'emploi) et des infrastructures de transport. Le trident logement, emploi, transport est indissociable.

Formes d'habitat innovantes et abordables

Les usages et les modes de vie évoluent. Les modalités et techniques de construction de l'habitat peuvent parfois paraître trop rigides ou inadaptées aux besoins de la population ou aux contraintes du site. L'ambition pour Grand-Orly Seine Bièvre et ses communes membres est de promouvoir le développement de solutions de construction innovantes adaptées aux nouvelles façons d'habiter (habitat participatif, habitat basse consommation voire à énergie positive, habitat modulaire, habitat de petites tailles de type « tiny house », hébergements sur les espaces en transition ...) et de rechercher le financement de construction de logements suivant d'autres montages financiers mieux adaptés aux ressources des ménages (bail réel solidaire, habitat participatif, etc.).

Favoriser les emplois et l'insertion des habitants

Un équilibre entre habitat et emplois

Sur le territoire, le taux d'emploi est proche de 1 et ce, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle. Cependant, il existe des disparités importantes au sein même du territoire. Une tendance au renforcement de la spécialisation résidentielle et les emplois du territoire ne bénéficient pas suffisamment à la population active du territoire. Grand-Orly Seine Bièvre s'engage à préserver voire augmenter la part de la programmation dédiée aux activités par rapport à celle dédiée aux logements dans les opérations. De plus, il porte un regard attentif aux types d'activités et aux emplois futurs de ces nouvelles activités intégrées dans les projets urbains.

Deux phénomènes sur le marché immobilier sont en contradiction : la baisse de la mobilité résidentielle pour la population (inadéquation de l'offre et de la demande, prix, ...) et la hausse des besoins en mobilité et flexibilité professionnelles des salariés. Ces contraintes pèsent sur les parcours résidentiels et professionnels des populations. Ils génèrent des difficultés pour les entreprises en recrutement et fidélisation des salariés. Les entreprises sont par ailleurs aussi des entités mobiles engendrant des modifications de trajectoires des salariés. Pour y remédier, Grand-Orly Seine Bièvre encourage l'amélioration de la mobilité des habitants et des salariés tant en termes de transports en commun que d'immobilier grâce au développement de tiers-lieux et espaces de travail partagés pour que les habitants puissent compenser les difficultés de mobilité professionnelle.

La ville est un système dont les fonctions sont interconnectées. Pour lui permettre de se développer en harmonie, en cohérence et d'être attractive, Grand-Orly Seine Bièvre cherche à assurer l'équilibre entre l'activité et l'habitat : intensifier les espaces urbanisés, construire des logements qualitatifs le long des

axes structurants requalifiés et à proximité des gares, répondre aux besoins de logements et d'emplois, équilibrer le taux d'emploi, tendre vers une homogénéisation au niveau local et territorial.

Un tissu économique mixte ancré localement

La diversité existante des activités du territoire, notamment avec sa composante productive forte (construction, transports, logistique urbaine, maintenance aéronautique, industrie automobile, chimique, pharmaceutique, activités artistiques et créatives, ...) et sa diversité en typologie constituent un atout pour favoriser la diversification du tissu économique. Elle permet ainsi de continuer à répondre aux besoins des habitants en termes d'emplois (niveau de qualification, compétences) et à ceux des entreprises en termes de relations économiques (proximité, écosystème). Dans ce sens, Grand-Orly Seine Bièvre se mobilise pour le maintien d'une économie diversifiée et ancrée localement, en favorisant la création d'activité, l'entrepreneuriat et en mettant en œuvre une plateforme mutualisée de services aux entreprises pour un accompagnement renforcé, notamment pour les TPE et PME composant la majorité du tissu économique et coordonné avec les partenaires. Ce dernier point sur l'articulation des partenaires est l'objectif de la démarche régionale (#Réseau LEADER), essentielle pour assurer une meilleure lisibilité et une meilleure efficacité de l'offre globale.

Pour cela, Grand-Orly Seine Bièvre agit sur plusieurs leviers : le cadre de vie et l'environnement de l'entreprise (notamment aménités, accessibilité, services) ; l'accompagnement des entreprises notamment en matière de politique de ressources humaines et d'adaptation aux normes environnementales ; le soutien à l'immobilier d'entreprises ; les réseaux et événements en faveur de l'animation économique.

Pôle d'emplois d'Orly

Le pôle d'emploi d'Orly est un des pôles d'emplois majeur de la Métropole de Paris, sa diversité d'emplois et son ancrage local. Grand-Orly Seine Bièvre a un rôle à jouer afin d'inscrire territorialement le dynamisme économique du pôle en soutenant un développement économique diversifié et des emplois au profit des populations locales. Pour cela, il soutient une implantation des activités au plus près des habitants, une amélioration de l'accès des emplois et des services du pôle aux populations locales, le développement d'une offre de formation et d'apprentissage accrue et diversifiée (aéroportuaire mais également commerces, services, restauration, santé, environnement,...).

Adéquation entre les emplois et les formations/compétences des habitants

Les problématiques d'emploi, d'insertion et de formation sont des enjeux essentiels à prendre en compte sur un territoire dont le dynamisme économique est hétérogène. Il existe des zones du territoire non couvertes par certains dispositifs en faveur des publics les plus éloignés de l'emploi, et des zones où les créations d'emplois ne bénéficient pas pleinement aux habitants en raison d'une insuffisante adéquation entre emplois proposés et qualification de la population. Les difficultés permanentes de recrutement sur certains postes en raison d'un déficit de candidats formés sont connues par les entreprises du territoire, alors que de grands secteurs d'activités stratégiques du territoire connaissent des besoins importants de recrutement (santé/silver économie, transports, agro-alimentaire, numérique, etc.). Grand-Orly Seine Bièvre s'engage à mettre en place des dispositifs pour répondre aux besoins de recrutement des entreprises, actuels et futurs, par des embauches d'habitants du territoire. Il a pour ambition d'identifier les besoins, les manques, les opportunités et les difficultés rencontrées par les entreprises dans le recrutement comme par les habitants dans leur formation et leur recherche d'emploi. Une des volontés de Grand-Orly Seine Bièvre est de maintenir sur le territoire des emplois répondant au niveau de qualification des habitants même les plus faibles et de développer les métiers de services aux habitants.

Les métiers sont en constante évolution, et particulièrement ces dernières années compte tenu de la numérisation de l'économie et de la société (métiers du numérique, robotisation, ...). Les secteurs jusque-là non concernés par le numérique évoluent, notamment le tertiaire et les BTP (Bâtiments et Travaux Publics), ce qui induit l'acquisition de nouvelles compétences pour les salariés qui y travaillent. La formation et l'accompagnement de ces mutations est alors un enjeu essentiel pour lutter contre le chômage, mais également pour maintenir en emploi les salariés de certains secteurs. *Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition d'être dans une démarche d'anticipation, afin de mieux former aux métiers en évolution ou en tension.*

Coordination des acteurs et clauses d'insertion

De multiples acteurs interviennent sur le champ de l'emploi à différentes échelles. Leur coordination territoriale permet de développer une vision commune, de mettre en place des projets mutualisés, d'assurer une cohérence des actions. *Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition d'organiser cette coordination, qui apparaît essentielle à la fois en termes d'ingénierie et au niveau opérationnel.* En ce sens, le territoire est engagé dans une démarche de Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences Territoriales (GPEC), d'adaptation des compétences aux métiers de demain, ce qui n'est possible que dans le cadre d'une gouvernance partagée à l'initiative de l'EFT avec ses partenaires tant publics que privés.

Par ailleurs, dans un contexte de forte transformation urbaine du territoire, les clauses d'insertion sont un levier d'accès à l'emploi durable. Au-delà du Grand Paris Express et des autres projets de transport structurants du territoire, qui génèrent déjà de nombreux contrats d'insertion pour les habitants, les projets urbains et de renouvellement urbain sont autant d'opportunités d'insertion pour les publics les plus éloignés de l'emploi. En dépassant une vision quantitative et en élargissant les perspectives de parcours grâce à une coordination au niveau territorial, les heures d'insertion peuvent représenter un atout indéniable d'amélioration de l'accès à l'emploi des habitants. *Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif de développer son rôle d'ensemble et d'animateur sur l'emploi et l'insertion professionnelle, en lien avec l'ensemble des partenaires et acteurs investis sur ces champs.*

Economie sociale et solidaire

Le soutien à l'économie sociale et solidaire constitue un véritable levier de développement et de création d'emplois. En proposant des réponses aux besoins des habitants et des entreprises, les structures de l'économie sociale et solidaire contribuent à la cohésion sociale et à l'attractivité du territoire. Elle est une filière porteuse en termes de création d'emplois, de valeurs sociales et solidaires et de transformation de l'économie, elle favorise l'insertion des habitants par l'activité économique et l'ancrage local de l'économie. Sa présence dans des secteurs d'activités à fort potentiel (numérique, culture, action sociale, sport, économie circulaire, agriculture urbaine, ...) témoigne de leur capacité à innover. Elle est en cohérence avec la volonté du territoire de promouvoir un territoire inclusif, innovant et durable. *A travers les politiques publiques qu'il pilote, Grand-Orly Seine Bièvre souhaite impulser et soutenir les projets d'économie sociale et solidaire en actionnant les leviers dont il dispose. Pour cela, il cherche à s'appuyer sur ses partenaires pour animer le réseau d'acteurs de l'économie sociale et solidaire et créer des synergies.*

L'EFT souhaite se mobiliser sur cinq axes : évaluer des besoins des acteurs et le potentiel de développement de l'économie sociale et solidaire à l'échelle du territoire ; animer le réseau d'acteurs de l'économie sociale et solidaire et favoriser les coopérations économiques ; soutenir la création d'activités en proposant une offre d'accompagnement destinée aux porteurs de projet et aux structures de l'économie sociale et solidaire ; développer des achats socialement responsables en facilitant la mise en œuvre de marchés réservés et la promotion de l'économie sociale et solidaire et en valorisant des initiatives locales.

Soutenir la dynamique de cohésion territoriale sous toutes ses formes

Renouvellement urbain

Le renouvellement urbain est une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Il vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux et environnementaux de certains quartiers avec des dysfonctionnements urbains ainsi qu'à susciter de nouvelles évolutions de développement. Grand-Orly Seine Bièvre et ses villes s'engagent résolument dans le renouvellement urbain du fait de la présence de quartiers cumulant dysfonctionnement urbain et fragilités sociales mais également du souhait de développer les démarches de développement durable. Pour Grand-Orly Seine Bièvre l'un des objectifs est le développement harmonieux du territoire pour éviter d'avoir une ville à deux vitesses, avec des territoires attractifs d'un côté, et de l'autre des territoires relégués. L'ensemble des compétences de l'EPT sont mobilisées sur cet objectif : aménagement, développement économique, politique de la ville, renouvellement urbain, observatoire, transport, ... Les opérations de renouvellement urbain conventionnées avec l'ANRU, les contrats de villes et la lutte contre l'habitat indigne participent activement à cet objectif.

Les opérations de renouvellement urbain sont particulièrement nombreuses sur le territoire avec 11 projets qui doivent prochainement être conventionnés avec l'ANRU et 16 villes sur 24 directement concernées. Ces projets représentent un investissement considérable de plus de deux milliards d'euros, tous financements confondus. Chaque projet est une opération d'ensemble comprenant une amélioration du cadre de vie et de l'habitat, la réalisation d'équipement publics, des actions de désenclavement et d'amélioration de la desserte, des actions de développement économique, le développement d'un projet social, ... À l'échelle du territoire, l'impact des projets de renouvellement urbain sur l'offre de logement et sur le peuplement est non négligeable, notamment au niveau d'un quartier et d'autant plus que le pilotage est géré par la puissance publique. Grand-Orly Seine Bièvre défend les objectifs incontournables suivants : la diversification de l'habitat, le développement de la mixité fonctionnelle et la participation des habitants à la définition du projet. De plus, l'excellence est recherchée dans trois domaines : la qualité environnementale, la ville numérique, le développement économique et l'emploi.

Contrats de ville

L'EPT est engagé dans le cadre de la mise en œuvre des huit contrats de ville du territoire (65 quartiers regroupant environ 200 000 habitants) dans des actions majeures de cohésion urbaine et de solidarité territoriale. Grand-Orly Seine Bièvre conduit et met en œuvre les priorités suivantes :

- assurer le suivi et la coordination des huit contrats de ville du territoire dans un souci de solidarité territoriale ;
- soutenir l'innovation territoriale, notamment dans les projets associatifs ;
- mobiliser et accompagner les politiques publiques de droit commun sur les orientations stratégiques et objectifs opérationnels des contrats de ville ;
- accompagner l'observation des territoires par la mutualisation des collectes de données et des analyses croisées des partenaires au sein d'un observatoire de la cohésion territoriale ;
- développer une évaluation des contrats de ville au plus proche des actions mises en œuvre ;
- accompagner la montée en compétence des conseils citoyens et des maisons du projet.

Habitat dégradé

Grand-Orly Seine Bièvre est l'un des territoires métropolitains les plus concernés par les problématiques d'habitat dégradé. Près de 10 000 logements y sont identifiés comme potentiellement indignes et

dégradées à l'échelle du territoire. Ces situations sont notamment surreprésentées dans les zones d'habitat ancien mais apparaissent également dans les secteurs pavillonnaires suite à des divisions résidentielles de mauvaise qualité ou dans les copropriétés en difficulté. Ainsi, un fossé tend à se creuser entre un habitat neuf ou réhabilité proposant des conditions décentes et un habitat ancien ou mal entretenu ne permettant pas de bonnes conditions de vie. Ce segment de l'offre loge les ménages parmi les plus fragiles du territoire. Cette réalité est symptomatique de la crise du logement et d'un marché immobilier attractif dans lequel les biens, même les moins qualitatifs, trouvent preneurs. Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition de faire de la lutte contre l'habitat indigne une priorité du territoire en développant des moyens, des méthodes et des outils du préventif (sensibilisation, formation des propriétaires, etc.) au curatif (résorption de l'habitat insalubre par démolition ou reconstruction lourde) pour traiter les différents cas de figure et garantir un logement de qualité pour tous.

