

A photograph of a modern building with a prominent red and dark facade, set against a clear blue sky. The building features a large, dark, perforated metal screen and a red section. A tall antenna tower is visible on the roof. The foreground shows a paved area with a black car parked under a dark canopy structure.

**RÉGION ÎLE-DE-FRANCE**  
PROJETS FINANCÉS PAR L'EMPRUNT  
VERT ET SOCIALEMENT RESPONSABLE  
ÉMIS LE 14 AVRIL 2014

# PROJETS FINANCÉS PAR L'EMPRUNT VERT ET RESPONSABLE 2014 DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

	TOTAL M€	600
<b>Bâtiments et équipements pour l'éducation et les loisirs</b>		<b>50</b>
Construction de lycées neufs		
Lycée Saint-Denis - Plaine commune		5
Lycée International - Noisy-le-Grand		15
Lycée du Bourget		6
Rénovation de lycées		
Lycée Léonard de Vinci - St Germain en Laye		12
Lycée Alexandre Denis - Cerny		7
Construction dans l'enseignement supérieur		
Campus Jourdan		4
Construction d'un équipement sportif d'intérêt régional		
Site de Vaires-Torcy		1
<b>Transport en commun et mobilité durable</b>		<b>329</b>
Lignes de métro		
Métro ligne 4		27
Métro ligne 14		39
Tramways		
T6		49
T7		46
T8		85
Liaisons ferroviaires		
Tangentielle Nord		41
Dispositif Développement des bus en sites propres & aménagement des voiries		23
ex : BHNS Gonesse		
Dispositif Circulations douces		14
ex : vélo Paris-Londres		
Dispositif Protection des infrastructures contre le bruit		5
ex : couverture A6b		
<b>Énergies renouvelables et efficacité énergétique</b>		<b>7</b>
Dispositif Politique énergie-climat		7
ex : Géothermie Arcueil-Gentilly		
<b>Biodiversité</b>		<b>35</b>
Dispositif Acquisitions et aménagements par l'Agence des Espaces Verts		24
ex : acquisition forêt d'Ecouen		
ex : aménagement Buttes de Paris		
Dispositif Stratégie régionale biodiversité		11
ex : renaturation de l'Yvette		
ex : réhabilitation du canal des Hautes Bruyeres à Villejuif		
<b>Actions sociales en faveur des populations vulnérables</b>		<b>36</b>
Dispositif Politique sociale régionale		36
ex : CHS Paris		
ex : IME Excelsior		
<b>Logement social</b>		<b>99</b>
Dispositif Action régionale en faveur du logement - offre nouvelle & précarité énergétique		99
ex : nouveaux logements Aulnay-Sous-Bois		
ex : rénovation Les Aunettes - Fleury-Mérogis		
<b>Développement économique et solidaire</b>		<b>44</b>
Soutien aux PME/PMI dans une démarche RSE ou en faveur de conversion écologique		22
ex : dispositif PM'UP conditionné à une démarche RSE		5
Soutien PME à l'innovation technologique en faveur de la conversion écologique et sociale du territoire		17
ex : dispositif AIR		2
ex : soutien aux pôles de compétitivité		6
Soutien à l'économie sociale et solidaire		5
ex : soutien aux micro-crédits de l'Adie et de l'Affile 77		1

# **L'ÉMISSION OBLIGATAIRE VERTE ET SOCIALEMENT RESPONSABLE :** **UNE OPÉRATION QUI S'INSCRIT À LA FOIS DANS L'ENGAGEMENT DE LONGUE DATE** **DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE ET SOLIDAIRE** **ET DANS LA POLITIQUE FINANCIÈRE INNOVANTE MENÉE DEPUIS LES ANNÉES 2000.**

## **Un engagement de longue date de la Région Île-de-France en faveur du développement durable et équilibré de son territoire**

La Région Île-de-France est depuis longtemps un acteur majeur du développement durable, qui a manifesté sa volonté d'impulser des politiques exemplaires en vue d'un développement équilibré de son territoire et afin de réduire l'empreinte écologique des différents acteurs.

Cet engagement, visant à faire de l'Île-de-France la première éco-région d'Europe, se reflète dans plusieurs textes structurants de l'action régionale, tels que notamment :

- En matière d'aménagement et d'environnement : le schéma directeur de la Région (SDRIF), le Plan de déplacement urbain de l'Île-de-France (PDUIF), le Plan régional de mobilité durable, l'agenda 21 régional, le Plan régional pour le climat, le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ;
- En matière économique : la Stratégie régionale de développement économique et d'innovation (SRDEI) ;
- Dans le domaine social : les Assises Sociales Régionales de 2010 qui ont inspiré la nouvelle politique sociale de la Région adoptée en 2011.

## **Un engagement confirmé par des évaluations externes**

Acteur majeur du développement durable, la Région est aussi un acteur reconnu sur ses performances extra-financières en matière environnementale, sociale et de gouvernance. Notée par l'agence VIGEO depuis 2009, la Région est désormais classée à un stade « avancé » dans l'ensemble des domaines évalués par l'agence, soit au niveau le plus élevé, avec une note de 63/100.

La Région s'est, en outre, engagée dans un processus d'évaluation de sa responsabilité sociétale sur la base du référentiel ISO 26000, affirmant ainsi sa volonté d'amélioration continue, et a été classée en 2014 par l'AFNOR au stade « confirmé » correspondant au 3<sup>ème</sup> niveau sur les 4 existants.

L'emprunt vert et responsable de 2014 s'inscrit ainsi parfaitement dans ce cadre et dans le prolongement de la politique financière innovante et exemplaire menée par la Région.

## **Une politique financière innovante et exemplaire**


Première collectivité locale française à avoir mis en place un programme EMTN en 2001, la Région Île-de-France, émetteur récurrent sur les marchés financiers depuis de nombreuses années et notée depuis une vingtaine d'années par les agences de notation financière au plus haut niveau possible pour une collectivité locale française, veille en outre à promouvoir une finance responsable.

Une délibération adoptée par l'assemblée régionale en juin 2010 exige ainsi des partenaires bancaires et financiers de la Région la pleine transparence sur leur présence directe ou indirecte dans les États ou territoires non coopératifs (ETNC), sur les procédures ou outils qu'ils ont mis en place pour lutter contre le blanchiment, la corruption et la fraude fiscale, ainsi que sur certains éléments d'information concernant notamment leur chiffre d'affaires, leurs effectifs et les impôts payés pays par pays.

*Ce document s'inscrit dans le cadre de l'émission obligataire environnementale et socialement responsable  
réalisée par la Région Île-de-France en 2014 et est exclusivement destiné aux investisseurs.*

*Toute reproduction de ce document, dans sa totalité ou en partie, est interdite sans l'autorisation expresse et par écrit de la Région Île-de-France.*





**BÂTIMENTS  
ET ÉQUIPEMENTS  
POUR L'ÉDUCATION  
ET LES LOISIRS**

# CATÉGORIE DE PROJETS N°1

## BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS

### POUR L'ÉDUCATION ET LES LOISIRS

Construction et rénovation de bâtiments selon une démarche de développement durable, contribuant au respect de l'environnement et accessibles aux personnes à mobilité réduite

Programme Prévisionnel d'Investissement des lycées 2012-2022, qui vise à développer la capacité d'accueil de lycéens et internes et pour améliorer le cadre de vie scolaire,

Les Référentiels Aménagement Construction Durable, qui constituent des guides régionaux pour inclure les préoccupations en matière de développement durable dans les projets. Ces guides sont inscrits dans le cadre de l'adoption de l'Agenda 21 et du Plan Climat 2011.

- **Domaine de compétence de la Région** : obligatoire pour les lycées, facultatif dans l'enseignement supérieur
- **Forme d'interventions** : marchés de maîtrise d'ouvrage / délégation de maîtrise d'ouvrage
- **Public ciblé** : lycéens, étudiants, enseignants, chercheurs / sportifs amateurs et professionnels.

INDICATEURS OPÉRATIONNELS 2014	Financement par l'emprunt vert & responsable
<b>7 nouvelles constructions et rénovations financées par l'emprunt dont 5 lycées, un bâtiment d'enseignement supérieur et une île de loisirs</b>	<b>50 M€</b>
85 471 m <sup>2</sup> de surfaces nouvelles ou rénovées sur les sept projets	
54 000 m <sup>2</sup> pour les lycées, 12 471 m <sup>2</sup> pour le Campus Jourdan et 19 000 m <sup>2</sup> pour l'île de loisirs de Vaires-Torcy	
11 436 m <sup>2</sup> de surfaces végétalisées en toitures	
INDICATEURS D'IMPACTS 2014	
649 emplois ETP soutenus sur les différents chantiers (dont 56 emplois ETP en heures d'insertion sociale) et 59 ETP en emplois pérennes pour tous ces équipements	
6 740 usagers concernés par les investissements (4 280 places en lycées, 560 places en internats et 1 900 postes de travail au Campus Jourdan)	

→ En qualité de gestionnaire et de maître d'ouvrage d'un parc bâti de grande ampleur (472 établissements scolaires totalisant environ 6 millions de m<sup>2</sup>), la Région a engagé depuis plus de dix ans l'inscription progressive du critère environnemental au sein de sa politique de construction et de restructuration.

→ Toutes les constructions de lycées neufs sont évaluées via la certification HQE® et visent l'objectif « zéro énergie ».

→ Le cahier des charges pour la programmation environnementale des lycées est mis en œuvre par des AMO spécialisés sur les aspects environnementaux, missionnés par les mandataires des opérations.

→ Ces objectifs sont issus du volet « investissement » de la stratégie énergétique des lycées, telle que définie au Plan Climat de la Région.

→ Le recours aux énergies locales renouvelables est sollicité sur chaque site.

→ L'accessibilité des formations guide le Programme Prévisionnel d'Investissement des lycées. Ainsi, les lycées les plus accessibles en transports en commun ont été identifiés. De plus, outre les objectifs sociaux portés par les internats de proximité, ces derniers demeurent un moyen de diminuer les temps de transport. Ainsi, les lycées de Noisy-le-Grand/Bry sur Marne, Saint-Denis et Cerny accueilleront des internats.

→ Lors de la sélection par jury de concours, une attention particulière est portée sur les aménagements paysagers des projets retenus, en lien avec la gestion de l'eau et de la biodiversité sur le site.

# LYCÉE SAINT DENIS – PLAINE COMMUNE

## CONSTRUCTION D'UN LYCÉE NEUF ET D'UN INTERNAT

### À RETENIR :

- Capacité d'accueil de 1 200 places et 170 places d'internat
- Surface totale d'environ 10 500 m<sup>2</sup> SHON pour le lycée et 4 500 m<sup>2</sup> SHON pour l'internat
- Certification HQE® ; lycée « zéro énergie »
- 80 à 120 ETP chantiers soutenus et 19 postes d'agents techniques créés.

Rues des Fillettes et du Landy.  
Saint-Denis (93)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**5 M€**

MONTANT DU PROJET

**60 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Avec l'adoption de l'Agenda 21 Île-de-France en 2009 et du Plan climat en 2011, des objectifs communs ont été fixés via le référentiel régional « Aménagement et construction durable ». Ces grandes orientations ont été déclinées en un **cahier des charges qui définit les exigences environnementales pour l'investissement dans les lycées**. Il porte sur les axes suivants : gestion de l'énergie, de l'eau, de la biodiversité, prévention et gestion des déchets, entretien-maintenance, confort visuel et acoustique, ainsi que la réduction des nuisances de chantier.

Les constructions de lycées neufs visent désormais le niveau « **zéro énergie** », avec l'obtention du nouveau label BEPOS.

Il s'agit de compenser totalement les consommations réglementaires du bâtiment (chauffage, eau chaude, éclairage intérieur, ventilation) d'origine non renouvelable par une production énergétique « in-situ ». Les entreprises sélectionnées signent la charte « chantier à faibles nuisances » avec des objectifs de traçabilité tous déchets, et une exigence de valorisation de 70%.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

La Région Île-de-France souhaite accompagner la mutation du quartier en édifiant des bâtiments qui s'inscrivent dans une démarche environnementale. Cette ambition mise en perspective avec les contraintes d'urbanisme constitue un des enjeux majeurs de l'opération qui sera conduite dans un objectif zéro énergie visant un bilan neutre entre la consommation et la production d'énergie.

Une dépollution préalable du site sera faite.

Le programme de qualité environnementale des lycées fixe les objectifs suivants au niveau énergétique, dans les programmes neufs :

- Basse consommation à 50 KWhep/m<sup>2</sup> annuel (extension et internat) ;
- Compensation totale des besoins non renouvelables zéro énergie, avec un maximum de production photovoltaïque à 25 KWhep/m<sup>2</sup> annuel.

Pour le lycée de Saint-Denis sont prévus :

- Raccordement à un **réseau de chaleur local**, dans le cadre de l'extension du système de distribution de chaleur locale, approvisionné à 50% au bois avec la création d'une nouvelle chaufferie collective ;
- Création de 1 029m<sup>2</sup> de **panneaux solaires** photovoltaïques.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

La construction du lycée et de l'internat sont prévus sur un site en pleine mutation, composé principalement de hangars, situé au sud de la ville de Saint-Denis (93).

En tant qu'équipement public, le projet doit être structurant pour le territoire où il s'insère, et contribuer au projet local de développement urbain. Les exigences portent non seulement sur la qualité des implantations bâties, mais aussi sur la qualité des espaces extérieurs ainsi créés ou préservés.

Une attention particulière est portée sur les aménagements paysagers des projets retenus, en lien avec la gestion de l'eau et de la biodiversité sur le site, en l'occurrence :

- 3 360 m<sup>2</sup> de **végétalisation** vont être réalisés sur une majorité de la toiture, en compensation d'un site urbain dense,



- Traitement qualitatif des espaces minéraux pour assurer des continuités visuelles sur la parcelle,
- Gestion des flux d'accès coordonné aux circulations douces qui desservent le site (tramway et piste cyclable).

### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Le Programme pédagogique du lycée correspond à un établissement polyvalent à dominante sanitaire et sociale qui développe des formations générales, technologiques et professionnelles de niveaux V (préparation aide soignante), IV (bac général, bac technologique et bac pro) et III (Bac+2/3).

Il prévoit la création de 38 divisions :

- préparation pré-bac d'aide soignante ;
- formation générale de second cycle (bac S-SVT, L et ES) ;
- bac technologique de « sciences et technologies de la santé et du social » (ST2S) ;
- bac professionnel « Accompagnement Soins et Services à la Personne » (ASSP) et « Services de Proximité et de Vie Locale » (SPVL) ;
- diplôme de technicien supérieur (DTS) en imagerie médicale et radiothérapie.

Ces formations bénéficient de perspectives d'emplois très favorables.

### Respect des droits fondamentaux

Le projet s'inscrit dans le cadre de la loi du 11 février 2005 **pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** qui s'impose à tous les établissements recevant du public (ERP).

Parmi les objectifs de la politique régionale figure la **lutte contre les inégalités sociales, scolaires et territoriales**.

### Développement responsable du territoire

Cette opération s'inscrit dans un aménagement d'ilot à proximité du prochain tramway, en cohérence avec le projet d'extension de la ZAC Montjoie dont la communauté de communes, Plaine Commune, est l'autorité concédante.

Des aménagements seront réalisés pour accueillir toute personne en situation de handicap.

### Développement économique

Les qualifications prévues correspondent à des besoins prioritaires d'offre de formation identifiés par le schéma des formations 2007-2013 et permettent une accessibilité à l'emploi élevée.

Le projet permet d'assurer une offre de formation diversifiée et de qualité (polyvalence des établissements, renforcement de l'accessibilité des formations, réduction des déséquilibres territoriaux du post-bac et offre de formation internationale, développement de certaines filières professionnelles et technologiques, et contribution à la transition écologique et sociale)

Un projet de construction ou de rénovation représente entre 80 à 120 emplois en fonction de l'ampleur du chantier.

19 950 **heures d'insertion** sont prévues sur le chantier. Suite à la construction d'un lycée neuf ou d'une extension, **la Région recrute des personnels** (agents techniques), dans le cadre des missions qui lui incombent (accueil, entretien, restauration, hébergement et maintenance). Le nombre de postes ouverts est défini par la taille de la structure construite, le nombre de repas servis, la présence ou non d'un internat, les amplitudes horaires du lycée notamment.

### Loyauté des pratiques

La Région sollicite un mandataire pour la gestion du projet, qui sélectionne les prestataires dans le cadre du **Code des Marchés Publics**.

### Achats responsables

Les opérations répondent à des exigences sur le choix de produits de construction ayant la contribution la plus faible aux impacts environnementaux, avec des matériaux économes en ressources naturelles et une **réflexion globale « bas carbone »** de la construction à l'exploitation.

Pour les matériaux représentant des quantités importantes (en volume ou en poids), identification des impacts environnementaux au travers des Fiches de Données Environnementales et Sanitaires, (FDES) ou des données fabricants.

Pour une même fonction, plusieurs scénarii de choix de matériaux sont étudiés afin de comparer et d'optimiser les impacts environnementaux.

### Relations fournisseurs responsables

Respect du code des marchés publics et des délais de paiement, à travers le recours aux mandataires.

### Concertation avec les parties prenantes

Pour chaque projet, une procédure d'information et de concertation élargie à l'ensemble de la communauté scolaire est prévue, au travers de **réunions publiques** durant les grandes phases d'une opération de construction ou de rénovation.

# LYCÉE INTERNATIONAL – NOISY-LE-GRAND / BRY-SUR-MARNE

## CONSTRUCTION D'UN LYCÉE NEUF

### À RETENIR :

- Capacité d'accueil de 1 215 élèves et 150 places d'internat
- Surface SHON totale d'environ 10 060 m<sup>2</sup> pour le lycée et 3 760 m<sup>2</sup> pour l'internat
- Certification HQE® ; lycée « zéro énergie »
- 80 à 120 ETP chantiers soutenus et 14 à 16 postes d'agents techniques créés

Rue Georges Méliès, Noisy-le-Grand (93) /  
Rue Léon Menu, Bry-sur-Marne (94)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**15 M€**

MONTANT DU PROJET

**56 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Avec l'adoption de l'Agenda 21 Île-de-France en 2009 et du Plan climat en 2011, des objectifs communs ont été fixés via le référentiel régional « Aménagement et construction durable ». Ces grandes orientations ont été déclinées en un cahier des charges qui définit les exigences environnementales pour l'investissement dans les lycées. Il porte sur les axes suivants : gestion de l'énergie, de l'eau, de la biodiversité, prévention et la gestion des déchets, entretien-maintenance, confort visuel et acoustique, ainsi que la réduction des nuisances de chantier.

Les constructions de lycées neufs votées visent désormais le niveau « **zéro énergie** », avec l'obtention du nouveau label BEPOS.

Il s'agit de compenser totalement les consommations réglementaires du bâtiment (chauffage, eau chaude, éclairage intérieur, ventilation) d'origine non renouvelable par une production énergétique « in-situ ». Les entreprises sélectionnées signent la **charte « chantier à faibles nuisances »** avec des objectifs de traçabilité tous déchets, et une exigence de valorisation de 70%.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

La Région Île-de-France souhaite accompagner la mutation du quartier en édifiant des bâtiments qui s'inscrivent dans une démarche environnementale. Cette ambition mise en perspective avec les contraintes d'urbanisme constitue un des enjeux majeurs de l'opération qui sera conduite dans un objectif zéro

énergie visant un bilan neutre entre la consommation et la production d'énergie.

Le programme de qualité environnementale des lycées fixe les objectifs suivants au niveau énergétique, dans les programmes neufs :

- Basse consommation à 50 kWh<sub>ep</sub>/m<sup>2</sup> annuel (extension et internat) ;
- Compensation totale des besoins non renouvelables zéro énergie, avec un maximum de production photovoltaïque à 25 kWh<sub>ep</sub>/m<sup>2</sup> annuel.

Pour le lycée international sont prévus :

- une **géothermie locale** par pompe à chaleur sur nappe assurant le chauffage de tout le site ;
- la création de 1 505 m<sup>2</sup> de **panneaux solaires** photovoltaïques.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

En tant qu'équipement public, le projet doit être structurant pour le territoire où il s'insère, et contribuer au projet local de développement urbain. Les exigences portent non seulement sur la qualité des implantations bâties, mais aussi sur la qualité des espaces extérieurs ainsi créés ou préservés.

4 640 m<sup>2</sup> de **végétalisation** en toiture sont prévus, ainsi qu'une attention particulière à la préservation et au développement des atouts biodiversité d'une zone humide.

L'aménagement paysager valorise la topographie du site en forte déclivité, cheminements piétons parcourant les ambiances paysagères entre les 2 secteurs du lycée : zone enseignement et zone hébergement (logements de fonction et internat).



## Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

La construction projetée répond à la nécessité de permettre l'accueil de lycéens désireux d'intégrer des sections internationales permettant l'étude de l'anglais, l'espagnol, le portugais et le chinois, et à terme l'allemand et l'arabe.

Un tiers des places sera réservée aux jeunes du secteur du lycée, dans une volonté de **mixité sociale**.

Un collège international a été construit par le conseil général de Seine-Saint-Denis à côté du lycée.

## Respect des droits fondamentaux

Le projet s'inscrit dans le cadre de la loi du 11 février 2005 **pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** qui s'impose à tous les établissements recevant du public (ERP).

Parmi les objectifs de la politique régionale, figure la lutte contre les inégalités sociales, scolaires et territoriales

## Développement responsable du territoire

La création de ce lycée permet de répondre à l'insuffisance des capacités d'accueil du secteur. Il soulage la pression démographique pesant sur les établissements scolaires alentour.

Des aménagements seront réalisés pour accueillir toute personne en situation de handicap.

## Développement économique

Le lycée contribue au développement économique et au positionnement international de l'est parisien.

Ce projet assure une offre de formation diversifiée et de qualité qui renforce l'accessibilité des formations, réduit les déséquilibres territoriaux du post-bac et offre des formations internationales.

Un projet de construction ou de rénovation représente entre 80 à 120 emplois en fonction de l'ampleur du chantier.

23 300 **heures d'insertion** sont prévues au cours du chantier.

Suite à la construction d'un lycée neuf ou d'une extension, **la Région recrute des personnels** (agents techniques), dans le cadre des missions qui lui



incombe (accueil, entretien, restauration, hébergement et maintenance).

Le nombre de postes ouverts est défini par la taille de la structure construite, le nombre de repas servis, la présence ou non d'un internat, les amplitudes horaires du lycée notamment.

## Loyauté des pratiques

La Région sollicite un mandataire pour la gestion du projet, qui sélectionne les prestataires dans le cadre du **Code des Marchés Publics**.

## Achats responsables

Les opérations répondent à des exigences sur le choix de produits de construction ayant la contribution la plus faible aux impacts environnementaux, avec des matériaux économes en ressources naturelles et une réflexion globale « bas carbone » de la construction à l'exploitation.

Pour les matériaux représentant des quantités importantes (en volume ou en poids), identification des impacts environnementaux au travers des Fiches de Données Environnementales et Sanitaires, (FDES) ou des données fabricants.

Pour une même fonction, plusieurs scénarii de choix de matériaux sont étudiés afin de comparer et d'optimiser les impacts environnementaux.

## Relations fournisseurs responsables

Respect du code des marchés publics et des délais de paiement, à travers le recours aux mandataires.

## Concertation avec les parties prenantes

Pour chaque projet, une procédure d'information et de concertation élargie à l'ensemble de la communauté scolaire est prévue. Elle consiste en particulier à organiser des **réunions publiques** durant les grandes phases d'une opération de construction ou de rénovation.

# LYCÉE DU BOURGET

## CONSTRUCTION D'UN LYCÉE NEUF

### À RETENIR :

- Création de 665 places de lycée.
- Surface totale d'environ 8 230 m<sup>2</sup> SHON pour le lycée.
- Certification HQE® ; lycée « zéro énergie ».
- 80 à 120 ETP chantiers soutenus et 10 postes d'agents techniques créés.

Rue Anizan Cavillon - Le Bourget (93)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**6 M€**

MONTANT DU PROJET

**29 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Avec l'adoption de l'Agenda 21 Île-de-France en 2009 et du Plan climat en 2011, des objectifs communs ont été fixés via le référentiel régional « Aménagement et construction durable ». Ces grandes orientations ont été déclinées en un cahier des charges qui définit les exigences environnementales pour l'investissement dans les lycées. Il porte sur les axes suivants : gestion de l'énergie, de l'eau, de la biodiversité, prévention et la gestion des déchets, entretien-maintenance, confort visuel et acoustique, ainsi que la réduction des nuisances de chantier

Les constructions de lycées neufs votées visent désormais le niveau « **zéro énergie** », avec l'obtention du nouveau label BEPOS.

Il s'agit de compenser totalement les consommations réglementaires du bâtiment (chauffage, eau chaude, éclairage intérieur, ventilation) d'origine non renouvelable par une production énergétique « in-situ ».

Les entreprises sélectionnées signent la **charte « chantier à faibles nuisances »** avec des objectifs de traçabilité tous déchets, et une exigence de valorisation de 70%.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

La Région Île-de-France souhaite accompagner la mutation du quartier en édifiant des bâtiments qui s'inscrivent dans une démarche environnementale. Cette ambition mise en perspective avec les contraintes d'urbanisme constitue un des enjeux majeurs de l'opération qui sera conduite dans un objectif zéro énergie visant un bilan neutre entre la consommation et la production d'énergie.

L'opération restructuration-extension du Bourget est une opération de **rénovation « basse consommation »**, avec la création d'un nouveau lycée dans un bâti des années 30.

Le programme de qualité environnementale des lycées fixe les objectifs suivants au niveau énergétique, dans les programmes neufs :

- Basse consommation à 50 kWh/m<sup>2</sup> annuel (extension et internat) ;
- Compensation totale des besoins non renouvelables zéro énergie, avec un maximum de production photovoltaïque à 25 kWh/m<sup>2</sup> annuel.

Pour le lycée du Bourget sont prévus :

- implantation de 3 éoliennes en toiture pour alimenter tout l'éclairage extérieur du site ;
- panneaux solaires thermiques pour l'appoint eau chaude sanitaire des logements de fonction.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

En tant qu'équipement public, le projet doit être structurant pour le territoire où il s'insère, et contribuer au projet local de développement urbain. Les exigences portent non seulement sur la qualité des implantations bâties, mais aussi sur la qualité des espaces extérieurs ainsi créés ou préservés.

Ainsi, le préau est abrité sous une nappe de bois qui relie et unifie l'ensemble des bâtiments existants. Il donne accès à une galerie avec vue sur une rivière végétale. L'ensemble aux normes **HQE** (haute qualité environnementale) comprend des équipements numériques dernière génération et une toiture terrasse pédagogique.

Un amphithéâtre permet de regrouper des classes pour accueillir des intervenants.

Les **panneaux et cheminée solaires** ainsi que les éoliennes sont volontairement situées à proximité des salles de sciences physiques et de biologie offrant un laboratoire pédagogique à disposition des enseignants et des élèves.

2 300 m<sup>2</sup> de **végétalisation** sont prévus en toiture, rivière végétale au centre du lycée assurant la collecte des eaux pluviales avec arrosage naturel d'une bande paysagée, avant un puits d'infiltration et une zone de rétention-récupération.

Tout le bâtiment est d'une **grande qualité phonique**.

Le Centre de Documentation et d'Information comprend une dizaine de petites salles où les élèves peuvent travailler en groupe sans déranger les voisins.

### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Le Programme pédagogique du lycée correspond à un établissement polyvalent (enseignement général et technologique).

L'établissement porte un projet pédagogique unique qui vient en aide aux élèves qu'on désigne sous le nom de grands décrocheurs.

La notion d'école incluante, qui s'articule autour de la singularité de l'élève et le sentiment d'appartenance à un établissement, caractérise ce lycée.

Ses expérimentations serviront à enrichir la formation des étudiants de l'École Supérieure du Professorat et de l'Éducation de Saint-Denis, futur(e)s enseignant(e)s.

### Respect des droits fondamentaux

Le projet s'inscrit dans le cadre de la loi du 11 février 2005 **pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** qui s'impose à tous les établissements recevant du public (ERP).

Parmi les objectifs de la politique régionale, figure la lutte contre les inégalités sociales, scolaires et territoriales.

### Développement responsable du territoire

La création de ce lycée permet de répondre à l'insuffisance des capacités d'accueil du secteur. Il soulage la pression démographique pesant sur les établissements scolaires alentour.

Des aménagements seront réalisés pour accueillir toute personne en situation de handicap.

### Développement économique

Un projet de construction ou de rénovation représente entre 80 à 120 emplois en fonction de l'ampleur du chantier.

Suite à la construction d'un lycée neuf ou d'une extension, **la Région recrute des personnels** (agents



techniques), dans le cadre des missions qui lui incombent (accueil, entretien, restauration, hébergement et maintenance).

Le nombre de postes ouverts est défini par la taille de la structure construite, le nombre de repas servis, la présence ou non d'un internat, les amplitudes horaires du lycée notamment.

### Loyauté des pratiques

La Région sollicite un mandataire pour la gestion du projet, qui sélectionne les prestataires dans le cadre du **Code des Marchés Publics**.

### Achats responsables

Les opérations répondent à des exigences sur le choix de produits de construction ayant la contribution la plus faible aux impacts environnementaux, avec des matériaux économes en ressources naturelles et une réflexion globale « bas carbone » de la construction à l'exploitation.

Pour les matériaux représentant des quantités importantes (en volume ou en poids), identification des impacts environnementaux au travers des Fiches de Données Environnementales et Sanitaires, (FDES) ou des données fabricants.

Pour une même fonction, plusieurs scénarii de choix de matériaux sont étudiés afin de comparer et d'optimiser les impacts environnementaux.

### Relations fournisseurs responsables

Respect du code des marchés publics et des délais de paiement, à travers le recours aux mandataires.

### Concertation avec les parties prenantes

Pour chaque projet, une procédure d'information et de concertation élargie à l'ensemble de la communauté scolaire est prévue. Des **réunions publiques** durant les grandes phases d'une opération de construction ou de rénovation sont organisées.



# LYCÉE LEONARD DE VINCI – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

## RÉNOVATION D'UN LYCÉE

2, bd Hector Berlioz  
St Germain en Laye (78)

### À RETENIR :

- Capacité d'accueil de 1 200 places
- Surface totale d'environ 11 700m<sup>2</sup> SHON pour le lycée
- Labellisation « BBC »
- 80 à 120 ETP chantiers soutenus et 1 poste d'agent technique créé



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

12 M€

MONTANT DU PROJET

49 M€

### Management environnemental et éco-conception

Avec l'adoption de l'Agenda 21 Île-de-France en 2009 et du Plan climat en 2011, des objectifs communs ont été fixés via le référentiel régional « Aménagement et construction durable ». Ces grandes orientations ont été déclinées en un **cahier des charges qui définit les exigences environnementales pour l'investissement dans les lycées**. Il porte sur les axes suivants : gestion de l'énergie, de l'eau, de la biodiversité, prévention et la gestion des déchets, entretien-maintenance, confort visuel et acoustique, ainsi que la réduction des nuisances de chantier.