Lutte contre la précarité énergétique des logements :

Une part croissante des ménages du territoire connaissent des difficultés à faire face à leur dépense énergétique (chauffage, électricité, eau, etc.), notamment dans les logements les plus énergivores. En parallèle d'actions pour accompagner la transition écologique, Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif de prévenir l'aggravation des difficultés des populations les plus précaires en : incitant les propriétaires à réaliser des travaux de réhabilitation énergétique, encourageant la réalisation de projet d'ensemble et d'un suivi global, sensibilisant les publics aux éco-gestes permettant de réduire la facture énergétique, accompagnant les foyers les plus fragiles dans leurs difficultés.

Défendre l'accès aux services publics

Accès aux droits

L'EPT compte différents équipements favorisant l'accès aux droits de tous les habitants de son territoire. Le territoire s'engage et soutient les actions d'accès aux droits de la population, avec notamment la présence de services d'aides aux victimes et aux personnes en difficultés, de formations multi-sites d'apprentissage du français, de prévention de la délinquance, d'accès au droit et de résolution alternative des conflits en rapprochant les associations spécialisées et les professionnels du Droit des justiciables. Il s'appuie pour cela sur l'offre de service proposée par les deux Maisons de Justice et du Droit et sur les missions du Réseau Linguistique Essonien. L'augmentation constante du taux de fréquentation de ces différents équipements traduit pour partie, une aggravation des difficultés rencontrées par les habitants et démontre leur nécessité. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite favoriser l'accès aux offres de services de proximité en matière d'accès aux droits, afin de lutter contre les situations dites de non-recours liées à la méconnaissance de l'offre publique existante.

Équipements

Le territoire est caractérisé par une grande diversité des équipements sportifs et culturels qui sont une force pour répondre aux différents besoins en activités culturelles et sportives de la population. Ces équipements sportifs, culturels mais aussi sociaux, de santé et d'enseignement sont au centre de l'offre de service public présente sur le territoire. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite favoriser leur essor afin de maintenir et garantir une qualité de vie pour tous.

La richesse de ces équipements présents sur le territoire tient aussi à leurs différents niveaux de rayonnement qui constituent une offre complémentaire de services publics. Le territoire accueille des équipements de rayonnement métropolitain, comme des équipements de proximité qui participent du droit d'accès à la culture, au sport, à la santé et à l'éducation pour tous. L'ancrage territorial de

L'ensemble de ces équipements est marqué par un fort partenariat avec le tissu associatif territorial et par leur proximité, la plupart étant accessibles à pied ou en transports en commun pour les populations environnantes. Grand-Orly Seine Bièvre s'engage à pérenniser la diversité et la proximité des équipements.

L'accès à la santé est aujourd'hui une problématique partagée par une majorité des territoires français. Bien que le territoire accueille des équipements de santé de renommée d'envergure métropolitaine, nationale voire internationale, ceux-ci sont spécialisés et n'ont pas vocation à répondre à l'ensemble des besoins de santé de la population du territoire. Aussi, des difficultés de maillage en équipements de santé de proximité (cabinets libéraux, centres de santé ou maisons médicales) apparaît malgré l'engagement de certaines communes du territoire (centres municipaux de santé). Grand-Orly Seine Bièvre s'engage à encourager les projets de médecine de proximité pour pallier la désertification médicale et assurer un accès aux soins pour tous.

Le rythme soutenu de production de logements interroge la capacité des équipements actuels à absorber la croissance démographique future. La qualité de l'offre et du maillage en équipements caractéristique du territoire risque de subir une pression supplémentaire dans les années à venir alors que dans le même temps les ressources publiques baissent. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite maintenir sa qualité d'accès aux équipements, notamment scolaires, pour maintenir l'accès aux services publics de qualité et garantir un territoire à échelle humaine.

Potentiel récréatif

Le territoire possède de nombreux atouts dans le domaine des loisirs : un patrimoine historique, culturel et urbain, des espaces naturels remarquables, des possibilités d'activités sportives de plein air et nautiques. Ils sont pour les populations les plus fragilisées qui ne peuvent pas partir en vacances des lieux récréatifs accessibles. Grand-Orly Seine Bièvre s'engage à valoriser ces atouts dans l'optique de permettre l'accès à tous aux loisirs et de renforcer un sentiment d'appartenance locale et de fierté pour la population.

Exigence n°3 : Anticiper les évolutions de vi(ii)e

Le territoire se donne comme objectifs d'anticiper les évolutions sociétales et de répondre à l'ensemble des besoins exprimés.

Améliorer la mobilité des habitants et usagers

Projets de transports en commun

De nombreux projets de transports en commun structurant sont engagés sur le territoire : Grand Paris Express (prolongement de la ligne 14 sud, ligne 15 sud, ligne 18) ; travaux de modernisation des lignes B, C et D du RER ; lignes de tramway (T9 Paris /Orly et prolongement du T7 à Juvisy) ; transports en commun en site propre comme le TZen4 (Viry-Châtillon à Corbeil-Essonnes), le TZen5 (Paris 13e à Choisy-le-Roi), le T12 Express (tram-train Massy-Evry) ou encore la ligne Senia-Orly ; projet de téléphérique (câble A). Grand-Orly Seine Bièvre a un rôle à jouer d'accompagnateur des projets de transports en commun structurants, et d'ensembliers des différents projets pour porter les besoins complémentaires pour la population de son territoire. Parmi les dessertes complémentaires identifiées, l'EPT soutient le prolongement de la ligne 10 du métro (dans un premier temps vers Ivry Gambetta, puis vers Vitry-sur-Seine pour se mailier à la ligne 15 du GPE), le prolongement du T9 (vers Orly aéroport), le Transport en Commun en Site Propre de Juvisy-Evry, le tramway Sucy-Orly, le Transport en Commun en Site Propre sur la RD445 à Viry-Châtillon, la gare supplémentaire de voyageurs de la ligne 14 du GPE à Morangis associée à la réalisation d'un parking de rabattement, ou encore le prolongement de la ligne 18 du Grand Paris Express vers l'Est avec un maillage au réseau RER C et D (afin d'améliorer l'accessibilité du pôle d'Orly et permettre sa mise en relation avec les pôles économiques et d'emploi du Plateau de Saclay et du secteur de Massy), ainsi que les opportunités de transport fluvial sur la Seine.

Intermodalité de qualité

En partenariat avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que les conditions de rabattement tous modes (bus, modes actifs – vélo et marche- et véhicule motorisés, trottinettes, etc.), soient satisfaisantes, dans une logique d'itinéraires et de complémentarités, notamment pour les habitants des communes n'ayant pas accès à des lignes de transports en commun structurantes. Le périmètre du parvis de la gare ne peut être considéré comme le seul lieu de l'intermodalité, les axes desservant ces gares et les logiques d'usage des modes sont aussi des éléments à prendre en compte.

Grand-Orly Seine Bièvre souhaite ainsi que des solutions soient mises en place ou expérimentées sur son territoire et en Ile-de France pour favoriser l'accès à l'ensemble des services de mobilité urbaine de manière simplifiée (dans un principe de « Mobility as a service »).

Le sujet de l'intermodalité passe également par la mise en place d'un réseau de parkings relais labellisé Ile-de France Mobilités sur notre territoire.

Modes actifs

La pratique du vélo sur le territoire reste encore marginale en raison notamment des longues distances à parcourir dans les trajets domicile-travail et des importantes coupures urbaines. Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif de développer la pratique du vélo. Pour cela, le territoire a besoin de s'appuyer sur un système de mobilité complet autour du vélo et des logiques d'usage : développer

aménagement cyclables continus, création d'ouvrages de franchissements, développement du stationnement vélo dans l'habitat et bâtiments publics dont les gares, mise en œuvre d'une signalétique adaptée, création de services aux usagers. Au regard de la topographie de Grand-Orly Seine Bièvre, le sujet du vélo à assistance électrique (VAE) constitue un enjeu fort pour le territoire.

Souvent abordé sous le seul angle de l'accessibilité dans les politiques publiques, la marche constitue un mode de déplacement à part entière. Pertinent pour les déplacements de proximité (moins de 2km), dont les scolaires, Grand-Orly Seine Bièvre s'engage à conforter la place de la marche à pied au sein des espaces publics viaires du territoire en améliorant son accueil : qualité et entretien des aménagements piétons dans une logique d'itinéraires, prise en compte de la place et du rôle du mobilier urbain, la sécurisation des espaces, l'accessibilité, la prise en compte des ambiances diurnes et nocturnes, le développement de l'information sur les temps de parcours, la présence de micro-polarités et de services de proximité dans les territoires, etc.

Bus

Le réseau de bus constitue le premier niveau de desserte en transports en commun pour les déplacements de proximité. Grand-Orly Seine Bièvre cherche à adapter le réseau (itinéraire, offre, fréquence, niveaux de services, accessibilité des bus et des arrêts) pour mieux répondre aux besoins locaux, notamment ceux liés aux enjeux de rabattement et de diffusion vers et depuis les lignes structurantes de transport (métro, tramway, Transports en Commun en Site Propre, RER, aéroport). L'évolution du matériel roulant des bus (hybride, bio-GNV ou biométhane carburant, électrique) permettra à ce mode de s'inscrire dans les objectifs de qualité de l'air portés par l'EPT, de la Métropole du Grand Paris et de moderniser son image. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite également encourager une attention particulière pour aider la population notamment en situation de fragilité ou les scolaires à mieux s'approprier ce mode de déplacement (lecture facilitée des plans, aide à la mobilité, civilité).

Maillage du territoire

Les déplacements Est-Ouest à l'échelle de bassin de vie tendent à croître. Or peu d'infrastructures viaires ou de transports collectifs permettent ces liaisons sur le territoire. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite renforcer les liens entre les parties du territoire par la création de mailles ou de porosités à l'échelle locales, intercommunales, départementales. Ces mailles sont à inscrire dans un meilleur partage des usages et des fonctions (multimodalité). Le sujet des emprises du réseau existant pose la question d'une hiérarchisation de la trame viaire et des fonctions viaires associées notamment sur les axes de transports en rocades, en lien avec l'ensemble des différents gestionnaires de voiries.

Les enjeux de la transition écologique et de la révolution numérique auront un impact certain sur la modernisation et l'évolution de la trame viaire. Grand-Orly Seine Bièvre marqué par les infrastructures routières a pour ambition d'anticiper ce phénomène.

Place de la voiture

Le besoin de déplacement automobile génère sur le territoire des problèmes de congestion et de stationnement, conduisant sur certains secteurs à une saturation du réseau routier mais constitue aussi, pour certains territoires, le seul moyen de se déplacer. En lien notamment avec les opérations d'aménagement sur son territoire et les opérations de renouvellement urbain mais également en lien avec la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole, Grand-Orly Seine Bièvre souhaite proposer avec l'aide de ses partenaires des solutions alternatives aux modes motorisés thermiques individuels à ses habitants pour éviter notamment de saturer les réseaux routiers. Une des pistes est de se tourner vers les solutions de mobilité partagée comme les services d'autopartage, les aires de covoiturage afin de limiter l'autosolisme et de proposer des solutions alternatives/complémentaires :

rabattement vers le réseau de transports en commun, développement des modes actifs, développer une politique harmonisée du stationnement payant et la création de parkings relais, etc.

Les emprises de voiries sont limitées sur le territoire, ce qui pose la question de la place qui est accordée à la voiture, de la multimodalité et des échelles de déplacements souhaitées. **Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif de hiérarchiser les fonctions modales sur les axes viaires du territoire, en fonction des échelles de déplacements (locales, intercommunales, départementales et régionales).**

Accompagner la transformation des quartiers de gare

Intégration urbaine

Les quartiers de gare dont l'intermodalité sera inhérente aux projets, seront des laboratoires d'une nouvelle urbanité. Mixte par nature, **Grand-Orly Seine Bièvre** sera vigilant à ce qu'ils s'insèrent aux différents tissus urbains qui les entourent, permettent le rabattement vers les centres villes des communes qui les accueillent et à promouvoir une complémentarité dans les polarités existantes afin d'engager un cercle vertueux permettant de maintenir un équilibre quelle que soit l'échelle considérée : **celle du quartier, de la commune, de l'intercommunalité, de la métropole.** Les quartiers de gare devront permettre de répondre aux besoins de logements, aux impératifs de maintien et de développement des activités productives, à l'exemplarité en matière de transition énergétique et de valorisation de l'environnement et du patrimoine, à l'exigence d'une nouvelle mobilité privilégiant rabattement en modes actifs et déplacements en transports collectifs maillant le territoire. Il est nécessaire que ces quartiers de gare intègrent également des fonctions transports comme des gares routières et/ ou des parkings relais.

Grand-Orly Seine Bièvre s'affirmera donc comme l'ensemble des projets et des calendriers prévisionnels afin de mettre en évidence les complémentarités mais aussi le risque de concurrence territoriale. Il veillera également à alerter sur la nécessaire concertance entre les livraisons des logements et des activités avec l'offre de transport et d'équipements pour éviter tout risque d'enclavement, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère pour lutter contre l'appauvrissement du cadre de vie et de travail.