Les entreprises sélectionnées signent la **charte « chantier à faibles nuisances »** avec des objectifs de traçabilité tous déchets, et une exigence de valorisation de 70%.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

La Région Île-de-France souhaite accompagner la mutation du quartier en édifiant des bâtiments qui s'inscrivent dans une démarche environnementale. Cette ambition mise en perspective avec les contraintes d'urbanisme constitue un des enjeux majeurs de l'opération qui sera conduite dans un objectif du **label « BBC », basse consommation**.

Le programme de qualité environnementale des lycées fixe les objectifs suivants au niveau énergétique, dans les programmes de rénovation :

- Basse consommation à 80 KWhep/m<sup>2</sup> annuel (extension et internat) ;
- Compensation totale des besoins non renouvelables zéro énergie, avec un maximum de production photovoltaïque à 25 KWhep/m<sup>2</sup> annuel.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

En tant qu'équipement public, le projet doit être structurant pour le territoire où il s'insère, et contribuer au projet local de développement urbain. Les exigences portent non seulement sur la qualité des implantations bâties, mais aussi sur la qualité des espaces extérieurs ainsi créés ou préservés.

Le projet intègre 1 136m<sup>2</sup> de **végétalisation** en toiture et une implantation du bâti compact autour d'un jardin intérieur, visant à libérer à terme le maximum d'espace planté sur le site.

### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Le lycée souffre principalement d'un problème de sureffectif, incompatible avec les normes de sécurité actuelles. La révision de la structure pédagogique ainsi que le transfert de sections permet de redescendre les effectifs à 1.200 élèves.

Un certain nombre de locaux seront donc libérés, facilitant ainsi l'optimisation du fonctionnement de l'établissement.

Cette restructuration permettra :

- De pallier le déficit de surface pour les locaux de vie scolaire élèves et professeurs ;
- De reconfigurer la demi-pension ;
- De remettre aux normes fonctionnelles et techniques l'ensemble des salles d'enseignement ;
- D'aménager une salle polyvalente ;
- De traiter l'accessibilité des handicapés ;
- De créer un accès indépendant pour les logements de fonction ;
- De réaliser une rénovation patrimoniale du bâti pour 11.700 m<sup>2</sup> de SHON.

## Respect des droits fondamentaux

Le projet s'inscrit dans le cadre de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées qui s'impose à tous les établissements recevant du public (ERP).

Parmi les objectifs de la politique régionale figure la lutte contre les inégalités sociales, scolaires et territoriales.

## Développement responsable du territoire

La création de ce lycée permet de répondre à l'insuffisance des capacités d'accueil du secteur. Il soulage la pression démographique pesant sur les établissements scolaires alentour.

Des aménagements seront réalisés pour accueillir toute personne en situation de handicap.

## Développement économique

Ce projet conforte une offre de formation de qualité en développant certaines filières professionnelles et technologiques comme le Bac pro Electrotechnique, Énergie, Equipements Communicants.

Un projet de construction ou de rénovation représente entre 80 à 120 emplois en fonction de l'ampleur du chantier.

25 165 heures d'insertion sont prévues au cours du chantier.

Suite à la construction d'un lycée neuf ou d'une extension, la Région recrute des personnels (agents techniques), dans le cadre des missions qui lui incombent (accueil, entretien, restauration, hébergement et maintenance).

Le nombre de postes ouverts est défini par la taille de la structure construite, le nombre de repas servis, la

présence ou non d'un internat, les amplitudes horaires du lycée notamment.

## Loyauté des pratiques

La Région sollicite un mandataire pour la gestion du projet, qui sélectionne les prestataires dans le cadre du Code des Marchés Publics.

## Achats responsables

Les opérations répondent à des exigences sur le choix de produits de construction ayant la contribution la plus faible aux impacts environnementaux, avec des matériaux économes en ressources naturelles et une réflexion globale « bas carbone » de la construction à l'exploitation.

Pour les matériaux représentant des quantités importantes (en volume ou en poids), identification des impacts environnementaux au travers des Fiches de Données Environnementales et Sanitaires, (FDES) ou des données fabricants.

Pour une même fonction, plusieurs scénarii de choix de matériaux sont étudiés afin de comparer et d'optimiser les impacts environnementaux.

## Relations fournisseurs responsables

Respect du code des marchés publics et des délais de paiement, à travers le recours aux mandataires.

## Concertation avec les parties prenantes

Pour chaque projet, une procédure d'information et de concertation élargie à l'ensemble de la communauté scolaire est prévue.

Des réunions publiques sont ainsi organisées durant les grandes phases d'une opération de construction ou de rénovation.



# LYCÉE ALEXANDRE DENIS – CERNY

## RÉNOVATION D'UN LYCÉE

### À RETENIR :

- 100 nouvelles places d'internat et 140 places d'internat rénovées
- Surface SHON totale d'environ 5 250 m<sup>2</sup> pour l'internat
- Labellisation « BBC »
- 80 à 120 ETP chantiers soutenus et 2 postes d'agents techniques créés

Montmirault - Cerny (91)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**7 M€**

MONTANT DU PROJET

**18 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Avec l'adoption de l'Agenda 21 Île-de-France en 2009 et du Plan climat en 2011, des objectifs communs ont été fixés via le référentiel régional « Aménagement et construction durable ».

Ces grandes orientations ont été déclinées en un cahier des charges qui définit les exigences environnementales pour l'investissement dans les lycées. Il porte sur les axes suivants : gestion de l'énergie, de l'eau, de la biodiversité, prévention et la gestion des déchets, entretien-maintenance, confort visuel et acoustique, ainsi que la réduction des nuisances de chantier.

Les entreprises sélectionnées signent la charte « chantier à faibles nuisances » avec des objectifs de traçabilité tous déchets, et une exigence de valorisation de 70%.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

La Région Île-de-France souhaite accompagner la mutation du quartier en édifiant des bâtiments qui s'inscrivent dans une démarche environnementale. Cette ambition mise en perspective avec les contraintes d'urbanisme constitue un des enjeux majeurs de l'opération qui sera conduite dans un objectif du label « BBC », basse consommation.

Le programme de qualité environnementale des lycées fixe les objectifs suivants au niveau énergétique, dans les programmes de rénovation :

- Basse consommation à 80 KWh/m<sup>2</sup> annuel (extension et internat) ;
- Compensation totale des besoins non renouvelables zéro énergie, avec un maximum de production photovoltaïque à 25 KWh/m<sup>2</sup> annuel.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

En tant qu'équipement public, le projet doit être structurant pour le territoire où il s'insère, et contribuer au projet local de développement urbain. Les exigences portent non seulement sur la qualité des implantations bâties, mais aussi sur la qualité des espaces extérieurs ainsi créés ou préservés.

Sur le lycée des métiers de Cerny sont réalisés :

- La **récupération de chaleur** sur les eaux grises (eaux des lavabos et douches) ;
- Le raccordement à terme sur une chaufferie bois dédiée au site (à l'issue de la seconde tranche) ;
- Des **jardins paysagers de rétention des eaux pluviales**, en lien avec la revalorisation d'un grand bassin pré-existant sur le site, en bordure d'un massif forestier qui jouxte le site.

Les objectifs de l'opération visent la revalorisation d'un site exceptionnel, très boisé, mais peu entretenu depuis plusieurs années en évitant une trop grande compacité de bâtiment et en profitant des vues et orientations solaires que propose le site.



## Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Cette opération s'inscrit dans un objectif général d'accroissement du nombre de places d'internat offertes aux lycéens, et vise un double objectif :

- Faciliter l'inscription dans certaines filières rares, comme l'aéronautique, des élèves originaires de grande banlieue ou de province,
- Prendre en compte la situation familiale ou sociale particulièrement difficile de certains élèves.

Le programme prévoit la **construction de 100 places d'internat** prévues au PPI, associée à la **reconstruction des 140 existantes**, du fait de la vétusté et de l'inadaptation fonctionnelle des espaces qui les hébergent aujourd'hui. Le programme représente une SHON d'environ 5250 m<sup>2</sup>.

Afin de respecter les hauteurs déjà présentes sur le site, celle de l'internat est limitée à R+2. La conception évolutive des bâtiments est préconisée, leur usage devant pouvoir être modulé en fonction du nombre d'internes des deux sexes, tout en préservant l'autonomie de chaque secteur.

## Respect des droits fondamentaux

Le projet s'inscrit dans le cadre de la loi du 11 février 2005 **pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** qui s'impose à tous les établissements recevant du public (ERP).

Les objectifs du PPI 2012-2022 sont les suivants :

- Répondre aux besoins démographiques
- **Lutter contre les inégalités sociales, scolaires et territoriales**

## Développement responsable du territoire

Le projet conforte une **offre de formation diversifiée** et de qualité sur le territoire (polyvalence des établissements, renforcement de l'accessibilité des formations, réduction des déséquilibres territoriaux du post-bac et offre de formation internationale, développement de certaines filières professionnelles et technologiques, et contribution à la transition écologique et sociale).

Des aménagements seront réalisés pour accueillir toute personne en situation de handicap.

## Développement économique

Les formations et qualifications proposées dans ce lycée d'enseignement professionnel (bac pro, CAP) permettent une **employabilité élevée : mécanique auto, carrosserie, aéronautique, transport, logistique.**

Les périodes de formation en milieu professionnel contribuent à la mise en application pratique des connaissances acquises et au lien avec les entreprises. Un projet de construction ou de rénovation représente entre 80 à 120 emplois en fonction de l'ampleur du chantier.

21 644 heures d'insertion sont prévues au cours du chantier.

Suite à la construction d'un lycée neuf ou d'une extension, **la Région recrute des personnels** (agents techniques), dans le cadre des missions qui lui incombent (accueil, entretien, restauration, hébergement et maintenance).

Le nombre de postes ouverts est défini par la taille de la structure construite, le nombre de repas servis, la présence ou non d'un internat, les amplitudes horaires du lycée notamment.

## Loyauté des pratiques

La Région sollicite un mandataire pour la gestion du projet, qui sélectionne les prestataires dans le cadre du **Code des Marchés Publics.**

## Achats responsables

Les opérations répondent à des **exigences sur le choix de produits** de construction ayant la contribution la plus faible aux impacts environnementaux, avec des matériaux économes en ressources naturelles et une réflexion globale « bas carbone » de la construction à l'exploitation.

Pour les matériaux représentant des quantités importantes (en volume ou en poids), identification des impacts environnementaux au travers des Fiches de Données Environnementales et Sanitaires, (FDES) ou des données fabricants.

Pour une même fonction, plusieurs scénarii de choix de matériaux sont étudiés afin de comparer et d'optimiser les impacts environnementaux.

## Relations fournisseurs responsables

Respect du code des marchés publics et des délais de paiement, à travers le recours aux mandataires.

## Concertation avec les parties prenantes

Pour chaque projet, une procédure d'information et de concertation élargie à l'ensemble de la communauté scolaire est prévue. Des **réunions publiques** durant les grandes phases d'une opération de construction ou de rénovation sont organisées.

# CAMPUS JOURDAN – PARIS

## RECONSTRUCTION ET EXTENSION DU CAMPUS

Bd Maréchal Jourdan - PARIS 14<sup>e</sup>

### À RETENIR :

- Création d'un pôle d'excellence rassemblant l'École d'Économie de Paris (PSE) et le collège de l'École Normale Supérieure en sciences sociales
- Espace de 12 471 m<sup>2</sup> (+37%) à haut niveau de confort
- Démarche de certification NF Bâtiments Tertiaire – démarche HQE®
- 104 ETP soutenus par le projet



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**4 M€**

MONTANT DU PROJET

**49 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le projet s'inscrit dans une démarche d'éco-conception. Les prestataires choisis intègrent pleinement la cause environnementale : la maîtrise d'ouvrage comprend un assistant HQE à maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre un conseil environnemental, et l'entreprise principale retenue pour les travaux est certifiée ISO 14001 témoignant un fort engagement en faveur de l'environnement.

L'opération envisagée fait l'objet d'une démarche de certification NF Bâtiments Tertiaires – démarche HQE®. Parmi les 14 cibles de la démarche HQE, 6 seront à un niveau Très Performant, sur la qualité architecturale, le confort hygrothermique, la qualité de l'air, la qualité de l'eau, la maintenance et la pérennité des performances ainsi qu'un chantier à faible impact. Diverses mesures sont prévues pour limiter les rejets de polluants de chantier dans le milieu naturel, telles que l'humidification du sol par temps sec ou l'utilisation de bâches pour le transport/stockage.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Les espaces d'enseignement du rez-de-jardin au second étage sont soumis à la RT 2005, avec un objectif de consommation d'énergie primaire inférieur de 50% au niveau de référence. Le restant du bâtiment sera soumis à la Réglementation Technique 2012, avec un objectif de consommation d'énergie primaire inférieur de 90% au niveau maximum.

La gestion de l'eau fera l'objet d'une attention particulière. Une cuve de 60 m<sup>3</sup> sera mise en place afin de récupérer les eaux de pluie, et des appareils hydro-économiques seront utilisés pour limiter les besoins en eau dans les sanitaires. Des espaces de végétalisation seront installés pour lutter contre l'artificialisation des sols : ils couvriront 59% de la toiture et 33% du terrain, ce qui permettra également de limiter les rejets d'eau au réseau.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

L'opération va permettre aux étudiants, enseignants-chercheurs et au personnel administratif de l'École Normale Supérieure et à l'École d'Économie de Paris de développer leurs activités dans des conditions idéales, alors que ces deux établissements disposent actuellement de très peu d'espace. Le bâtiment permettra d'accueillir 1 900 occupants en simultané, au sein d'un espace de 12 471 m<sup>2</sup> de surface de plancher (pour 9 100 m<sup>2</sup> avant travaux) sur un unique bâtiment centralisant les locaux d'enseignement, de recherche et d'administration propres à chaque école. Il offrira des espaces de détente, de réunion, de colloque et de documentation. Un auditorium de 234 m<sup>2</sup> et une bibliothèque comprenant une salle de lecture de 835 m<sup>2</sup> seront créés et partagés par les deux écoles, et un jardin frais de 500 m<sup>2</sup> sera réalisé. Le bâtiment se composera de 6 niveaux au-dessus du rez-de-chaussée constitués de 3 volumes horizontaux qui se superposent, tous trois enveloppés d'un habillage de lames de bois et métal verticales.



### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Le projet s'inscrit dans le respect des exigences réglementaires en matière d'accessibilité. Il permettra une accessibilité depuis la voirie publique pour toutes les entrées du bâtiment, ainsi qu'un accès à tous les espaces du bâtiment. Le revêtement de sol sera non glissant et une accessibilité à hauteur est prévue pour l'ensemble des éléments d'équipements.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet favorise le droit à l'éducation et il améliore les conditions de vie et d'étude des jeunes s'engageant dans les études supérieures.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet s'inscrit pleinement dans un renforcement de l'attractivité du territoire francilien : rassembler au sein d'un même bâtiment le collège de l'École Normale supérieure en sciences sociales et l'École d'Économie de Paris permettra de créer un pôle d'excellence en sciences économiques et sociales, dédié à l'enseignement de haut niveau et à la recherche. La mise en réseau des acteurs de la recherche en ce domaine sera facilitée et améliorée.

### **Développement économique**

Le nombre d'emplois créés pour la phase chantier, qui s'étalera sur 25 mois, est estimé à 104 ETP. Par ailleurs, 17 000 heures d'insertion sociale sont prévues dans

le cadre du marché public, soit 5,2 ETP. Au-delà, la gestion du bâtiment est susceptible de créer des emplois pérennes mais cette information n'est pas encore disponible à ce stade.

### **Loyauté des pratiques**

La Région sollicite un mandataire pour la gestion du projet, qui sélectionne les prestataires dans le cadre du Code des Marchés Publics.

### **Achats responsables**

Dans le cadre de l'objectif de certification, des fiches-produits doivent être respectées par les prestataires quant à la traçabilité de l'origine de fabrication de certains matériaux.

### **Relations fournisseurs responsables**

Les relations avec les fournisseurs s'inscrivent dans le respect du code des marchés publics.

### **Concertation avec les parties prenantes**

Des études de programmation ont été réalisées et finalisées en 2009 en concertation avec l'École Normale Supérieure et l'École d'Économie de Paris, le Département de Paris et le Rectorat de Paris. La Région intervient en tant que maître d'ouvrage sur ce projet dans le cadre d'une contractualisation avec l'État. Tout au long du projet, la Région formalisera les échanges avec les parties prenantes (mandataire, programmistes, AMO HQE, prestataires d'études techniques, maître d'œuvre).



# ÎLE DE LOISIRS DE VAIRES-TORCY

PROJET D'AMÉNAGEMENT DURABLE LIVRAISON PRÉVUE AU 2<sup>ND</sup> SEMESTRE 2017

## À RETENIR :

- Création d'un pôle d'excellence pour la pratique du canoë-kayak et de l'aviron à haut niveau
- 15 000 m<sup>2</sup> de constructions neuves et 4 000 m<sup>2</sup> rénové
- Économies d'énergie de 26% inférieures au seuil réglementaire
- 55 ETP soutenus par le projet, dont 45 ETP liés aux travaux et 10 ETP pérennes

Route de Torcy - Vaires sur Marne (77)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**1 M€**

MONTANT DU PROJET

**75 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Il s'agit d'un projet d'envergure, comprenant la réalisation d'un ensemble d'équipements dédiés aux sports de haut niveau et aux loisirs, ainsi que l'aménagement des infrastructures correspondantes (stade d'eau vive pour le canoë-kayak, construction d'un centre sportif pour le haut niveau, amélioration des équipements destinés à l'accueil du grand public, requalification des accès et des espaces publics). Ainsi, ce projet prévoit la construction de plus de 19 000 m<sup>2</sup> de surface utile, dont 15 000 m<sup>2</sup> neufs et 4 000 m<sup>2</sup> d'un bâtiment existant rénové. Il comprend également environ 14 hectares d'aménagements extérieurs. Un objectif prioritaire du projet est son exemplarité en matière de développement durable, qui l'inscrit dans une logique d'éco-conception. A cet égard, le chantier devra être propre et responsable. Toutes les entreprises titulaires du marché devront signer la charte de chantier présente dans le dossier de consultation, et elles s'engageront à atteindre un pourcentage de déchets valorisés, par rapport à la masse totale des déchets générés (hors déchets de terrassement) supérieur ou égal à 50%, dont 20% au minimum en valorisation matière. Afin d'optimiser la gestion des déchets de chantier, la production de déchets à la source sera réduite par une réflexion anticipée sur les dispositions constructives, et leur collecte, tri, regroupement, sera optimisée par un positionnement de la zone de stockage facilement accessible par les personnels de chantier. Les bordereaux de suivi des déchets de chantier réglementés seront collectés. Par ailleurs, les matériaux utilisés devront être économes en énergie (peintures lessivables et bénéficiant

d'un écolabel européen, mortier et colles labélisées EMICODE EC1, utilisation d'aluminium recyclé à 60% au moins, bois labélisé PEFC ou FSC). Les caractéristiques fongiques et bactériennes des matériaux et produits de construction en contact avec l'air intérieur (revêtements de sols, murs et plafonds) devront, dans la mesure du possible, être connues et évaluées sur la base de la série des normes EN ISO 846, pour connaître leur aptitude à gérer la croissance fongique et bactérienne.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permettra une performance énergétique élevée des bâtiments construits. Le site aura une consommation d'énergie primaire maximum de 111 kWep/m<sup>2</sup>/an, soit un niveau inférieur de 26% au seuil réglementaire prévu dans la Réglementation Technique 2012 (150 kWep/m<sup>2</sup>/an). La quantité de CO<sub>2</sub> émise par le site rénové a été estimée à 4,69 kg/m<sup>2</sup>/an, ce qui est un niveau très en-deça du seuil de 10 kg/m<sup>2</sup>/an



prévu dans l'Agenda 21 régional pour les constructions où la Région est maître d'ouvrage. Afin d'atteindre ce niveau d'efficacité énergétique, le projet prévoit notamment une optimisation de la performance de l'enveloppe (isolation par l'extérieur, épaisseur d'isolant optimisée, réduction des ponts thermiques, vitrage au sud autant que possible). Par ailleurs, le choix d'une géothermie de nappe pour le chauffage et l'utilisation du solaire thermique pour l'eau chaude sanitaire permettra de limiter les consommations et de réduire très significativement les émissions de gaz à effet de serre, en s'appuyant sur des énergies renouvelables.

La gestion de l'eau se fera en lien avec le bassin hydrographique. Des cheminements profilés seront installés de manière à ce que l'eau s'écoule sur les zones perméables, et des revêtements drainants seront utilisés dans la mesure du possible. Le projet sera, en outre, économe en eau. L'eau de pluie sera notamment récupérée par les toitures, et une cuve de récupération d'eau pluviale sera installée et enterrée. L'eau pluviale sera distribuée dans les hangars du Pole 1 et utilisée pour le lavage des bateaux et les besoins d'arrosage. Différents équipements économes en eau seront également installés dans les sanitaires (chasses d'eau à double commande 3/6 litres, robinetteries à détecteur ou temporisées, mitigeurs thermostatiques dans les douches).

Enfin, le projet améliorera à terme la biodiversité présente sur le site en visant à maintenir et à restaurer des écosystèmes. Deux mares seront créées pour les habitats d'amphibiens et de tritons en mesures compensatoires, des berges végétalisées au sud et nord du site seront maintenues et des prairies fleuries et de nouveaux boisements seront créés. Il a également été fait le choix de ne pas créer de liaison entre le plan d'eau du site et la Marne, pour ne pas altérer ou dégrader la

qualité de l'eau. La végétation existante sera conservée et une grande partie des toitures sera végétalisée. Enfin, les parkings seront en majorité de type « evergreen » afin de conserver le potentiel de perméabilisation du site.

### **Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie**

Le projet s'insère dans une logique d'aménagement durable du territoire, en cohérence avec la mise en œuvre des orientations du SDRIF. L'île de loisirs se situe en effet dans un secteur d'urbanisation qui tend à se densifier (ville nouvelle de Marne la Vallée et Communauté d'Agglomération de Marne et Chanteraine), et elle constitue le poumon vert de ce secteur d'urbanisation.

Le projet participe ainsi à l'amélioration de la qualité de vie en permettant de préserver et mettre en valeur la trame verte et bleue dans ce secteur urbain. Une attention particulière a été placée sur la qualité paysagère du site : la conception du bâtiment, semi enterré, limite les nuisances et le projet préserve et améliore l'accueil du grand public. Le principe d'un « plateau vif » a été retenu, qui consiste en un vaste espace ouvert et surélevé, créant une zone piétonne végétalisée et insérée dans le paysage, en suivant les berges naturelles du lac. Les aires de stationnement feront l'objet d'un traitement paysager, intégré à la logique de boisement qui encadre le site, en utilisant les essences autochtones les plus florifères. Deux parcours principaux conduisent le promeneur vers la rive Sud du bassin d'eau plate et le bord de la Marne: l'un, rectiligne, sur le plateau-vif, essentiellement aménagé pour découvrir l'aspect spectaculaire des activités sportives, et l'autre, en courbe, qui traverse une grande diversité de milieux naturels.





Le projet prévoit également la création d'un cône de vision vers le plan d'eau et la chocolaterie Monier classé bâtiment historique.

Enfin, le projet favorise l'accès par les modes doux (piétons, vélos, bateaux non motorisés et permet l'amélioration de l'utilisation des transports en commun (création d'un nouvel arrêt de bus à l'entrée). Un nombre conséquent de stationnement vélos est prévu.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Le projet vise à renforcer l'accessibilité du site et de ses équipements aux personnes à mobilité réduite. Il permettra également la pratique du handisport. Dans ce cadre, le centre d'hébergement devra comporter un nombre de chambres accessibles supérieur à la réglementation et suffisant pour permettre l'accueil de groupes et notamment des sportifs affiliés aux fédérations handisport ou sport adapté.

Par ailleurs, les îles de loisirs gérées par la Région participent directement à un développement solidaire et la lutte contre les inégalités, leur objectif étant de proposer l'accès aux loisirs et au sport à tous, dans un esprit éducatif. En tant que lieux de rencontres et d'échanges, elles favorisent le lien social et permettent une appropriation des espaces par tous les franciliens dans un esprit de partage et de solidarité. Les îles de loisirs franciliennes sont également utilisées comme lieux de vacances pour ceux qui ne peuvent pas partir.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet participe à la lutte contre les discriminations, et il favorise l'égalité en accueillant l'ensemble des publics et en ouvrant à tous la pratique sportive et de loisirs. L'accès au sport pour tous est promu dans un système de valeurs prônant le respect et l'échange, en faveur d'une meilleure cohésion sociale sur le territoire.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire francilien en permettant la création d'un pôle d'excellence pour la pratique de haut niveau du canoë-kayak et d'aviron, qui sont deux disciplines olympiques. Le nouveau site aura ainsi vocation à accueillir des manifestations sportives internationales, et il sera l'hôte de structures de formation et d'entraînement de haut niveau.

### **Développement économique**

La construction induira 20.000 jours de travail supplémentaires sur 2 ans, soit autour de 45 ETP par an, et les activités créées seront sources d'emplois pérennes et non délocalisables, principalement dans





les domaines du sport, des loisirs, du tourisme et de l'environnement. Les emplois pérennes sont évalués à 3 personnes pour le stade d'eaux vives, 1 à 2 personnes pour les hébergements, 2 personnes pour le gardiennage du site, 3 personnes pour la restauration, soit une dizaine au total. Un chef de projet a par ailleurs été recruté. Des effets positifs induits sont également attendus sur l'activité économique du territoire.

### Loyauté des pratiques

La sélection des entreprises réalisant les travaux sera réalisée en application du code des marchés publics et dans le respect strict des règles du code du travail et de ces principes.

### Achats responsables

Les marchés publics qui seront passés dans le cadre de ce projet incluront notamment des critères environnementaux : les entreprises sélectionnées devront signer la charte « chantier propre », qui sera incluse dans le dossier de consultation. Des matériaux économes en ressources naturelles devront, par ailleurs, être utilisés.

De plus, des clauses d'insertion sociales seront également exigées par la Région, avec un objectif minimum de 5% des heures travaillées dans le cadre du projet.

### Relations fournisseurs responsables

L'application du code des marchés publics et des procédures régionales garantit l'égalité d'accès à la commande publique et le respect des intérêts des fournisseurs. Les sous-traitants seront, par ailleurs, agréés par la Maîtrise d'Ouvrage et soumis aux mêmes règles que le titulaire du marché.

### Concertation avec les parties prenantes

Le projet a été élaboré depuis l'origine en concertation avec les différents acteurs, usagers, élus, et associations locales qui ont été associés dans le cadre d'un comité de pilotage et de réunions de concertation. Des réunions publiques ont été organisées dans les principales villes concernées. Le projet a été modifié pour intégrer les demandes des différents partenaires.

La Région a mis en place une maison du projet afin de renseigner le public sur l'opération.







**TRANSPORT EN COMMUN  
ET MOBILITÉ DURABLE**

# CATÉGORIE DE PROJETS N°2

## TRANSPORT EN COMMUN ET MOBILITÉ DURABLE

Développement de l'offre de transport en commun comme alternative à l'usage de la voiture, contribuant à la mobilité durable, à la lutte contre le changement climatique, et projets d'amélioration du confort, de l'accessibilité et de la sécurité des usagers des transports et des riverains des infrastructures

Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) : élaboré par le Syndicat des Transports en Île-de-France (STIF) et approuvé par la Région Île-de-France en 2014, le PDUIF détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains, sur le territoire francilien.

- **Domaine de compétence de la Région** : obligatoire
- **Forme d'intervention** : du fait de son rôle d'aménageur sur le territoire, la Région intervient très en amont des projets. Elle participe à définir les schémas d'organisation des transports avec le STIF, qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, et au sein de laquelle la Région dispose de 51% des droits de vote. Sur la réalisation des projets de transport, la Région intervient sous forme de subventions aux maîtres d'ouvrage (STIF, RATP, SNCF, Conseils Généraux)
- **Cible** : ensemble du territoire francilien

INDICATEURS OPÉRATIONNELS 2014	Financement par l'emprunt vert & responsable
84 km de nouvelles lignes de transport en commun	
Gains de temps moyens d'au moins 4,5 minutes par trajet pour les utilisateurs de transport en commun	
INDICATEURS D'IMPACTS 2014	<b>329 M€</b>
Baisse attendue des émissions de gaz à effets de serre de 45 885 teqCO <sub>2</sub> par an sur 6 projets*	
2 330 ETP chantiers soutenus grâce à l'emprunt	
410 100 usagers attendus sur les nouvelles lignes créées	

\* Les 6 projets mentionnés sont : L4, L14, T6, T7, T8, TLN

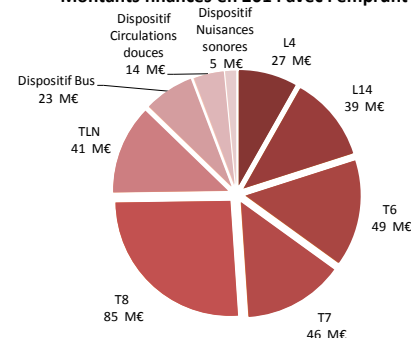
→ L'ensemble des projets financés par l'emprunt vert et responsable s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), qui préconisent le développement des transports en commun en lien avec le développement urbain et économique des territoires et pour favoriser la transition écologique du territoire.

→ Le PDUIF prône la réduction de l'usage de la voiture. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, et la protection de l'environnement et de la santé. Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF propose une politique ambitieuse de développement des transports collectifs et d'amélioration de leur qualité de service. Le PDUIF doit être compatible avec le SDRIF, qui est élaboré par

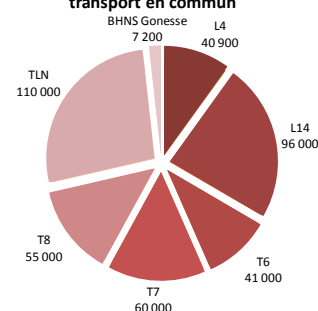
la Région Île-de-France et qui est le document prescripteur en matière d'aménagement sur le territoire francilien.

→ Les seuls projets de transport inscrits au PDUIF portent sur un montant évalué à 24,7Md€. Selon les simulations réalisées par le STIF, à l'aide du modèle Antonin 2 pour simuler les déplacements des franciliens et de la base de données COPERT 4 modifiée du fait des nouvelles réglementations sur les émissions de gaz à effet de serre, la mise en œuvre de l'ensemble des projets inscrits au PDUIF permettrait une baisse du trafic routier francilien de 2% à l'horizon 2020 par rapport à la situation constatée en 2005. Cela serait cohérent avec l'objectif de la Région, partagé par l'ensemble des grands acteurs publics sur le territoire francilien, d'une réduction de 20% des émissions de CO<sub>2</sub> à cet horizon.

Montants financés en 2014 avec l'emprunt



Nombre d'usagers attendus sur les projets de transport en commun



# EXTENSION DE LA LIGNE 4 DU MÉTRO

PHASE 1 : PROLONGEMENT VERS MONTROUGE

INAUGURÉE LE 23 MARS 2013

PHASE 2 : PROLONGEMENT VERS BAGNEUX

MISE EN SERVICE PRÉVUE EN 2019

## À RETENIR :

- Phase 1 : tracé de 1,4 km jusqu'à Montrouge, une nouvelle station
- Phase 2 : tracé de 1,9 km sous-terrain, 2 nouvelles stations
- 570 teqCO<sub>2</sub> économisées par an grâce au report modal
- 40 900 nouveaux usagers de la ligne 4, 22 millions de voyages supplémentaires attendus par an
- Gain de temps moyen de 10 minutes pour les usagers des transports en commun
- 4 660 ETP soutenus par le projet dont 219 ETP liés à l'emprunt vert et responsable de 2014



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**27 M€**

MONTANT DU PROJET

**576 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le tronçon relatif à la deuxième phase du prolongement de la ligne 4 jusqu'à Bagneux sera de 1 975 mètres dont 1 200 mètres de tunnel, avec deux stations créées. Les travaux se faisant à ciel ouvert, un dossier d'identification détaillée des impacts du chantier sur la vie locale et sur l'environnement a été élaboré, afin de prendre les mesures nécessaires pour réduire au maximum les nuisances liées au chantier. A cet égard, un découpage en « tronçons de travaux » de longueur de 100 à 150 mètres linéaires a été défini en tenant compte des positions de vie et des emprises de stockage le long du tracé. Par ailleurs, le maître d'ouvrage (RATP) s'est engagé à respecter les principes du développement durable en privilégiant les économies d'énergie, les économies d'eau potable et la limitation des rejets polluants tout au long du chantier. Enfin les arbres qui devront être déplacés lors du chantier seront replantés une fois le projet terminé.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permettra de réduire la pollution, avec des économies estimées de l'ordre de 570 teqCO<sub>2</sub> par an. Il vise en effet à créer les conditions favorables à un report modal de la voiture particulière sur la nouvelle ligne ainsi qu'à une réduction de la circulation: tous les déplacements dans le secteur concerné ont été chiffrés à 475 000 par jour, dont 65% en voiture. La consommation électrique du métro est évaluée pour sa part à 714 tonnes équivalent pétrole.

Les nouvelles stations utiliseront en partie des énergies renouvelables. La chaleur dégagée par les Postes Eclairage Force sera récupérée afin de chauffer les

bureaux et les comptoirs d'information. Au niveau du terminus à Bagneux, il est envisagé de récupérer l'eau de pluie tombant sur la couverture vitrée de l'accès principal pour la réutiliser dans les toilettes, pour le lavage des quais et des trains.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet répond à un réel besoin de transport de ces territoires, dont seule la périphérie était auparavant desservie (ligne 13 à l'ouest sur la commune de Châtillon et ligne B du RER à l'est sur les communes d'Arcueil et de Cachan). En effet, 40 900 voyageurs réguliers supplémentaires sont attendus sur le nouveau tronçon créé, soit 81 800 voyageurs / jour. Le métro offrira par ailleurs une bonne qualité de service avec une vitesse commerciale de 32 km/h et un intervalle d'exploitation de 1min45 à l'heure de pointe du soir. Il en résultera des gains de temps moyens significatifs, estimés à 10 minutes par trajet pour les utilisateurs actuels des transports en commun et à 5 minutes pour les utilisateurs actuels de la voiture.

En matière d'aménagement, ce projet s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Le projet s'inscrira par ailleurs dans le réseau de transport du Grand Paris Express, avec lequel il sera en correspondance au niveau de la station de Bagneux, et les nouvelles gares seront pensées comme des pôles multimodaux, avec une restructuration des lignes de bus et en intégrant les déplacements « doux » (vélo et piétons), les autres modes motorisés et les livraisons de marchandises. La station terminus Bagneux sera quant à elle intégrée à un ensemble comprenant des logements, un pôle



commercial et du stationnement souterrain. Cela a conduit à enterrer l'ensemble des locaux techniques et d'exploitation à côté de la « boîte » de la station, pour libérer la totalité de la surface au niveau voirie.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Les stations seront équipées d'ascenseurs accessibles aux personnes à mobilité réduite pour un accès direct de la voirie de surface jusqu'aux quais, et elles seront toutes dotées d'escaliers mécaniques.

En matière de sécurité, les stations du prolongement seront équipées, comme sur toute la ligne, de tous les ouvrages nécessaires à la sécurité des usagers comme les ouvrages de ventilation et désenfumage, ainsi que des accès pompiers et des espaces d'attente sécurisés pour garantir la sécurité des usagers en cas d'incendie (respect du règlement GN8). La vidéo protection sera par ailleurs mise en œuvre dans chaque nouvelle station. La sécurité des personnes sur les quais sera renforcée par la mise en place de portes palières dans le cadre de l'automatisation de la ligne prévue en 2022.

En matière de solidarité, cette nouvelle ligne de métro est intégrée à la tarification en vigueur en Île-de-France, qui est fixée par le STIF, et qui comporte une tarification sociale financée par la Région pour garantir à tous l'accès à la mobilité et aux transports en commun.

### **Respect des droits fondamentaux**

La vocation du projet est de désenclaver les territoires, pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des usagers et pour encourager les déplacements en transport en commun.

Dans le cadre de sa mise en œuvre, le projet respecte les droits fondamentaux des ouvriers qui travaillent sur le chantier en assurant notamment leur sécurité, en respectant la législation pour la protection de la santé, et en mettant en place un système de recours à un coordonnateur pour la sécurité et la protection de la santé sur le chantier.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire dans une zone où les besoins d'infrastructure de transport sont importants et croissants. La population de Montrouge et Bagneux s'élevait à 84 100 et les emplois sur ces deux communes à 40 100 (chiffres en 2006). De plus, les communes desservies connaissent une croissance significative de leur population. La ville de Bagneux porte par exemple plusieurs projets urbains, avec 1 200 nouveaux logements prévus à minima au travers des différents programmes de zones d'aménagement concerté.

Le prolongement de la ligne 4 permettra ainsi de desservir 41 400 habitants et emplois à moins de 600

mètres de la ligne, dont 85 % n'étaient desservis par aucun mode lourd auparavant.

### **Développement économique**

Sur la base des estimations en vigueur, utilisées par la Société du Grand Paris entre autres, le projet devrait créer 4 660 ETP sur le chantier pour un coût total des travaux estimé à 576 M€ (1 M€ investi dans le secteur des travaux publics générerait 8,1 emplois - source : Fédération nationale des travaux publics).

Au-delà, de nouveaux postes pérennes ont été créés afin de permettre l'exploitation de la ligne (conduite et exploitation, maintenance des rames). Par ailleurs, les nouvelles dessertes renforcent l'attractivité de ce territoire et représentent ainsi une opportunité pour les commerces et les activités économiques.

### **Loyauté des pratiques**

Dans le cadre de ce projet, la Région accorde des subventions au maître d'ouvrage du projet, la RATP, qui est soumise au Code des Marchés Publics.

### **Achats responsables**

Le cahier des charges, élaboré par le maître d'ouvrage, a intégré les exigences en matière d'environnement liées au projet. La Région n'intervient pas lors de la passation des marchés publics, le déroulement et le contenu du cahier des charges étant établi directement par le maître d'ouvrage.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

### **Concertation avec les parties prenantes**

Le schéma de principe du projet a été approuvé par le conseil d'administration du STIF le 4 avril 2002. Le projet a été déclaré d'utilité publique le 15 février 2005 suite à l'enquête d'utilité publique qui s'est déroulée du 22 janvier au 1<sup>er</sup> mars 2004. Faisant suite à des évolutions survenues dans le programme du projet et dans les impacts lors des travaux envisagés, une nouvelle enquête publique a été organisée par le maître d'ouvrage RATP du 09 janvier 2012 au 10 février 2012. Le projet a par ailleurs été soumis à la procédure traditionnelle de concertation des riverains en amont. La déclaration d'utilité publique a été actée par la Préfecture en décembre 2012.

Le projet fait aussi l'objet d'une concertation renforcée avec les villes puisqu'il a été conçu de manière à prendre en compte les projets urbains de ces dernières comme c'est le cas pour la ZAC Victor Hugo à la station « Bagneux ». Des outils d'information aux riverains, habitants et commerçants ont été mis en place pour le suivi des travaux : plaquettes et brochures d'information, site internet dédié.

<http://www.rendezvousavecla4.fr/>



# EXTENSION DE LA LIGNE 14 DU MÉTRO

## PROLONGEMENT VERS LA MAIRIE DE SAINT-OUEN - POUR UNE LIGNE 13 AMÉLIORÉE

### À RETENIR :

- Prolongement de la ligne sur 5,8 kilomètres en sous-terrain
- 4 nouvelles stations créées : Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-Saint Ouen, Mairie Saint-Ouen
- 9 000 teqCO<sub>2</sub> économisées par an grâce au report modal
- 96 000 habitants desservis et une désaturation de 25% de la ligne 13
- Gain de temps moyen de 6 minutes pour les usagers des transports en commun
- 11 200 ETP soutenus par le projet dont 316 ETP liés à l'emprunt vert et responsable de 2014



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**39 M€**

MONTANT DU PROJET

**1,4 Md€**

### Management environnemental et éco-conception

Les travaux relatifs au projet respecteront un cahier des charges précis dans le respect de l'environnement et de la réglementation en vigueur. Des instruments de gestion des chantiers, de leurs impacts et nuisances seront mis en place : charte chantier propre, cahier d'objectifs faibles nuisances, cahier de contraintes fonctionnelles d'environnement, évaluation qualitative des risques sanitaires, analyse des risques résiduels, intégration de l'état des milieux.

Le chantier prévoit par exemple d'utiliser au maximum les eaux de pluie, et le retraitement des eaux usées sera réalisé par filtrage au charbon actif avant d'être rejeté. Il est attendu 900 000 m<sup>3</sup> de terres excavées qui seront évacuées prioritairement par voie d'eau afin de limiter le trafic des camions. Les nuisances seront traitées par l'installation de murs acoustiques pour limiter le bruit et des supports absorbants pour les vibrations (à côté du Lycée Balzac, porte de Clichy par exemple). Le chantier sera configuré de manière à s'insérer dans l'espace urbain.

L'installation du site de maintenance et de remisage des rames (SMR) se fera sur un site présentant une pollution du sol et de la nappe phréatique superficielle, et qui sera dépollué dans le cadre de ce projet.

Tous les arbres arrachés pour le chantier seront replantés a posteriori. Au-delà, il n'y a pas de site protégé à proximité du chantier.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permettra une réduction significative de la pollution, avec une baisse attendue de 9 000 teqCO<sub>2</sub> par

an grâce au report modal de la voiture vers le métro. L'exploitation de la ligne aura une consommation électrique estimée de 2 000 teqCO<sub>2</sub> sur la partie prolongée, toutefois l'exploitation de la ligne n'est pas génératrice de gaz à effet de serre pendant sa période de fonctionnement.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet vise à la fois à accroître l'offre de transport dans une zone densément peuplée et à désaturer la ligne 13 afin de permettre une amélioration substantielle des conditions de transport et de confort pour les usagers. Sur les bases des calculs de l'étude d'impact, il est attendu que 25% du trafic actuel de la ligne 13 soit déchargé sur la ligne 14 grâce à ce prolongement.

La ligne 14 prolongée offrira une capacité de 10 000 voyageurs supplémentaires par heure, soit une capacité de ligne de 40 000 voyageurs par heure, et le nombre total des utilisateurs du prolongement sera de l'ordre de 21 000 par heure. Le métro offrira, par ailleurs, une qualité de service très élevée, avec 1 train toutes les 85s en heure pleine et toutes les 3 min en heure creuse. La baisse du temps de trajet, liée à la prolongation de la ligne 14, est évaluée à 6 minutes par voyage pour un utilisateur de transport en commun et à 3 minutes par voyage pour un utilisateur de véhicule individuel.

En matière d'aménagement, ce projet s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). La ligne 14 va ainsi offrir plus de correspondances et d'intermodalité. La station Pont Cardinet assurera la connexion avec le Transilien L (Paris Saint-Lazare – Versailles/Cergy) ;



les stations Porte de Clichy et Mairie de St Ouen permettront les correspondances avec la ligne 13 et le T3 ; enfin la station Porte de Clichy permettra de relier la ligne 14 au RER C. A ces correspondances s'ajouteront les lignes de bus, les Vélib' et Autolib' en surface. Le tracé a également été pensé en vue d'un possible prolongement ultérieur vers le nord au-delà de Mairie de Saint-Ouen.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Les nouvelles stations de la ligne 14 seront entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Chaque nouvelle station de la ligne 14 possèdera un accès dit « principal », utilisable en entrée et en sortie. En particulier, la création de 2 ascenseurs par quai pour les accès principaux de toutes les stations est mise en place afin de garantir la continuité du cheminement pour les utilisateurs de fauteuil roulant. Le projet permettra également la mise en accessibilité de l'existant telle que la gare Transilien de Pont Cardinet.

La sécurité des voyageurs a été prise en compte conformément à la réglementation. Les dimensionnements et la localisation des équipements intégreront la présence d'un cheminement bilatéral facilitant l'évacuation des voyageurs en cas de nécessité. Les ouvrages de ventilation permettront de protéger les stations encadrant le tunnel des fumées. Par ailleurs, les accès pompiers en interstation sont positionnés pour que la distance entre deux accès soit inférieure à 800 m. La ligne 14 étant automatique, des portes palières seront installées sur les quais des nouvelles stations. En matière de solidarité, cette nouvelle ligne de métro est intégrée à la tarification en vigueur en Île-de-France,

qui est fixée par le STIF, et qui comporte une tarification sociale financée par la Région pour garantir à tous l'accès à la mobilité et aux transports en commun.

### **Respect des droits fondamentaux**

La vocation du projet est de désenclaver les territoires, pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des usagers et pour encourager les déplacements en transport en commun.

Dans le cadre de sa mise en œuvre, le projet respecte les droits fondamentaux des ouvriers qui travaillent sur le chantier en assurant notamment leur sécurité, en respectant la législation pour la protection de la santé, et en mettant en place un système de recours à un coordonnateur pour la sécurité et la protection de la santé sur le chantier.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire dans une zone où les besoins en infrastructures de transport sont importants et croissants. 11 projets de zones d'aménagement concerté ont été lancés autour du tracé prolongé de la ligne 14, à Saint-Ouen, Clichy-La-Garenne et dans le secteur des Batignolles à Paris. Il est attendu qu'à l'horizon 2020, le prolongement de la ligne 14 permette de desservir 96 000 habitants et 72 000 emplois dans une zone de 600 mètres autour du tracé.

### **Développement économique**

Sur la base des estimations en vigueur, utilisées par la Société du Grand Paris entre autres, le projet devrait créer 11 200 ETP sur le chantier pour un coût total des travaux estimé à 1,38 Md€ (1 M€ investi dans le secteur

des travaux publics générerait 8,1 emplois - source : Fédération nationale des travaux publics).

De plus, de nouveaux postes pérennes seront créés afin de permettre l'exploitation de la ligne (conduite et exploitation, maintenance des rames). Par ailleurs, les nouvelles dessertes renforcent l'attractivité de ce territoire et représentent ainsi une opportunité pour les commerces et les activités économiques.

### Loyauté des pratiques

Dans le cadre de ce projet, la Région accorde des subventions aux maîtres d'ouvrage du projet, la RATP et le STIF, qui sont soumis au Code des Marchés Publics.

### Achats responsables

Le cahier des charges, élaboré par les maîtres d'ouvrage, a intégré les exigences en matière d'environnement liées au projet. La Région n'intervient pas lors de la passation des marchés publics, le déroulement et le contenu du cahier des charges étant établi directement par les maîtres d'ouvrage.

### Relations fournisseurs responsables

Idem cf. critère précédent.

### Concertation avec les parties prenantes

Le schéma de principe du projet a été approuvé par le conseil d'administration du STIF en octobre 2011. Le projet a été déclaré d'utilité publique en octobre 2012 suite à l'enquête d'utilité publique qui s'est déroulée en janvier et février 2012. Le projet a été à nouveau soumis à la même procédure au titre de la loi sur l'eau, avec une

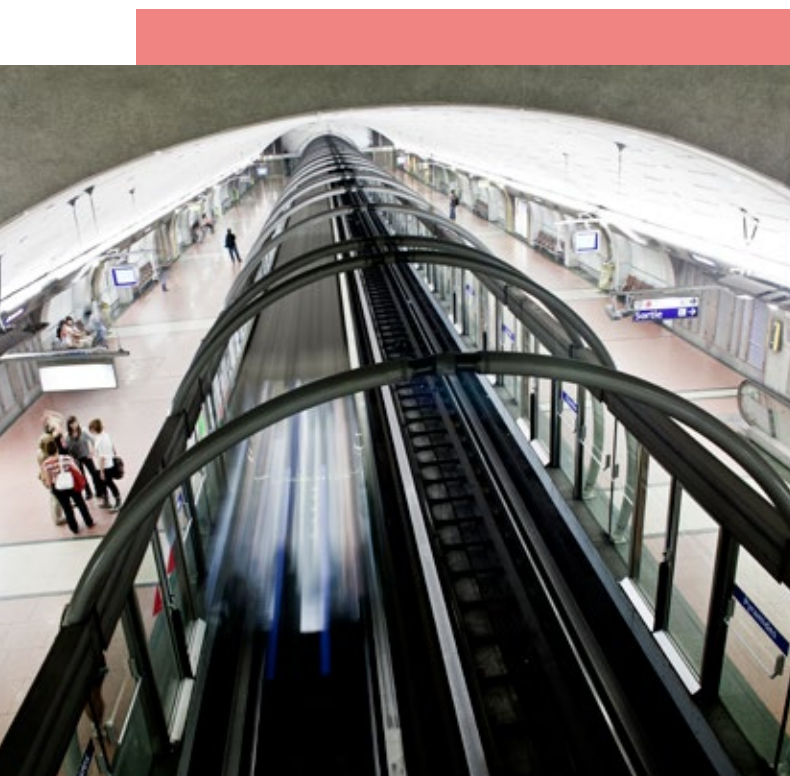
nouvelle enquête publique organisée par le STIF et la RATP en avril et mai 2014 et un avis favorable accordé en juin 2014.

Le projet a par ailleurs été soumis à la procédure traditionnelle de concertation des riverains en amont, et des outils de concertation ont été déployés : réunions publiques, réunions de concertation, enquête publique, site internet dédié, équipe de proximité de 3 agents au quotidien sur le terrain, supports tels que des fiches signalétiques-chantier, des lettres d'information, des lettres « flash info », un magazine permanent, des affichettes bus.

Le projet fait aussi l'objet d'une concertation renforcée avec les villes pour s'insérer dans les projets urbains. Par exemple, la station Porte de Clichy accompagne le projet porté par la Ville de Paris de réaménagement de l'avenue de la Porte de Clichy. De même, l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de la ligne 14 s'inscrit en cohérence avec les projets de développement urbain sur le site de la ZAC des Docks de Saint-Ouen. Une concertation est par ailleurs mise en place pour coordonner les travaux de la ligne 14 avec les chantiers des différentes opérations situées dans le même périmètre (notamment ZAC de Clichy-Batignolles, ZAC des Docks).

Enfin, le projet d'extension de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen est pensé en concertation avec le projet de prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis Pleyel qui devrait avoir lieu ultérieurement sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP).

<http://www.prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr/>





# TRAMWAY T6

PHASE 1 : CHATILLON-VÉLIZY  
INAUGURÉE LE 13 DÉCEMBRE 2014

PHASE 2 : VÉLIZY-VIROFLAY  
MISE EN SERVICE PRÉVUE EN 2016

## À RETENIR :

- Phase 1 : tracé de 12,1 km jusqu'à Vélizy
- Phase 2 : tracé de 1,6 km sous-terrain, jusqu'à Viroflay
- 7 685 teqCO<sub>2</sub> économisées par an grâce au report modal
- 41 000 nouveaux usagers et 22 millions de voyages supplémentaires par an
- Gain de temps moyen de 7 minutes pour les usagers des transports en commun
- 3 110 ETP soutenus par le projet dont 397 ETP liés à l'emprunt vert et responsable de 2014



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**49 M€**

MONTANT DU PROJET

**384 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Cette nouvelle ligne de tramway en site propre s'étendra sur 13,7 km entre la station de métro ligne 13 Châtillon - Montrouge et la gare Viroflay Rive Droite. Le tramway permettra de desservir 8 communes des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Une première phase de Châtillon à Vélizy a été réalisée en surface et est désormais mise en service. La seconde phase de Vélizy à Viroflay s'étendra sur une longueur de 1,6 km avec une section souterraine en travaux.

Le projet a été mis en œuvre dans une logique d'éco-conception afin de tenir compte des enjeux environnementaux liés au chantier. Les nombreux déblais (estimés à 70 000 m<sup>3</sup>), notamment ceux engendrés par le percement du tunnel, ont été évacués par poids lourds vers d'autres modes de transport (par exemple les barges sur Seine) ou directement vers les zones de dépôt. Les déchets industriels banals (bois, cartons, papiers) ainsi que les résidus métalliques ont été collectés et récupérés. Quant aux déchets polluants, ils ont été rassemblés dans des containers étanches et évacués par une entreprise agréée sur un site autorisé. Par ailleurs, les eaux de chantiers, boues et déblais ont été évacués en dehors du tunnel et séparés. Les eaux ont été traitées avant rejet par le biais d'une station d'épuration temporaire prévue sur la base chantier. L'opération a entraîné un traitement paysager et végétal particulier puisqu'elle traverse plusieurs espaces naturels remarquables tels que la forêt domaniale de Meudon classée Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et d'autres Espaces

Boisés Classés (EBC). De manière générale, près de 2/3 des arbres existants ont été conservés, et le projet intègre la plantation de plus de 450 arbres supplémentaires, soit une augmentation de plus de 50% du patrimoine arboré actuel autour du tracé.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permettra de réduire la pollution, avec des économies estimées de l'ordre de 7 685 teqCO<sub>2</sub> par an. Il vise, en effet, à créer les conditions favorables à un report modal de la voiture particulière vers la nouvelle ligne de tramway électrique de l'ordre de 9% : le gain de trafic lié à la mise en place de la ligne est estimé à 7 380 voyages par jour en voiture particulière. Par ailleurs, le projet permettra également une diminution du trafic des autobus au profit du tramway car le réseau de bus sera repensé afin d'éviter les doublons, de rechercher le meilleur temps de parcours pour l'utilisateur et de créer ou de renforcer l'intermodalité.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet répond à un réel besoin de transport de ces territoires, avec un trafic annuel escompté de 22 millions de voyages soit un trafic journalier moyen estimé à 82 000 voyages.

La nouvelle ligne de tramway permettra d'améliorer la qualité de vie des usagers : le gain de temps généralisé moyen pour un ancien utilisateur des transports en commun est évalué à 7 minutes par voyage pour un gain de temps total annuel de 2,4 millions d'heures.



La liaison entre les deux terminus se fera en 41 minutes avec une vitesse commerciale estimée à 20 km/heure, et l'intervalle d'exploitation envisagé est de 3 minutes 30 aux heures de pointe et de 7 minutes aux heures creuses. Par ailleurs, s'agissant des nuisances, si les nuisances sonores liées à l'arrivée du tramway sont faibles à moyennes, il est prévu un traitement acoustique de façades et des écrans absorbants pour les bâtiments impactés. Pour les nuisances vibratoires, le mode de tramway pneu retenu constitue une solution pertinente pour l'atténuation des vibrations relatives au roulement. En matière d'aménagement, ce projet s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Il permettra un meilleur maillage du territoire avec les autres modes de transport : le tramway sera en correspondance avec la ligne 13 (terminus à Châtillon-Montrouge), le RER C et le Transilien à Viroflay. D'autre part, l'arrivée du tramway accompagne la requalification urbaine et dessert dans un secteur plus ou moins proche sept zones d'aménagement concerté (ZAC) et six opérations immobilières ou de renouvellement urbain importantes. Ces opérations sont le plus souvent des opérations concernant le logement, (réhabilitation de quartiers, démolition - reconstruction), les activités (constructions de bureaux, zones d'activités) et les équipements publics (par exemple, le centre culturel de Vélizy-Villacoublay qui a été rénové récemment).

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Les 21 stations du tramway (dont 2 souterraines) répondent aux critères de sécurité et d'accessibilité pour toutes les catégories d'usagers.

S'agissant des personnes à mobilité réduite, les quais de chaque station sont ainsi prolongés par une rampe d'une longueur de 5 m permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite et le matériel roulant dispose d'un plancher bas pour faciliter l'accès aux rames. Au sein des deux stations souterraines, un système d'escaliers fixes et mécaniques et d'ascenseurs adaptés aux personnes à mobilité réduite permettra d'acheminer les voyageurs depuis les quais des stations jusqu'à l'extérieur.

En matière de sécurité et de santé, la réglementation en vigueur concernant les chantiers a été imposée dans le cahier des charges des entreprises chargées des travaux. A noter que les maîtres d'ouvrage ont prévu le passage d'arroseuses sur le chantier afin d'humidifier les zones de terrassement pour limiter l'envol de poussières préjudiciables à la sécurité du personnel de chantier et à celle des riverains. Enfin, il a été prévu que chaque

nouvelle station comporte des bornes d'appel d'urgence, des caméras de vidéosurveillance et des équipements de télésignalisation.

En matière de solidarité, la nouvelle ligne T6 est intégrée à la tarification en vigueur en Île-de-France, qui est fixée par le STIF, et qui comporte une tarification sociale financée par la Région pour garantir à tous l'accès à la mobilité et aux transports en commun.

### **Respect des droits fondamentaux**

La vocation du projet est de désenclaver les territoires, pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des usagers et pour encourager les déplacements en transport en commun.

Dans le cadre de sa mise en œuvre, le projet respecte les droits fondamentaux des ouvriers qui travaillent sur le chantier en assurant notamment leur sécurité et en respectant la législation pour la protection de la santé.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire dans une zone où les besoins en infrastructures de transport sont importants et croissants. Il permet notamment de mieux desservir des territoires qui sont des pôles d'emplois importants, avec notamment des pôles d'activités autour de Vélizy-Villacoublay. Le nombre d'emplois dans la zone d'étude a ainsi été estimé à 147 000, et la population à 268 600 habitants. Il est attendu que la croissance de la population reste relativement stable sur longue période (+0,19% constaté sur 10 ans).

La nouvelle ligne de tramway permettra ainsi de desservir 150 000 habitants et emplois à moins de 500 mètres de la ligne.

### **Développement économique**

Sur la base des estimations en vigueur, utilisées par la Société du Grand Paris entre autres, le projet devrait créer 3 110 ETP sur le chantier pour un coût total des travaux estimé à 384 M€ (1 M€ investi dans le secteur des travaux publics générerait 8,1 emplois - source : Fédération nationale des travaux publics).

De plus, de nouveaux postes pérennes sont créés afin de permettre l'exploitation de la ligne (conduite et exploitation, maintenance des rames). Par ailleurs, les nouvelles dessertes renforcent l'attractivité de ce territoire et représentent ainsi une opportunité pour les commerces et les activités économiques.

### **Loyauté des pratiques**

Dans le cadre de ce projet, la Région accorde des subventions aux maîtres d'ouvrage du projet, la RATP et les départements de Hauts-de-Seine et des Yvelines, qui sont soumis au Code des Marchés Publics.

### Achats responsables

Le cahier des charges, élaboré par les maîtres d'ouvrage, a intégré les exigences en matière d'environnement liées au projet. La Région n'intervient pas lors de la passation des marchés publics, le déroulement et le contenu du cahier des charges étant établi directement par les maîtres d'ouvrage.

### Relations fournisseurs responsables

Idem cf. critère précédent.

### Concertation avec les parties prenantes

Le projet a fait l'objet du processus traditionnel de concertation auquel sont soumis tous les grands projets de transport. La concertation préalable a été organisée du 15 juin 2001 au 6 juillet 2001. L'enquête publique a eu lieu en 2005 et la Déclaration d'Utilité Publique a été prise par le préfet en 2006. Du fait de la nature

spécifique du projet qui traverse plusieurs espaces naturels remarquables, un dialogue particulier sur ce point a eu lieu tout au long du projet avec l'ONF et la DDAF (Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt).

Des outils d'information aux riverains, habitants et commerçants ont été mis en place pour le suivi des travaux : plaquettes et brochures d'information, site internet dédié. Par ailleurs, un interlocuteur privilégié a été dédié au dialogue avec les commerçants du fait des perturbations de la phase chantier sur leurs activités. Ainsi, il a été prévu la mise en place et la négociation des protocoles d'indemnisation. Des commissions d'indemnisation ont été constituées pour analyser les demandes sur la base du protocole avant toute phase contentieuse.

[www.tramway-chatillon-viroflay.fr](http://www.tramway-chatillon-viroflay.fr)



# TRAMWAY T7

PHASE 1 : LIAISON VILLEJUIF-ATHIS-MONS  
MISE EN SERVICE LE 16 NOVEMBRE 2013

PHASE 2 : ATHIS-MONS-JUVISY-SUR-ORGE  
MISE EN SERVICE PRÉVUE EN 2018

## À RETENIR :

- Tracé de 14,9 km au total
- 3 030 teqCO<sub>2</sub> économisées par an grâce au report modal
- 60 000 nouveaux usagers attendus sur l'ensemble de la ligne
- Gain de temps moyen de 6 à 7 minutes pour les usagers des transports en commun
- 4 180 ETP soutenus par le projet dont 373 ETP liés à l'emprunt vert et responsable de 2014



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**46 M€**

MONTANT DU PROJET

**516 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le projet consiste en la création d'une ligne de tramway entre Villejuif et Juvisy-sur-Orge. La première phase, désormais en service, représente un tracé de 11,2 km et traverse 10 communes réparties sur 2 départements. La seconde phase prolongera la ligne sur 3,7 km dont 900 mètres en souterrain, et traversera trois communes de l'Essonne.

Le projet a été mis en œuvre dans une logique d'éco-conception afin de tenir compte des enjeux environnementaux liés au chantier. Ainsi, lors des chantiers relatifs à la phase 1, le tri des déchets, les mouvements de déblais/remblais et le traitement sur place à la chaux des terres du site ont permis de minimiser le trafic routier et d'éviter d'envoyer en décharge des matériaux recyclables. Par ailleurs, un maximum de matériaux provenant des filières de recyclage (comme les matériaux fabriqués à base de déblais inertes ou de retraitement des déchets ménagers, ou encore les bétons concassés) a été utilisé. 12 000 tonnes de terres de déblais polluées ont été transportées par camion du site de remisage et de maintenance des tramways à Vitry-sur-Seine vers la plateforme logistique de Tolbiac. Ces terres ont ensuite été acheminées par voie fluviale à Gand en Belgique, pour être traitées selon un procédé biologique et revalorisées à 100% afin d'être ensuite utilisées comme matériau de construction. Des travaux de désamiantage (amiante non friable) ont également eu lieu en amont de la dépollution des terres. Ces opérations ont été réalisées par une entreprise spécialisée et selon les normes en vigueur, sans aucun risque pour le personnel ni pour les riverains.