Maîtrise du foncier

Les quartiers de gare par les opportunités urbaines qu'ils portent sont vecteurs de fait d'un renchérissement du foncier. La maîtrise du foncier sera donc un objectif partagé entre l'EPT, ses communes membres et les grands opérateurs fonciers œuvrant déjà sur ces différents secteurs. **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que le premier volet d'intervention soit d'assurer une veille foncière permettant de suivre l'évolution des prix, mais aussi de détecter le plus en amont possible les conditions d'émergence d'un foncier durable** en identifiant notamment les risques de sols pollués ou contrainsts (carrières, mouvements, etc.). Cette politique de veille pourra se faire au travers d'un observatoire foncier partagé et innovant porté par l'EPT et partagé avec tous les partenaires. **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que le second volet d'intervention vise à libérer et produire le foncier nécessaire aux opérations d'aménagement aux abords des pôles de gare ou des axes routiers rénovés pour développer une offre de logements, d'activités et d'équipements accessibles aux habitants et aux salariés du territoire.** L'EPT en lien avec ses communes portera une politique foncière globale dont la finalité affichée est la lutte contre la spéculation au service des habitants et des emplois. Il mobilisera toutes les prérogatives de puissance publique nécessaires au maintien des prix fonciers, à la valorisation des charges foncières permettant l'équilibre des opérations, et à la mobilisation des partenaires comme l'EPFIF ou le SAF 94 pour permettre l'accompagnement de ses projets dans le respect des grandes orientations des communes.

Le phasage chantier des nouvelles lignes de transports en commun va être concomitant avec de nombreuses opérations d'aménagement pendant plusieurs années. En collaboration avec l'ensemble des différents gestionnaires de voirie, Grand-Orly Seine Bièvre souhaite accompagner la prise en compte de la multiplicité des chantiers pour limiter les nuisances induites avant, pendant, après la phase de chantier pour les habitants et usagers, avec la création d'une véritable stratégie sur la dimension « usages » de certains espaces publics et anticiper les impacts sur la circulation routière (bus, modes motorisés).

Le territoire va connaître des retombées locales du Grand Paris Express en termes d'insertion professionnelle (clauses d'insertion), d'emploi classique, de formation et de sensibilisation aux métiers, ainsi qu'en termes de développement économique local (clauses TPE-PME). Des conventions avec la Société du Grand Paris, la RATP, le département du Val-de-Marne sont signées dans ce sens concernant les lignes 15 sud et 14 sud. Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition de mettre à profit ces chantiers comme des opportunités pour l'emploi local.

Espace public et intermodalités particulières

La transformation des quartiers de gare s'accompagne généralement de la transformation de l'espace public dit « parvis de gare ». Ils sont garants de la transition entre le quartier existant, les quartiers et les polarités alentours. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite qu'une attention particulière soit portée à l'intégration de ces nouveaux espaces publics dans leur environnement et qu'ils permettent le rabattement des populations n'ayant pas accès aux nouvelles lignes de transport en commun structurantes pour garantir une véritable intermodalité entre tous les modes et limiter les déséquilibres de desserte entre les quartiers.

De même, les stations de tramway sont des objets à étoffer comme des portes d'accès à part entière au système de transport francilien (places de stationnement, services). Au-delà du parvis, l'intermodalité se pose en intégrant le parvis des gares mais également les axes desservant ces gares et les logiques d'usages des modes pour prendre en compte les enjeux des rabattements.

Répondre aux besoins de pratiques et d'aménités urbaines

Pratiques des équipements publics

Les pratiques des équipements publics sont en cours de mutation avec de nouveaux usages et services proposés aux habitants pour s'adapter aux évolutions des modes de vie et des aspirations. Les équipements culturels et sportifs développent une offre plus large et plus adaptée aux besoins de la population notamment : proposition de nouvelles pratiques et activités, intégration de supports numériques, système de location d'instruments de musique ou d'œuvres d'art, adaptation des amplitudes horaires. Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition d'accompagner le développement des nouvelles pratiques dans les équipements territoriaux pour garantir une véritable mission de service public à ses habitants. Dans cette optique, les équipements publics se conçoivent pour être mutualisables, modulables, adaptables et partagés.

La qualité de la mission de service public repose également sur le maillage des équipements, notamment sportifs et culturels du territoire. L'intensité du service proposé par un équipement sportif ou culturel se mesure en fonction de sa localisation (proche d'une gare ou au sein d'une polarité urbaine). Grand-Orly Seine Bièvre cherche à assurer la complémentarité des échelles (de l'équipement de

proximité à l'équipement de rayonnement métropolitain) et l'équilibre territorial pour garantir un droit à la culture et à la pratique sportive sur l'ensemble du territoire et dans une logique de polycentrisme.

Le territoire connaît des formes nouvelles d'accès à la culture et au sport « hors les murs ». Ces activités ne se pratiquent plus exclusivement dans les équipements du territoire, mais se développent également dans des tiers-lieux. Cela permet de faire sortir la culture et le sport des enceintes des équipements et de les faire venir aux populations. Grand-Orly Seine Bièvre cherche à encourager ces pratiques nouvelles « hors les murs » dans un objectif de droit à la culture et au sport.

Pratiques des espaces publics

En complément de l'offre des équipements et du soutien portés aux associations de pratiques culturelles et sportives notamment, des pratiques récréatives et de loisirs dans les espaces publics se développent sous des formes diverses. Les espaces publics, les éléments du patrimoine et du paysage deviennent le terrain de jeu des habitants qui cherchent à s'approprier les espaces de la ville. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite intégrer ces pratiques de loisirs et récréatives dans les nouveaux aménagements urbains, élaborés par les différents partenaires. L'objectif est que les espaces publics soient conçus pour être mutualisables, modulables, adaptables et partagés afin de répondre aux besoins du plus grand nombre.

Commerces

L'offre commerciale sur le territoire est importante et accueille à la fois des pôles commerciaux d'envergure métropolitaine, des pôles commerciaux intercommunaux ou territoriaux et un tissu de commerces de proximité. Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif d'agir aux côtés des communes pour relever les défis auxquels sont confrontés ces activités : à la fois au niveau du maintien voir de la régénération du commerce de proximité en cherchant les outils pour garantir des loyers abordables, comme au niveau de la réflexion de la mutation des espaces n'ayant pas la masse critique pour faire face aux changements comportements des consommateurs. Il a également un rôle d'accompagnement des communes pour améliorer l'accessibilité des pôles commerciaux de proximité grâce à des aménagements d'espaces publics et une réflexion sur le stationnement en centre-ville.

La suroffre commerciale et les évolutions des comportements d'achats ont un impact direct sur la présence des commerces en centres villes et sur le modèle des centre-commerciaux. La saturation de l'offre et la fragilité de la demande ne permettent pas toujours d'atteindre la taille critique et freinent le redéveloppement et la redynamisation des centres villes. De plus, le territoire assiste à une hybridation et mutualisation des espaces commerciaux (dépôts de colis, e-commerce et drive, ...). Grand-Orly Seine Bièvre cherche à anticiper les nouveaux usages commerciaux La question du devenir des centres commerciaux en désertification est une réelle problématique sur la consommation de l'espace urbain, avec des réflexions de reconversion déjà amorcées autour de tiers lieux.

Lieux alternatifs

Les tiers-lieux, espaces de travail partagés et espaces ouverts ont émergé ces dernières années. Ils sont liés au développement du numérique, offrant la possibilité de travailler de manière indépendante ou en dehors de l'entreprise dans un espace commun. Les interactions entre les membres d'un collectif peuvent être à l'origine de la production de nouveaux savoirs, l'innovation passant désormais par la notion de créativité, d'expérimentation, d'échec. Le territoire accueille nombre de ces tiers lieux. Au-delà de leur nombre, ils évoluent dans leur forme, l'offre de service qu'ils proposent, leurs usages.... Hier phénomène marginal, aujourd'hui fait de société, si les tiers lieux ne se décrètent pas, il est cependant possible de favoriser leur essor. Les enjeux de développement et de fonctionnement de ces tiers lieux sont notamment liés à leur fonctionnement interne (acteurs, répartition des rôles, implication des usagers, vie

de la communauté, gestion du lieu, temporalité, offre de service ...) ainsi qu'à leurs interactions avec leur environnement externe (élus, collectivités territoriales, acteurs privés...). C'est sur ce second volet que Grand Orly Seine Bièvre a un rôle important à jouer : soutien au fonctionnement, gestion de communauté, mise en réseau des tiers-lieux pour constituer une offre cohérente et faciliter les parcours d'entreprises comme facteurs d'attractivité, évolution des formes de travail, gouvernance, l'évaluation de l'impact positif des tiers lieux sur le territoire et savoir-faire des élus seront déterminants pour donner du conseil et de la visibilité aux tiers lieux et les insérer dans de véritables politiques publiques.

Mettre en œuvre la ville intelligente et inclusive

Écosystème numérique public neutre et de confiance

L'écosystème numérique est basé aujourd'hui sur la collecte massive de donnée, notamment personnelle. La gestion de la donnée en temps réelle, l'explosion quantitative des données numériques est devenu indispensable même dans le service public. La donnée est une opportunité pour structurer l'offre de service de demain mais au-delà de la question de la captation de la donnée dans la ville intelligente, il s'agit de s'interroger sur son exploitation. Grand-Orly Seine Bièvre se repositionne, avec les acteurs publics territoriaux, dans un rôle de régulateur et de garant des libertés publiques et individuelles pour un service public « tiers de confiance ».

Numérique et services urbains innovants

Le territoire produit une quantité importante de données et métadonnées, avec pour politique leur mise en valeur. Avec ses partenaires, Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif d'exploiter ces données pour améliorer la gestion des services urbains existants : gestion de l'eau, assainissement, voirie, gestion des déchets, prévention des risques naturels, ... Il s'inscrit en ce sens dans le cadre réglementaire qui vise la transparence de la vie publique (politique nationale en matière de gestion des données). Il est en ce sens nécessaire d'établir une charte qualité de recueil des données pour faciliter son exploitation : des données actualisées, fiables, normalisées, compatibles avec le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Le traitement de ces mêmes données permet également d'avoir une vision prospective sur les services urbains, d'anticiper les évolutions à venir et d'optimiser les services actuels. Grand-Orly Seine Bièvre souhaite développer la recherche de solutions intelligentes et connectées pour rationaliser la gestion des services urbains, améliorer la gestion des éventuelles crises et favoriser la fabrique de l'innovation à l'échelle du territoire. Il a pour ambition de s'appuyer sur un écosystème d'acteurs institutionnels, sociaux et économiques, mais aussi de développer des partenariats avec les plateformes existantes des acteurs économiques (exemple de l'e-tourisme) pour le partage de leurs données aujourd'hui privées.

Numérique et services publics

Le recueil et le traitement des données et métadonnées permet également d'inventer de nouveaux services à destination des habitants. La dématérialisation permet notamment de favoriser l'inclusion des personnes qui n'auraient pas accès aux services publics (accès à la culture, au droit, ...) ou au numérique. Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition de se positionner pour le développement de services complémentaires portés par la puissance publique afin d'éviter les dérives liées au numérique de type « ubérisation ». Elle se porte ainsi garante de services numériques accessibles à tous et dans le respect de la vie privée

Néanmoins, l'accès au numérique est une problématique pour les populations les plus fragilisées ou les plus âgées. De grandes campagnes nationales de dématérialisation ont été lancées à l'échelle nationale

(disparition des guichets de proximité sur l'ensemble du territoire dans toutes les administrations) mais il existe une importante fracture numérique au sein de la population. Ainsi, une partie de la population n'est pas ou plus autonome pour pouvoir accéder à ses droits, à la santé, etc. *Grand-Orly Seine Bièvre s'engage pour l'inclusion numérique que ce soit géographiquement ou en fonction des conditions économiques, de qualification, de langue ou encore de génération. L'objectif est de réduire les inégalités d'accès physiques au numérique mais aussi de sensibilisation aux outils numériques pour une autonomie numérique de la population.* Le territoire s'inscrit en ce sens dans l'initiative Digital Cities et focalise la lutte contre la fracture numérique dans les quartiers de renouvellement urbain et politique de la ville avec un objectif de réduction des inégalités autour du numérique (accès, langue, formation, ...).

Développement du très haut débit et des réseaux publics intelligents

Le territoire est très partiellement couvert en très haut débit, encore moins en fibre optique, certaines zones du territoire ont un débit de connexion faible. Bien que des dynamiques de rattrapage soient en cours, les besoins de connectivité de tous les acteurs (habitants, entreprises, tiers lieu, acteurs publics) sont immédiats et la visibilité sur les perspectives de déploiements manque. *Grand-Orly Seine Bièvre a pour ambition d'accélérer la couverture numérique en très haut débit et de télécommunication de l'ensemble de son territoire. Pour cela, il souhaite développer une nouvelle forme de partenariat avec les opérateurs en identifiant et en partageant les besoins plus prioritaires, en profitant également des chantiers en cours sur le territoire pour développer son réseau et minimiser ainsi les nuisances.*

Numérique et évolution des métiers

Le numérique est un domaine d'activités stratégiques sur le territoire avec un écosystème d'acteurs économiques de premier rang et l'inscription dans un pôle de compétitivité de la transformation numérique « Cap Digital ». Pourvoyeurs d'emplois, le numérique est créateur de nouvelles activités économiques. L'EPT a un rôle à jouer pour augmenter le potentiel d'attractivité du territoire au travers de l'excellence du numérique mais aussi développer et valoriser l'accompagnement des entreprises sur le territoire.

Le numérique requiert et a un impact direct sur des emplois divers, de haute qualification comme de qualification technique qui risquent de devenir de plus en plus nécessaires à mesure que la ville intelligente se développe. *Grand-Orly Seine Bièvre s'engage dans l'accompagnement de la formation des habitants du territoire aux métiers actuels et à venir du numérique, que ce soit de haute qualification ou non.* Il apparaît pour cela nécessaire de favoriser et d'adapter les offres formations en cohérence avec les besoins des entreprises.

Exigence n°4 : S'affirmer comme un territoire métropolitain incontournable

Le territoire se donne comme objectifs de prendre toute sa place au sein de la métropole pour faire reconnaître sa participation au métabolisme urbain de la zone dense et de valoriser ses composantes identitaires au profit de ses habitants.

Valoriser les composantes incontournables au cœur de la métropole

Seine

La Seine est un des marqueurs identitaires du territoire, et au-delà un axe fluvial d'envergure métropolitaine et nationale. Sa particularité au sein de Grand-Orly Seine Bièvre est de revêtir une multiplicité de paysages et fonctions complémentaires : elle est tour à tour habitée, travaillée, animée, valorisée, préservée, circulée. **Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif que cette multifonctionnalité et l'accès des habitants à cet espace perdurent et soient renforcés dans le cadre des opérations et des aménagements à venir.** Dans la même dynamique, les sites de baignades en Seine potentiels identifiés pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 doivent permettre de valoriser la présence du fleuve pour ses habitants grâce à une pratique retrouvée des activités nautiques et de loisirs.

La Seine est également le support de la compétence Gestion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations (GEMAPI). **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que cette compétence soit articulée finement avec la Métropole du Grand Paris** afin de répondre au plus près aux besoins des habitants.

Aéroport d'Orly

L'aéroport d'Orly, 2^{ème} aéroport francilien, occupe une position essentielle dans le système aérien français et est complémentaire des aéroports de Roissy Charles de Gaulle, du Bourget et de Beauvais. Son activité vient conforter le premier pôle économique du sud francilien (152 000 emplois sont générés par l'activité de l'aéroport d'Orly). Son implantation en tissu urbain dense rend l'acceptabilité de son activité difficile par les populations riveraines au cœur des préoccupations du territoire. **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que les nombreux projets de développement et d'aménagement bénéficient aux populations locales en termes de déplacements, d'emplois, de qualité de vie, sans générer de nouvelles nuisances pour les habitants déjà fortement impactés.**

MIN de Rungis

Le Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis est le plus grand marché de gros de produits frais au monde, avec 1200 entreprises présentes qui génèrent 12 000 emplois. L'activité engendre des flux de marchandises importants alimentant notamment le marché francilien. Son image et son rayonnement international seront renforcés, dès 2024, par l'ouverture de la Cité de la Gastronomie, projet de valorisation d'une gastronomie responsable, des cultures alimentaires et des arts de la table. Lieu de rencontres et d'échanges, elle est conçue comme un ensemble culturel d'expériences pratiques, sensorielles et pédagogiques autour de la culture du « bien-manger » et renforcer la position de Grand-Orly Seine Bièvre comme un territoire de goût. **Grand-Orly Seine Bièvre soutient l'objectif de la Cité de la Gastronomie de développer un ancrage territorial fort du MIN, avec la création de services et d'aménités à destination des habitants et non plus uniquement des professionnels.**

D'une superficie de plus de 200 hectares, et localisé sur les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi et Valenton, le site a accueilli la plus importante activité de triage des trains de marchandises de France jusqu'en 2006. Aujourd'hui, l'emprise ferroviaire permet toujours d'accéder sans difficulté aux radiales Sud-Est, Sud-Ouest et Nord. Sa connexion à la grande ceinture ferroviaire permet de rejoindre les sites ferroviaires de Rungis, de Valenton et de Bonneuil-sur-Marne et, au-delà, l'ensemble des infrastructures logistiques de l'axe Seine.

Afin de relancer le développement d'une activité économique liée au fer sur le site, et répondre à la complexité de celui-ci un Contrat d'Intérêt National (CIN) a été signé le 31 janvier 2018. **Grand-Orly Seine Bièvre soutient les orientations prises dans le CIN :**

- conforter la dynamique économique, en permettant notamment le développement d'une plateforme logistique rail-route
- constituer un levier pour un développement urbain plus large
- valoriser le patrimoine naturel et paysager des berges de Seine et du Parc Interdépartemental des Sports
- renforcer la résilience du quartier au risque inondation.

Grands services urbains

Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que sa participation au métabolisme métropolitain soit reconnue : le territoire accueille de nombreux services urbains d'ampleur métropolitaine sans que la Métropole ne pourrait pas fonctionner, notamment des cimetières, usines des eaux (potable et d'assainissement), usine de traitement des déchets, autoroutes, hôpitaux, logistique, prison, production d'énergie. **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que ces derniers soient à la fois mieux intégrés au tissu urbain support de leur activité afin de réduire les nuisances subies par les habitants ; et, lorsque cela fait sens, valorisés pour l'innovation qui y est développée.**

Grand Paris Express

Grand-Orly Seine Bièvre est un des territoires de la Métropole qui accueille le plus de nouvelles gares du Grand Paris Express. Les 10 gares prévues ont pour objectif de répondre aux besoins de mobilité des habitants. **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite défendre la tenue des délais du calendrier des nouvelles lignes** (prolongement de la ligne 14 Sud, ligne 15 Sud et ligne 18).

TGV

Grand-Orly Seine Bièvre porte la réalisation d'une gare TGV au sein du pôle d'Orly afin de conforter le positionnement national et international du pôle. Pour cela, outre le choix de l'implantation de la gare, il reste à définir un projet d'intermodalité air/fer complet venant à l'appui d'un hub de transport sur le territoire. Dans cet objectif, **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite la mise en place d'une instance de gouvernance sur ce sujet.**

Projets urbains

Le territoire est riche des projets urbains portés par ses communes et leurs partenaires. Il est impliqué dans plus de 70 projets qui se caractérisent par leur diversité d'échelles et de typologies. Ils participent pleinement au dynamisme urbain du territoire et à son attractivité. Ils apportent une réponse concrète aux problématiques de production d'une offre de logements diversifiés, d'amélioration du cadre de vie, de valorisation du patrimoine bâti et naturel, d'amélioration des conditions de déplacement et de transports, de diversification ou d'intensification de l'activité économique et de l'emploi. **Grand-Orly Seine Bièvre se positionne comme un ensemble permettant de cerner dans leur globalité, la diversité et**

'ampleur des projets au bénéfice de ses habitants. Il se positionne ainsi en alerte de l'équilibre des grandes composantes urbaines et de la richesse de cette diversité.

Certains projets sont d'intérêt national et métropolitain comme celui des Ardoines, d'Ivry Confluences, de Campus Grand Parc ou sur le SENIA à Thiais et Orly. Ils visent le plus souvent à requalifier, diversifier et densifier des secteurs industriels ou commerciaux en apportant de l'urbain tout en développant l'activité économique encore présente et pouvant être pérennisée. Ils s'appuient sur la modernisation du réseau transport, notamment en permettant l'émergence de nouveaux quartiers de gares aux abords des stations du Grand Paris Express. Le renouvellement urbain au sens large en est l'objectif majeur : rénovation des quartiers des grands ensembles (Coteaux à Arcueil, Chemin Vert au Kremlin-Bicêtre, Orly-Choisy, Grand Vaux, etc.) ou d'habitat insalubre ou dégradé comme dans le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges. **Grand-Orly Seine Bièvre se place, parmi les multiples intervenants qui opèrent sur le territoire, comme un acteur de la conduite de ces projets aux côtés des communes et dans l'intérêt des habitants.**

Certains projets forment des interventions plus fines sur certains secteurs, afin de respecter la trame des tissus urbains comme sur les centres villes d'Orly, d'Ablon-sur-Seine et de Savigny-sur-Orge, ou la renaturation des berges de l'Yverres. **Grand-Orly Seine Bièvre s'affirme au service des communes comme ensembleur, facilitateur et coordinateur afin de leur garantir en fonction des besoins, ingénierie, promotion, mobilisation des acteurs et des partenariats.**

Agir pour un territoire productif et innovant

Une nouvelle gouvernance économique

L'EPT intervient à la fois comme ensembleur des politiques et dispositifs déployés sur le territoire et comme accélérateur des projets et des initiatives portés par les acteurs économiques locaux. C'est pourquoi, conformément aux engagements pris lors des Assises économiques, **Grand-Orly Seine Bièvre se positionne et se mobilise pour une nouvelle gouvernance territoriale en articulation avec le SRDEII de la Région Ile-de-France afin de renforcer la coordination et les actions communes au profit des acteurs économiques et des habitants.**

Villes productives

Le territoire est marqué par la diversité de ses activités notamment avec sa composante productive forte (construction, transports, logistique urbaine, maintenance aéronautique, industrie automobile, chimique, pharmaceutique, activités artistiques et créatives, ...).

Dans une vision inclusive de la ville, favorisant une mixité des fonctions urbaines et économiques afin de ne pas repousser toujours plus loin ces activités déterminantes dans la création indispensable des richesses métropolitaines et d'emplois diversifiés, les acteurs du territoire pensent qu'une métropole ne peut se construire sans activités industrielles et productives. **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite qu'une politique volontariste et ambitieuse pour la ville productive soit mise en chantier, dans le cadre d'un travail collectif et partenarial entre tous les acteurs publics et privés.**

Aujourd'hui, le contexte est favorable et des opportunités existent, avec un besoin en immobilier d'activités productives estimé de près de 2 millions de m² par an en Ile-de-France à l'horizon 2030, des évolutions réglementaires à venir (Schéma de Cohérence Territoriale - SCOT de la Métropole du Grand Paris), l'émergence d'une nouvelle industrie intégrée au tissu urbain et inscrite dans une démarche de transition écologique. **Grand-Orly Seine Bièvre identifie pour sa part la programmation de près de 600 000 m² d'immobilier productif au sein de ses opérations d'aménagement. Elle doit permettre de**

répondre aux besoins des nouvelles activités productives mais également d'accueillir les TPE-PME (Très Petites Entreprises - Petites et Moyennes Entreprises) existantes sur le territoire et ainsi conserver le tissu dynamique d'activités productives constitutif de la couleur économique du territoire. Ces avancées doivent s'intégrer dans une démarche de responsabilité sociale, sociétale et environnementale.

Dans son « Manifeste pour un territoire industriel et productif », Grand-Orly Seine Bièvre s'engage à se mobiliser pour :

- proposer du foncier économique en milieu urbain dense et à proximité de pôles de transports
- favoriser l'activité productive dans les programmes d'aménagement
- mettre en œuvre des outils favorisant la production d'immobilier productif à loyer modéré
- favoriser le partenariat public-privé innovant et co-construit
- faciliter l'expérimentation dans l'intégration d'activités productives
- apporter une réponse aux besoins des entreprises souhaitant se maintenir en zone urbaine dense.

Grand-Orly Seine Bièvre s'engage également en faveur de la formation, dans l'optique d'apporter une meilleure visibilité aux métiers industriels et aux formations correspondantes. Un travail sur la formation et l'image des emplois industriels constitue donc une des clés de réussite essentielles.

Le pôle d'Orly

Le pôle d'Orly est une entité économique métropolitaine investie par plusieurs entreprises, un territoire habité, une porte d'entrée du territoire et de la métropole vers l'international. La poursuite de son développement avec des grands projets d'aménagement (notamment extension de l'aérogare, gare du Grand Paris Express, gare TGV, Cité de la gastronomie, Plan d'investissement du MIN, travaux de SOGARIS) permet de concourir à l'engagement du territoire productif et innovant.

Ce pôle est une opportunité pour le territoire mais il n'est pas suffisamment connu et reconnu dans la métropole. Grand-Orly Seine Bièvre a pour objectif de valoriser ses atouts et de le rendre lisible l'échelle métropolitaine, grâce à une participation à la gouvernance du pôle, au développement des composantes de la ville du quotidien, notamment en termes d'emplois pour les habitants et de prise en compte des contraintes, et au renforcement de l'accessibilité qui sont les conditions d'acceptabilité nécessaires du pôle pour la population.

D'un territoire d'innovations à un territoire innovant

Le territoire est riche d'un écosystème important, d'initiatives, d'actions innovantes en fort développement ces dernières années avec l'implantation d'une trentaine de tiers lieux, la présence de pôles de compétitivité (Medicen, Cap Digital, Elastopole) de clusters et une animation territoriale dynamique. Sur cette base, Grand-Orly Seine Bièvre souhaite capitaliser sur ces atouts et entrer dans une logique vertueuse de renforcement de l'innovation. En ce sens, le territoire est inscrit dans l'initiative de l'Arc de l'innovation, démarche collective (acteurs économiques, sociaux et institutionnels) pour le développement d'une innovation au service des habitants.

Trois domaines d'activités stratégiques permettent la diffusion de l'innovation grâce aux opportunités territoriales fortes inscrites sur le territoire : la santé, bien-être, autonomie ; la ville de demain / ville durable. Néanmoins, une diffusion plus large et systémique de l'innovation et de l'expérimentation dans l'ensemble des politiques publiques et des projets du territoire est une condition nécessaire pour poursuivre l'objectif d'exemplarité sur les enjeux de la transition énergétique, numérique, ville de demain. Grand-Orly Seine Bièvre se mobilise pour la mise en place d'un dispositif d'appui à l'innovation en lien avec les communes et en externe avec les acteurs privés.