Le site de maintenance et de remisage (SMR) de la ligne T8, localisé à Vitry-sur-Seine, a été conçu pour répondre à plusieurs cibles de haute qualité environnementale (HQE). Par exemple, un bassin d'orage enterré a été construit pour collecter les eaux pluviales (collecte d'environ 275 m<sup>3</sup> d'eau par mois). Le toit du bâtiment principal a été construit de telle manière que les pans de toiture soient décalés afin d'assurer un apport en lumière naturelle, ce qui a permis de disposer des panneaux solaires pour l'eau chaude sanitaire notamment. L'isolation thermique du bâtiment est améliorée par l'augmentation en épaisseur de laine de roche. Enfin, un traitement paysager de qualité a été pensé autour du projet de tramway. Il est prévu que deux arbres soient replantés pour un arbre coupé. La plateforme sera végétalisée et entourée de plantations basses. Des tapis de Sedum (végétaux ne nécessitant pas d'arrosage) seront utilisés.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permettra de réduire la pollution, avec des économies estimées à 3 030 teqCO<sub>2</sub> par an. Il vise, en effet, à créer les conditions favorables à un report modal de la voiture particulière vers la nouvelle ligne de tramway électrique de l'ordre de 12% sur la phase 1 et de 10% sur la phase 2.

Par ailleurs, l'effet de la nouvelle ligne de tramways sur le report modal sera amplifié autour de la zone d'Orly, du fait de l'objectif d'Aéroports de Paris d'un report modal de 30-35% dans le cadre de son opération « Cœur d'Orly », ce qui provoquera, en parallèle, une baisse des besoins de stationnement automobile. Le réseau bus



sera en outre restructuré pour supprimer les lignes en superposition avec le tramway T7, ce qui permettra de diminuer d'autant les sources de pollutions.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet répond à un réel besoin de transport de ces territoires, avec un trafic annuel escompté de 9,7 millions de voyages sur le premier tronçon et 6,5 millions de voyages sur le tronçon de la phase 2. Il est ainsi prévu environ 60 000 voyageurs par jour sur l'ensemble de la ligne, phases 1 et 2. Le trafic du prolongement du T7 est chiffré à près de 2 800 voyageurs en heure de pointe.

La nouvelle ligne de tramway permettra d'améliorer la qualité de vie des usagers en offrant des gains de temps significatifs, sa conception en site propre garantissant un bon niveau de régularité et une vitesse commerciale élevée puisque le tramway est isolé des autres circulations. Le gain de temps généralisé moyen pour un ancien utilisateur des transports en commun est



évalué à 6 minutes par voyage sur le premier tronçon et à 7 minutes sur le second. Lorsque la phase 2 sera en service, la liaison entre Villejuif et Juvisy se fera en 47 minutes, avec une vitesse commerciale estimée à 21 km/h, et un intervalle d'exploitation de 5 minutes aux heures de pointe.

Au cours de la phase 2, les travaux seront séquencés afin de limiter les nuisances sur les circulations et la vie des riverains (habitants et commerçants). Par ailleurs, les nuisances susceptibles de gêner les riverains proches du tramway devraient être faibles, ce mode de transport étant très peu bruyant dans la mesure où il est alimenté par électricité. Par ailleurs, la pose de tapis antivibratiles a été prévue afin d'amortir les vibrations et d'isoler les riverains de la plateforme.

En matière d'aménagement, ce projet s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Le projet permettra notamment de desservir le secteur d'Orly-Rungis, actuellement uniquement desservi en mode de transport

lourd jusqu'à présent par deux gares du RER C (Rungis La Fraternelle et Pont de Rungis).

Il offrira également un meilleur maillage du territoire avec les autres modes de transport, grâce à un réaménagement global de l'espace public. Il sera l'occasion de repenser les axes de circulation comme la RN7 afin d'y intégrer à la fois le tramway, les circulations automobiles (avec une vitesse réduite à 50 km/h), mais aussi les circulations douces par la création de larges trottoirs et de pistes cyclables plus confortables et sûrs pour les usagers. La problématique du stationnement sera également prise en compte afin d'assurer un partage équitable de l'espace public. Le tramway phase 1 est en correspondance avec la ligne 7 du métro à Villejuif-Louis Aragon, le Trans Val de Marne au marché international de Rungis, le RER C à Rungis la Fraternelle et de nombreuses lignes de bus. Le prolongement à Juvisy-sur-Orge permettra la connexion avec les lignes C et D du RER et l'aérogare d'Orly-sud. Il s'agira d'un axe stratégique puisque le pôle d'échange de Juvisy est la seconde gare d'Île-de-France (en dehors de Paris) : elle est traversée chaque jour par 60 000 voyageurs, 1 000 trains et 1 300 bus. A plus long terme, le projet sera en cohérence avec d'autres infrastructures attendues (schémas directeurs des RER C et D, création de la ligne 15 sud du Grand Paris Express et création du Tram-Train Massy-Evry).

Par ailleurs, certaines opérations de densification et d'urbanisation ont été lancées avant la mise en service du tramway, en se fondant sur le caractère structurant d'un tel équipement. Le projet de tramway est centré sur la zone Orly-Rungis, mais le tracé desservira également des projets d'aménagements comme la ZAC Adolphe Chérioux à Vitry-sur-Seine (pôle d'excellence emploi-formation-recherche), le projet Cancer Campus à Villejuif (recherche-formation) et divers projets de logements ou mixtes (ZAC du Plateau Moulin Vert, RD7 Nord).

### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Les 24 stations du tramway (18 sur la phase 1 et 6 sur la phase 2 dont une souterraine) répondent aux critères de sécurité et d'accessibilité pour toutes les catégories d'usagers. Ainsi, l'ensemble des stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et le matériel roulant disposera d'un plancher bas pour assurer un accès aisé aux rames pour tous. La station souterraine « Observatoire », située à 17 mètres de profondeur, disposera ainsi d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

En matière de sécurité et de santé, il est prévu que chaque nouvelle station comporte des bornes d'appel d'urgence, des caméras de vidéosurveillance et des équipements de télésignalisation. Par ailleurs,



lors des chantiers, la réglementation en vigueur a été imposée dans le cahier des charges des entreprises chargées des travaux.

En matière de solidarité, cette nouvelle ligne de tramway est intégrée à la tarification en vigueur en Île-de-France, qui est fixée par le STIF, et qui comporte une tarification sociale financée par la Région pour garantir à tous l'accès à la mobilité et aux transports en commun.

### **Respect des droits fondamentaux**

La vocation du projet est de désenclaver les territoires, pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des usagers et pour encourager les déplacements en transport en commun.

Dans le cadre de sa mise en œuvre, le projet respecte les droits fondamentaux des ouvriers qui travaillent sur le chantier en assurant notamment leur sécurité et en respectant la législation pour la protection de la santé.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire dans une zone où les besoins en infrastructures de transport sont importants.

Le projet est au cœur d'un bassin de vie de 2 millions d'habitants du plateau de Saclay au Val d'Yerres, et le secteur d'étude autour du tracé comptait 136 000 emplois et 283 000 habitants lors de l'évaluation du projet. Pour autant, la répartition des emplois et de la population est variable suivant les secteurs d'urbanisation : dense au nord, la population est très faible dans la partie centrale du projet et variable au sud.

Le prolongement du T7 desservira 24 000 emplois et 49 000 habitants supplémentaires.

En particulier, la nouvelle ligne de tramway desservira le pôle d'emplois d'Orly – Rungis, constitué du MIN de Rungis, du SILIC et du cœur d'Orly, et qui regroupait autour de 70 000 emplois en 1999, soit le troisième par ordre d'importance de la région Île-de-France (150 000 emplois sur le pôle de Roissy et 120 000 emplois sur le pôle de la Défense). Le pôle d'Orly est formé de 200 000 m<sup>2</sup> de plate-forme logistique, 174 000 m<sup>2</sup> de bureaux (pour 2011), plus de 220 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale, et 2 000 chambres d'hôtel. Par ailleurs le projet « Cœur d'Orly » s'étend sur 350 ha avec des projets de construction pour le tertiaire, le fret, l'industrie et des hôtels. À terme, 1 millions de m<sup>2</sup> pourraient être construits et 50 000 emplois générés.

### **Développement économique**

Sur la base des estimations en vigueur, utilisées par la Société du Grand Paris entre autres, le projet devrait créer 4 180 ETP sur le chantier pour un coût total des travaux estimé à 292 M€ pour la phase 1 et 224 M€ pour la phase 2 (1 M€ investi dans le secteur des travaux

publics générerait 8,1 emplois - source : Fédération nationale des travaux publics).

Par ailleurs, dans le cadre de la phase 1 du tramway, 5% du volume global des heures dédiées au chantier a été destiné à des personnes en parcours d'insertion professionnelle ou éloignées de l'emploi. Ces clauses d'insertion sociale et professionnelle figurent dans les engagements des entreprises travaillant sur le chantier du tramway.

Au-delà, de nouveaux postes pérennes seront créés afin de permettre l'exploitation de la ligne (conduite et exploitation, maintenance des rames). Par ailleurs, les nouvelles dessertes renforcent l'attractivité de ce territoire et représentent ainsi une opportunité pour les commerces et les activités économiques.

### **Loyauté des pratiques**

Dans le cadre de ce projet, la Région accorde des subventions aux maîtres d'ouvrage du projet, à savoir la RATP et le STIF (et le département du Val-de-Marne sur la phase 1), qui sont soumis au Code des Marchés Publics.

### **Achats responsables**

Le cahier des charges, élaboré par les maîtres d'ouvrage, a intégré les exigences en matière d'environnement liées au projet et des clauses d'insertion sociale. La Région n'intervient pas lors de la passation des marchés publics, le déroulement et le contenu du cahier des charges étant établi directement par les maîtres d'ouvrage.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

### **Concertation avec les parties prenantes**

Le projet a fait l'objet du processus traditionnel de concertation auquel sont soumis tous les grands projets de transport. S'agissant de la phase 1, la concertation préalable a été organisée du mois novembre 2000 au mois de janvier 2001. L'enquête publique a eu lieu de décembre 2003 à février 2004 et la DUP a été prise par le préfet en 2005. S'agissant de la phase 2, la concertation préalable a été organisée en 2008. L'enquête publique a eu lieu du 21 mai au 22 juin 2013, et la DUP a été prise par le préfet de l'Essonne le 27 novembre 2013. Par ailleurs, le prolongement de la ligne sera coordonné avec le projet de réaménagement de la gare RER de Juvisy-sur-Orge (mise en service horizon 2020).

Des outils d'information aux riverains, habitants et commerçants ont été mis en place pour le suivi des travaux : plaquettes et brochures d'information, site internet dédié, visites du chantier de la phase 1.

<http://www.tramway-t7.fr>

# TRAMWAY T8 MISE EN SERVICE LE 16 DÉCEMBRE 2014

UN TRONÇON COMMUN : PORTE DE PARIS ET LA POTERIE ET DEUX TRONÇONS SÉPARÉS :

LE 1<sup>ER</sup> : LA POTERIE-EPINAY ORGEMONT

LE 2<sup>ND</sup> : LA POTERIE-VILLETANEUSE UNIVERSITÉ

## À RETENIR :

- Tracé de 8,45 km au total
- 2 920 teqCO<sub>2</sub> économisées par an grâce au report modal
- 55 000 nouveaux usagers et 16 millions de voyages supplémentaires par an
- Gain de temps moyen de 4,5 minutes pour les usagers des transports en commun
- 1 815 ETP soutenus par le projet dont 689 ETP liés à l'emprunt vert et responsable de 2014



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**85 M€**

MONTANT DU PROJET

**224 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le projet consiste en la création d'une ligne de tramway en fourche entre, d'une part, la Porte de Paris à Saint-Denis et le quartier d'Orgemont à Épinay-sur-Seine, et, d'autre part, l'université de Villetaneuse. Le projet concerne les communes de Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse, situées en Seine-Saint-Denis. La ligne est d'une longueur de 8,45 km avec un tronçon commun de 2,65 km : la branche d'Épinay-sur-Seine a une longueur de 4,2 km et celle de Villetaneuse d'1,6 km. Le projet a été mis en œuvre dans une logique d'éco-conception afin de tenir compte des enjeux environnementaux liés au chantier, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores, la gestion des déchets de chantier, la protection des arbres et du mobilier existants, la propreté et les rejets polluants. Le calendrier de l'opération a été conçu selon une organisation optimale des chantiers afin d'éviter les « temps morts » : une cellule OPC (Ordonnancement, Pilotage et Coordination) a été mise en place et chargée de cette organisation.

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans le cadre de la démarche HQE lancée par la RATP pour ses Sites de Maintenance et de Remisage (SMR, site permettant d'assurer le stockage et l'entretien des rames), avec une vigilance accrue apportée sur 10 cibles de la certification HQE. Par exemple, en matière de gestion d'énergie, le projet prévoit la mise en place de panneaux solaires thermiques en toiture pour l'eau chaude solaire des locaux sociaux. Des toitures végétalisées

seront également installées pour favoriser une relation harmonieuse avec l'environnement immédiat. Le passage de ce tramway en milieu urbain déjà dense ne dégrade pas l'ambiance sonore.

Bien que le tracé ne traverse aucune zone ni espace naturel protégé, un effort a été apporté au traitement paysager et végétal du tramway. Ainsi la plate-forme du tramway a été engazonnée sur certaines sections, ce qui a permis d'étendre les aménagements paysagers effectués. Le projet a aussi été l'occasion de travailler sur les plantations d'arbres : les plantations existantes, à chaque fois que leur état phytosanitaire et les prescriptions techniques du projet le permettaient, ont été conservées. Les arbres dans un mauvais état phytosanitaires ont été remplacés.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permet de réduire la pollution, avec des économies estimées de l'ordre de 2 920 teqCO<sub>2</sub> par an. Il vise en effet à créer les conditions favorables à un report modal de la voiture particulière vers la nouvelle ligne de tramway électrique de l'ordre de 6% : le gain de trafic lié à la mise en place de la ligne concernerait 5260 voyages par jour en voiture particulière. Les besoins en stationnement seraient réduits de 2100 places, et la distance parcourue par les véhicules particuliers serait diminuée de 8,58 millions de kilomètres, dont 5,97 millions en parcours congestionné.

Par ailleurs, le projet favorise également une diminution du trafic des autobus au profit du tramway

en développant l'intermodalité et en supprimant les doublons avec pour objectif de diminuer le temps de parcours pour l'utilisateur et de créer ou de renforcer des services de correspondances.

### **Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie**

Le projet répond à un réel besoin de transport de ces territoires, avec un trafic annuel escompté de 16 millions de voyages soit un trafic journalier moyen estimé à 55 000 voyages. Sur l'heure de pointe le matin, il a été estimé que 6 200 voyageurs emprunteraient ce transport. La nouvelle ligne de tramway améliore la qualité de vie des usagers en offrant des gains de temps significatifs. En outre, sa conception en site propre (sauf sur une petite partie du tracé) garantit un bon niveau de régularité et une vitesse commerciale élevée puisque le tramway est séparé au maximum des autres circulations. Le gain de temps généralisé moyen pour un ancien utilisateur des transports en commun est évalué à 4,5 minutes par voyage pour un gain de temps total annuel de 1,14 millions d'heures. La liaison entre la Porte de Paris et Épinay-Orge-mont se fait en 22 minutes et celle entre la Porte de Paris et Villetaneuse-Université en 14 minutes. La vitesse commerciale atteint 18,4 km/heure, l'intervalle d'exploitation est de 3 minutes sur le tronçon commun et de 6 minutes sur les branches aux heures de pointe ; il est de 5 minutes sur le tronçon commun et de 10 minutes sur les branches aux heures creuses de la journée.

En matière d'aménagement, ce projet s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Il s'inscrit par ailleurs dans le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) du Département de Seine-Saint-Denis. Le projet s'accompagne ainsi d'un réaménagement global de l'espace public avec une meilleure répartition des fonctions de circulation et de stationnement, et l'intégration des circulations douces, des plantations et un nouveau mobilier urbain. Il permet, par ailleurs, un meilleur maillage du territoire avec les autres modes de transport, puisque le tramway sera en connexion avec la ligne 13 du métro à la station Saint-Denis Université (370 000 voyageurs par jour), avec le RER C à Épinay-sur-Seine (4 280 entrants par jour), avec la future ligne Tangentielle Nord, et avec le T1 en gare de Saint-Denis. Le projet de T8 s'insère par ailleurs dans plusieurs projets de développements urbains autour du tracé de la ligne, tels que le développement du Pôle universitaire et urbain de Villetaneuse, ou encore la ZAC Porte de Paris (avec notamment la création d'une école et de nouveaux îlots de logements et d'activités).

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Les 17 stations du tramway répondent aux critères de sécurité et d'accessibilité pour toutes les catégories d'usagers. L'ensemble des stations est accessible aux personnes à mobilité réduite et le matériel roulant dispose d'un plancher bas pour assurer un accès aisé aux rampes pour tous.

En matière de sécurité et de santé, un coordonnateur SPS (Santé, Protection, Sécurité) a été désigné par chacun des maîtres d'ouvrage et participera à la Cellule de Concertation concernant la Sécurité et la Protection de la Santé (CC-SPS). La réglementation en vigueur concernant les chantiers a été imposée dans le cahier des charges des entreprises chargées des travaux. Enfin, il a été prévu que chaque nouvelle station comporte des bornes d'appel d'urgence, des caméras de vidéosurveillance et des équipements de télésignalisation. Il convient de noter que le site de maintenance et de remisage a été conçu dans le respect des exigences réglementaires du code du travail notamment concernant la sécurité incendie et l'accessibilité aux travailleurs handicapés.

En matière de solidarité, cette nouvelle ligne de tramway est intégrée à la tarification en vigueur en Île-de-France, qui est fixée par le STIF, et qui comporte une tarification sociale financée par la Région pour garantir à tous l'accès à la mobilité et aux transports en commun.

### **Respect des droits fondamentaux**

La vocation du projet est de désenclaver les territoires, pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des usagers et pour encourager les déplacements en transport en commun.

Dans le cadre de sa mise en œuvre, le projet respecte les droits fondamentaux des ouvriers qui travaillent sur le chantier en assurant notamment leur sécurité et en respectant la législation pour la protection de la santé.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire dans une zone où les besoins en infrastructures de transport sont importants et croissants.

Les quartiers desservis connaissent en effet une croissance forte et continue de leur population depuis 1999. Il s'agit le plus souvent de quartiers déjà densément peuplés (165 000 habitants en 2005) en raison d'une forte présence de l'habitat collectif sur ces territoires. La desserte de ces quartiers va aider à leur développement social en rompant leur isolement par un accès direct et rapide aux transports collectifs (quartier d'Orge-mont à Épinay-sur-Seine, cité Allende à Villetaneuse, cité Fabien à Saint-Denis). La nouvelle





ligne de tramway permet ainsi de desservir 56 300 habitants à moins de 400 mètres de la ligne, dont 27 700 habitants qui ne bénéficiaient pas d'une desserte par transport en commun lourd. Sur l'ensemble du secteur, ce sont près de 35 % des habitants qui vont bénéficier de la nouvelle desserte. La population d'Epina-sur-Seine en profitera particulièrement avec 57% de la population de la ville desservie par le T8.

Les territoires desservis sont aussi une zone d'emplois importante, estimé à 68 000 emplois en 2015. Toutefois, l'offre locale d'emplois n'étant, en partie, pas adaptée à la demande, ce sont en majorité des actifs extérieurs au territoire qui occupent les emplois. Le projet de tramway permettra ainsi de favoriser ces déplacements.

### **Développement économique**

Sur la base des estimations en vigueur, utilisées par la Société du Grand Paris entre autres, le projet devrait créer 1 815 ETP sur le chantier pour un coût total des travaux estimé à 224 M€ (1 M€ investi dans le secteur des travaux publics générerait 8,1 emplois - source : calculs de la Fédération nationale des travaux publics).

De plus, de nouveaux postes pérennes ont été créés afin de permettre l'exploitation de la ligne (conduite et exploitation, maintenance des rames). Par ailleurs, les nouvelles dessertes renforcent l'attractivité de ce territoire et représentent ainsi une opportunité pour les commerces et les activités économiques.

### **Loyauté des pratiques**

Dans le cadre de ce projet, la Région accorde des subventions aux maîtres d'ouvrage du projet, à savoir la RATP, le département de Seine Saint-Denis, l'EPA Plaine de France et le STIF, qui sont soumis au Code des Marchés Publics.

### **Achats responsables**

Le cahier des charges, élaboré par les maîtres d'ouvrage, a intégré les exigences en matière d'environnement liées au projet. La Région n'intervient pas lors de la passation des marchés publics, le déroulement et le contenu du cahier des charges étant établi directement par les maîtres d'ouvrage.

## Relations fournisseurs responsables

Idem cf. critère précédent.

## Concertation avec les parties prenantes

Le projet a fait l'objet du processus traditionnel de concertation auquel sont soumis tous les grands projets de transport. Le projet a été soumis à enquête publique de novembre 2006 à janvier 2007 et a été déclaré d'utilité publique par le préfet de Seine Saint-Denis le 26 décembre 2007. Un travail particulier a été fait sur les acquisitions foncières en raison des nombreuses acquisitions à mener sur les 3 communes.

Tous les travaux entrepris sur ou sous des voies publiques ont été assujettis à une procédure de coordination destinée à limiter les incidences sur la vie locale. Ainsi, les communes ont été consultées pour déterminer les emplacements de chantier. Les éventuelles occupations temporaires du sol, hors emprises publiques, ont fait l'objet d'une convention

avec les propriétaires concernés. Les terrains ont été remis en l'état à la fin des travaux et leurs propriétaires indemnisés.

Le projet de T8 a par ailleurs été monté et réalisé en concertation avec les autres projets situés le long de son tracé (opération du Peigne...). Une mutualisation a par ailleurs été pensée avec certains autres projets : par exemple, un raccordement entre la ligne T1 et le T8 permettant de mutualiser les équipements industriels des sites de maintenance a été pris en compte dans le projet. De plus, le projet est « mutable » car il est prévu une phase 2 pour le T8, un prolongement de Saint-Denis – Porte de Paris jusqu'à Rosa Parks. Des outils d'information des riverains, habitants et commerçants ont été mis en place pour le suivi des travaux : plaquettes et brochures d'information, site internet dédié.

<http://www.tram-y.fr>



# TANGENTIELLE NORD

PHASE 1 : EPINAY-LE BOURGET

MISE EN SERVICE EN 2017

PHASE 2 : SARTROUVILLE-EPINAY

ET LE BOURGET-NOISY-LE-SEC

## À RETENIR :

- Phase 1 : tracé de 11 km
- Phase 2 : tracé prolongé sur 17 km
- 22 700 teqCO<sub>2</sub> économisées par an grâce au report modal
- 110 000 nouveaux usagers soit 62,7 millions de voyages par an
- Gain de temps de 10,4 minutes pour les usagers des transports en commun
- 4 915 ETP soutenus par le projet dont 332 ETP liés à l'emprunt vert et responsable de 2014



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**41 M€**

MONTANT DU PROJET

**607 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Ce projet consiste à créer une ligne nouvelle de tram-train, à double voie, sur 28 km, parallèle à la Grande Ceinture. A terme, la Tangentielle Nord desservira treize communes de Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et des Yvelines. Le premier tronçon entre Epinay et Le Bourget s'étend sur 11 km et desservira 7 gares. Lors de la phase 2, la ligne sera prolongée sur 12 km à l'ouest jusqu'à Sartrouville (quatre gares desservies), et sur 5 km à l'est jusqu'à Noisy-le-Sec (trois gares desservies).

Le projet respecte des normes environnementales exigeantes. Ainsi, l'atelier de maintenance qui sera construit au niveau du terminus de Noisy-le-Sec bénéficiera de panneaux photovoltaïques, d'une toiture végétalisée, et d'un système de récupération des eaux de pluies. Les nouvelles gares feront l'objet d'une démarche HQE et d'une intégration optimale dans les sites, avec un parti pris architectural unique afin de donner au projet une identité forte ; le choix de principes constructifs éprouvés et de matériaux « écoresponsables » réduira l'impact environnemental. Tout au long du tracé, des bassins de rétention sont prévus pour collecter les eaux pluviales et réguler leur rejet dans les réseaux d'assainissement existants. Enfin, la Tangentielle Nord traverse des milieux naturels remarquables comme le Fort de Romainville, les Berges de Seine à Epinay ou l'Île Saint-Denis ainsi que le parc de La Courneuve, classé zone Natura 2000, qui est une réserve naturelle pour une espèce d'oiseau protégée, le Blongios nain. L'aménagement de barrières d'envol dans

le parc de la Courneuve est prévu pour empêcher cette espèce de voler à trop faible altitude autour des voies.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permettra de réduire la pollution, avec des économies estimées de l'ordre de 22 700 teqCO<sub>2</sub> par an. Il vise en effet à créer les conditions favorables à un report modal de la voiture particulière vers la nouvelle ligne de tram-train estimé à 19% pour le seul tracé de la phase 1. Par ailleurs, le projet permettra également une diminution du trafic des autobus au profit du tramway. En effet, le réseau de bus sera repensé avec l'arrivée du tramway avec l'objectif d'éviter les doublons, de rechercher le meilleur temps de parcours pour l'utilisateur et de créer ou de renforcer des services de correspondances.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet répond à un réel besoin de transport du territoire puisqu'il permettra la création d'une rocade rapide pour relier de grands pôles d'activité (La Défense, La Plaine Saint-Denis, la plate-forme aéroportuaire de Roissy - Charles-de-Gaulle) sans passer par Paris. Il est en effet attendu que les trajets sans correspondance devraient représenter 46% du total des trajets sur la ligne. Le trafic annuel escompté serait de 62,7 millions de voyages sur l'ensemble du tracé, soit un trafic journalier moyen estimé à 220 000 voyages. La nouvelle ligne de tramway permettra d'améliorer la



qualité de vie des usagers : le gain de temps généralisé moyen pour un ancien utilisateur des transports en commun est évalué à 10,4 minutes par voyage. La liaison entre les deux terminus de la phase 1 se fera en 15 minutes, et il faudra 43 minutes pour rejoindre le pôle d'activité de Roissy II depuis Epinay (via le RER B au Bourget), et 30 minutes pour rejoindre la gare de Lyon à Paris (depuis Dugny-La Courneuve et via le RER D à Pierrefitte-Stains). L'intervalle d'exploitation envisagé est de 5 minutes aux heures de pointe (9 400 voyageurs attendus à l'heure de pointe sur la phase 1) et de 10 minutes aux heures creuses, et la nouvelle ligne assure également une importante fonction de maillage des réseaux radiaux existants.

Par ailleurs, la Tangentielle Nord bénéficiera d'importantes mesures d'accompagnement sur le plan de l'insertion dans l'environnement naturel et urbain. Il est notamment prévu la mise en place d'écrans acoustiques sur 13 km du tracé, permettant non seulement de traiter les nuisances sonores générées par le projet en lui-même, mais aussi de résorber totalement les points noirs de bruit dus aux trains de marchandises circulant sur la Grande Ceinture voisine. De plus, environ 80 bâtiments seront protégés par des traitements de façades.

En matière d'aménagement, ce projet s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Le projet assurera une importante fonction de maillage du territoire avec les autres modes de transport. Sur la phase 1, la Tangentielle Nord sera notamment en correspondance avec les lignes RER C et le T8 à Epinay-sur-Seine, avec le Transilien H à Epinay-Villetaneuse, avec le RER D à Pierrefitte-Stains et avec le RER B au Bourget. Sur la phase 2, la ligne permettra notamment une correspondance avec les RER A et E, la ligne L du Transilien, avec le futur prolongement de la ligne de 5 à Bobigny-la-Folie. Les gares existantes seront ainsi transformées en pôles de correspondance. Par ailleurs, ce projet est en étroite relation avec celui du Grand Paris Express : les interconnexions et le maillage du territoire seront encore plus importants après la mise en service du Grand Paris Express.

Enfin, une démarche de charte « aménagement-transport » a été initiée en parallèle des travaux de réalisation de la Tangentielle Nord phase 1, par la Direction de l'Aménagement et la communauté d'agglomération de Plaine Commune et inscrite dans la convention d'objectifs du Grand Paris Express Plaine de France. La démarche vise, d'une part, l'émergence d'une stratégie de développement urbain à l'échelle de la ligne et, d'autre part, la recherche d'une cohérence entre les différentes politiques publiques en faveur de la ville

durable pour une meilleure articulation entre les projets d'aménagement et la création de la Tangentielle Nord.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Le projet participe directement à lutter contre les inégalités territoriales. La Tangentielle Nord est en effet pour partie inscrite dans le Plan Espoir Banlieues, qui vise spécifiquement à contribuer à désenclaver les quartiers difficiles en améliorant leur accès aux transports publics. La Tangentielle Nord est par ailleurs intégrée à la tarification en vigueur en Île-de-France, qui est fixée par le STIF, et qui comporte une tarification sociale financée par la Région pour garantir à tous l'accès à la mobilité et aux transports en commun. De plus, les 14 gares de ligne (dont 6 nouvelles) respecteront les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, tant au niveau des entrées et sorties dans les gares qu'au niveau des quais. Par ailleurs, le matériel roulant disposera d'un plancher bas pour faciliter l'accès aux rames.

En matière de sécurité et de santé, la réglementation en vigueur concernant les chantiers a été imposée dans le cahier des charges des entreprises chargées des travaux. Par ailleurs, chaque nouvelle gare bénéficiera d'une présence du personnel SNCF jusqu'au dernier train, et elles comporteront également des bornes d'appel d'urgence, des caméras de vidéosurveillance et des équipements de télésignalisation. Enfin, le projet prévoit la suppression de l'ensemble des 14 passages à niveau actuels sur la Grande Ceinture entre Sartrouville et Noisy le Sec (3 PN piétons et 11 PN routiers), ce qui permettra d'améliorer très nettement les conditions de sécurité aux abords de la ligne mais aussi de contribuer à « effacer » la coupure liée à la présence des voies ferrées.