Santé

De nombreux atouts sur le territoire autour du domaine de la santé sont matérialisés par des équipements de soins et de la recherche diffusés au travers de réseaux d'acteurs institutionnels (Vallée Scientifique de la Bièvre, Pôle Charles Foix, Cancer Campus), d'écoles et d'entreprises en individuel (SANOFI, Air Liquide Santé, etc.) et en collectif via des têtes de réseaux (Silver Valley, Medicen). Pour concrétiser le potentiel de ce domaine, accélérer les projets et initiatives portés par ces acteurs économiques, **Grand-Orly Seine Bièvre se mobilise pour mettre en réseau les acteurs, accroître les écosystèmes innovants et en être partie prenante, dans une logique qui dépasse l'animation classique pour tendre vers un travail étroit avec tous les acteurs.**

Cet engagement doit se concrétiser au travers d'une gouvernance partagée à l'initiative de l'EPT et ses partenaires pour identifier, faire émerger et accélérer les projets innovants par de la mobilisation de financements, de l'apport en ingénierie sur des projets d'implantation immobilière, du soutien ou portage de tiers-lieux tels que Villejuif Biopark, Silver Innov, etc.

Villes de la recherche

Situé entre les pôles universitaires parisiens et de recherche sur Saclay, le territoire n'est pas encore identifié comme moteur dans la recherche et la formation. Cependant, il n'est pas moins riche en offre de formation et en implantation d'établissements d'enseignement et de recherche d'envergure métropolitaine (IUT, écoles d'ingénieurs, éco campus à Vitry, Cachan, Ivry, Kremlin Bicêtre, Juvisy, etc.). Les emprises urbaines de ces établissements, parfois fermées sur elle-même, font l'objet de projets d'intégration urbaine d'envergure. **Grand-Orly Seine Bièvre s'inscrit dans une dynamique de campus urbain, c'est-à-dire de mise en réseau et d'intégration dans la ville des établissements et des écosystèmes de la recherche et développement.**

Obtenir les projets de franchissement des coupures urbaines

Mutation des emprises monofonctionnelles

La présence de grandes infrastructures et d'emprises monofonctionnelles a contribué à créer un système de plaques, séparées par de nombreuses coupures urbaines, qui ont renforcé parfois les contraintes issues de la géographie. De nombreuses emprises contribuent à l'héritage de territoire servant : cimetières parisiens, hôpitaux, usines des eaux, centrale thermique, centre de traitement de déchets, station d'assainissement, sites de maintenance et de remisage d'infrastructures de transports, triage ferroviaire. Dans ce contexte, **Grand-Orly Seine Bièvre entend aider ses communes et partenaires à ouvrir leurs emprises (Campus Grand Parc et la redoute des Hautes-Bruyères, ENS de Cachan, Cœur d'Orly, ...), et quand cela est impossible ou difficilement envisageable, permettre l'achèvement ou l'amélioration des contournements ou des franchissements.**

Seine

La Seine constitue une coupure urbaine forte d'Est en Ouest par manque de franchissement. Dix projets ont été recensés sur les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon-sur-Seine, Juvisy-sur-Seine, Orge et Viry-Chatillon. Ils sont de natures différentes allant du pont tous modes au bac de passager de rive. Ces projets appellent des actions différentes : réhabilitation d'un franchissement existant, création d'une nouvelle infrastructure lourde ou ponctuelle. **Grand-Orly Seine Bièvre a un rôle d'assembleur/médiateur à jouer afin d'accompagner les communes dans la réalisation de ces projets qui doivent être pensés dans l'épaisseur du tissu urbain en lien notamment avec la coupure urbaine formée par les voies ferrées.**

Réseau terre

Le réseau ferré constitue de grandes emprises qui coupent le territoire. Parmi les projets de franchissements, 12 concernent des voies ferrées qui se matérialisent sous différentes formes (pont, tunnel ou téléphérique) à Ivry-sur-Seine, Juvisy-sur-Orge, Orly, Savigny-sur-Orge, Valenton, Viry-Châtillon, Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges ou encore Vitry-sur-Seine. **Grand-Orly Seine Bièvre peut jouer un rôle de médiateur entre tous les acteurs supra communaux afin de mobiliser les financements ad hoc et d'accélérer le désenclavement des quartiers isolés.**

Grandes infrastructures de voirie

Les grands axes radiaux et concentriques autour de Paris (périphérique, A6, A86...) génèrent des coupures urbaines fortes à résorber ou atténuer. Les projets de franchissements peuvent se matérialiser sous différentes formes : pont, tunnel, requalification de voie ou création d'une nouvelle voie. Ils viennent de manière générale pallier le manque de maillage Est-Ouest en réseau routier du territoire. **Grand-Orly Seine Bièvre peut jouer un rôle de médiateur, d'ensemblier et d'initiateur auprès des acteurs supra communaux afin de faire aboutir ces projets de franchissements.**

Plateforme aéroportuaire

L'unique franchissement de la plateforme aéroportuaire est l'axe nord-sud de la RN7, tunnel passant sous les pistes de l'aéroport et donc très contraint en termes de gabarit. Néanmoins, la circulation autour de l'infrastructure devrait être largement améliorée par le bouclage du contournement sud-ouest. L'enjeu aujourd'hui réside dans l'accès pour les Essonnais au nord de la plateforme et particulièrement demain aux gares du Grand Paris Express. **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que la plateforme ne constitue plus un verrou de mobilités en communiquant mieux avec l'espace urbain qui l'accueille.**

Coordination des échelles

Ces projets de franchissements nécessaires au développement du territoire et de la métropole impliquent une réflexion fine entre ancrage local et grand territoire afin de répondre aux besoins de mobilité des habitants et des salariés sans venir surimposer de nouvelles coupures urbaines. **Grand-Orly-Seine Bièvre se porte garant du respect dans chaque projet des particularités des communes concernées et de l'articulation des différentes échelles : communale-territoriale, métropolitaine-régionale, nationale-internationale.** **Grand-Orly Seine Bièvre porte également une exigence forte pour ne créer aucun point de congestion nouveau et travailler avec tous les partenaires à la résorption de ceux existants.**

Révéler les lieux de destination du territoire

Valoriser le patrimoine

Le territoire est riche de son patrimoine architectural, présent sous différentes formes (historique classé, petit patrimoine industriel, art contemporain, street-art), mais également de ses équipements de rayonnement métropolitain comme de proximité, de ses politiques culturelles ou encore de ses espaces naturels. **Grand-Orly Seine Bièvre s'engage dans la valorisation de ce patrimoine afin de le protéger et de permettre à sa population d'avoir accès aux services et activités culturelles, sociales et sportives.**

Les nombreux projets urbains et les temps de chantier associés amènent une réflexion sur l'occupation temporaire de ces lieux avant travaux. **Grand-Orly Seine Bièvre souhaite encourager l'urbanisme transitoire qui est un terrain de jeu potentiel pour de nouveaux usages, notamment de culture et de loisirs.**

Offre touristique alternative et populaire

Le territoire est concerné par le fait touristique métropolitain à travers des effets négatifs comme le développement d'une offre hôtelière hybride (de type Airbnb) mais également au travers de dynamiques positives comme le contrat Paris Destination qui a pour but d'enrichir l'offre classique de tourisme proposé par Paris, par une offre « alternative et populaire » proposée par la banlieue. Celle-ci s'appuie sur la volonté de capter des touristes plus jeunes et les habitants de la Métropole, d'ouvrir le potentiel touristique au-delà de la ville centre et de favoriser le retour des visiteurs avec un panel d'activités plus différenciées et proches de la « vraie vie » de la population. Le développement d'une offre touristique diversifiée fondée sur les paysages et les formes de tourisme local (patrimoine industriel, résidentiel, arboré, scientifique, ...) est alors un projet complémentaire de l'offre existante. **Grand-Orly Seine Bièvre peut encourager le développement de cette offre touristique alternative qui permettrait de créer un nouveau domaine d'activités mais également un sentiment d'appartenance locale et de fierté pour la population.**

Tourisme d'affaire

Le tourisme d'affaire est un sujet à ne pas négliger et plus précisément la question de l'offre en infrastructures (hébergement, salle de conférence, séminaire, restauration) est à mettre en adéquation avec des besoins croissants des grands pôles d'activités en pleine mutation et développement. Il est l'occasion de développer un domaine d'activités économiques non délocalisable et de capitaliser sur les grands équipements du territoire (MIN – Cité de la gastronomie, IGR-Campus Grand Parc, aéroport). Dans une dynamique d'anticipation, **Grand-Orly Seine Bièvre veille à ne pas manquer en offre d'infrastructures pour ne pas nuire à l'attractivité en travaillant sur les études de marchés, l'identification des besoins, la prospection de porteurs de projets dans les programmations économiques.**

- p.11 – « Les établissements situés dans la MGP génèrent une richesse de ... » : préciser de quel type d'établissement il s'agit.
- p.11 - Sur les 4 aéroports cités comme étant « métropolitains », 2 sont situés hors périmètre de la MGP
- p.12 - Il existe d'autres espaces d'exposition/ congrès/ conférence : Hôtel Kyriad Paris Porte d'Ivry ; Maison de l'Environnement Sud ADP
- p.13 - L'offre touristique est qualifiée de « centrée et concurrente » mais aucuns détails ni analyses n'ont trait à cette concurrence.
- p.13 - La saturation de l'offre d'hébergement n'est pas évoquée, de même que les besoins particuliers (installations légères, hébergement des jeunes...)
- p.18 - Les territoires d'Orly et de Rungis sont identifiés dans le secteur logistique / transport. Cela doit être nuancé, il s'agit plutôt de territoires « mixtes », à vocation productive et innovante. De plus, le pôle Orly/ Rungis devrait être étendu à Choisy et Vitry.
- p.18- Différencier les activités de transport et de logistique (l'activité aérienne d'Orly ne relèvent pas en soi de la logistique, le fret y étant minime).
- p.18 - Préciser la cartographie : les secteurs d'activités sont qualifiés sur quelles bases (emplois ? entreprises ? dynamisme ?)
- p.18 - Compléter le graphique sur les pôles d'emplois en faisant figurer le pôle d'Orly
- p.20 - Faire apparaître les dynamiques de projets (notamment de bureaux)
- p.20 - Intégrer les nouvelles polarités tertiaires (Ivry, Gentilly, Arcueil) et le pôle d'Orly avec le parc tertiaire historique ICADÉ (anciennement parc SILLIC) et développement du projet Cœur D'Orly
- p.22 - Ajouter l'Arc de l'innovation dans la cartographie afférente
- p.24 - Le taux d'emploi pourrait être exprimé par le rapport entre les actifs ayant un emploi / nombre d'actifs.
- p.28 - Ne pas faire figurer tout le pôle d'Orly en logistique
- p.28 - Le MILN n'est pas qu'un site logistique et ne peut être mis sur le même plan que des plateformes aéroportuaires, des chantiers combinés...
- p.54 – Inventaire très partiel des lieux culturels

Annexe 2 - Demande de corrections dans le diagnostic

SCOT METROPOLITAIN

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC TERRITORIAL
Tour Orly, 3^e étage
16, avenue Jean-Jaurès
94600 CHOISY-LE-ROI



THE JOURNAL OF THE

ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

1901

THE JOURNAL OF THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE

ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE

ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE

ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

PART 1, 1901

THE JOURNAL OF THE

ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

p.68 ÷ la cartographie est trompeuse car elle date de 2014 et indique les anciens EPCI. Cela ne permet donc pas d'appréhender la réalité des projets portés par les actuels EPT et notamment l'état d'engagement dans des PCET.

p.70 – les cartes ne représentent pas les zones d'exposition au bruit

p.76 – il manque les réseaux de chaleur urbain du Noyer-Renard à Athis-Mons ainsi que celui du Val-de-Bièvre

Il convient également d'avoir en mémoire que nombre d'élus - réunis en commission « projet métropolitain » - ont formulé des demandes réitérées de voir figurer comme 1^{ère} partie du PADP les enjeux liés à la qualité de vie, appréhendée d'un point de vue social et environnemental et non ceux d'attractivité et de rayonnement. Ces demandes n'ont pas été prises en compte par le comité de pilotage du SCOT.

Le document se structure autour de quatre grandes orientations qui mettent en exergue les enjeux en termes de développement économique, de qualité de vie, de mobilité et mixité des fonctions, et enfin de transition écologique. Le PADP doit être porteur d'un projet à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain et structurera, pour les années à venir, ses mutations. Par conséquent son appréciation doit être le fruit d'un croisement avec les dynamiques et projets à l'œuvre dans les différents territoires qui composent la métropole. Néanmoins, s'il doit exprimer des convergences entre collectivités et habitants, il doit avant tout proposer et porter une vision partagée de l'avenir. C'est en ce sens que les orientations et actions du PADP doivent être comprises et au besoin questionnées.

Le diagnostic du SCOT de la MGP permet de brosser un tableau relativement exhaustif du territoire métropolitain, de ses déséquilibres, ses développements et ses enjeux. Pour autant, ce tableau ne dépasse que difficilement l'étape de photographie du territoire, les données n'étant pas croisées, ni positionnées et analysées au sein d'écosystèmes spatialement et temporellement plus larges. De fait, cela se retrouve dans une analyse qui cloisonne les enjeux plutôt que de les croiser. Le projet de PADP témoigne cependant d'une évolution positive eu égard aux 1^{ères} orientations fléchées dans le diagnostic du SCOT. Ainsi, des éléments peu pris en compte dans le diagnostic semblent émerger dans le PADP : lien à la grande couronne, stratégie foncière et rééquilibrage territorial.

Contexte

Objet : Schéma de cohérence territoriale de la Métropole du Grand Paris : PADP
Suivi : Isabelle Lepercq, Amandine Ramis, Marie Guillaumin

SCOT METROPOLITAIN
NOTE D'INFORMATION SUR LE PADP



THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE
LONDON, 1904. PART II. VOL. XXXIV. PAGES 1-100.

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE
LONDON, 1904. PART II. VOL. XXXIV. PAGES 1-100.