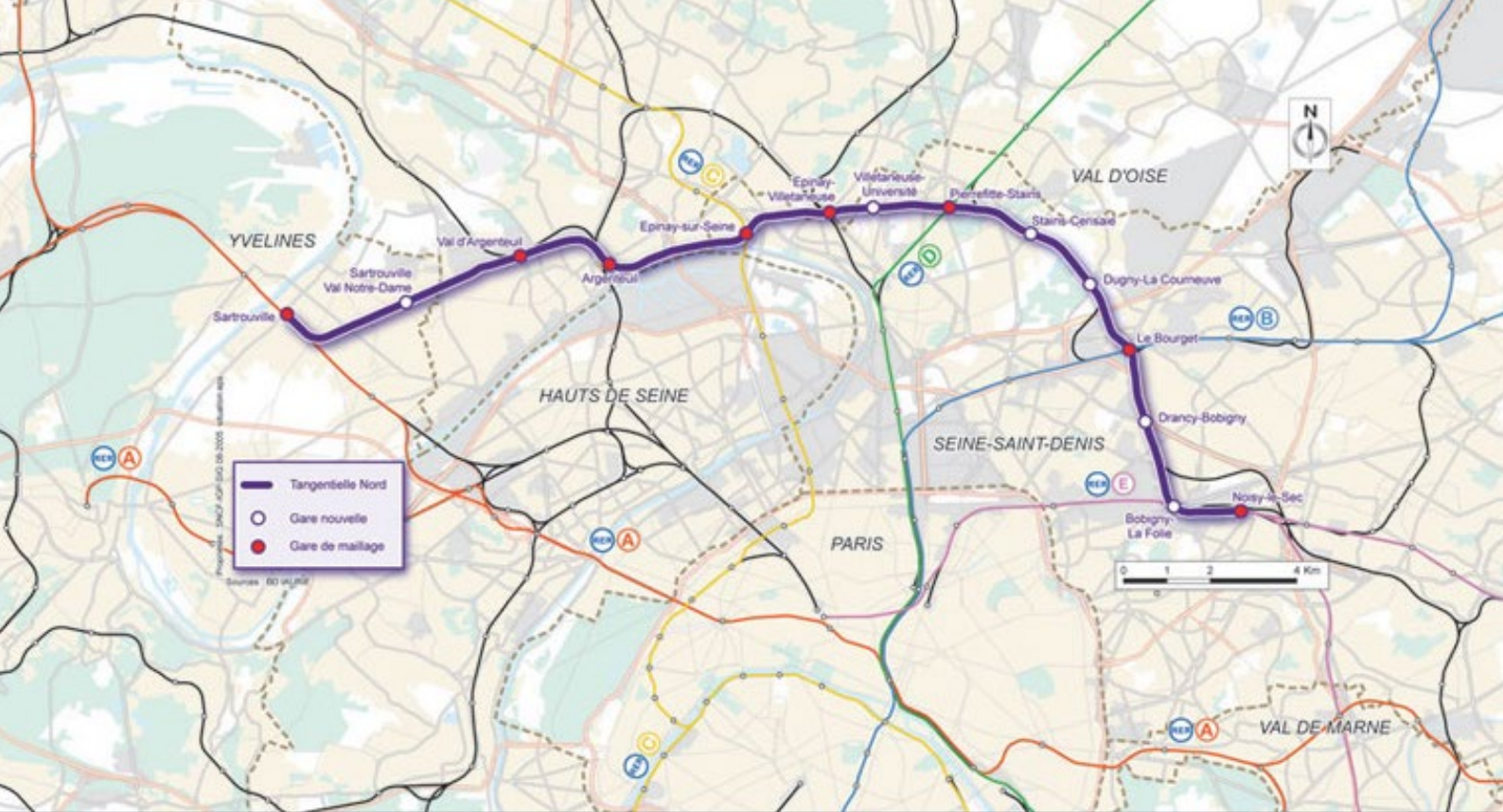
### **Respect des droits fondamentaux**

La vocation du projet est de désenclaver les territoires, afin de répondre aux besoins grandissants de mobilité des usagers et pour encourager les déplacements en transport en commun.

Dans le cadre de sa mise en œuvre, le projet respecte les droits fondamentaux des ouvriers qui travaillent sur le chantier en assurant notamment leur sécurité et en respectant la législation pour la protection de la santé.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire dans une zone où les besoins en infrastructures de transport sont importants et croissants. La Tangentielle Nord améliorera de façon très significative les conditions de déplacement dans le secteur, bénéficiant directement à



un gisement de l'ordre de 3,5 millions d'habitants et 1,2 millions d'emplois.

S'agissant de la population, les 16 communes de l'aire d'étude représentaient environ 547 000 habitants, avec des poids démographiques très hétérogènes. Argenteuil avec 93 960 habitants est la commune la plus importante (première ville du département du Val d'Oise et quatrième d'Île-de-France) tandis que Dugny compte à peine 8 640 habitants. Entre ces 2 extrêmes, Bobigny, Drancy, Epinay-sur-Seine ou Sartrouville comptent chacune entre 40 000 et 60 000 habitants.

Le nombre d'emplois dans le périmètre des communes directement concernées par la Tangentielle est de 170 000 environ et de 416 000 sur un périmètre élargi aux communes avoisinantes, représentant respectivement 9,5% et 23,5% de l'emploi en petite couronne (données 1999).

### Développement économique

Sur la base des estimations en vigueur, utilisées par la Société du Grand Paris entre autres, le projet devrait créer 4 915 ETP sur le chantier pour un coût total des travaux estimé à 607 M€ sur la phase 1 (1 M€ investi dans le secteur des travaux publics générerait 8,1 emplois - source : calculs de la Fédération nationale des travaux publics).

Au-delà, de nouveaux postes pérennes seront créés afin de permettre l'exploitation de la ligne (conduite et exploitation, maintenance des rames). Par ailleurs, les nouvelles dessertes renforcent l'attractivité de ce territoire et représentent ainsi une opportunité pour les commerces et les activités économiques.

### Loyauté des pratiques

Dans le cadre de ce projet, la Région accorde des subventions aux maîtres d'ouvrage du projet, le STIF, SNCF Mobilités (ex-SNCF) et SNCF Réseau (ex-RFF), qui sont soumis au Code des Marchés Publics.

### Achats responsables

Le cahier des charges, élaboré par les maîtres d'ouvrage, a intégré les exigences en matière d'environnement liées au projet. La Région n'intervient pas lors de la passation des marchés publics, le déroulement et le contenu du cahier des charges étant établi directement par les maîtres d'ouvrage.

### Relations fournisseurs responsables

Idem cf. critère précédent.

### Concertation avec les parties prenantes

Le projet a fait l'objet du processus traditionnel de concertation auquel sont soumis tous les grands projets de transport. La concertation préalable a été organisée en 1999, puis en 2003 sur une variante qui correspond au projet actuel. L'enquête publique a eu lieu du 6 novembre au 16 décembre 2006 et la Déclaration d'Utilité Publique a été prise sur la totalité du projet, de Sartrouville à Noisy-le-Sec, par décret du Premier Ministre publié au Journal Officiel le 29 mai 2008. Des outils d'information des riverains, habitants et commerçants ont été mis en place pour le suivi des travaux : plaquettes et brochures d'information, site internet dédié.

[www.tangentiellenord.fr](http://www.tangentiellenord.fr)

# DISPOSITIF BUS EN SITE PROPRE & AMÉNAGEMENT DE VOIRIE

EXEMPLE : LIAISON BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

LIAISON GARE RER D ET LA GARE RER B

MISE EN SERVICE PRÉVUE À LA FIN DU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2016

## À RETENIR :

- Tracé de 10 km
- 7 200 nouveaux usagers chaque jour
- Gains de temps de plus de 25 minutes par trajet pour les usagers des transports en commun
- 280 ETP soutenus par le projet dont 8 ETP liés à l'emprunt vert et responsable de 2014



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**1 M€**

MONTANT DU PROJET

**35 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Ce projet consiste à créer une ligne nouvelle de Bus à Haut-Niveau de Service (BHNS), sur 10 km dont 8 km en site propre. Il permettra de relier deux gares du RER B et du RER D, et six communes seront traversées au sein des départements du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis. Au total, 8 nouvelles stations vont être créées.

Le projet a été élaboré dans une démarche d'éco-conception. La ligne fera notamment l'objet d'un traitement paysager particulier pour valoriser le projet et l'intégrer dans l'espace. En particulier, le BHNS traversera le Triangle de Gonesse qui est un espace agricole important. Le projet a été conçu de manière à limiter les emprises et les acquisitions foncières afin d'éviter au maximum la consommation des terres agricoles, soumises à une forte pression foncière en Île-de-France. Par ailleurs, le projet prévoit la gestion des eaux des nouvelles surfaces créées ainsi que, dans certains cas, des surfaces des voiries existantes attenantes comme c'est le cas au niveau du franchissement du ruisseau du Croult. Ainsi, sur l'ensemble du projet, c'est près de 12 ha de surfaces pour lesquels de nouveaux ouvrages de gestion (fossés, canalisations enterrées, bassins), seront mis en place et qui permettront, en plus de la gestion des eaux du projet proprement dit, une amélioration de la situation existante par la gestion de surfaces actuellement non régulées.

Le maître d'ouvrage s'est engagé à une compensation des terrains impactés de 1 pour 1 dans le cadre du projet, en valorisant notamment les espaces contigus au bassin BR2 qui sera créé dans le cadre du projet. Il s'agit de décaisser légèrement la zone et de mettre en place des espèces inféodées aux milieux humides. Ces nouveaux habitats feront l'objet d'un suivi régulier par un écologue, déjà présent en phase travaux afin de vérifier la bonne conception de cet aménagement écologique.

Le projet n'impacte pas de zones naturelles protégées type zone Natura 2000 ou ZNIEFF.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permettra de réduire la pollution, en favorisant le report modal et l'usage des transports en commun. Il est par ailleurs prévu que le matériel roulant utilisé pour l'exploitation de la ligne soit des véhicules hybrides, ce qui permettra de limiter les consommations de carburant et les rejets de gaz à effet de serre.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet répond à un réel besoin de liaison transversale performante entre les deux gares : la durée de trajet actuelle est de 45 à 60 minutes aujourd'hui en bus ou par transport ferré, alors qu'elle ne sera plus que de 25 minutes avec l'arrivée du BHNS. Au total, il est estimé que 7200 voyageurs utiliseront cette nouvelle ligne chaque jour et qu'ils bénéficieront ainsi de ces gains de temps de trajet très significatifs.

La ligne offrira, par ailleurs, une meilleure régularité, grâce à une voie de bus en site propre. Une fréquence de passage du bus toutes les 6 minutes en heures de pointe et toutes les 15 minutes en heures creuses est prévue. Par ailleurs, un système d'information-voyageurs sera disponible en station.

En matière d'aménagement, ce projet s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Le projet se veut complémentaire du projet de barreau ferroviaire de Gonesse, inscrit au Plan de Mobilisation Transport 2020, et à terme, le BHNS sera connecté avec la ligne 17 du Nouveau Grand Paris. Le bus empruntera par ailleurs majoritairement les voies existantes réaménagées pour un partage de la voirie au profit des



transports en commun et des modes actifs (piétons et vélos). Ainsi, le projet va aussi permettre de créer des itinéraires piétons.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Le projet participe directement à lutter contre les inégalités territoriales. Le BHNS de Gonesse est en effet pour partie inscrit dans le Plan Espoir Banlieues, qui vise spécifiquement à contribuer au désenclavement des quartiers difficiles en améliorant leur accès aux transports publics et à favoriser le renouvellement urbain de ces quartiers. Par ailleurs, le projet est intégré à la tarification en vigueur en Île-de-France, qui est fixée par le STIF, et qui comporte une tarification sociale financée par la Région pour garantir à tous l'accès à la mobilité et aux transports en commun.

En matière d'accessibilité, les quais comme les véhicules seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les stations seront par exemple localisées en alignement droit afin de permettre un bon accostage du bus et faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les stations inclueront également une rampe d'accès.

En matière de sécurité et de santé, la réglementation en vigueur concernant les chantiers a été imposée dans le cahier des charges des entreprises chargées des travaux.

### **Respect des droits fondamentaux**

La vocation du projet est de désenclaver les territoires, pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des usagers et pour encourager les déplacements en transport en commun.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire dans une zone où les besoins en infrastructures de transport sont importants et croissants. Les zones desservies par le projet du BHNS de Gonesse connaissent en effet un développement constant, avec un nombre d'habitants et d'emplois en croissance régulière depuis 1999. S'agissant de la population, les 7 communes de l'aire d'étude représentaient environ 235 000 habitants en 2015, et avec une croissance attendue de +5% à l'horizon 2030.

S'agissant de l'emploi, le nombre d'emplois dans le périmètre des communes traversées par le BHNS est de 172000 environ. Le projet permettra notamment de desservir les zones d'emploi se situant le long de son tracé : le futur parc urbain de Gonesse, des centres commerciaux tels que la zone commerciale de Paris Nord 2, ainsi que des équipements publics comme le centre hospitalier de Gonesse.

Au total il est estimé le nombre d'emplois et d'habitants desservi à proximité de la ligne à près de 19000.

À noter que le projet prévoit des mesures pour compenser financièrement les agriculteurs dont les terres seraient impactées lors de la phase travaux (calculées en fonction du type de cultures impactées).

### **Développement économique**

Sur la base des estimations en vigueur, utilisées par la Société du Grand Paris entre autres, le projet devrait créer 280 ETP sur

le chantier pour un coût total des travaux estimé à 34,5 M€ (1 M€ investi dans le secteur des travaux publics générerait 8,1 emplois - source : calculs de la Fédération nationale des travaux publics).

Au-delà, de nouveaux postes pérennes seront créés afin de permettre l'exploitation de la ligne (conduite et exploitation, maintenance des rames). Par ailleurs, les nouvelles dessertes renforcent l'attractivité de ce territoire et représentent ainsi une opportunité pour les commerces et les activités économiques.

### **Loyauté des pratiques**

Dans le cadre de ce projet, la Région accorde des subventions au maître d'ouvrage du projet, le STIF qui a délégué sa maîtrise d'ouvrage au département du Val d'Oise, soumis au Code des Marchés Publics. Une fois le projet lancé, la Région assure le pilotage de la mise en œuvre des financements à travers ses conventions de financement et leur suivi. Elle a un droit de regard sur la consommation des subventions lors des réunions de suivi programmées entre maîtres d'ouvrage et financeurs comme les CSCF (Comités de suivi des conventions de financement) ou les Comités des Financeurs.

Au-delà du financement du projet et de son suivi, la Région intervient très en amont du lancement effectif du projet. Par sa compétence en termes d'aménagement du territoire, la Région participe à définir les grands projets de transport sur le territoire, et elle contribue à l'élaboration des études d'Avant-Projet (AVP), qui valident le coût d'objectif du projet et sur lesquelles la Région exerce un droit de regard.

### **Achats responsables**

Le cahier des charges, élaboré par le maître d'ouvrage, a intégré les exigences environnementales liées au projet. La Région n'intervient pas lors de la passation des marchés publics, le déroulement et le contenu du cahier des charges étant établi directement par le maître d'ouvrage.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

### **Concertation avec les parties prenantes**

Le projet a fait l'objet du processus traditionnel de concertation auxquels sont soumis tous les grands projets de transport. Le projet a été soumis à concertation du 14 juin au 13 juillet 2011 lors de 4 réunions publiques d'information et de débat. Elles ont été accompagnées par des expositions, et le passage d'un bus itinérant présentant le projet. Il a été soumis à enquête publique du 12 juin au 16 juillet 2013. Le Département a confirmé l'intérêt général du projet dans sa délibération du 22 novembre 2013 et le projet a été déclaré d'utilité publique en janvier 2014 par les Préfets du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis.

Des outils d'information aux riverains, habitants et commerçants ont été mis en place pour le suivi des travaux : plaquettes et brochures d'information, site internet dédié.

<http://www.valdoise.fr/10700-ligne20-bus-a-haut-niveau-de-service.htm>

# DISPOSITIF CIRCULATIONS DOUCES

## EXEMPLE : CRÉATION D'UNE AVENUE VERTE LONDRES-PARIS

### À RETENIR :

- Tracé de 400 km entre Paris et Londres
- Une continuité de circulations douces, connectées au réseau de transports existants
- Un projet en faveur d'un tourisme durable



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**1,8 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Ce projet « Avenue Verte Londre-Paris » (AVLP) consiste à créer un itinéraire touristique de Paris à Londres, balisé, fonctionnel et offrant une continuité de circulations douces connectées aux réseaux de transport existants. Un linéaire de près de 400 km est ainsi prévu. Côté français, on rejoint Paris par de petites routes balisées et des voies vertes via la Seine-Maritime, l'Eure, l'Oise, le Val-d'Oise, les Yvelines, les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis. Côté britannique, le parcours utilise les pistes du "National Cycle Network" (réseau cyclable national). La liaison transmanche se fait à Dieppe – Newhaven.

Le projet est inscrit dans une logique d'éco-conception. Il consiste en un aménagement de l'espace existant, avec la reconversion des lignes ferroviaires désaffectées pour en tirer un meilleur parti en termes d'offre de loisirs et de préservation de l'environnement. Le chantier relatif à l'aménagement de cette voie cyclable ne sera pas générateur de nuisances.

La qualité des infrastructures et l'ambition internationale de cette démarche, animée par la volonté de relier Londres à Paris en 2012, a été saluée et récompensée par l'obtention du 1<sup>er</sup> prix dans la catégorie « excellence » de l'édition des prix Européens des Voies vertes. Cette récompense contribue à promouvoir de bonnes pratiques de Voies Vertes. Ce « label » caractérise, en effet, une voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés et garantissant une utilisation conviviale et sécurisée.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Ce projet contribue qualitativement à la lutte contre le changement climatique, en promouvant l'utilisation du vélo comme moyen de transport qui n'est pas consommateur de ressources fossiles.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet s'inscrit dans la recherche d'une nouvelle utilisation des emprises ferroviaires laissées en friches, au moment où émergeait précisément un certain engouement pour le vélo. Le projet participe ainsi à la qualité de vie en proposant de nouvelles pratiques de tourisme et de loisirs et une nouvelle façon de voyager. Dans ce cadre, le déplacement « lent » constitue l'objet même du voyage et pas uniquement un trajet « utile » pour se rendre sur un lieu donné de vacances. L'itinéraire traverse ainsi plusieurs territoires et invite à la découverte de sites privilégiés, de monuments historiques et permet aux usagers de se familiariser avec un patrimoine paysager, architectural et culturel. Le parcours est constitué à 35 % de voies entièrement vertes, accessibles à vélo, aux rollers aux piétons et à aux personnes à mobilité réduite. Les connexions avec les transports en commun, et notamment le train, sont prévues afin de favoriser l'intermodalité.

### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Un des objectifs de ce projet est d'offrir un itinéraire abordable pour tous les types de budgets, grâce à une offre de restauration et de logements diversifiée tout au long de l'itinéraire (camping, chambres d'hôtes, hôtel).



Il vise, par ailleurs, à assurer des conditions de sécurité et de confort satisfaisant à la pratique du tourisme à vélo sur un ou plusieurs jours.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet participe au bien-être de tous et à la liberté de circulation.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet participe à la valorisation du patrimoine en rendant accessible à vélo des sites d'intérêt culturel, paysager et architectural.

### **Développement économique**

Le projet permet de développer et promouvoir une filière de tourisme durable qui conjugue développement économique, éco-mobilité, valorisation du patrimoine et aménagement du territoire.

Les projets de Véloroutes sont, d'une manière générale, propices au développement du secteur économique.

L'assemblée générale de l'association pour le développement et la promotion de l'AVLP, réunie le 30 septembre 2014, constatait ainsi des effets visibles sur l'activité touristique. Le Parc Naturel Régional du Vexin a par exemple accueilli un nouveau type de clientèle et l'Agence de Développement Touristique de l'Oise a indiqué que 17 Tours Opérateurs commercialisent déjà l'AVLP et que 3 topoguides lui sont consacrés : en anglais, en français et en italien. Fortes de ce constat, les collectivités font le choix d'investir dans la réalisation des aménagements en escomptant les retombées économiques du projet.

Par ailleurs, les structures d'hébergement et de restauration, les services offerts le long du parcours mais également les commerces et l'industrie du cycle sont amenés à se développer pour proposer une offre adaptée aux nouveaux besoins.

### **Loyauté des pratiques**

Les maîtres d'ouvrages, bénéficiaires du financement régional, sont tenus au respect du code des marchés

publics dans le cadre de la sélection des entreprises qui vont réaliser les travaux. Ils doivent veiller au respect de la concurrence et garantir la transparence de la procédure d'attribution des marchés. Dans le cadre de ce projet, le chef de file de l'itinéraire AVLP est le Département de Seine Maritime, qui a reçu mandat pour lancer les éventuels marchés publics relatifs à l'acquisition des prestations nécessaires à la réalisation du projet. Il doit notamment s'assurer que les entreprises qui se portent candidates à l'appel d'offres respectent leurs obligations sociales et fiscales. Les entreprises doivent avoir déclaré l'ensemble de leurs ouvriers, pouvoir attester de la situation régulière de chacun d'eux et être à jour du règlement de leurs cotisations sociales. Elles doivent également attester du fait qu'elles ont déclaré leurs revenus et se sont acquittées de leurs impôts.

### **Achats responsables**

Le cahier des charges est élaboré par le maître d'ouvrage.

### **Relations fournisseurs responsables**

Du fait de leur soumission au code des marchés publics, les maîtres d'ouvrages doivent également respecter les droits des entreprises (et de leurs sous-traitants) en respectant les délais de paiement prévus au marché et encadrés par le Code des Marchés Publics.

### **Concertation avec les parties prenantes**

Ce projet d'envergure internationale a été rendu possible grâce à l'« Association française pour le développement et la promotion de l'Avenue Verte London-Paris » créée en 2009 et au « Partenariat Franco-Anglais pour l'Avenue verte ». Cette fédération franco-britannique s'est chargée de coordonner et d'animer les initiatives de part et d'autre de la Manche dans le but commun de faciliter les échanges entre britanniques et français.

L'« Association française pour le développement et la promotion de l'Avenue Verte Londres-Paris », structure porteuse du projet, réunit pas moins de neuf collectivités locales, la Ville de Paris, les Régions Île-de-France et Haute-Normandie, les Départements de l'Oise, du Val-d'Oise, de l'Eure, des Yvelines, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-Maritime ainsi que trois membres associés constitués des associations « Réseau vélo 78 », Les « Amis de la Nature » et le Parc Naturel Régional du Vexin. L'association dirigée par un conseil d'administration constitué de l'ensemble des membres, quel que soit leur statut, membres fondateurs ou non, participe à l'organisation, à la coordination et à l'aménagement de l'itinéraire.

Le grand nombre d'intervenants et leur égalité de représentation au sein du conseil d'administration de l'Association illustre parfaitement la volonté d'agir en pleine concertation avec l'ensemble des parties prenantes au projet.



# DISPOSITIF EN FAVEUR DE LA RÉSORPTION DES NUISANCES SONORES

## EXEMPLE : COUVERTURE DE L'A6B / PROJET FINALISÉ EN 2013

### À RETENIR :

- Couverture phonique de l'autoroute A6b sur un tronçon de 1,6km
- 3 communes concernées : Arcueil, Gentilly et Kremlin-Bicêtre
- 3 000 riverains résidants aux abords de l'autoroute et 10 000 habitants bénéficiant des nouveaux aménagements
- Une réduction des nuisances sonores de 10 à 20 dB



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**3,8 M€**

MONTANT DU PROJET

**125 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le dispositif régional, voté en 2011, s'inscrit pleinement dans une logique d'éco-conception puisqu'il vise à réduire les nuisances sonores liées au trafic routier et ferré. S'agissant du bruit routier, l'objectif est de résorber d'ici à 2020 les 10 principales zones de Points Noirs de Bruit (PNB) routier national pouvant être traitées par la mise en place de protections à la source, de type écrans ou buttes anti bruit. S'agissant du bruit ferré, la Région a identifié et hiérarchisé des zones de PNB à traiter à partir d'un croisement entre une forte densité de population exposée et un dépassement des seuils réglementaires, qui se situent à 73 dB le jour et 68 dB la nuit. L'objectif est de traiter d'ici à 2025 autour de 40% à 50% des sites les plus impactés par le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Le projet de couverture de l'autoroute A6b a été financé par la Région dans le cadre de ce dispositif. Cette couverture s'étend sur 1,6 km sur le territoire des communes d'Arcueil, de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre, situées dans le département du Val-de-Marne. Le chantier, financé à hauteur de 36% par la région, est chiffré à 125 M€.

Afin de mener à bien ce projet, diverses mesures ont été prises pour assurer une gestion environnementale du chantier, telles que'une gestion des poussières avec arrosage, un traitement des eaux avant rejet, des mesures pour le recyclage des déchets et pour une réutilisation optimale des déblais afin de minimiser la mise en décharge.

Le chantier a, par ailleurs, été conduit avec d'importantes contraintes. En effet, la faible emprise du chantier et la nécessité d'intervenir à la fois sur

l'autoroute et en surface ont imposé aux entreprises intervenantes un phasage très rigoureux afin de limiter la gêne occasionnée pour les usagers et les riverains. Des mesures ont également été prises pour limiter au maximum les désagréments liés au chantier, notamment en évitant les travaux bruyants pendant la nuit.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

La couverture phonique de l'A6b constitue un chantier environnemental par essence. D'une part, il supprime un point noir en termes de bruit, et d'autre part, il participe à la diminution de la pollution du fait de la régulation du trafic induite par les types d'aménagements routiers qui ont prévalu à la réalisation des travaux. La baisse de la nuisance sonore correspond ainsi à un niveau compris entre 10 et 20 dB, sachant qu'une baisse de 20 dB équivaut approximativement au même effet qu'une division du trafic par sept.

Par ailleurs, le projet s'inscrit pleinement dans une démarche éco-responsable. Les événements de désenfumage ont été mis en place pour s'intégrer au site, et les espaces verts aménagés en surface de la couverture sont dotés d'un système d'arrosage alimenté par un système de récupération des eaux de pluies propres.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet s'inscrit pleinement dans une logique d'aménagement durable du territoire. Avant les travaux, l'autoroute A6b formait une large tranchée dans l'espace fortement urbanisé des trois communes concernées. Une couverture existait déjà (installée en 1970) mais avait dû être déposée en 2001 et remplacée par des panneaux

provisoires de protection acoustique.

Le projet a ainsi permis de créer un nouvel espace de vie et de circulation en requalifiant les zones urbaines en surface. Une fois les deux rives réunies, un réaménagement de la Route Départementale 126, dont les voies sont situées de part et d'autre de l'autoroute, a été prévu. Le choix a été fait d'alterner les couvertures lourdes (pour supporter le passage des véhicules) et les damiers phoniques, encadrés de couvertures végétales aux deux extrémités de l'ouvrage. La circulation de la RD 126 est repoussée loin des habitations et le nouvel aménagement comporte des pistes cyclables, des cheminements piétons ainsi qu'une réorganisation du stationnement. Des giratoires ont également été créés afin de faciliter l'accès au CHU du Kremlin Bicêtre et à la zone d'activités.

Au total, ce sont 3000 riverains résidant aux abords de l'autoroute et plus largement 10.000 habitants qui bénéficient de ce nouvel aménagement améliorant nettement leur qualité de vie.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Dans le cadre du chantier, une attention particulière a été portée sur la sécurité et la santé des ouvriers. À cette fin, des actions spécifiques ont été menées pour sensibiliser les équipes et les contrôles SPS (Sécurité et Protection de la Santé) ont été renforcés, y compris la nuit.

De plus, le projet participe à une moindre pollution et favorise une amélioration des conditions sanitaires pour les riverains proches de l'autoroute.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet favorise le droit d'aller et venir. Les usagers et riverains de l'autoroute et de ses abords bénéficient notamment d'un désenclavement de leur lieu de vie grâce aux aménagements réalisés à l'occasion de ce chantier de couverture phonique.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet a permis une amélioration notable de la qualité de vie de ce secteur limitrophe de Paris, ce qui contribue à renforcer son attractivité et le développement économique au sein de cette partie du Val-de-Marne. Les communes concernées, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre et Arcueil, ont salué le bénéfice de cet ouvrage, qui a permis d'instaurer de nouvelles continuités paysagères entre les deux rives de l'autoroute, avec notamment, la naissance d'un nouveau quartier sur le versant ouest du Kremlin-Bicêtre.

### **Développement économique**

Ce chantier de grande envergure a nécessité de mobiliser des équipes dans des conditions d'exploitation difficiles.

De ce fait, les moyens adéquats ont dû être mis en place pour tenir les délais incompressibles et palier les aléas. Par ailleurs, le renforcement de l'attractivité de ce secteur participe à favoriser son développement économique.

### **Loyauté des pratiques**

Les maîtres d'ouvrages, bénéficiaires du financement régional, sont tenus au respect du code des marchés publics. Ceux-ci doivent donc choisir les entreprises dans le cadre des seuils de montants qui déterminent les procédures de passation. Ils doivent veiller à favoriser la concurrence, garantir la transparence de la procédure d'attribution des marchés, et s'assurer que les entreprises qui se portent candidates à l'appel d'offres respectent leurs obligations sociales et fiscales. Les entreprises doivent avoir déclaré l'ensemble de leurs ouvriers, pouvoir attester de la situation régulière de chacun d'eux et être à jour du règlement de leurs cotisations sociales. Elles doivent également attester du fait qu'elles ont déclaré leurs revenus et se sont acquittées de leurs impôts.

### **Achats responsables**

Le cahier des charges est élaboré par le maître d'ouvrage.

### **Relations fournisseurs responsables**

Du fait de leur soumission au code des marchés publics, les maîtres d'ouvrages doivent également respecter les droits des entreprises (et de leurs sous-traitants) en respectant les délais de paiement prévus au marché et encadrés par le Code des Marchés Publics.

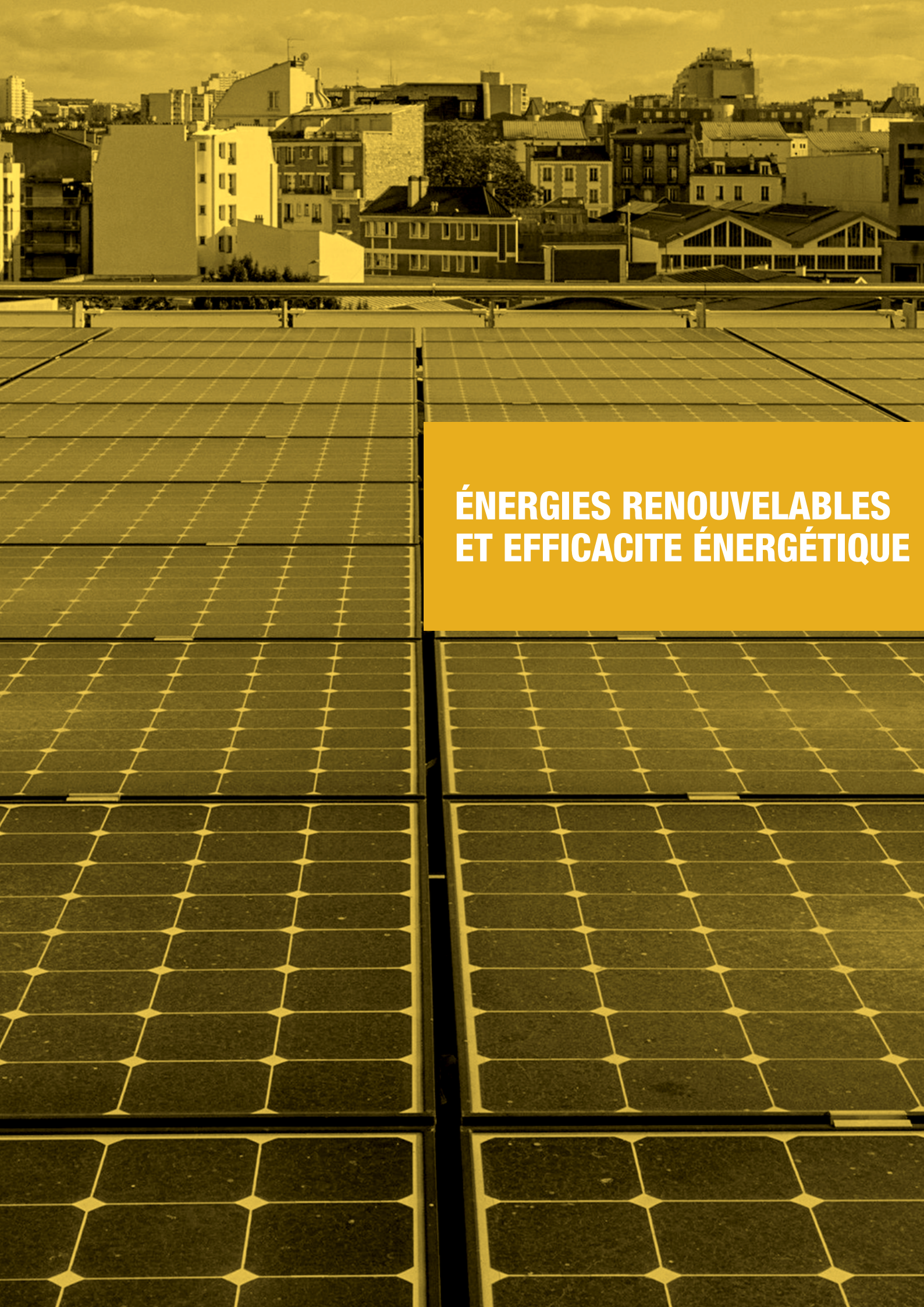
### **Concertation avec les parties prenantes**

Ce projet a été largement porté tant par la population que par les élus locaux. Subissant au quotidien les nuisances phoniques de l'autoroute, un collectif de riverains s'est mobilisé avec ses représentants pour obtenir une couverture efficace de l'autoroute.