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE
LONDON, 1904. PART II. VOL. XXXIV. PAGES 1-100.

CONTENTS

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE
LONDON, 1904. PART II. VOL. XXXIV. PAGES 1-100.

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

THE JOURNAL OF THE ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

De manière générale, le PAD positionne clairement la métropole du Grand Paris au sein d'un cadre mondial de métropoles et mégapoles objets de concurrence, dont pourtant, les limites sont depuis longtemps avérées, notamment en termes de résilience. Le développement repose ici avant tout sur la mise en valeur et le renforcement d'éléments d'excellence et d'attractivité, ce qui risque de mettre en exergue les déséquilibres existants. A contrario, le développement métropolitain doit être appréhendé à partir des richesses et besoins des territoires, dans une logique coopérative et non compétitive et dans un objectif de rééquilibrage. D'autre part, en fondant le développement de la Métropole notamment sur la tertiarisation de l'économie, celle-ci ne se positionne pas sur le maintien et le développement d'une activité productive en zone dense. La ville inclusive, telle que nous la défendons, doit permettre le développement des activités productives dans l'ensemble des territoires. De fait, ce n'est pas d'une métropole « ville-monde », objet de compétition, dont les habitants ont besoin mais plutôt d'une métropole polycentrique, assise sur la diversité des projets de territoires et répondant aux besoins et richesses qui s'y expriment.

C'est en matière d'aménagement que le SCOT produira le plus de contraintes puisque ce document stratégique s'imposera aux futurs PLU, qui devront lui être compatibles. Dès lors, il conviendra d'être vigilant quant à la traduction réglementaire de certaines orientations comme la volonté de décloisonner l'existant, de requalifier le territoire, d'en accélérer la transformation en introduisant de la mixité économique, sociale, résidentielle dans toutes les opérations et dans tous les tissus urbains. Si la diversité des tissus urbains et la mixité des usages doivent être recherchés il convient cependant de s'interroger sur la validité d'un modèle unique (de diversification et de mixité fonctionnelle) alors même que les financements manquent pour les équipements publics nécessaires à cette croissance. De même, la volonté affichée d'ouvrir certaines emprises économiques monofonctionnelles (MIN de Rungis, aéroport d'Orly) en y proposant des fonctions plus résidentielles et présentes, doit faire l'objet d'approfondissement et ne pas nécessairement être calquée partout. De fait, cette ouverture n'est pas toujours compatible avec la nature même des activités préexistantes. Enfin, le mode de faire est également à interroger. La démarche « Inventons la Métropole du Grand Paris » nous montre que seuls les sites à forte rentabilité risquent de voir le jour, au détriment quelques fois des orientations municipales. Doit-elle servir de modèle ?

En ce qui concerne la question des mobilités, si l'on ne peut qu'approuver l'intention de favoriser le développement des transports collectifs structurants et la volonté de renforcer le rabattement vers ces TC, la question des priorités et des moyens sera rapidement posée ainsi que celle de la clarification des compétences.

1. The first part of the paper is devoted to the study of the properties of the function $f(x)$ defined by the equation

$f(x) = \int_0^x f(t) dt$

It is shown that the function $f(x)$ is continuous and differentiable at every point x of the interval $[0, 1]$. The derivative of the function is equal to $f(x)$ itself. This means that the function satisfies the differential equation $f'(x) = f(x)$. The general solution of this equation is $f(x) = Ce^{x}$, where C is an arbitrary constant. Since $f(0) = 0$, we have $C = 0$. Therefore, the only solution of the equation is $f(x) = 0$ for all x in the interval $[0, 1]$. This result is surprising because it shows that the only function that is equal to its own integral is the zero function.

2. In the second part of the paper, we consider the problem of finding the maximum value of the function $f(x) = \int_0^x f(t) dt$ on the interval $[0, 1]$. It is shown that the maximum value of the function is 0, which is attained at $x = 0$. This result is also surprising because it shows that the function is never greater than 0 on the interval $[0, 1]$.

3. Finally, we consider the problem of finding the minimum value of the function $f(x) = \int_0^x f(t) dt$ on the interval $[0, 1]$. It is shown that the minimum value of the function is 0, which is attained at $x = 0$. This result is also surprising because it shows that the function is never less than 0 on the interval $[0, 1]$.

- Affirmer son rang de métropole monde
atouts spécifiques. Quatre orientations principales structurent le PADD, à savoir :
développement local et de la qualité de vie, chaque échelle présentant des singularités et
internationale, l'échelle de l'interdépendance avec les territoires voisins, l'échelle du
Le projet métropolitain se pense à plusieurs échelles : l'échelle de l'attractivité

Avis sur le PADD du SCOT

Au-delà du PADD, c'est surtout à la traduction réglementaire de ces objectifs politiques au
sein du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) qu'il conviendra d'être vigilant car
celui-ci s'imposera aux PLUi et donc à l'aménagement des territoires et des villes.
Enfin, pour ce qui est de la Métropole inclusive, de façon générale, les habitants
semblent être les grands absents de ce PADD. Le principe du droit à la ville – pourtant
primordial – ne figure pas dans le SCOT. De même, la participation des habitants à la
fabrique de la ville n'est que très peu mentionnée. Surtout, le projet métropolitain
mériterait de faire de la réduction des fractures sociales et urbaines, et plus globalement de
la lutte contre les effets de ségrégation, son objectif prioritaire. Une attention particulière
devrait aussi être portée de manière plus prononcée sur les quartiers défavorisés (à définir
dans un sens plus large que les quartiers de la politique de la ville, tel que le fait le PADD).

En matière d'espaces publics et de nature en ville, les objectifs du SCOT sont le reflet
de ce qui est préconisé dans nombre de PADD des villes membres de l'EPT. Une vigilance
cependant est à avoir sur la préservation des espaces agricoles (cela signifiera-t-il
une sanctuarisation au document d'orientation et d'objectifs (DOO) ? Les espaces naturels
de notre territoire comme à Morangis et à Rungis pourraient devenir des zones naturelles à
protéger. D'autre part, le PADD devrait être l'occasion d'un débat entre les enjeux liés au
réchauffement climatique et ceux liés à l'usage des sols. Débat concurrentiel sur lequel le
positionnement du PADD n'est pas clair bien que la voie choisie semble être celle d'une
métropole de plus en plus dense. S'il est vrai que la métropole fait face à des besoins criants
en matière de logement, elle s'inscrit également dans la lutte contre le changement
climatique et veille à limiter la consommation d'espaces naturels. Elle préconise dès lors, la
densification des espaces urbains existants, pavillonnaires, grands ensembles, ce qui tendra
à faire disparaître les micro-zones vertes dans le diffus au profit de zones vertes reléguées
toujours plus loin en Grande Couronne. La « fabrique » de nature verte hors sol est-elle
suffisante et souhaitable pour compenser cette perte d'espaces naturels en zone dense ? Les
zones vertes ont une véritable fonction urbaine qu'il conviendrait de préserver et
développer au même titre que les transports et les équipements.

Le rayonnement de la métropole est l'orientation première du SCOT de la MGP, lequel répond à un double objectif de renforcement du cadre de vie comme facteur d'attractivité résidentielle et internationale, et de valorisation sur la scène internationale de certaines « singularités ». Cependant, ce qui est ici présenté sous l'angle de la « singularité » relève en réalité des éléments habituels de compétitivité entre mégalopole, bien que certains soient effectivement spécifiques au Grand Paris.

Affirmer son rang de métropole monde

- Aménager la métropole des continuités
- Promouvoir la métropole inclusive
- Construire une métropole résiliente et sobre

Le développement du tourisme

Le PAD affirme vouloir « construire une politique touristique à l'échelle métropolitaine », afin de répondre à l'augmentation de la demande, l'exacerbation de la concurrence et de la diversification des habitudes de voyage. Néanmoins, le développement d'une offre touristique diversifiée et hors les murs ne peut se justifier uniquement au nom de la saturation de l'offre existante, mais bien d'un projet complémentaire fondé sur les paysages et des formes de tourisme plus locales (patrimoine industriel, résidentiel, arboré, scientifique ...)

Cette ambition doit de plus trouver son sens dans un développement de l'offre en direction des publics spécifiques, et notamment des jeunes, des moins fortunés, et des habitants de la métropole. Par ailleurs, il convient de réguler très fortement l'offre de location de meubles de courte durée, en cohérence avec les objectifs du PMH. Enfin, ce sont aussi de nouvelles pratiques de voyage, écologiquement responsables, que le PAD doit encourager.

international.

Il s'agit indéniablement d'atouts pour la métropole, qu'il convient donc de consolider et valoriser. On peut cependant être interrogatif quant au choix de positionner la Métropole sur le rang international en mettant en avant prioritairement de grands objets culturels, touristiques ou encore dans le champ de la recherche, confortant ainsi une vision très « élitiste » du territoire métropolitain, éloigné du quotidien des populations.

Aussi, il est nécessaire que ces leviers d'excellence s'ancrent plus fortement dans l'ensemble des territoires, et notamment les plus

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

...the ... of the ...

en difficulté, où ils sont par ailleurs, souvent, relativement inexistants. Ils doivent se diversifier et s'ouvrir aux habitants de la ville. Les campus urbains de Cachan, d'Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre s'inscrivent ainsi dans cette perspective.

L'attractivité de la métropole – et donc son rayonnement mondial – est de plus assis sur la diversité de son tissu économique lequel articule des activités exportatrices à forte valeur ajoutée à des activités présentes et servicielles tournées vers les populations. Le PADP entend conserver cette diversité (notamment en aidant à l'émergence d'une offre immobilière accessible) tout en créant une marque mettant en valeur certaines filières. Les filières d'excellence et les clusters associés feront ainsi l'objet d'un accompagnement spécifique. De même, les quartiers d'affaires sont appelés à se différencier, à renforcer leur mixité urbaine et à se diversifier.

La consolidation et différenciation des grands pôles déjà existants répond pour partie au besoin d'attractivité et de rayonnement. Néanmoins, l'enjeu de rééquilibrage est/ouest, de développement de l'ensemble des territoires, devrait, au-delà des questions d'attractivité, être affirmé comme prioritaire. D'autre part, la diversité réelle des activités économiques – non seulement tertiaires mais aussi industrielles, artisanales, logistiques – et les mécanismes d'hybridation, de porosité, ne sont pas ici mentionnés comme facteurs de rayonnement mondial, alors même que ceux-ci sont un levier fondamental de développement des territoires. Cette diversité est par ailleurs l'un des facteurs de la résilience de la métropole.

L'économie productive et industrielle

Une métropole ne peut se construire sans activités économiques productives et industrielles. Le PADP n'y fait pourtant pas mention, malgré la diversité réelle des activités économiques présentes dans les territoires.

Le territoire Grand-Orly Seine Bièvre porte à cet égard une vision inclusive de la ville, permettant une mixité réelle des fonctions urbaines et économiques, afin de ne pas repousser toujours plus loin ces activités déterminantes dans la création de richesses et d'emplois diversifiés. Cela impliquera parallèlement en amont d'intégrer les enjeux de résilience des territoires, de formation des habitants, et de mixité des programmes d'aménagement.

La faiblesse du PADP sur ce point corrobore l'orientation principale de la Métropole à savoir le rayonnement et l'attractivité, alors que nombre de territoires travaillent a contrario à un développement mixte, endogène, et pour tous.

La métropole monde est aussi celle qui soutient l'expérimentation et favorise l'accueil et la création d'entreprises génératrices d'emplois. À cet égard, trois secteurs d'activités spécifiques sont ciblés : l'économie numérique, l'économie innovante et l'économie circulaire. Leur accompagnement est appréhendé en termes d'infrastructures, de foncier, de réseau et de valorisation. Le PADP fait également état de la nécessité de favoriser l'émergence de structures relevant de ces secteurs sur l'ensemble du territoire, en les intégrant durablement au tissu urbain.

Cependant, pour ce qui concerne l'économie numérique et les écosystèmes innovants, leur développement doit s'accompagner d'engagements clairs en matière de formation et d'insertion professionnelle, au plus près des territoires, afin qu'il n'aggrave pas les inégalités territoriales et décrochages sociaux. Cela n'apparaît pas dans le projet de PADP alors même que de nombreuses initiatives existent en ce sens dans les territoires et doivent être renforcées.

L'économie circulaire

A raison compte tenu des enjeux environnementaux et sociaux, le PADP fait du développement de l'économie circulaire un objectif stratégique. Il prône ainsi, en lien avec le PCAEM, l'aménagement d'une métropole lieu de production et de consommation, et l'application des principes de l'économie circulaire aux modes constructifs et à l'aménagement de nouveaux projets.

De nombreuses initiatives, structures, projets, existent d'ores et déjà dans les territoires, au plus près des besoins et ressources locales. Si les enjeux afférents doivent être pensés à une échelle plus large (notamment pour ce qui concerne les filières des matériaux, des déchets, de l'énergie, etc.) c'est bien dans une optique de transition environnementale incluant l'ensemble des populations et non d'attractivité et de rayonnement mondial.

La mixité des fonctions et des usages permet en effet d'améliorer la qualité de vie des habitants par la création d'une proximité entre lieux de vie, de travail et de loisirs (des quartiers vivants à toute heure). Il s'agit de **décloisonner l'existant** à tous les niveaux (opérations d'aménagement, de construction de logement) en s'appuyant sur le polycentrisme existant. Cela passe également par la **requalification du territoire** et l'**accompagnement de la mutation des tissus** (pavillonnaire, grands ensembles, zones d'activités, grands services urbains) à partir de leur caractère propre.

Malgré la diversité de ses tissus urbains, aux usages et aux fonctions riches, le territoire métropolitain est organisé de façon souvent monofonctionnelle, générant ainsi autant de sujets qui impactent directement la vie quotidienne des métropolitains. Le SCOT recherche donc une **m meilleure distribution des fonctions et des usages, une plus grande accessibilité du territoire métropolitain et un meilleur aménagement des continuités**.

Aménager la métropole des continuités

D'autre part, les coopérations avec les territoires voisins (notamment de grande couronne) ciblent prioritairement les pôles d'excellence, de développement économique et les objets d'attractivité. Or, compte-tenu du risque d'un développement à deux vitesses entre la zone dense et la grande couronne mais aussi des urgences environnementales, l'enjeu est plutôt de cibler, dans l'ensemble des territoires, en tenant compte de leurs besoins et de leurs ressources, des objets de coopération forts, à co-définir. Ainsi, l'agriculture, la coopération technique, les espaces naturels, pourraient faire l'objet de réflexions et d'engagements partagés.

La localisation des activités logistiques révèle très fortement les inégalités existantes, héritières du passé de « territoire servant ». Pourtant, le PAD ne fait du rééquilibrage et de l'accompagnement des territoires à la diminution des nuisances, ni une priorité, ni même un objectif.

L'ambition de rayonnement international implique en outre d'améliorer le fonctionnement interne de la métropole d'une part et d'organiser des coopérations avec les territoires voisins d'autre part. Il est donc nécessaire d'anticiper l'évolution des flux et des échanges, de renforcer l'accessibilité du territoire mais aussi de bâtir un système logistique performant. L'offre immobilière logistique doit effectivement être maintenue, renouvelée, diversifiée, mais elle doit par ailleurs intégrer les projets d'aménagement, sous des formes spatiales et fonctionnelles innovantes.

À ce titre, le SCOT préconise la densification du tissu pavillonnaire en préservant la perméabilité des sols et les jardins privés, la réintégration de mixité dans les grands ensembles en NPNRU notamment, la production d'espaces de cotravail et de lieux dédiés à la logistique urbaine, l'ouverture des espaces monofonctionnels et la diversification de leurs fonctions, etc.

L'aéroport d'Orly

L'aéroport d'Orly, deuxième plateforme aéroportuaire française et onzième européenne, occupe une place de choix dans le système aérien français et constitue une composante incontournable de la Métropole, dont il favorise le rayonnement international. Incontournable, l'aéroport d'Orly est notamment par son poids économique, notamment en ce qui concerne le nombre d'emplois qu'il propose : 27 000 emplois directs et 19 000 emplois indirects. Des investissements lourds sont en cours afin de le moderniser et de l'ouvrir sur le tissu urbain. En 2019 sera notamment livré le bâtiment de jonction entre les aéroports Orly Sud et Orly Ouest.

Espace actuellement monofonctionnel, des projets de diversification des activités sont également en cours, sur le foncier d'ADP et en coopération avec les villes avoisinantes. Cela implique néanmoins d'améliorer son accessibilité en transport collectif. Porte d'entrée de la Métropole c'est également ses mutations qu'il conviendra d'encadrer et d'accompagner.

La métropole entend également accélérer la transformation de l'espace métropolitain et poursuit un autre mode de faire la Ville - associant acteurs privés et publics - d'en déployer les bonnes pratiques tant à travers le processus initié dans « Inventons la Métropole du Grand Paris » qu'à travers les projets d'aménagement autour des gares du GPE, à horizon 2024. Cependant, ce nouveau mode d'intervention est questionnant. Il tend à dessaisir les pouvoirs publics et induit des processus très fragiles juridiquement.

La mixité fonctionnelle (activités économiques, habitation), voir la réversibilité à toutes les échelles du projet est recherchée dans tous les nouveaux projets d'aménagement.

Le SCOT promeut un territoire qui valorise les paysages et les continuités urbaines à grande échelle. Il encouragera ainsi un travail fin sur les franges urbaines, les grands paysages tels que l'axe Seine, les Vallées de la Marne et de la Bièvre, ou encore les sites aéroportuaires, afin d'en éliminer les coupures et les frontières, et les valoriser. Parallèlement, les projets d'aménagement doivent permettre de retrouver un lien aux fleuves et atténuer les coupures urbaines (réseau ferroviaire, friche urbaine, etc.) en y créant de nouvelles dynamiques.

Par ailleurs, l'espace public porteur de cohésion, est désigné ici comme le bien

commun métropolitain, devant faire partie des politiques d'aménagement et de transports. Le SCOT encourage la création d'espaces publics, modernes, innovants, frais et connectés. Le maillage visé est celui des places et parvis des gares. Le SCOT favorise par ailleurs l'émergence de projets innovants co-produits et cogérés, notamment dans le cadre d'initiatives citoyennes. De même il soutient la transformation des voies majeures de la métropole en boulevard urbain, alliant partage des usages au profit des mobilités douces et des événements temporaires.

L'amélioration de l'accessibilité à tous et à tous les lieux, le renforcement d'une offre de mobilité durable consiste à la fois à offrir des capacités de déplacement identiques pour tous et de répondre aux enjeux d'amélioration de la qualité de l'air, de lutte contre le réchauffement climatique et de diminution des gaz à effets de serre. L'enjeu de maillage du territoire métropolitain est l'un des objectifs prioritaires de la métropole. Celle-ci soutient tous les projets de développement, de renforcement de TC structurants destinés à garantir un maillage performant et à constituer une offre alternative au transport individuel. La question du rabattement vers les gares est traitée ici de même que la question de la logistique du dernier kilomètre.

La métropole préconise la mise en réseau des transports en bus et par voie ferrée, via l'implantation des terminus de bus dans les stations de métro et les gares. De même, les rabattements autour des gares sont à privilégier (à pied, en vélo ou autres modes...) et doivent intégrer de nouveaux services. Le réseau fluvial peut également être exploité en complémentarité aux modes de déplacements actuels. La congestion du réseau routier ayant des répercussions graves pour la santé, l'usage de la voiture doit être réduit et optimiser,

tandis que l'intégration urbaine et le fonctionnement des autoroutes doivent être repensés. Aussi, une meilleure intégration urbaine des autoroutes sera recherchée par de l'expérimentation de nouveaux usages (covoiturage, autopartage...) ce qui permettra

Des transports structurants autour du pôle d'Orly

Le prolongement du T9 est inscrit comme un principe dans le SDRIF 2013. Il vise à créer une liaison structurante entre les zones d'habitat d'Orly et de Choisy et la zone d'emploi, à mailier les réseaux de transports existants et en projets et à faciliter l'accès à la future gare TGV.

Lors de l'enquête publique de 2014, la commission a recommandé la poursuite des études d'opportunité et de faisabilité pour un prolongement jusqu'à l'aéroport d'Orly (ou le Pont de Rungis), car cette zone représente un bassin d'emplois important et va faire l'objet d'un important développement urbain. La commission recommande une mise en service à l'horizon 2024, afin de correspondre à l'échéance prévue pour le prolongement de la ligne 14.

L'EPT soutient d'autres projets de transports sur le territoire, et G le prolongement des lignes 14 au Sud vers Morangis et de la ligne 18 à l'est vers Villeneuve Saint-Georges (lignes du Grand Paris Express).

10/16

De plus une **trame patrimoniale** est envisagée pour mettre en synergie le patrimoine naturel et bâti et les grands paysages. La métropole souhaite accompagner l'émergence de

renforcer à toutes les échelles

La volonté est de préserver et révéler ces grands paysages, y maintenir la nature et la est mise en avant la richesse du patrimoine de la métropole du point de vue paysager (vallée, coteau et plateau) à valoriser pour une meilleure lisibilité dans le grand paysage. Dans le dernier chapitre relatif à l'aménagement de la métropole des continuités,

Sont par ailleurs mentionnés les ruptures de continuité constituées par les infrastructures ferroviaires et routières de même que par les fleuves et canaux. La métropole a la volonté d'accompagner financièrement les communes dans la réalisation d'ouvrages de franchissements, et de faire un plan programme coordonné à cette fin.

douces sur l'ensemble du territoire métropolitain.

favoriser une continuité des mobilités itinéraires cyclables existants, visant à **mobilités douces**, complémentaire des **l'élaboration d'un plan métropolitain des Elle souhaite lancer** de réparation, location, stationnement services liés à la pratique du vélo (stations de gare ainsi que dans le déploiement des cyclables métropolitain structurants reliant dans l'aménagement des itinéraires La métropole entend jouer un rôle actif

ouvrage.

de faire évoluer le rôle des parkings en réduire l'offre de stationnement, ou encore tarification du stationnement sur rue, de Le SCOT propose également d'harmoniser la durable et innovante l'autoroute comme une infrastructure échangiers. Cela signifie qu'il faut penser d'intégration urbaine des grands également de développer des projets

Les franchissements et le FIM

Le territoire « Grand-Orly Seine Bièvre » est fortement marqué par les coupures urbaines engendrées à la fois par sa géographie (Vallée de la Seine) et les infrastructures support du fonctionnement de la métropole francilienne (voies ferrées, autoroutes, aéroport). Ces coupures sont aujourd'hui un handicap lourd alors qu'une dynamique forte de développement est en cours. La question de la réalisation de nouveaux franchissements est un enjeu majeur et indispensable à la réalisation de la ville offrant des logements, des activités, une offre de services publics et des loisirs interconnectés ne laissant aucun morceau du territoire de côté. Ces coupures urbaines existantes appellent des aménagements différents en fonctions des sites : franchissements pérennes (pont/ passerelle), franchissements doux (bacs) ou aménagements d'insertion urbaine. Près de 40 points de franchissements ont été identifiés sur le territoire. Le Fond d'investissement Métropolitain, qui devait initialement permettre de répondre à cet enjeu, n'est finalement pas utilisé à cette fin.

Published by the American Medical Association, 535 North Dearborn Street, Chicago, Ill.

Subscription price, \$5.00 per annum in advance.

Single copies, 15 cents. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid. Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917. Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917. Postpaid. Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917. Postpaid.

Copyright, 1935, by American Medical Association. All rights reserved.

Published by the American Medical Association, 535 North Dearborn Street, Chicago, Ill. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid. Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917. Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917. Postpaid.

Published by the American Medical Association, 535 North Dearborn Street, Chicago, Ill.

Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

Postpaid. Entered as second-class matter, October 3, 1917. Postpaid.

Accepted for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917.

Authorization to mail at special rate provided for in Act of October 3, 1917.

L'accès aux équipements et aux services de santé

Le PADP précise, au détour d'un paragraphe, que « les inégalités d'accès à la santé nécessitent dans ce domaine de porter une attention particulière dans les territoires les plus carencés », sans que cette thématique ne fasse l'objet d'un développement. Le diagnostic du SCOT précisait pourtant « qu'en matière de santé, de fortes inégalités existent dans la répartition de l'offre au sein du territoire métropolitain, surtout en ce qui concerne la médecine de ville et les spécialistes. Les EPT de l'ouest sont en moyenne mieux dotés ». Cette simple constatation aurait dû encourager l'intégration plus prononcée des enjeux de santé dans le PADP du SCOT, et notamment en ce qui concerne le rééquilibrage territorial des services et des structures proposés à la population en matière de santé, d'autant plus quand on constate que ce déséquilibre des équipements de santé va de pair avec un déséquilibre des équipements sportifs en défaveur de l'est (moins équipé).

Promouvoir la métropole inclusive

La Métropole inclusive passe d'abord par une égalité d'accès de tous les habitants du territoire, et plus particulièrement des ménages les plus modestes, aux services et équipements mis à leur disposition. Ce projet métropolitain prend effet à plusieurs niveaux : à l'échelle métropolitaine par un travail de mise en réseau des infrastructures existantes et de mise en place de « boutiques de services » dans des lieux accessibles et à forte fréquentation ; à l'échelle plus petite des quartiers, notamment les plus « fragiles » d'entre

Afin de renforcer la présence de la nature et de l'eau en ville, la métropole souhaite rendre accessible les espaces naturels en confirmant leur rôle écologique et récréatif. La Métropole s'engage notamment à soutenir les sites de Baignade dans la Seine et dans la Marne. Le Scot doit soutenir des aménagements répondant aux enjeux thermiques (îlots de chaleur) pour un plus grand confort d'usage et pour le développement de nouvelles pratiques de plein air. Il promeut l'introduction systématique d'espaces verts et naturels dans tous les nouveaux projets. Par ailleurs, il entend donner une véritable place à la nature en ville en mettant en réseau les espaces verts et en assurant leur lisibilité. La métropole doit favoriser la préservation et la reconquête des milieux naturels garants d'une richesse et d'une diversité écologique, et notamment les réservoirs de biodiversité et les espaces agricoles existants.

nouvelles identités architecturales et urbaines dans le paysage métropolitain (nouvelles gares, nouveaux quartiers, nouveaux ouvrages...) et poursuivre la qualité d'insertion paysagère afin de contribuer à un environnement équilibré. Cela passe par la création de nouveaux lieux emblématiques et le soutien à la renaturation des friches dans les futurs projets

eux, qui doivent pouvoir garantir à leurs populations les plus précaires l'accès aux équipements publics, aux services, aux commerces et aux transports en commun

La question de la densification

La question de la construction de nouveaux logements va inévitablement de pair avec celle de la densification de l'espace, qui, à court ou moyen terme, peut permettre de répondre aux besoins de logements en évitant l'étalement urbain. Cependant, elle favorise parallèlement l'hyper-concentration des hommes et des activités, les besoins et les externalités négatives, la consommation d'espaces et de ressources, et parallèlement des déséquilibres très forts en termes de dynamisme des différents territoires à l'échelle nationale.