La concertation préalable au démarrage des travaux, débutée en 2001, a été exemplaire. Le projet a été approuvé par la quasi-totalité des élus et associations de riverains, et un consensus a été trouvé sur l'étendue de la zone à aménager. L'enquête publique a débuté en 2003 et a abouti à une déclaration d'utilité publique en 2006. Les travaux ont pu démarrer en 2010 pour s'achever en 2013.

Lors du lancement du chantier, des propositions d'itinéraires de remplacements et une signalétique spécifique ont été mises en place pour limiter la gêne occasionnée pour les usagers et les riverains. Par ailleurs, un site internet a été spécialement créé et dédié au suivi du chantier, informant usagers et riverains en direct et en continu durant toute les phases de travaux jusqu'à la livraison de l'ouvrage et des espaces aménagés en surface.





**ÉNERGIES RENOUVELABLES  
ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE**



# CATÉGORIE DE PROJETS N°3

## ÉNERGIES RENOUVELABLES ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

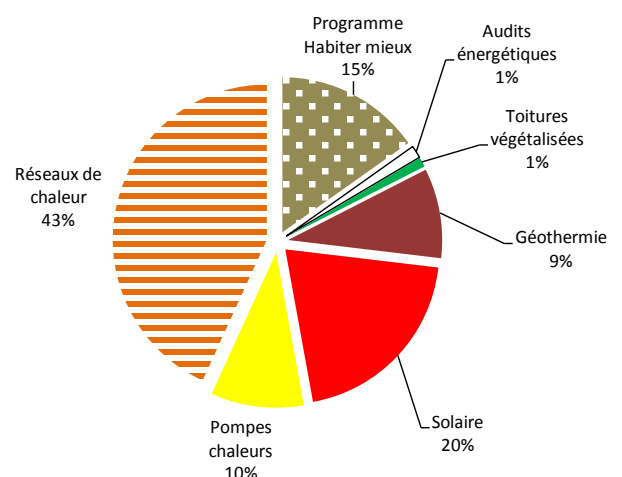
### Projets contribuant au développement d'énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique

La politique énergie climat vise à développer les énergies locales, renouvelables et de récupération, à la maîtrise des consommations énergétiques (chauffage et électricité) et à lutter contre la précarité énergétique.

- **Domaine de compétence de la Région** : partagé avec l'ensemble des acteurs publics sur le territoire
- **Forme d'interventions** : subventions aux collectivités locales porteuses des projets
- **Public ciblé** : l'ensemble des franciliens

INDICATEURS OPÉRATIONNELS 2014	Financement par l'emprunt vert & responsable
Solaire thermique : 9 centrales aidées soit 2 100 m <sup>2</sup> panneaux solaires installés, production de chaleur de 1 150 000 MWh/an	<b>7 M€</b>
Photovoltaïque : 2 installations aidées soit 783 m <sup>2</sup> de panneaux solaires installés, production électrique supplémentaire de 113 MWh/an	
37 816 m <sup>2</sup> de surface de toitures végétalisées installées	
INDICATEURS D'IMPACTS 2014	
79 000 teqCO <sub>2</sub> évitées grâce aux projets 2014 de géothermie et de réseaux de chaleur	
100 emplois ETP soutenus grâce à l'emprunt vert et responsable 2014	
18 120 usagers directement concernés (projets de raccords aux réseaux de chaleur)	

Répartition des subventions versées en 2014



→ La politique énergie-climat s'inscrit dans le Plan Régional pour le Climat adopté par la Région en 2011 et qui a été le fruit d'une large concertation avec l'ensemble des acteurs sur le territoire, et dans le cadre du Schéma Régional pour le Climat, l'Air et l'Énergie, qui a été co-élaboré par la Région et les services de l'État, et qui fixe les orientations et objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'économies d'énergie, d'adaptation aux effets du changement climatique et de réduction de la pollution atmosphérique sur le territoire francilien. La mise en œuvre de cette politique s'inscrit notamment dans le cadre d'un partenariat de longue date avec l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie).

# EXEMPLE DE PROJET GÉOTHERMIE PROFONDE

## DOUBLET GÉOTHERMIQUE AU DOGGER

### À RETENIR :

- Création d'une centrale géothermique à Arcueil-Gentilly
- 7 900 équivalent-logements raccordés au réseau de chaleur géothermique
- 14 861 teqCO<sub>2</sub> évitées par an et une énergie produite de 57 000 MWh par an
- Une moyenne de 90 emplois soutenus lors du forage (durée 3 mois), et 2 ETP pérennes créés

Arcueil – Gentilly – Val de Marne



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

MONTANT DU PROJET

**0,1 M€**

**16 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le projet de géothermie à Arcueil-Gentilly a pour objet de réaliser un doublet de forage (puits de production et d'injection) pour pomper l'eau de la nappe du Dogger, qui se situe à une profondeur entre 1 500 et 2 000 mètres en Île-de-France et à une température entre 55 et 85°C. Cette eau sera traitée dans une centrale pour utiliser les calories prélevées grâce à un échangeur de chaleur en surface, une pompe à chaleur étant prévue pour améliorer la valorisation de la chaleur. L'eau refroidie sera ensuite réinjectée dans l'aquifère. A cette fin, le projet consiste à réaliser les travaux de forage puis construire une centrale géothermique pour traiter l'énergie produite et la redistribuer via le réseau de chaleur d'Arcueil-Gentilly.

La mise en œuvre du projet a été réalisée dans le strict respect de la législation applicable et avec l'aval des autorités compétentes, les opérations de forage nécessitant une grande vigilance au regard du contexte géologique et hydrogéologique local, des propriétés physiques et chimiques des fluides extraits lors du forage, et du risque sismique.

Ainsi, diverses mesures ont été prises dans le cadre du chantier pour contrôler le forage dans les meilleures conditions de sécurité pour les personnes et l'environnement. Des pré-forages ont été lancés et les puits ont été cimentés au fur et à mesure de la progression du forage, afin d'éviter toute interaction avec les nappes phréatiques traversées. La boue de forage a été systématiquement analysée par des géologues, afin d'identifier précisément où le forage se situe en sous-sol et les caractéristiques des

couches traversées. La boue de forage utilisée a été composée d'eau potable, d'argile naturelle et d'additifs biodégradables. A la fin du forage, toute la boue utilisée a fait l'objet d'un traitement chimique pour dissocier les déchets solides, transférés dans une unité de retraitement spécifique, des déchets liquides, au sein desquels l'eau a été isolée, puis transformée pour être à nouveau réutilisable.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

La quantité de CO<sub>2</sub> évitée par le projet est évaluée à 14 861 tonnes par an. L'estimation a été réalisée à partir du facteur d'émission de CO<sub>2</sub> de la combustion du gaz naturel, déterminé par l'ADEME dans le cadre du Plan Climat de la France, ainsi qu'en examinant les consommations des bâtiments raccordés au réseau de chaleur.

Au total, l'énergie renouvelable produite par la centrale, incluant celle du doublet et celle de la pompe à chaleur, s'élèvera à 57 000 MWh par an.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Une fois la centrale géothermique mise en service, il est évalué que 7 900 équivalent-logements bénéficieront de l'énergie géothermique produite à Arcueil-Gentilly. Elle couvrira 67% de leurs besoins annuels, ce qui constitue un bon niveau sachant que les réseaux de chaleur utilisant le plus les énergies renouvelables ont un taux de l'ordre de 80% en moyenne.

## Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Le projet offre des avantages pour les populations avec de faibles revenus, dont le pouvoir d'achat est relativement plus sensible à la volatilité des prix des énergies fossiles. La géothermie est en effet une énergie locale, renouvelable et facilement accessible, d'où un prix stable dans le temps et une moindre volatilité de la facture énergétique pour les usagers.

## Respect des droits fondamentaux

En réduisant la dépendance aux énergies fossiles sur le territoire, le projet participe à lutter contre la pollution et à de meilleures conditions la santé pour les franciliens.

## Développement responsable du territoire

Le projet s'inscrit dans une dynamique de développement durable du territoire, en contribuant à renforcer le poids des énergies renouvelables en Île-de-France et de la géothermie en particulier, qui est une spécialité francilienne : 36 doublets géothermiques sont actuellement actifs en Île-de-France et 180 000 logements en bénéficieraient (Ademe 2014).

## Développement économique

Pendant la durée du chantier, 20 à 40 personnes se sont relayées sur le site 24h/24, le forage ayant lieu jour et nuit, soit 60 à 120 personnes en ETP. Il est estimé par ailleurs à ce stade qu'au moins 2 ETP pérennes seront créés, essentiellement pour le fonctionnement et l'entretien du réseau de distribution et pour la gestion commerciale et la facturation.

Par ailleurs, le soutien apporté par la Région au projet vise à améliorer l'équilibre économique du projet. En effet, sans la subvention de la Région, le projet présenterait un surcoût de 3 M€ par rapport à une solution au gaz, d'où un risque que ce surcoût se répercute sur la facture des usagers. La Région a donc conditionné la subvention versée à un effet financier positif pour les abonnés : la convention signée entre la Région et le bénéficiaire précise que la subvention accordée doit être intégralement répercutée sur l'utilisateur du service public délégué par une baisse des tarifs perçus par le délégataire. Au plus tard lors de la demande du premier versement de la subvention, le bénéficiaire doit transmettre à la Région tout document financier contractuel (convention initiale, avenant...) montrant la prise en compte de l'intégralité de la subvention dans la fixation des tarifs payés par l'utilisateur sur la durée de la délégation de service public. Au-delà, afin de favoriser les projets de géothermie en

Île-de-France, la Région apporte également une garantie aux opérateurs des travaux pour couvrir certains risques locaux dans le cadre du forage, aléas qui ne sont pas couverts par les assurances privées. À ce jour, cette garantie n'a pas été déclenchée.

## Loyauté des pratiques

Le processus d'octroi des subventions est transparent. La Région lance tous les ans un appel à candidature dans le cadre des projets de géothermie. Tout porteur de projet ayant respecté les critères de candidature voit son dossier étudié, les projets étant examinés par ordre chronologique de réalisation. Les bénéficiaires sont des autorités publiques locales, ou des syndicats mixtes rassemblant plusieurs autorités publiques locales comme dans le cas d'Arcueil-Gentilly. Ces entités sont soumises au Code des Marchés Publics lors de la sélection des opérateurs privés.

## Achats responsables

Au-delà de l'exigence du respect de la réglementation, la Région n'impose pas de clauses qui seraient peu opérantes sur ce type de chantier très spécifique.

## Relations fournisseurs responsables

Les relations avec les fournisseurs s'inscrivent dans le cadre du marché public passé entre le bénéficiaire de la subvention et l'opérateur privé.

## Concertation avec les parties prenantes

L'étude de faisabilité du projet a débuté en mars 2011 et un dossier de permis de recherche minier et de demande d'autorisation de travaux a été déposé en août 2011. Une consultation du public a été ensuite lancée dans le respect du code minier, avec désignation d'un commissaire enquêteur chargé de faire remonter les questions de toute personne souhaitant consulter le dossier. Le porteur de projet doit ensuite apporter des éléments de réponse et modifier son dossier si besoin. Tous ces éléments sont transmis aux services de l'État, qui vérifient bien que la procédure de consultation a été respectée et qu'un mémoire de réponse a été rédigé pour délivrer in fine le permis minier.

Les résidents d'un centre d'hébergement proche des travaux de forage ont été relogés pendant la période de travaux.

Afin de faire émerger un projet de réseau de chaleur, les porteurs du projet ont par ailleurs identifié les plus gros consommateurs d'énergie dans le périmètre du réseau de chaleur pour entamer des discussions et analyses, ce qui a permis d'attester de la pertinence du projet.



A photograph of a bird, possibly a quail, standing in a field of tall, green grass. The entire image is overlaid with a semi-transparent green filter. In the upper right quadrant, there is a solid green rectangular box containing the word "BIODIVERSITÉ" in white, bold, uppercase letters.

# **BIODIVERSITÉ**

# CATÉGORIE DE PROJETS N°4

## BIODIVERSITÉ

### Projets contribuant à préserver la biodiversité, les milieux naturels et les paysages et à développer des espaces verts

La stratégie régionale pour la biodiversité vise à préserver, restaurer et valoriser la biodiversité, en faveur d'un développement durable et équitable, et en fédérant tous les acteurs concernés.

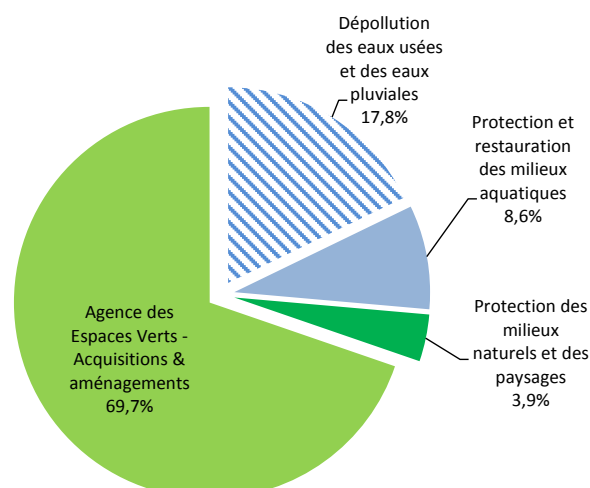
- **Domaine de compétence de la Région** : partagé avec l'État et les autres collectivités locales du territoire francilien
- **Forme d'interventions** : subventions aux maîtres d'ouvrage et à l'Agence des Espaces Verts (AEV), organisme associé de la Région
- **Public ciblé** : les maîtres d'ouvrages porteurs de projet, tels que, par exemple, les communes et leurs groupements, les départements, les associations autour de la nature et les fédérations professionnelles

INDICATEURS OPÉRATIONNELS 2014	Financement par l'emprunt vert & responsable
174 signataires de la nouvelle charte biodiversité et 78 adhésions en cours	<b>35 M€</b>
11 sites classés en réserve naturelle régionale depuis 2008 totalisant une surface de 1000 ha, dont 5 propriétés régionales	
20% des surfaces agricoles sur les propriétés régionales sont en agriculture biologique	
Obtention de la certification FSC (Forest Stewardship Council) pour huit forêts de l'Agence des Espaces Verts en 2014	
428 ha d'espaces verts acquis en 2013 par l'Agence des Espaces Verts	

→ La Région a adopté en 2013 une nouvelle stratégie en faveur de la biodiversité, regroupant les actions autour de cinq priorités régionales : mobiliser les acteurs franciliens en faveur de la biodiversité, accompagner la déclinaison locale de la trame verte et bleue et la mise en œuvre du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique co-élaboré par l'État et la Région, qui identifie les enjeux de préservation des continuités écologiques), valoriser le patrimoine naturel et écologique protégé d'Île-de-France, mieux préserver les espèces et habitats du territoire, et assurer une gouvernance à travers les différentes politiques régionales. Cette stratégie et les actions qui en découlent sont promues par une charte régionale de la biodiversité, réalisée par la Région. Les subventions régionales attribuées aux acteurs intervenant sur le territoire francilien depuis l'adoption de la nouvelle stratégie biodiversité sont conditionnées à l'adhésion préalable à cette charte.

→ L'AEV insère son action en cohérence avec les préconisations de la stratégie régionale en faveur de la biodiversité et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Dans le cadre de la convention pluriannuelle 2014-2018 signée avec la Région, l'agence doit participer à la construction d'une métropole agréable à vivre en développant les espaces naturels dans les espaces urbanisés, notamment afin de réduire la carence en espaces verts dans les zones déficitaires. L'objectif à cet égard est de créer 10 m<sup>2</sup> par habitant d'espaces verts publics de proximité dans les communes déficitaires. En limite d'agglomération, l'agence doit contribuer au maintien des fronts urbains en développant l'agriculture péri-urbaine et biologique. Ainsi, 46 fronts urbains ont été identifiés dans le SDRIF, un tiers d'entre eux étant actuellement intégrés au sein des périmètres d'intervention foncière régionale (PRIF). Enfin, l'agence doit contribuer à restaurer les continuités écologiques et à préserver la biodiversité sur le territoire, au sein des zones d'intérêt régional ainsi qu'en relation avec les Parcs Naturels Régionaux d'Île-de-France.

Répartition des subventions en investissement versées en 2014



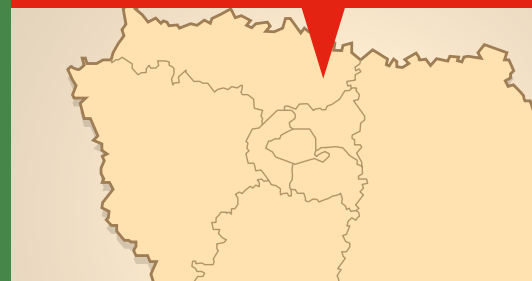
# AMÉNAGEMENTS ET ACQUISITION PAR L'AGENCE DES ESPACES VERTS

## EXEMPLE : ACQUISITION DE LA FORÊT D'ECOUCEN

### À RETENIR :

- 81 ha de forêt acquis via l'Agence des Espaces Verts
- Accessibilité du site au public et amélioration de la qualité de vie
- Préservation des espaces boisés dans un secteur fortement urbanisé

Forêt d'Ecouen - Val d'Oise (95)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**1,6 M€**

#### Management environnemental et éco-conception

Le projet permet l'acquisition de 81ha sur la forêt d'Ecouen et la vallée du petit Rosne, dans le département du Val d'Oise. L'acquisition s'avère être la disposition la plus efficace pour mettre en œuvre, à moyen et long terme, la préservation du site et son ouverture au public.

L'acquisition de la forêt d'Ecouen a été réalisée par l'Agence des Espaces Verts (AEV), qui est un organisme associé de la Région Île-de-France. Les modalités d'intervention de l'AEV se font dans le souci d'un management environnemental des opérations. L'AEV est notamment signataire de la charte régionale de la biodiversité, réalisée par la Région. Elle s'est engagée à cet égard à prendre en compte la biodiversité pendant les travaux et à réaliser des chantiers à faible nuisance. Elle veille ainsi à protéger les arbres présents sur le site, à limiter le tassement des sols, et elle est attentive au cycle de vie des espèces animales présentes sur le site (oiseaux, insectes, amphibiens...). Elle s'est par ailleurs engagée à signer la charte du chantier à faible nuisance de la Région.

#### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

L'acquisition de la forêt d'Ecouen permettra de préserver la richesse et la diversité de la faune et de la flore de cet espace. Dans ce petit massif forestier, les paysages changent vite : les sables de Fontainebleau, au sommet de la butte, cèdent la place aux sols calcaires en partie basse de la forêt. De cette diversité des sols résulte

une grande variété d'espèces d'arbres. Aux côtés des chênes et des châtaigniers qui constituent l'ossature de la forêt poussent frênes, merisiers, érables, sycocomes et bouleaux. Les peupliers, aux abords du Petit Rosne, signalent une zone humide qui forme une retenue d'eau en cas d'orage. De nombreux oiseaux nichent dans ses futaies (Pic noir, Pic vert et Pic épeiche, passereau, rapace nocturne). Les petits mammifères, renards, blaireaux, lapins, y abondent, et les sangliers chevreux y transitent.

#### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

L'ensemble des 81 ha acquis est accessible au public et participe ainsi directement à l'amélioration de la qualité de vie des riverains des villes avoisinantes (Sarcelles, Villiers-le-Bel...). Le site constitue un espace de respiration et de loisirs, et comprend des allées piétonnes et cavalières. Le site propose différents aménagements pour les loisirs : parcours de course d'orientation, randonnée pédestre, piste cavalière, maison forestière, aire de jeux. Une allée conduit jusqu'au parc du château et au musée de la Renaissance.

Le site est accessible à partir de divers centres urbains, notamment à partir du transilien J partant du centre-ville d'Ecouen.

#### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Le site est accessible aux personnes à mobilité réduite. En matière de santé, la gestion du site est réalisée sans recourir à des produits phytosanitaires.



## Respect des droits fondamentaux

Le projet s'inscrit dans le respect du droit de toute personne à une amélioration constante de ses conditions d'existence.

## Développement responsable du territoire

Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et équilibré du territoire. Il permet en effet de préserver un espace boisé remarquable, au sein d'un secteur fortement urbanisé, en cohérence avec la politique régionale de préservation des espaces ouverts en ceinture verte d'Île-de-France.

## Développement économique

Le projet participe à soutenir le développement économique du territoire. Des emplois pérennes sont en effet nécessaires afin de permettre l'exploitation du site et de ses aménagements. Par ailleurs, ce site, accessible à tous, augmente l'offre de loisirs et représente ainsi une opportunité pour les commerces des alentours.

## Loyauté des pratiques

Les modalités de financement de l'AEV par la Région sont transparentes et explicitées dans la convention signée avec l'agence. La subvention régionale est réalisée en quatre versements chaque année, au cours de chaque trimestre civil, notamment sur la base d'un courrier d'appel de fonds. Par ailleurs, l'AEV s'est engagée à respecter les dispositions du code des marchés publics et à soumettre les marchés de fournitures, services, travaux aux règles de publicité et de mise en concurrence prévues par ce dernier.

## Achats responsables

L'AEV s'est engagée à développer une politique d'achats durables dans le cadre de la nouvelle convention 2014-2018 signée avec la Région.

## Relations fournisseurs responsables

Les relations de l'AEV avec ses fournisseurs s'inscrivent dans le cadre du Code des Marchés Publics.

## Concertation avec les parties prenantes

Le projet a été mis en œuvre dans une démarche de concertation. L'acquisition des 81 ha de la forêt d'Ecouen a été réalisée dans le cadre d'un PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière). Il s'agit d'un outil partenarial, défini en concertation avec la Région Île-de-France et les acteurs locaux concernés, qui sont notamment les communes d'Ecouen et de Saint Brice-sous-Forêt dans le cas de ce projet. Le PRIF permet d'identifier des espaces d'intérêt régional, et les documents d'urbanisme locaux sont déclinés pour être compatibles avec ses orientations.



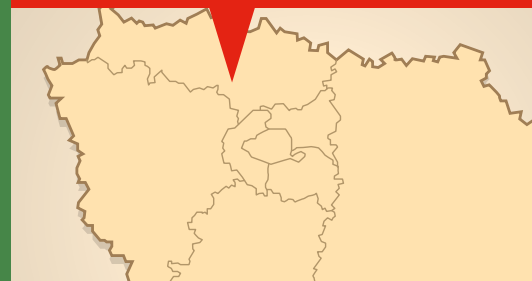
# AMÉNAGEMENTS ET ACQUISITION PAR L'AGENCE DES ESPACES VERTS

## EXEMPLE : ACQUISITION ET AMÉNAGEMENT DES BUTTES DU PARISIS

### À RETENIR :

- Acquisition de 12 ha sur les Buttes du Parisis en 2014 (310 ha acquis à ce jour)
- Maintien d'espaces verts dans un contexte de forte urbanisation
- Préservation de la qualité paysagère, enjeu majeur pour la constitution de la ceinture verte en Île-de-France

Buttes du Parisis - Val d'Oise (95)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**1,3 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le projet permet de poursuivre l'acquisition et l'aménagement des Buttes du Parisis, espace qui couvre une partie des territoires d'Argenteuil et de Corneilles-en-Parisis, mais aussi des communes de Franconville et de Sannois. Culminant à 170 mètres, les buttes du Parisis offrent des vues exceptionnelles sur Paris et l'ouest parisien. Leur caractère boisé et les divers aménagements mis en place pour l'accueil du public leur confèrent un intérêt paysager incontestable dans un secteur très urbanisé. Appartenant à un grand nombre de propriétaires, les terrains qui les composent sont plus ou moins délaissés et soumis à une dégradation progressive. Afin d'enrayer ce processus et de préserver ce site, un périmètre régional d'acquisition foncière (PRIF) a été créé en 1983 et étendu à 4 reprises, pour atteindre une surface totale de 620 ha, dont la moitié ont à ce jour été acquis par la Région.

L'acquisition a été réalisée par l'Agence des Espaces Verts (AEV), organisme associé de la Région Île-de-France. Les modalités d'intervention de l'AEV se font dans le souci d'un management environnemental des opérations. L'AEV est notamment signataire de la charte régionale de la biodiversité, réalisée par la Région. Elle s'est engagée à cet égard à prendre en compte la biodiversité lors de la réalisation de travaux et à réaliser des chantiers à faible nuisance. Elle veille ainsi à protéger les arbres présents sur le site, à limiter le tassement des sols, et elle est attentive au cycle de vie des espèces animales présentes sur le site (oiseaux,

insectes, amphibiens...). Elle s'est, par ailleurs, engagée à signer la charte du chantier à faible nuisance de la Région.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

L'un des objectifs du projet concerne la protection et l'amélioration des milieux naturels, qui passe par une restauration de la naturalité des milieux (espaces boisés, prairies, fruticées, milieux aquatiques). En effet, l'histoire du site a entraîné une forte anthropisation des milieux avec des nuisances liées à l'urbanisation. La forêt pourrait pourtant potentiellement abriter des habitats et des espèces patrimoniales intéressantes.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

L'objectif prioritaire de la forêt est l'accueil du public, pour offrir aux habitants de proximité un espace de respiration et de loisirs : sentier de randonnée, aire de jeux et de pique-nique. Au fur et à mesure des acquisitions et de l'avancement des aménagements, la part ouverte au public sera étendue.

Par ailleurs, le projet permet la préservation de la qualité paysagère, essentielle du fait du relief qui donne une forte visibilité au projet. La forêt est enclavée dans un environnement exclusivement urbain et est de ce fait très fréquentée. La qualité paysagère sera conservée et améliorée par une gestion adaptée aux grandes entités paysagères visibles depuis l'extérieur du site et par le soin apporté aux paysages internes.



Le projet s'insère, par ailleurs, dans une logique d'aménagement durable du territoire. La position dominante des Buttes de Paris en fait un pôle fédérateur pour la constitution de la ceinture verte de l'Île-de-France, entre la forêt de Montmorency au Nord et les bords de Seine sur les hauteurs boisées de l'Ouest parisien, au Sud. Le projet participe ainsi à la création d'une liaison verte Buttes/ berges de Seine (vers les communes de Cormeilles-en-Parisis et de La Frette-sur-Seine) et la mise en place d'un espace naturel ouvert au public en belvédère de la Seine.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Le projet d'aménagement relève d'un enjeu social, les Buttes de Paris représentant le poumon vert de la commune d'Argenteuil, la plus peuplée du cœur d'agglomération et qui comprend d'importants quartiers d'habitat social.

En matière de santé, la gestion du site est réalisée sans recourir à des produits phytosanitaires.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet s'inscrit dans le respect du droit de toute personne à une amélioration constante de ses conditions d'existence.

Pour réaliser les acquisitions, une DUP (déclaration d'utilité publique) porte aujourd'hui sur 100 ha environ, dont une majorité d'espaces sous maîtrise foncière régionale. Le recours à la Déclaration d'utilité publique doit permettre de finaliser l'acquisition des terrains au sein du PRIF par voie d'expropriation. 10 ha ont été acquis dans ce cadre par voie amiable en 2014.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet participe à un développement durable et équilibré du territoire, en autorisant une coupure d'urbanisation entre Argenteuil et Cormeilles-en-Parisis, au sein d'un environnement très construit.

Les acquisitions faites permettent ainsi le maintien d'espaces à vocation d'espaces verts naturels, d'espaces agricoles périurbains et de liaisons dans un contexte d'urbanisation intense.

### **Développement économique**

Le projet nécessite des emplois pérennes afin de permettre l'exploitation du site et de ses aménagements.

### **Loyauté des pratiques**

Les modalités de financement de l'AEV par la Région sont transparentes et explicitées dans la convention signée avec l'agence. La subvention régionale est réalisée en quatre versements chaque année, au cours de chaque trimestre civil, notamment sur la base d'un courrier d'appel de fonds.

Par ailleurs, l'AEV s'est engagée à respecter les dispositions du code des marchés publics et à soumettre les marchés de fournitures, services, travaux aux règles de publicité et de mise en concurrence prévue par ce dernier.

### **Achats responsables**

L'AEV s'est engagée à développer une politique d'achats durables dans le cadre de la nouvelle convention 2014-2018 signée avec la Région.

### **Relations fournisseurs responsables**

Les relations de l'AEV avec ses fournisseurs s'inscrivent dans le cadre du Code des Marchés Publics.

### **Concertation avec les parties prenantes**

Le projet a été mis en œuvre dans une démarche de concertation. Un PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière), outil foncier de la Région, a été défini en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux. De fait, les documents d'urbanisme locaux sont compatibles avec ses orientations.



# DISPOSITIF PROTECTION ET RESTAURATION DES MILIEUX AQUATIQUES ET DES RESSOURCES EN EAU

## EXEMPLE : RENATURATION DE L'YVETTE À LONGJUMEAU

### À RETENIR :

- Travaux de renaturation de l'Yvette sur 2 km, et sur 7,8 km à terme
- Contribution à restaurer les continuités écologiques sur le territoire
- Participe à l'amélioration de la qualité de l'eau

Cours d'eau de l'Yvette - Essonne (91)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**0,2 M€**

MONTANT DU PROJET

**1 M€**

#### Management environnemental et éco-conception

L'objectif du projet est la requalification hydro-écologique et le rétablissement de la continuité écologique de l'Yvette (lit et berges) et de son affluent, la Morte-eau, dans le territoire des communes de Longjumeau et Chilly-Mazarin. Longue de 33,6 km, l'Yvette a en effet subi une forte artificialisation dans le secteur concerné par le projet. Elle y a fait l'objet de nombreux remaniements physiques destinés à réduire les risques d'inondations mais aussi à conforter les berges par des techniques minérales, qui ont eu pour conséquence d'appauvrir sa diversité écologique et sa qualité hydrobiologique et paysagère. Aujourd'hui, les principaux désordres sont une homogénéisation globale du cours d'eau, des habitats naturels, des faciès d'écoulement, de la ripisylve (forêt présente sur les rives), et par conséquent un appauvrissement de sa biodiversité.

La nature même des travaux contribue à la restauration et à la préservation des milieux naturels, notamment les zones humides, la désartificialisation des cours d'eau, leur décloisonnement et leur reméandrage. Ils participent ainsi à la restitution des continuités écologiques du cours d'eau et de ses berges.