De plus, la construction de nouveaux logements induit tout un écosystème : en contrepartie de la densification, les collectivités doivent garantir les moyens de transports nécessaires, les équipements publics capables de répondre aux besoins des nouvelles populations, libérer des espaces au sol qui seront réinvestis par la nature, créer des jardins... C'est cet ensemble qui sera le garant d'une amélioration du bien-être des habitants.

notamment. On peut ici questionner la

notion de « boutique de services » (p. 33), qui éloigne le service public de sa raison d'être principale : l'intérêt général. On peut craindre que la déclinaison opérationnelle de ces « boutiques de services » ne s'adresse qu'à une certaine catégorie de populations (notamment les cadres, les personnes mobiles...) Qu'en est-il alors de l'accès aux services par les populations les plus fragiles, qui habitent des espaces enclavés ? De plus, la notion de « quartier » pourrait être mieux définie : quand on parle de « quartiers fragiles » (p. 35), de quelles zones géographiques parle-t-on

précisément ? Ces « quartiers fragiles » sont d'emblée associés aux « quartiers prioritaires de la politique de la ville ». Or les uns et les autres ne se recouvrent pas nécessairement : réduire les « quartiers fragiles » uniquement aux quartiers politiques de la ville paraît restrictif.

Trois grands domaines de services et d'équipements sont plus particulièrement mis en avant par le PAD : les

infrastructures culturelles, sportives par la promotion de l'héritage des JO de 2024, et numériques. S'il s'agit effectivement de grands domaines à prendre en compte, on peut regretter que d'autres, comme l'accès à la santé, ne soient que trop succinctement abordés.

La Métropole inclusive est rendue possible par une offre de logements adaptée aux besoins de chacun à tous les moments de sa vie. Offrir un parcours résidentiel à chaque métropolitain se fera notamment par la production de logements – dans les parcs privés et sociaux – au cœur des villes, prioritairement dans les secteurs aux tissus urbains les plus mixtes et qui bénéficient déjà d'une desserte par les transports en commun. Une attention particulière doit être portée aux territoires les plus marqués par le déséquilibre emplois-logements. La Métropole encourage aussi les expérimentations dans les quartiers pavillonnaires ou « cités jardins ».

13/16

L'un des postulats fort du PAD est la poursuite de la croissance démographique et économique de la région métropolitaine. À cet égard il prend acte des défis supplémentaires que pose la densité face à l'urgence climatique. Aussi, la résilience et la

Construire une métropole résiliente et sobre

La Métropole inclusive doit enfin amener à un nouvel équilibre territorial métropolitain. Le projet métropolitain se donne notamment pour ambition d'accompagner les parcours résidentiels des entreprises afin de préserver la diversité des activités économiques (régulation du tertiaire, soutien des activités présentes, préservation des activités artisanales dans les zones denses par la mise en œuvre d'un Schéma métropolitain des hôtels d'artisanat). Bien que le parc tertiaire soit en effet surdimensionné sur le territoire et que sa régulation soit donc nécessaire, il convient de faire attention à ne pas renforcer les inégalités territoriales d'implantation en « confortant les pôles existants en assurant leur modernisation ». Un accompagnement des territoires possédant un parc tertiaire moins développé pourrait être envisagé. De plus, comme déjà précisé précédemment (voir « Affirmer son rang de métropole monde »), la question de l'hybridation de ces activités et de leur porosité n'est pas évoquée dans le PAD, malgré l'enjeu qu'elle représente pour l'avenir.

Ces activités doivent être maintenues et renforcées en ville et dans les quartiers à dominante résidentielle par la mise à disposition d'une offre immobilière variée (cellules artisanales, entrepôts). Les zones d'activité doivent être restructurées afin d'optimiser leur occupation et leur qualité. Enfin, la Métropole entend s'appuyer sur l'urbanisme transitoire et les initiatives citoyennes pour revaloriser des territoires ou des sites ayant perdu leurs activités et y inventer de nouveaux usages. Si les nouvelles dynamiques économiques liées à la reconversion de sites sont évidemment à mettre en avant, le PAD aurait pu se pencher davantage sur les nouvelles dynamiques de sociabilité que ces reconversions peuvent permettre d'engager, comme le laisse supposer le sous-titre « S'appuyer sur l'urbanisme transitoire et les initiatives citoyennes pour revaloriser des territoires et inventer de nouveaux usages ».

En ce qui concerne le développement d'une offre de logements mixte et accessible, le projet métropolitain cible plus particulièrement les jeunes, les personnes handicapées, les personnes âgées et les gens du voyage.

La Métropole prévoit d'agir sur le parc de logements existant pour résorber l'insalubrité, l'adapter au changement climatique et le rendre sobre en énergie.

1. The first part of the document is a letter from the author to the reader, explaining the purpose of the study and the methods used.

2. The second part of the document is a list of references.

3. The third part of the document is a list of references.

4. The fourth part of the document is a list of references.

5. The fifth part of the document is a list of references.

6. The sixth part of the document is a list of references.

7. The seventh part of the document is a list of references.

8. The eighth part of the document is a list of references.

sobriété de la métropole se matérialisent tant en termes d'adaptation du développement urbain aux impératifs de la transition écologique que de réduction de la vulnérabilité du territoire. Le PCAEM vise quant à lui l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050. A noter que les orientations et objectifs présentés dans les précédents chapitres participent également de la construction d'une métropole résiliente et sobre par le développement de l'économie circulaire, la mixité des fonctions urbaines, la diminution de la consommation d'espace, etc.

La construction d'une métropole sobre et résiliente passe d'abord par la préservation d'une trame verte et bleue structurante, à laquelle le SCOT assigne deux principales fonctions. Ecologiques par son rôle de réservoir de la biodiversité, appréhendée en lien avec le réseau régional et interrégional, ainsi que par sa fonction de désimperméabilisation des sols. À cet égard le SCOT visera à créer de nouveaux espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment dans les zones carencées, objectif qui doit néanmoins être lu à l'aune de celui de la croissance démographique et de construction de logements à un rythme avancé. Cette trame verte et bleue permettra également de développer l'agriculture urbaine et les filières courtes d'approvisionnement.

Il aurait été intéressant que la métropole envisage cet objectif dans une logique véritablement coopérative, intégrant non seulement les richesses mais aussi les besoins des territoires voisins, le tout dans une logique éco systémique et durable. Car c'est aussi de cette façon que sa résilience progressera.

C'est aussi l'anticipation et l'adaptation aux risques majeurs et aux effets du changement climatique qui permettront d'accroître la résilience du territoire métropolitain et de ses habitants. Ici l'atténuation de la vulnérabilité renvoie avant tout à l'adaptation du tissu urbain et l'intégration des principes bioclimatiques dans les nouveaux aménagements. De plus, deux risques principaux sont ciblés : le risque inondation (par ruissellement et débordement) et le risque technologique (SEVESO notamment).

Eu égard aux enjeux en termes de réduction des risques et d'adaptation du territoire on peut ici regretter la relative faiblesse du PAD et l'imprécision des objectifs. De même le risque caniculaire n'est que très peu abordé alors même qu'il est responsable d'un nombre conséquent de nuisances et décès, qui vraisemblablement devraient s'accroître. Enfin, l'absence de croisement des enjeux environnementaux avec les enjeux sociaux est une limite claire à la portée du PAD et sa probable déclinaison dans le DOO.

Enfin, c'est aussi une métropole à la fois plus sobre et plus productive qui doit être bâtie. La consommation des ressources devra être raisonnée, qu'il s'agisse des ressources matérielles comme naturelles. La PAD prône ainsi une analyse du cycle de vie des matériaux ou encore la préservation de la ressource en eau. Ici encore il aurait été

1. The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the existence of a solution of the system of equations

which is the system of equations of the theory of the motion of a rigid body. The system of equations is written in the form of a set of differential equations with respect to the coordinates of the center of mass and the angles of rotation of the body.

2. In the second part of the paper, the problem of the existence of a solution of the system of equations is solved for the case of a rigid body moving in a fluid. The system of equations is written in the form of a set of differential equations with respect to the coordinates of the center of mass and the angles of rotation of the body.

3. In the third part of the paper, the problem of the existence of a solution of the system of equations is solved for the case of a rigid body moving in a fluid. The system of equations is written in the form of a set of differential equations with respect to the coordinates of the center of mass and the angles of rotation of the body.

4. In the fourth part of the paper, the problem of the existence of a solution of the system of equations is solved for the case of a rigid body moving in a fluid. The system of equations is written in the form of a set of differential equations with respect to the coordinates of the center of mass and the angles of rotation of the body.

5. In the fifth part of the paper, the problem of the existence of a solution of the system of equations is solved for the case of a rigid body moving in a fluid. The system of equations is written in the form of a set of differential equations with respect to the coordinates of the center of mass and the angles of rotation of the body.

pertinent de questionner les relations avec les territoires voisins et les possibles coopérations à engager. La question de la production d'énergie renouvelable est quant à elle renvoyée pour l'essentielle au futur schéma directeur métropolitain des énergies bien que le Scot aura pour mission de réserver des assises foncières nécessaires à l'exploitation des ENR.

Sommaire du Projet de PAD du SCOT métropolitain

AFFIRMER SON RANG DE METROPOLE MONDE

Rayonner dans le monde de ses singularités

Conforter son statut de territoire exceptionnel de création et de rayonnement culturels
Consolider les pôles d'excellence universitaire de formation et de recherche
Construire une politique touristique à l'échelle métropolitaine
Asseoir la présence du territoire métropolitain dans les réseaux de coopération internationale et l'organisation d'événements mondiaux

Conforter son attractivité fondée sur la diversité économique
Promouvoir une métropole d'innovation et d'expérimentation

Conforter la position de leader de la Métropole dans l'économie du numérique
Favoriser la création d'écosystèmes d'innovation ouverts et territorialisés, accueillir et héberger des entreprises innovantes dans un tissu urbain multifonctionnel
Engager le territoire dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire adaptée aux nouveaux enjeux environnementaux et sociétaux

Offrir des garanties de fonctionnement interne et organiser les coopérations avec les territoires voisins
Réduire la dépendance du fonctionnement métropolitain et ses impacts
S'appuyer sur un système logistique performant
Construire des coopérations entre territoires de projets

AMENAGER LA METROPOLE DES CONTINUITES

Promouvoir la mixité des fonctions et des usages, renforcer et développer les centralités

Accélérer la transformation de l'espace métropolitain
Requalifier le territoire métropolitain et accompagner la mutation des tissus existants à partir de leur caractère propre
Faire de la transformation métropolitaine une opportunité d'exemplarité et d'expérimentation
Développer un espace public multi usages au service des métropolitains
Requalifier les centres villes et les lieux de centralité

Organiser une offre de mobilité durable et renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux
Renforcer les infrastructures de transports collectifs et l'intermodalité
Repenser l'intégration urbaine du réseau viaire
Penser l'autoroute comme une infrastructure durable et innovante

Garantir une fluidité interne à la Métropole
Favoriser une continuité des mobilités douces sur l'ensemble du territoire métropolitain
Garantir les continuités urbaines

Embellir la ville, révéler les paysages et renforcer la présence de la nature en ville
Préserver et révéler les paysages
Accompagner la transformation des paysages existants
Renforcer la présence de l'eau et de la nature en ville
Faire des milieux naturels, de la trame verte et bleue des leviers d'amélioration de la qualité de vie des métropolitains

PROMOUVOIR LA METROPOLE INCLUSIVE

Assurer une égalité d'accès aux services et aux équipements

Renforcer le maillage des équipements et des services à la population
Encourager le développement des infrastructures culturelles
S'appuyer sur l'héritage sportif des JO
Assurer un accès à tous aux infrastructures numériques, fixes et mobiles, développer le WIFI et les data center pour répondre aux défis de la Métropole d'intelligences de demain
Permettre aux quartiers fragiles de retrouver une dynamique positive de développement et favoriser le développement de services aux métropolitains

Offrir un parcours résidentiel à tous les métropolitains
Produire du logement au cœur des villes
Permettre la construction de parcours résidentiels fluides et développer une offre de logements mixte et accessible
Agir sur le parc existant pour résorber l'insalubrité, l'adapter au changement climatique et le rendre sobre en énergie

Vers un nouvel équilibre territorial métropolitain
Accompagner les parcours résidentiels des entreprises au profit de la diversité des activités économiques
Maintenir et renforcer la présence des activités économiques en ville
Restructurer les zones d'activités économiques existantes pour optimiser leur occupation et leur qualité
S'appuyer sur l'urbanisme transitoire et les initiatives citoyennes pour revaloriser des territoires et inventer de nouveaux usages

CONSTRUIRE UNE METROPOLE RESILIENTE ET SOBRE

S'appuyer sur les espaces ouverts et foire de la trame verte et bleue une composante structurante de la Métropole

Renforcer les composantes de la trame verte et bleue, leurs connexions et leur inscription dans un réseau écologique plus vaste
Protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers et valoriser leurs fonctions
Développer l'agriculture urbaine et les filières courtes d'approvisionnement pour un système alimentaire plus durable

Accroître la résilience de la métropole aux risques majeurs et aux effets des changements climatiques
Anticiper les risques climatiques et les intégrer dans la stratégie de la métropole
développer une approche systémique du risque inondation par débordement
Prendre en compte les risques naturels et technologiques

Agir pour une métropole plus sobre et plus productive
Aller vers une métropole plus sobre
Préserver la ressource en eau, en quantité comme en qualité
Faire de la métropole un territoire de production et d'optimisation
Offrir un maillage de stations de service urbain

Sobriété Ressource en eau

Résilience Risques majeurs

Trame verte et bleue Agriculture

Développement économique

Habitat

Équipements publics

Paysages Nature en ville

Mobilité

Aménagement Espaces publics

Coopération

Innovation

Rayonnement