Par ailleurs, le bénéficiaire de la subvention, SIAHVV (Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique de la Vallée de l'Yvette), a signé la charte régionale de la biodiversité, réalisée par la Région Île-de-France, et s'est ainsi engagé à prendre en compte la biodiversité lors de la réalisation de travaux et à réaliser des chantiers à faible nuisance. Il veille également

à préserver le patrimoine arboré en le recensant. Il assure la mise en place d'une gestion écologique, et la préservation des linéaires verts existants.

#### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Les travaux menés, sur 2 km et 5 tronçons homogènes, participent à la transition écologique du territoire. Ils visent à reméandrer la rivière et à recharger le lit en matériaux grossiers pour diversifier les écoulements et les substrats, à renaturer les berges en introduisant une nouvelle végétalisation, en détruisant des protections en béton, en adoucissant des pentes et en éloignant certains sentiers pour piétons. Ils permettront également de démanteler le clapet du moulin de St-Martin et son bâtiment et à abaisser les seuils sectionnant la continuité hydraulique. Enfin, un passage à petite faune est aménagé sous le pont de la RN 20.

Par son rôle d'épuration des berges renaturalisées et végétalisées, le projet a également un impact positif sur la qualité des eaux.

#### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet répond à une logique d'aménagement durable du territoire en contribuant à la constitution de la trame verte et bleue, qui vise à recréer les continuités écologiques sur le territoire. Le projet participe, par ailleurs, à la qualité de vie des habitants. Une partie du linéaire sera ouverte au public avec la création de cheminement piéton offrant la possibilité d'une réappropriation de l'Yvette par les riverains.

Il ouvre également l'accès à des espaces jusqu'alors inaccessibles.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Le projet participe à améliorer la sécurité des riverains, car il est prévu, le long de la Morte Eau, un passage piéton sur l'axe de la RN 20, très fréquentée par les véhicules et dont la traversée est dangereuse.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet répond un objectif de la loi sur l'eau et de sa directive cadre, qui a identifié l'Yvette comme une masse d'eau fortement modifiée et devant retrouver un bon potentiel écologique au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet participe à un développement équilibré du territoire. Il relie des espaces verts entre eux ainsi qu'à des zones urbaines, comme par exemple le lac de Saulx-les-Chartreux qui sera relié au centre-ville de Longjumeau via un aménagement passant sous la RN 20.

### **Développement économique**

Le projet participe à soutenir l'emploi dans le cadre des travaux puis de la gestion des aménagements réalisés par les travaux.

### **Loyauté des pratiques**

En tant que syndicat intercommunal, le bénéficiaire de la subvention est soumis au Code des Marchés Publics pour la sélection des entreprises qui réalisent les travaux.

### **Achats responsables**

Le maître d'ouvrage du projet, bénéficiaire de la subvention régionale, définit le cahier des charges dans le cadre de sa relation avec les entreprises réalisant les travaux.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent

### **Concertation avec les parties prenantes**

Le projet a fait l'objet d'échanges techniques avec les partenaires que sont l'Agence de l'Eau, le Conseil général et le Conseil régional. Ces échanges ont permis au SIAHVVY et à son maître d'œuvre de définir et d'affiner les travaux à mener. A noter que ces travaux concernent la première tranche d'un projet de plus grande ampleur, l'ensemble du projet de renaturation de l'Yvette porte, en effet, sur un linéaire de 7,8 km.



# DISPOSITIF PROTECTION ET RESTAURATION DES MILIEUX AQUATIQUES ET DES RESSOURCES EN EAU

## EXEMPLE : RÉHABILITATION DU CANAL DES HAUTES BRUYERES

### À RETENIR :

- Favoriser la biodiversité du site
- Constituer un lien entre la ville et la nature dans un secteur en mutation urbaine
- Sécuriser le canal en remplaçant le complexe d'étanchéité

Canal des Hautes Bruyeres - Val de Marne (94)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**0,3 M€**

MONTANT DU PROJET

**1 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le projet porte sur la transformation d'un canal totalement en eau, créé en 1990 entre le parc des Hautes Bruyères et la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du même nom, en un canal comportant de nombreuses zones plantées plus ou moins immergées. L'objectif du projet est de générer un fort caractère naturel au site et d'augmenter le pouvoir de biodiversité et de reconquête écologique dans ce secteur. Une attention particulière sera portée sur la circulation de l'eau afin de valoriser la faune et la flore.

Une étude écologique a été menée pour identifier les espèces intéressantes de la faune et de la flore présente sur le site, afin d'enrichir la réflexion sur le projet de transformation du canal et de développer le potentiel écologique avéré du site. Cette étude a relevé la présence d'éléments floristiques et faunistiques intéressants avec, notamment, la présence du crapaud calamite. Par ailleurs, les massifs arbustifs constitués de ronce, d'aubépine, de prunellier et d'églantier ont permis d'accroître la diversité faunistique. La biodiversité du site est également favorisée par l'implantation de 83 jardins familiaux, du jardin de plantes médicinales, la gestion différenciée des espaces et la maîtrise des pesticides et des intrants.

Ce projet, porté par le Conseil Général du Val de Marne, s'inscrit dans le cadre de sa démarche en faveur du développement durable, avec notamment la mise en place d'une politique visant à mieux connaître les

milieux qu'il exploite et notamment les espaces verts et les espaces naturels sensibles.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet participe directement à la transition écologique du territoire en visant notamment à favoriser la biodiversité. Au vu de l'état d'usure, notamment de la structure du canal haut, le porteur du projet cherche à conserver la présence de l'eau tout en y ajoutant un volet d'amélioration de la biodiversité avec la création de zones humides plantées. L'objectif de recréer un espace naturel se traduit par la réalisation d'une prairie humide aboutissant dans un ru, longeant la promenade longitudinale existante, tant au pied des logements que du côté du parc. Le ru après avoir traversé des plantations d'hélophytes aboutit à deux mares d'1.40 m de profondeur. Leur profondeur permettra de limiter le réchauffement de l'eau et favorisera la vie piscicole potentielle.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet répond à une logique d'aménagement durable du territoire en constituant un lien majeur entre la ville et la nature. Le secteur de Villeuif est actuellement dans un contexte de mutation urbaine, avec la réalisation d'une zone d'aménagement concertée dédiée à la santé et la création d'une gare d'interconnexion Grand Paris Express - ligne 14 du métro.



Ce projet structurant permettra également une amélioration de la qualité de vie des riverains.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Une étude hydraulique réalisée en amont du projet a révélé des problèmes d'étanchéité du canal des Hautes Bruyères, avec un enjeu en matière de sécurité. Les aménagements réalisés dans le cadre du projet, avec notamment le remplacement du complexe d'étanchéité du canal, permet de sécuriser le site.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet s'inscrit dans le respect du droit de toute personne à une amélioration constante de ses conditions d'existence.

### **Développement responsable du territoire**

Un des objectifs du projet d'aménagement du canal des Hautes Bruyères est de rendre ce territoire plus attractif.

### **Développement économique**

Le projet participe à soutenir l'emploi dans le cadre des travaux puis de la gestion des aménagements réalisés par les travaux. L'entretien de cet espace sera effectué par le Département avec une participation de la Ville de Villejuif dans le cadre d'une convention de gestion partagée.

### **Loyauté des pratiques**

Le Conseil Général du Val de Marne, bénéficiaire de la subvention, est soumis au Code des Marchés Publics pour la sélection des entreprises qui réalisent les travaux.

### **Achats responsables**

Le maître d'ouvrage du projet, bénéficiaire de la subvention régionale, définit le cahier des charges dans le cadre de sa relation avec les entreprises réalisant les travaux.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

### **Concertation avec les parties prenantes**

L'opération est inscrite au Contrat Particulier liant la Région au Département du Val de Marne (CPRD) et a donc fait l'objet une concertation préalable.

Par ailleurs, une concertation à l'échelle locale a été menée afin de prendre en compte l'avis des habitants sur la modification éventuelle du canal.



# **ACTIONS SOCIALES**



# CATÉGORIE DE PROJETS N°5

## ACTIONS SOCIALES EN FAVEUR DES POPULATIONS VULNÉRABLES

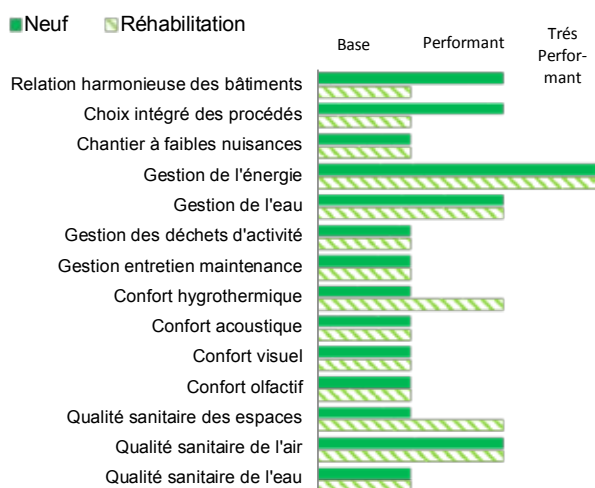
Développement de la capacité d'hébergement et projets d'amélioration de l'accessibilité des bâtiments et infrastructures pour les populations vulnérables (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, personnes en situation précaire)

La politique sociale régionale a notamment pour objet d'augmenter la capacité d'accueil des populations vulnérables sur le territoire et de réhabiliter l'offre d'accueil existante.

- **Domaine de compétence de la Région** : facultatif
- **Forme d'interventions** : subventions aux maîtres d'ouvrage
- **Public ciblé** : structures sociales et médico-sociales accueillant des personnes âgées, des personnes en situation précaire et des personnes en situation de handicap

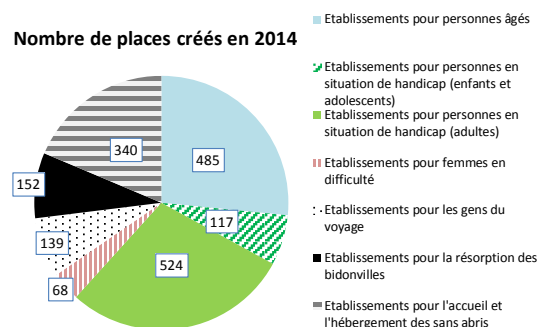
INDICATEURS OPÉRATIONNELS 2014	Financement par l'emprunt vert & responsable
529 ETP soutenus dans le cadre de l'emprunt vert et responsable 2014	<b>36 M€</b>
3 049 usagers concernés (1 825 nouvelles places créées et 1 224 places réhabilitées en 2014)	

### Exigences minimales HQE de la Région



→ La politique sociale de la Région a été mise à jour en 2011 suite à une large concertation, issue de l'expression de nouveaux besoins exprimés lors des Assises Sociales Régionales de novembre 2010 regroupant plus de 600 acteurs du champ médico-social et social de l'Île-de-France. Trois grands thèmes ont été ainsi affirmés dans le champ de l'action régionale : l'inclusion des personnes en situation de handicap, le renforcement de la lutte contre la précarité et notamment l'aide aux femmes en difficulté, et l'accompagnement d'une population vieillissante.

### Nombre de places créées en 2014



→ La Région a mis en place une conditionnalité stricte des aides au respect de critères environnementaux pour les opérations de construction et de réhabilitation d'établissements à vocation sociales ou médico-sociales : exigence de l'obtention d'un label BBC Effinergie, associé à une certification Qualitel ou Habitat & Environnement (logement), NF bâtiments tertiaires démarche HQE. Le bénéficiaire de l'aide doit attester de la mise en place d'un système de management de l'opération élaboré spécifiquement par la Région et de la qualité environnementale du bâtiment. Pour les opérations de réhabilitation, ces objectifs ne sont parfois pas techniquement atteignables, aussi la Région impose a minima que les travaux engagés permettent une réduction de la consommation énergétique d'au moins 50 % par rapport à la valeur initiale et atteindre un niveau de consommation maximale de 150 kWh/m<sup>2</sup>/an.



# EXEMPLE DE PROJET :

## CENTRE D'HÉBERGEMENT SOCIAL POUR FEMMES EN DIFFICULTÉ

### RÉHABILITATION DE 25 PLACES ET CRÉATION DE 15 PLACES SUPPLÉMENTAIRES

## À RETENIR :

- Hausse de 60% de la capacité d'accueil
- Des gains de confort significatifs
- Réduction par 3 de la consommation énergétique du bâtiment et réduction de 80% des émissions de CO<sub>2</sub>
- 78 ETP soutenus par le projet dont 12 ETP liés à l'emprunt vert et responsable 2014

54, rue du Ruisseau - 75018 PARIS



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**0,8 M€**

MONTANT DU PROJET

**5 M€**

### Management environnemental et éco-conception

La réhabilitation du CHS est conforme aux exigences du label BBC- Effnergie « Rénovation pour les bâtiments d'hébergement » et une certification patrimoine, habitation et environnement est prévue. L'extérieur comme l'intérieur du CHS nécessitent des réhabilitations lourdes par différents corps de métiers, ainsi qu'une remise en état de différents équipements (chauffage, sanitaire, électricité,...). Le projet prévoit notamment l'isolation des façades et des toitures, de la dalle du sous-sol, le remplacement des menuiseries extérieures existantes par des menuiseries bois et des vitrages à haute performance énergétique, la mise en place de chaudières gaz haut rendement à condensation, le calorifugeage des canalisations, la pose de robinets thermostatiques, et l'éclairage à basse consommation.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Les performances énergétiques du bâtiment seront améliorées, visant une diminution de la consommation de 371 kWh.ep/m<sup>2</sup>/an à 117 kWh.ep/m<sup>2</sup>/an. Par ailleurs, le projet permettra une réduction significative des émissions de CO<sub>2</sub>, qui passeront de 106 à 22 kgéqCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/an une fois la réhabilitation réalisée. La gestion de l'eau est une cible que le maître d'ouvrage a choisie au niveau « performant » dans le cadre de la certification HQE.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet participera à une amélioration de la qualité de vie et du confort des personnes résidentes, qui bénéficieront d'une réorganisation plus fonctionnelle des espaces. La qualité des ambiances (lumières, matières, acoustique, sols, etc.) fera l'objet d'une attention particulière. Après travaux, le bâtiment comprendra des locaux d'accueil au rez-de-chaussée et des espaces communs (séjour, salle à manger, salle de préparation des repas, sanitaires, accès à la cour/jardin).

### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

La finalité même du projet est de lutter contre l'exclusion. Parmi les 41 personnes accueillies au centre en 2012, 24 ont pu en sortir pour intégrer des solutions de réinsertion de long terme, au sein de résidences sociales, du parc social ou du parc privé. Ce projet permettra de renforcer la capacité d'accueil du centre d'hébergement, qui pourra recevoir des femmes en difficulté, des couples, des femmes vieillissantes et des femmes en activité avec ressources. Le projet permettra la réhabilitation des 25 places existantes et la création de 15 places supplémentaires ainsi que d'un studio. L'ensemble des places supplémentaires créées sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Le chantier permettra la mise en sécurité de l'ensemble du site.

## Respect des droits fondamentaux

La démarche du centre d'hébergement s'inscrit dans le cadre de la charte des droits des Usagers définie par l'arrêté du 8 septembre 2003. L'équipe est composée de professionnels qui partagent des valeurs communes, particulières aux structures d'accueil des personnes en grande difficulté : dignité, respect de la personne, égalité des droits, justice sociale, tolérance du temps et de l'histoire de chacun, bienveillance, souci de l'éthique dans la pratique et de déontologie.

## Développement responsable du territoire

Le soutien aux structures d'hébergement permet de répondre à des situations d'urgences et de favoriser la réintégration des personnes en difficultés, dans une logique de développement équilibré du territoire bénéficiant à chacun. L'association Aurore, qui gère le CHS de la rue du Ruisseau, accompagne plus de 16 000 personnes par an, notamment en Île-de-France. Le projet de réhabilitation et d'extension permettra notamment d'accueillir les personnes d'un autre dispositif d'hébergement de l'association, qui sont actuellement logées à l'hôtel et qui ne bénéficient pas d'un accompagnement social.

## Développement économique

Le projet participe au soutien et à la création de l'emploi sur le territoire, avec une estimation de 78 ETP créés en phase travaux.

Par ailleurs, un objectif minimal de 5% d'heures d'insertion réservées à des personnes rencontrant des difficultés particulières d'accès à l'emploi est imposé par la Région aux maîtres d'ouvrage.

## Loyauté des pratiques

Le bénéficiaire de la subvention régionale, Résidences Sociales de France, est un organisme qui a procédé à un appel d'offre tant pour le choix de l'architecte que pour l'entreprise générale tout corps d'état. De plus, dans le cadre de la sélection d'autres prestataires, l'organisme est dans l'obligation de consulter au moins 3 prestataires.

## Achats responsables

Outre l'insertion de clauses sociales dans le marché avec le maître d'oeuvre, le projet répond aux critères du plan climat ville de Paris réhabilitation : il intègre des matériaux respectueux de l'environnement.

## Relations fournisseurs responsables

Les relations avec les fournisseurs sont directement gérées par le bénéficiaire de la subvention.

## Concertation avec les parties prenantes

L'octroi de la subvention régionale a été décidé de manière complémentaire avec les autres financeurs publics en matière d'investissement et en articulation avec la Direction Régionale et Interdépartementale du Logement et de l'Hébergement, financeur du fonctionnement du CHS.

# EXEMPLE DE PROJET :

## INSTITUT MÉDICO-ÉDUCATIF (IME) EXCELSIOR POUR ENFANTS ET ADOLESCENTS EN SITUATION DE HANDICAP RESTRUCTURATION & EXTENSION DE 14 PLACES

### À RETENIR :

- Hausse de 16% de la capacité d'accueil
- Des gains de confort significatif
- Une démarche de certification environnementale
- 106 ETP soutenus par le projet dont 2 ETP liés à l'emprunt vert et responsable 2014

7 boulevard du Nord - Le Raincy (93)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

MONTANT DU PROJET

**0,2 M€**

**7 M€**

#### Management environnemental et éco-conception

Le projet de restructuration-extension de l'IME Excelsior est dans une démarche de certification NF Bâtiments tertiaires, démarche HQE neuf et rénovation. L'opération sera réalisée en site occupé, et couvrira 3 285 m<sup>2</sup> de surface utile sur 4 300 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre. Les travaux contribuent notamment à renforcer l'isolation et l'étanchéité des bâtiments dans un souci d'économie d'énergie.

#### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Dans le cadre de la démarche de certification environnementale, le projet permettra des gains d'efficacité énergétique significatifs.

#### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

L'IME Excelsior est confronté à un manque de place et de fonctionnalité des locaux techniques et éducatifs, avec des chambres trop petites, l'absence de sanitaires et des douches en nombre insuffisant.

Le projet prévoit ainsi une augmentation de 14 places et une transformation des capacités d'accueil : réduction de l'internat de 60 à 30 places et augmentation des capacités de semi-internat (pour lesquelles les demandes sont plus nombreuses) à 60 places.

Les travaux permettront également des gains de confort significatifs pour les patients et le personnel de l'institut. Les chambres verront leur superficie doubler, et toutes

les chambres seront individuelles. Des espaces de vie en commun seront créés, par petites unités intégrant chacune un salon et une cuisine commune. Des lieux spécifiques seront construits pour les activités de jour, les bâtiments excentrés seront supprimés et un parc arboré sera conservé et mieux valorisé dans le lieu réhabilité.

#### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

La finalité même du projet est de soutenir les jeunes en situation de handicap. Avant les travaux, l'Institut Médico-Educatif Excelsior accueillait 36 jeunes âgés de 11 à 15 ans et 58 jeunes âgés de 16 à 19 ans. Les 14 nouvelles places supplémentaires créées dans le cadre du projet bénéficieront toutes d'un accompagnement dédié aux jeunes ayant les handicaps les plus lourds et/ou avec troubles envahissants du développement. L'âge maximum des personnes accueillies sera reculé à 20 ans contre 19 actuellement, et le projet médico-social sera revu pour inclure une préparation à la professionnalisation. Une attention particulière sera également portée aux « sortants » avec des locaux spécifiques d'activité qui leur seront dédiés. Les travaux permettront par ailleurs une mise en conformité du bâtiment aux règles d'accessibilité prévues par la loi du 11 février 2005, et les personnes à mobilité réduite bénéficieront de chambres avec la surface maximum, soit 25 m<sup>2</sup>. Le chantier permettra la mise en sécurité de l'ensemble du site.



## Respect des droits fondamentaux

Le projet vise à offrir aux jeunes et aux professionnels des conditions de vie et de travail améliorées dans un cadre de vie propice à l'épanouissement et à garantir la sécurité et l'accessibilité dans le respect des normes en vigueur.

## Développement responsable du territoire

Le projet est réalisé en phase directe avec les besoins du territoire, en faveur d'un développement responsable et équilibré. La liste d'attente pour le semi-internat est en effet très importante dans le département de Seine Saint-Denis du fait d'une faible capacité d'accueil du public ciblé : 3,8 places pour 1000 enfants dans le département contre 6,6 places en France et 4,7 places sur le territoire francilien.

## Développement économique

Le projet participe au soutien et à la création de l'emploi sur le territoire, avec une estimation de 106 ETP créés en phase travaux. Le fonctionnement de l'institut pourra être poursuivi à effectif constant, l'augmentation de la charge de travail consécutive à la hausse du nombre de jeunes accueillis étant compensée par la réduction du nombre de places d'internat.

Par ailleurs, un objectif minimal de 5% d'heures d'insertion réservées à des personnes rencontrant des

difficultés particulières d'accès à l'emploi est imposé par la Région aux maîtres d'ouvrage.

## Loyauté des pratiques

Le bénéficiaire de la subvention régionale, l'association de Villepinte, a procédé à un appel d'offres pour sélectionner les entreprises de travaux. De plus, dans le cadre de la sélection d'autres prestataires, l'association est dans l'obligation de consulter au moins 3 prestataires.

## Achats responsables

Outre l'insertion de clauses sociales dans le marché avec le maître d'œuvre, le projet prévoit que le choix du mobilier, des différents équipements et du matériel sera fait en fonction de critères environnementaux.

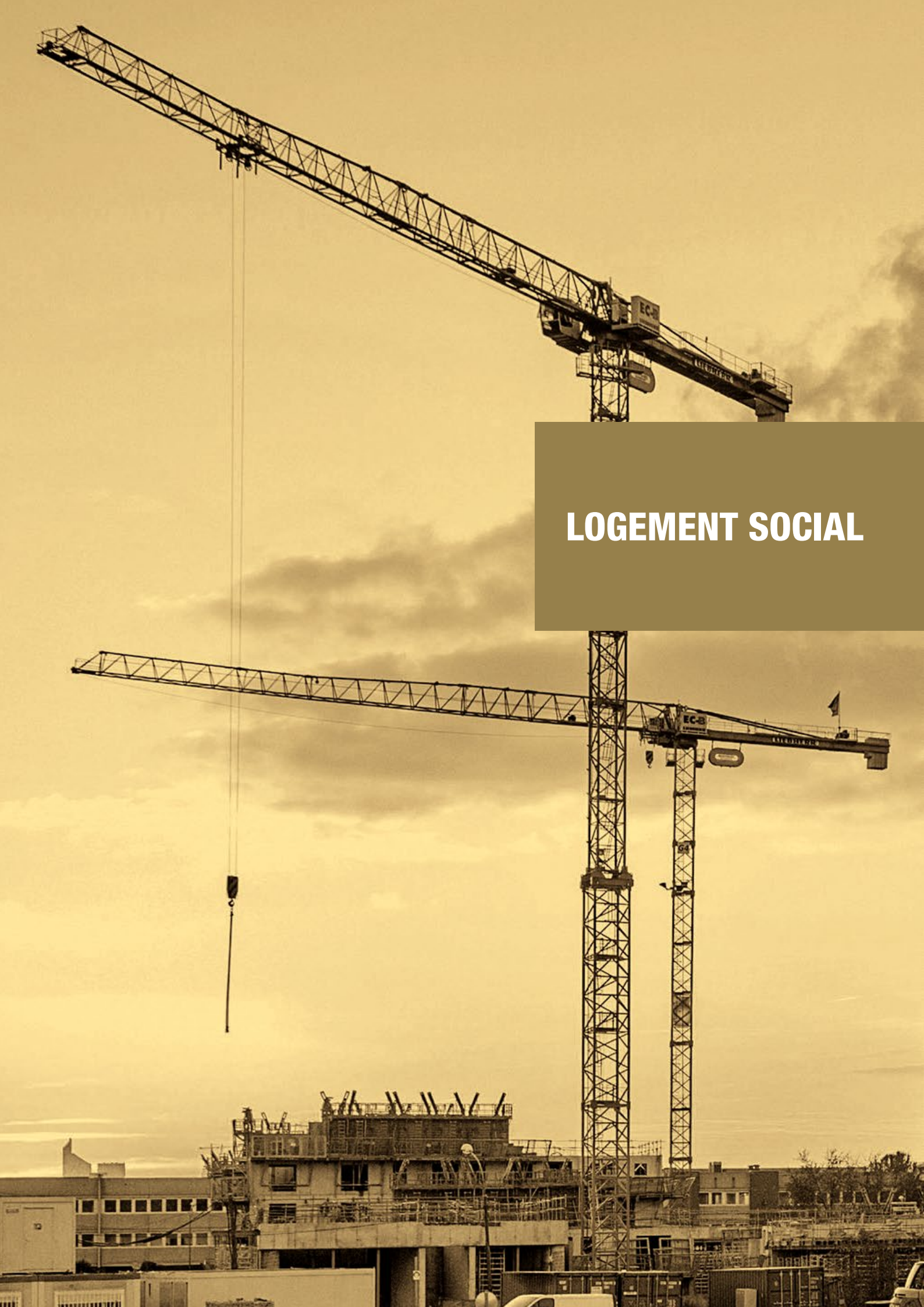
## Relations fournisseurs responsables

Les relations avec les fournisseurs sont directement gérées par le bénéficiaire de la subvention.

## Concertation avec les parties prenantes

L'octroi de la subvention régionale a été décidé de manière complémentaire avec les autres financeurs publics en matière d'investissement et en articulation avec l'Agence Régionale de la Santé.





**LOGEMENT SOCIAL**



# CATÉGORIE DE PROJETS N°6

## LOGEMENT SOCIAL

Projets de développement et de rénovation du parc de logement social, répondant à des exigences environnementales et sociales, et contribuant à l'accès au logement et à l'amélioration du confort

Politique « Action régionale en faveur du logement » : Soutien à l'offre nouvelle de logements sociaux (créations et réhabilitations) et à la lutte contre la précarité énergétique dans les logements sociaux

- **Domaine de compétence de la Région** : facultatif
- **Forme d'intervention** : subventions aux maîtres d'ouvrage sociaux, sociétés d'économie mixte de construction, associations et organismes agréés au titre de la maîtrise d'ouvrage d'insertion, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les sociétés publiques locales
- **Logements ciblés** : Logements très sociaux PLAI (Prêts Locatifs Aidés d'Intégration), logements PLUS (Prêts Locatifs à Usage Social), PLS (Prêt Locatif Social), logements d'insertion avec la fondation Abbé Pierre

INDICATEURS OPÉRATIONNELS 2014	Financement par l'emprunt vert & responsable
42% de réhabilitations thermiques en zone ANRU (Agence Nationale de Renouveau Urbain)	<b>99 M€</b>
17 417 logements sociaux soutenus en 2014	
INDICATEURS D'IMPACTS 2014	
1 297 ETP soutenus grâce à l'emprunt	
40 059 résidents concernés par les projets	

→ L'action régionale vise à renforcer l'offre nouvelle de logements sociaux, en soutenant des opérations de constructions neuves et des projets d'acquisition-amélioration ou de transformation d'immeubles destinés à la création de logements sociaux. Cette politique illustre la volonté de la Région de partager l'objectif de l'État et des membres du comité régional de l'hébergement et du logement de produire plus de 30 000 nouveaux logements sociaux par an en 2014 et 2015. La Région a ainsi soutenu plus de 10 000 nouveaux logements sociaux en 2014 et a ainsi participé à cet objectif à hauteur de 30%.

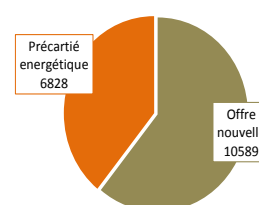
→ Des critères environnementaux stricts conditionnent le soutien de la Région aux projets. Les constructions nouvelles doivent faire l'objet d'une certification (par exemple « Habitat et environnement »), et le dispositif prévoit des incitations sous forme de primes, cumulables, pour aller vers des niveaux de performance énergétiques plus élevés (par exemple Effinergie+, BEPOS, BEPAS, Label HQEE). Pour les opérations de réhabilitation, une certification ou un label est exigé, et pour certaines opérations non certifiables, le niveau de consommation d'énergie primaire devra être de 80 kWhep/m<sup>2</sup>/an au maximum. Le dispositif pour lutter contre la précarité énergétique exige également une démarche de certification ou de labellisation. Il a été construit de telle sorte à cibler les logements sociaux le plus énergivores (Etiquette E, F, G), afin de maximiser les gains d'efficacité énergétique. Une prime complémentaire est prévue pour les opérations permettant d'atteindre un niveau maximum de 50 kWhep/m<sup>2</sup>/an.

→ Le dispositif « offre nouvelle » favorise un développement équilibré du territoire dans un objectif de mixité sociale, en

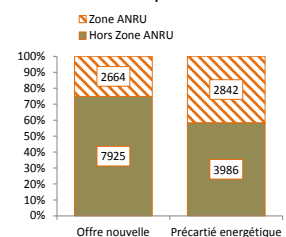
incitant au développement des logements sociaux à l'extérieur des zones défavorisées. En 2014, 75% de l'offre nouvelle soutenue par la Région était ainsi localisée hors zone ANRU, et en moyenne sur longue période, 37% des logements financés étaient situés dans des communes ayant un TLS (Taux de Logement Social) inférieur à 20% (le seuil légal actuellement fixé par l'État est à 25%). Ainsi, tous les projets financés par la Région s'inscrivent en priorité dans les zones de densification préférentielle définies par la Région dans le SDRIF. Par ailleurs, la Région incite à la création de logements très sociaux de type PLAI en appliquant le taux de subvention régionale le plus élevé, et en conditionnant son aide à la création d'au moins 20% de logements PLAI pour chaque projet localisé dans une commune qui n'a pas atteint le TLS légal.

→ À l'inverse, le dispositif « lutte contre la précarité énergétique » cible par construction les territoires défavorisés, car les travaux menés dans les logements sociaux de ces territoires présentent souvent les gains d'efficacité énergétique les plus élevés. En 2014, 42% des logements financés se situaient en zones ANRU.

Nombre de logements sociaux soutenus en 2014



Répartition du soutien régional sur les zones prioritaires





# EXEMPLE DE PROJET :

## CRÉATION DE 82 NOUVEAUX LOGEMENTS SOCIAUX

### À RETENIR :

- Offre nouvelle permettant d'accueillir 189 résidents
- Avec un loyer modéré inférieur à 7€/m<sup>2</sup> en moyenne
- Projet qui dépend de la Réglementation Technique de 2005, avec des exigences environnementales conformes à la Réglementation Technique de 2012
- 114 ETP soutenus par le projet dont 7 ETP liés à l'emprunt vert et responsable 2014

Chemin du Moulin de la Ville  
Aulnay-sous-bois (93)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

MONTANT DU PROJET

**0,6 M€**

**10 M€**

#### Management environnemental et éco-conception

En lien avec les exigences du dispositif régional, le projet soutenu par la Région s'inscrit dans une démarche de double certification, Qualitel BBC Effinergie+ d'une part, et Habitat & Environnement d'autre part. Si le projet relevait de la Réglementation Thermique 2005 au moment de son élaboration, il demeure très vertueux du point environnemental puisque l'objectif de certification BBC lui a permis d'être conforme à la Réglementation Technique 2012 par anticipation.

#### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Les 82 logements créés seront économes en énergie, avec une consommation maximum d'énergie primaire attendue de 74,75 kWh/m<sup>2</sup> par an. La surface utile totale des nouveaux logements sera de 4 117 m<sup>2</sup> au total. Le dispositif régional impose par ailleurs qu'au moins 30% de la production et 30% des besoins de chauffage soient couverts par des énergies renouvelables dans chaque nouvelle construction de logements sociaux financés par la Région. Le projet prévoit ainsi la mise en place de panneaux solaires thermiques pour satisfaire à cette exigence.

#### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Avec 109,33 logements produits par hectare, le projet offre un niveau de densité de logement qui est cohérent avec les ratios préconisés dans le SDRIF dans la zone concernée. Il répond ainsi à l'objectif régional de

favoriser un habitat économe en consommation foncière et résidentiellement dense.

#### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Le projet vise à répondre à la lutte contre les inégalités en offrant 82 nouveaux logements sociaux, qui permettront en moyenne d'accueillir 189 personnes à revenu modeste.

Le projet prévoit la construction de 66 logements PLUS-CD (destinés à reloger des ménages occupant des immeubles sociaux à démolir) avec un loyer modéré de 6,62€ par m<sup>2</sup> et 16 logements PLUS avec un loyer de 7,19€ par m<sup>2</sup>.

Par ailleurs, le projet répond à l'obligation du dispositif régional qu'au moins 5% des logements neufs financés accueillent des jeunes de moins de 30 ans, et que 5% d'entre eux soient adaptés aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap.

#### Respect des droits fondamentaux

Le projet s'inscrit dans le respect du droit de toute personne à un niveau de vie suffisant pour elle-même et sa famille, y compris un logement suffisant, ainsi qu'à une amélioration constante de ses conditions d'existence. Il participe par ailleurs à une meilleure application de l'exercice du droit au logement sur le territoire.

#### Développement responsable du territoire

Le soutien régional à l'offre nouvelle de logements sociaux vise à favoriser un développement équilibré

et responsable du territoire. Le projet est localisé dans une zone ANRU à Aulnay-sous-Bois où les besoins en logements sociaux sont importants (pour favoriser la décohabitation par exemple) et cela bien que le taux de logements sociaux y soit déjà légèrement supérieur au seuil légal, à 35%.

Au-delà, le projet illustre également une réalité complexe, puisque seules 8% des communes concentrent à elles-seules 50% de l'offre de logements sociaux. La Région cherche à faire face à ce déséquilibre, mais la situation est d'autant plus compliquée du fait qu'elle instruit les projets qui disposent déjà de permis de construire, ces derniers étant délivrés par les communes. Des mécanismes ont ainsi été mis en place dans le cadre du dispositif régional pour favoriser un rééquilibrage du territoire en incitant à la création de logements très sociaux dans les communes où le taux de logement social est inférieur au seuil légal. Ceci a permis que 37% des logements financés par la Région se situent dans des communes ayant un taux de logement social inférieur à 20%.

### **Développement économique**

Le projet participe au soutien et à la création de l'emploi sur le territoire, avec une estimation de 114 ETP soutenus dans le cadre du chantier (11,6 ETP pour 1 M€ de travaux compte-tenu du montant du projet de 9,8 M€ ; calcul : Ratio d'impact emploi - Ministère du développement durable). Par ailleurs, 2201 heures d'insertion sociale ont été prévues dans le cadre du chantier pour les personnes en difficulté d'insertion.

### **Loyauté des pratiques**

Le processus d'instruction des dossiers de subvention relatif au dispositif est complètement transparent. Les projets éligibles doivent respecter un ensemble de critères sélectifs et qui sont tous explicités dans la délibération cadre. Au-delà, les opérations financées par la Région sont soumises au régime des marchés publics.

### **Achats responsables**

Le dispositif régional en faveur du logement social impose aux bénéficiaires de mettre en place des clauses d'insertion sociale dans les marchés publics passés. Au-delà, le dispositif régional est déjà très exigeant, et il est estimé qu'un renforcement supplémentaire de ces exigences pourrait devenir déraisonnable en termes de contrôle, au regard de l'objet du projet et compte tenu des contraintes internes en termes de personnel.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

### **Concertation avec les parties prenantes**

En amont d'une demande de subvention régionale, chaque projet de construction nouvelle est discuté entre les bailleurs sociaux et les communes. Le projet présenté à la Région doit avoir obtenu un permis de construire, et la concertation se situe donc déjà à un stade bien avancé au moment de l'instruction du projet par la Région. Le projet est ensuite instruit par la Région et présenté aux élus dans la cadre d'une commission thématique. Ce sont les élus qui approuvent ce projet sur la base d'un dossier d'instruction préparé par la Région.

# EXEMPLE DE PROJET :

## RÉHABILITATION THERMIQUE DE 398 LOGEMENTS - RÉSIDENCE LES AUNETTES

### À RETENIR :

- Un projet qui participe au désenclavement de la résidence située sur un territoire défavorisé
- Des économies de charges estimées à 22€ par mois par logement
- Économies de CO<sub>2</sub> évaluées à 43 kg/m<sup>2</sup>/an
- 153 ETP soutenus par le projet dont 6 ETP liés à l'emprunt vert et responsable 2014

Rue Jacques Decour  
FLEURY-MEROGIS (91)



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

MONTANT DU PROJET

**0,4 M€**

**11 M€**

#### Management environnemental et éco-conception

Le projet soutenu est conforme aux exigences du dispositif régional : il s'inscrit dans une démarche de certification Patrimoine Habitat avec un label BBC Effinergie Rénovation.

Cette réhabilitation vise à améliorer les qualités techniques et thermiques du bâti, avec l'isolation thermique des façades et des toitures-terrasses, le remplacement des portes fenêtres et la rénovation du réseau de chauffage. Plusieurs interventions sont également prévues dans les parties communes, telles que la mise en place de robinets thermostatiques qui permettent de mieux réguler la chaleur et de dégager des économies énergétiques.

#### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le projet permettra des gains de consommation énergétique très significatifs et s'inscrit ainsi en cohérence avec les objectifs même du dispositif. Initialement classé dans la catégorie E sur sa consommation énergétique, le projet permettra d'amener le bâtiment vers la catégorie B, soit une réduction de la consommation d'énergie primaire de plus de 70%. Les économies de CO<sub>2</sub> réalisées sont ainsi estimées à 43 kilos par m<sup>2</sup> par an, soit 1,2 tonnes par année sur l'ensemble du bâtiment compte-tenu d'une surface de 27 338 m<sup>2</sup>.

#### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Le projet participera à l'amélioration de la qualité de

vie des résidents, les travaux prévoyant une mise à niveau du confort des logements. Par ailleurs, la Région a accordé une attention particulière à ce projet afin de permettre son démarrage anticipé, une rénovation importante du réseau de chauffage nécessitant d'être achevée avant la prochaine période hivernale.

#### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

Le projet est localisé dans un territoire très défavorisé, classé à la fois en zone ANRU et en zone urbaine sensible, et il permettra de lutter contre la précarité énergétique et sociale des ménages habitant ce logement. Ces derniers bénéficieront de gains significatifs en termes de loyers, avec une baisse attendue du prix moyen des charges de 22€ par mois par logement. Par ailleurs, les travaux qui seront mis en œuvre permettront de repenser l'accessibilité du bâtiment et la sécurité des espaces communs.

#### Respect des droits fondamentaux

Le projet s'inscrit dans le respect du droit de toute personne à un niveau de vie suffisant pour elle-même et sa famille, y compris un logement suffisant, ainsi qu'à une amélioration constante de ses conditions d'existence.

#### Développement responsable du territoire

Le projet s'insère dans une logique de développement équilibré du territoire, en cohérence avec le dispositif régional qui permet par construction de cibler notamment les zones ANRU : la recherche de gains énergétiques maximum dans le cadre du dispositif





aboutit mécaniquement à privilégier les zones ANRU, où la précarité énergétique et sociale dans les logements y est la plus prononcée. La résidence des Aunettes se situe ainsi en zone urbaine sensible depuis 1996, où le taux de logements sociaux était de 80,8% en 2012. Il est par ailleurs attendu que la revalorisation de la qualité intrinsèque du bâtiment participera à son désenclavement, en l'insérant au sein du projet d'écoquartier des Joncs Marins qui se situe à proximité.

### **Développement économique**

Le projet participe au soutien et à la création de l'emploi sur le territoire, avec une estimation de 153 ETP soutenus dans le cadre du chantier (14,2 ETP pour 1 M€ de travaux compte-tenu du montant du projet de 10,8 M€ ; calcul : Ratio d'impact emploi - Ministère du développement durable).

### **Loyauté des pratiques**

Le processus d'instruction des dossiers de subvention relatif au dispositif est complètement transparent. Les projets éligibles doivent respecter un ensemble de critères sélectifs et qui sont tous explicités dans la délibération cadre. Au-delà, les opérations financées par la Région sont soumises au régime des marchés publics.

### **Achats responsables**

Le dispositif régional de lutte contre la précarité énergétique n'impose pas aux bénéficiaires de mettre en place des clauses particulières dans les marchés publics passés. Le dispositif régional en faveur du logement social est déjà très exigeant, et il est estimé qu'un renforcement supplémentaire de ces exigences pourrait devenir déraisonnable en termes de contrôle, au regard de l'objet du projet et compte-tenu des contraintes internes en termes de personnel.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

### **Concertation avec les parties prenantes**

L'aide régionale en matière de lutte contre la précarité énergétique est subordonnée à la mise en œuvre par le maître d'ouvrage d'une procédure de concertation avec les locataires. Dans le cadre du projet des Aunettes, 92,96% des locataires votants ont approuvé les travaux. Le projet est ensuite instruit par la Région et présenté aux élus dans le cadre d'une commission thématique. Ce sont les élus qui approuvent ce projet sur la base d'un dossier d'instruction préparé par la Région.



A photograph of a fan of colorful paper strips (pink, yellow, orange, green, blue, purple) fanned out on a dark, wet surface. The strips are arranged in a semi-circle, with their ends pointing towards the center. The background is a bright, overcast sky. A dark grey rectangular overlay is positioned on the right side of the image, containing white text. The foreground shows a dark, wet surface with numerous water droplets.

**DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE  
ET SOLIDAIRE**

# CATÉGORIE DE PROJETS N°7

## DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOLIDAIRE

Projets contribuant à la création ou au maintien de l'emploi local, via le soutien aux PME sur le territoire et aux projets de l'économie sociale et solidaire ; Aide à la recherche et à l'innovation de PME en faveur de la transition écologique et sociale et de l'attractivité du territoire

La Stratégie Régionale de Développement Economique et d'Innovation (SRDEI) a notamment pour objet de soutenir l'activité économique des PME franciliennes et de favoriser la conversion écologique et sociale du territoire. La SRDEI a été votée en juin 2011 après une large concertation des acteurs économiques franciliens.

- **Domaine de compétence de la Région** : la Région va devenir chef de file du développement économique sur le territoire dans le cadre du projet de loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République)
- **Forme d'interventions** : subventions, dotations en capital, prise de participation
- **Public ciblé** : TPE et PME, pôles de compétitivité, fonds d'investissement pour les PME, fonds de prêt d'honneur, associations de l'économie sociale et solidaire

INDICATEURS D'IMPACTS 2014	Financement par l'emprunt vert & responsable
5 600 emplois soutenus avec l'emprunt 2014	<b>44 M€</b>
1 077 entreprises soutenues en 2014	

Chiffrage calculé à partir des dispositifs présentés ci-après

Les projets qui ont été financés en 2014 dans le cadre de l'emprunt vert et responsable reflètent trois axes prioritaires de la SRDEI :

<p><b>AXE 1</b> : Encourager les créations, transmissions et reprises des PME/PMI d'Île-de-France, ainsi que leur croissance, dans le respect des règles de concurrence, en créant des incitations positives en faveur d'une conversion écologique et sociale du territoire et en faveur de l'intégration de démarches RSE</p>	<p><b>AXE 2</b> : Favoriser un développement solidaire du territoire en intégrant à la stratégie économique de la Région Île-de-France les spécificités, potentialités et besoins locaux, notamment ceux des territoires économiquement vulnérables</p>	<p><b>AXE 3</b> : Valoriser le potentiel d'innovation du territoire francilien, pour viser la satisfaction des besoins économiques, écologiques et sociaux dans une optique d'innovation responsable</p>
<p><b>21.9 M€</b> Exemple ci-après : Dispositif PM'UP</p>	<p><b>4.6 M€</b> Exemple ci-après : Soutien à l'Adie (micro-crédits)</p>	<p><b>17.3 M€</b> Exemples ci-après : Dispositif AIR et soutien aux pôles de compétitivité</p>



# DISPOSITIF PM'UP

## AIDE AUX ENTREPRISES ADOPTANT UNE DÉMARCHE RSE

### À RETENIR :

- 189 PME lauréates en 2014
- Montant maximum de subvention de 250 000 €, répartie sur 3 ans
- 89% des entreprises aidées en 2014 déclarent avoir mieux appréhendé la RSE suite aux démarches engagées dans le cadre de PM'up
- Les PME aidées en 2014 envisagent une progression de 111% de leurs effectifs sur les 3 prochaines années



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**5 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Le dispositif PM'UP existe depuis 2008 et consiste à soutenir le financement de dépenses structurantes des PME et PMI. Seules les aides versées par la Région en 2014 et affectées aux dépenses d'investissement des entreprises ont été retenues au titre de financement de l'emprunt vert et responsable de la Région, telles que l'acquisition de nouveaux outils de production.

Le dispositif a été rénové en 2013 dans une logique d'éco-conception, visant à promouvoir les bonnes pratiques en matière de responsabilité sociale au sein des entreprises (RSE). La sélection des entreprises lauréates se fait désormais à la fois sur la base des critères de sélection « économiques » en place depuis 2008, et selon la prise en compte des enjeux RSE par les entreprises. Interrogées à la suite de leur désignation, les PME bénéficiaires ont indiqué, pour 64% d'entre elles, avoir déjà mené une réflexion autour de la RSE avant leur dépôt de candidature ; pour 89% d'entre elles, avoir mieux appréhendé la RSE suite aux démarches engagées dans le cadre de PM'up ; pour 83% d'entre elles, avoir identifié de nouvelles pratiques RSE à mettre en place dans leur entreprise ; 97% jugent les informations et contacts communiqués par la Région appropriés.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

La Région a élaboré une liste limitative des projets éligibles à un financement par le dispositif. Dans ce cadre, les projets relatifs au secteur des éco-activités sont ouverts au dispositif, dès lors qu'ils apportent une réponse aux enjeux énergétiques (Énergies alternatives bâtiment à faible impact environnemental,

réseaux énergétiques intelligents captage, stockage et valorisation du CO<sub>2</sub>, stockage de l'énergie, bio-carburants, efficacité énergétique des produits, des process et des réseaux) ou qu'ils portent sur la mesure, la prévention et la réparation des pollutions environnementales (Recyclage et valorisation des déchets, éco-matériaux, eau et assainissement, mesure des pollutions (air, eau, sol), traitement des pollutions (air, eau, sol), métrologie et instrumentation, prévention des risques naturels et industriels, achats durables, gestion des espaces naturels et urbains, chimie verte, optimisation des procédés industriels, gestion durable des ressources).

En 2014, 19 entreprises des éco-activités ont ainsi été soutenues sur les deux appels à projets concernés, soit 10% des bénéficiaires. Par ailleurs, dans le cadre du volet RSE du dispositif, parmi les 189 entreprises lauréates en 2014, 87% se sont engagées sur un volet Réduction des consommations, des ressources et des déchets et réduction des pollutions, 69% se sont engagées sur un volet Responsabilité sociale et environnementale des produits/services, et 74% d'entre elles estiment que la démarche RSE permettra de réduire leur empreinte écologique.

Au-delà, le règlement du dispositif précise que les projets/activités relevant des secteurs tels que l'armement, l'extraction des combustibles fossiles ou le nucléaire peuvent être exclues d'office.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Dans le cadre de la démarche RSE adoptée par les entreprises lauréates, 55% se sont engagées sur un volet Transport et logement, avec des engagements

forts visant à améliorer la qualité de vie de leurs salariés. À titre d'exemple, parmi ces entreprises, certaines ont décidé de prendre en charge à 100% l'abonnement Navigo/Vélib/auto-lib, de favoriser le covoiturage (abonnement à des portails dédiés, mise en place de procédures internes, démarche inter-entreprise...), de favoriser les circulations douces pour le transport des salariés et des marchandises, d'adopter un plan de déplacement inter-entreprise ou encore de soutenir l'accès au logement de leurs salariés.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Les PME d'au moins 5 salariés relevant de l'économie sociale et solidaire sont éligibles au dispositif, avec des projets susceptibles d'apporter des réponses nouvelles à des besoins sociaux nouveaux ou mal satisfaits en termes de produits, de services, de mode d'organisation ou de distribution. Le champ d'applications prévu couvre le vieillissement de la population et la dépendance, la petite enfance, la lutte contre la pauvreté les exclusions et les discriminations, les finances solidaires, et le commerce équitable.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet soutient la liberté d'entreprendre. Par ailleurs, dans le cadre du processus d'instruction, l'ensemble des entreprises bénéficiaires s'est engagé à respecter la réglementation. Les services de la Région ont à l'occasion de leurs échanges avec les entreprises effectués un rappel des principales obligations légales auxquelles celles-ci sont soumises.

### **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire en soutenant un tissu de PME dynamiques, porteuses de projets à haute valeur ajoutée en termes économiques, sociaux ou environnementaux. Si le dispositif ne prévoit pas de critères spécifiques visant à privilégier les PME issus de territoires défavorisés, il convient de noter que la répartition des entreprises lauréates par département est globalement en ligne avec la répartition des entreprises sur le territoire, ce qui peut illustrer que le dynamisme des PME franciliennes se retrouvent dans chaque département. Les lauréats localisés à Paris sont légèrement sous représentés (34% des entreprises aidées alors que Paris concentre 41,5% des entreprises franciliennes) et les lauréats du département de Seine Saint-Denis légèrement sur-représentés (11% des lauréats alors que le département concentre 9% des aides). S'agissant du volet RSE, 65% des entreprises lauréates se sont engagées sur un volet Réduction des inégalités territoriales et équilibre territorial.

### **Développement économique**

Le dispositif PM'UP cible les petites et moyennes entreprises comptant au moins 5 salariés en équivalents temps plein, en bonne santé financière, et qui sont potentiellement créatrices d'emploi en Île-de-France. Au moment de leur dépôt de candidature, les entreprises bénéficiaires du dispositif en 2014 employaient 4 159 salariés, soit une moyenne de 22 salariés par entreprises. Sur la base des données déclaratives faites par les entreprises, les projections de créations d'emplois à 3 ans des entreprises bénéficiaires sont de 4 615 créations d'emplois soit une progression moyenne des effectifs de 111%. Par tranche d'effectif, 27% des entreprises lauréates regroupaient 5 à 10 salariés, 33% d'entre elles avaient 10 à 20 salariés, 29% 20 à 50 salariés, et 11% 50 à 250 salariés. Au-delà, le dispositif permet notamment de soutenir les investissements des entreprises, dès lors qu'ils permettent un accroissement ou une diversification de la production de l'entreprise, ou un changement fondamental de l'ensemble du processus de production. La Région exige que ces investissements soient exploités sur le territoire francilien et acquis auprès d'un tiers aux conditions du marché.

### **Loyauté des pratiques**

Le dispositif s'inscrit dans le cadre des régimes « de minimis » élaborés par la Commission européenne, et qui prévoient la possibilité d'octroyer des subventions publiques à des entreprises du secteur privé sans que cela ne soit considéré comme une distorsion de la concurrence. Le processus d'attribution des aides est transparent et fondé sur des critères sélectifs. Le règlement d'attribution des aides et l'ensemble des pièces susceptibles d'aider les entreprises dans leur candidature sont en accès direct sur le site internet du dispositif à chaque appel à projet. Par ailleurs, la désignation des entreprises lauréates des appels à projets PM'up mobilise un jury d'expert composé des personnalités qualifiées représentant les principaux acteurs institutionnels de l'appui au développement des entreprises franciliennes. Le plan de développement de chaque bénéficiaire est présenté à la Commission permanente du Conseil régional lors de la désignation des lauréats PM'up. L'aide est versée aux entreprises lauréates en 3 fois chaque année, et reste conditionnée tout au long de ces 3 années à la mise en œuvre et au suivi effectif de la démarche de progrès retenue par l'entreprise. Un point d'étape est ainsi organisé chaque année avec les entreprises lauréates, à l'occasion duquel il lui est demandé de fournir un bilan des actions engagées dans le cadre de sa démarche RSE, et pour chacune d'entre elles les justificatifs que l'entreprise est en mesure de présenter.



### **Achats responsables**

Dans le cadre du volet RSE du dispositif, 62% des entreprises se sont engagées sur un volet Comportement sur les Marchés et engagement sociétal de l'entreprise, et 69% d'entre elles sur un volet Responsabilité sociale et environnementale des produits/services.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

### **Concertation avec les parties prenantes**

L'élaboration de la critérisation RSE des aides PM'up a été décidée suite aux États généraux de la conversion écologique et sociale organisés par la Région Île-de-France, qui a consisté en une large consultation du public et de l'ensemble des acteurs sur les enjeux en la matière. En particulier, le dispositif a fait l'objet d'un groupe de travail réuni à de multiples reprises qui a regroupé des élus régionaux, représentants des services de la Région, partenaires institutionnels et représentants des entreprises.

Il est également à souligner que la mise en place de cette conditionnalité RSE n'a pas entraîné de diminution significative des candidatures.

Par ailleurs, la prise en compte des aspects RSE au sein du dispositif s'effectue à plusieurs étapes dans une démarche de concertation :

- lors des appels à projet lancés par la Région (deux

en 2014), chaque entreprise candidate doit réaliser un auto-diagnostic RSE basé sur le référentiel international ISO 26000. 520 entreprises candidates en 2014 ont ainsi pu mieux appréhender les différentes dimensions de la RSE. La finalité du soutien régional étant d'engager ces entreprises dans une démarche de progrès quel que soit leur degré de maturité initial, aucune note minimum n'était requise sur ces autodiagnostic.

- pour les dossiers retenus en première instruction, les entreprises sont accompagnées par la Région pour formaliser une démarche de progrès en matière de RSE. Une visite de l'entreprise est organisée ainsi qu'une réunion avec le dirigeant, et les services de la Région ont élaboré avec des partenaires un guide regroupant par thématique les principales obligations légales de l'entreprise, des exemples de bonnes pratiques et un ensemble de ressources et de contacts pour approfondir leurs réflexions. En 2014, 189 entreprises bénéficiaires des aides ont ainsi construit leur propre démarche de progrès en fonction des enjeux et problématiques prioritaires auxquels elles sont confrontées, et en se fixant des objectifs de progrès accompagnés d'un plan d'action et d'indicateurs de suivi.

À l'issue des trois ans de soutien régional, un bilan de l'introduction des critères RSE sera effectué avec chaque entreprise accompagnée par le dispositif.

<http://www.iledefrance.fr/aides-regionales-appels-projets/appel-projets-pm>



# DISPOSITIF AIR

## AIDE À L'INNOVATION RESPONSABLE

### À RETENIR :

- 45 projets de RDI soutenus en 2014 en faveur d'une innovation responsable
- Montant maximum de subvention de 80 000 €
- 70% des entreprises aidées sur la période 2009-2013 ont créé des emplois
- 60% des entreprises aidées sur la période 2009-2013 ont commercialisé l'innovation par la suite

FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**2M€**

#### Management environnemental et éco-conception

Le dispositif AIR (Aide à l'Innovation Responsable) est une aide au développement du programme de RDI (Recherche, Développement, Innovation) destinée à soutenir des projets d'innovation. Le montant maximum de la subvention, entièrement financée par la Région, est de 80 000 €, avec une avance de 50% de l'aide versée au départ à la signature du contrat de subvention.

Ce dispositif a été conçu pour soutenir les projets en faveur du développement durable. L'éligibilité à l'aide est en effet conditionnée à l'adossement des projets à un ou plusieurs critères du développement durable. Plusieurs thématiques ont été retenues. S'agissant de l'environnement, les projets peuvent porter sur la gestion des ressources (eau, matières, énergies), sur les moyens de lutter contre la pollution de l'eau, de l'air et des sols, ou encore sur la biodiversité ou la gestion des déchets. En matière sociétale, les thématiques identifiées concernent la santé (prévention, dépistage, traitement, toxicité), la sécurité, les conditions de vie et de travail, la lutte contre l'exclusion, la solidarité, l'accès aux droits fondamentaux pour tous, le dialogue social, la diffusion des connaissances et des compétences, la transparence. En matière d'économie, les projets éligibles doivent participer au développement économique du territoire, porter sur l'efficacité des systèmes publics, l'intérêt général, l'éthique et l'économie responsable, l'économie solidaire, l'application des principes de précaution, ou encore la prévention et la gestion des risques. Enfin les projets sur la gouvernance, en matière de management

responsable et de responsabilité sociale de l'entreprise, sont également éligibles.

Compte tenu de la diversité des champs et domaines que recouvre l'innovation, pour chaque projet candidat à AIR, les critères les plus pertinents de la liste ci-dessus sont investigués à l'aide d'une grille d'analyse permettant de l'évaluer en fonction de ses caractéristiques propres (état de l'art, degré d'innovation, valeur écologique et sociétale en termes d'usages potentiels...). Pour être éligible à l'aide régionale, le projet doit se positionner significativement vers une évolution positive par rapport à l'existant. Le caractère incitatif de l'aide pour la réalisation du projet doit être démontré.

#### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

En définissant une liste limitative de projets éligibles devant porter sur des enjeux du développement durable, dont les projets relatifs à l'environnement, le dispositif participe directement à la transition écologique du territoire.

En 2014, au total 45 projets ont été soutenus au titre du dispositif AIR. Parmi eux, 16 projets ont concerné directement le champ de l'innovation environnementale. Au-delà, la ligne de force du dispositif est de toujours poser la question des conséquences de l'innovation. Ce questionnement engage l'entreprise dans une autre démarche qui la conduit à participer à un nouveau mode de développement du territoire que la Région souhaite faire prévaloir, en faveur d'une transition écologique et sociale.

## **Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie**

Le dispositif AIR accompagne la prise de risque des PME, les projets aidés à ce stade étant encore loin du marché et donc incertains en termes de diffusion sur le territoire. C'est précisément pour cela que le soutien de la Région est souvent déterminant dans la réalisation du projet, puis la diffusion de l'innovation, avec comme l'objectif à terme une amélioration de la qualité de vie sur le territoire francilien.

## **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Le dispositif participe à un développement plus solidaire du territoire, les critères d'éligibilité à la subvention couvrant le champ de l'économie solidaire, de l'éthique et de l'économie responsable. Le dispositif soutient également les projets sur la thématique du handicap et sur la santé. Sur ce dernier domaine, 6 projets ont été soutenus en 2014.

## **Respect des droits fondamentaux**

Le projet soutient la liberté d'entreprendre.

Par ailleurs, le dispositif prévoit des critères d'inéligibilité de l'aide. Les projets exclus sont ceux relatifs à l'armement, au nucléaire (hormis le nucléaire médical civil), à la publicité et au marketing, ainsi que ceux pouvant porter atteinte à l'éthique, à l'environnement, ou encore aux libertés individuelles.

## **Développement responsable du territoire**

Le projet renforce l'attractivité du territoire en soutenant un tissu de PME dynamiques, porteuses de projets à haute valeur ajoutée en termes environnementaux, économiques, sociaux, ou de gouvernance. Le dispositif prévoit que les PME soutenues doivent être en situation financière saine, sans condition d'âge.

## **Développement économique**

Le dispositif PM'UP cible les petites et moyennes entreprises comptant entre 5 et 249 salariés en équivalents temps plein, en bonne santé financière, et qui sont potentiellement créatrices d'emploi en Île-de-France. Elles doivent, par ailleurs, être implantées en Île-de-France et relever de l'industrie ou des services.

Sur la base d'une évaluation du dispositif AIR réalisée sur la période 2009-2013, 60% des entreprises ayant bénéficié de la subvention ont commercialisé l'innovation par la suite, et 67% d'entre elles se sont positionnées sur un nouveau marché. Par ailleurs, les résultats statistiques sur Air montrent que l'aide a eu un fort effet sur les effectifs : le projet d'innovation a permis de maintenir des emplois pour 72% des entreprises bénéficiaires et de créer des emplois pour 70% des bénéficiaires. Par ailleurs, une régression statistique réalisée dans le cadre de cette évaluation a suggéré que les entreprises aidées ont enregistré des hausses de salaires et traitements significativement plus importantes que celles qui n'ont pas été aidées.

## **Loyauté des pratiques**

L'Aide à l'Innovation Responsable s'inscrit dans le cadre du régime notifié n° 520a/2007 qui encadre les modalités de l'aide à la RDI des collectivités territoriales, et qui a été approuvé par la Commission Européenne le 16 juillet 2008.

La procédure de sélection des projets AIR repose sur un processus transparent. La demande d'aide émane de la PME sur un projet clairement identifié. L'expertise en est faite par un organisme qualifié désigné par la Région, à savoir Paris Région Entreprises (anciennement Centre Francilien de l'Innovation), qui s'assure de l'éligibilité de la demande au regard du dispositif sollicité. Le dossier de demande d'aide doit notamment comporter tous les éléments et informations utiles à la connaissance de l'entreprise et à l'appréciation du projet au regard des critères d'éligibilité. Les dépenses éligibles ne sont prises en considération qu'après l'acceptation du projet par la Région, la date de référence étant alors celle du dépôt du dossier réputé complet. Le dossier est ensuite présenté à la « Commission AIR », présidée par la Région, à laquelle sont conviés des représentants de l'État, de Bpifrance, la DIRECCTE et de Paris Region Entreprise. La commission se réunit chaque mois et elle s'assure notamment qu'il n'y a pas de recouvrement d'assiette avec d'autres dispositifs d'aide à l'innovation. En 2014, 11 réunions ont ainsi eu lieu.

## **Achats responsables**

Le dispositif soutient les programmes de RDI des PME et il se situe donc en amont d'une phase de production / commercialisation.

## **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

## **Concertation avec les parties prenantes**

Le processus d'instruction de l'aide met en jeu une concertation entre différents acteurs publics sur le territoire (cf. description ci-avant).

Par ailleurs, le dispositif AIR est un des trois dispositifs constituant le Fonds Régional pour l'Innovation et la Conversion Écologique et Sociale (FRICES), piloté par la Région Île-de-France et Bpifrance. Une convention triennale organise le fonctionnement du FRICES, et donne régulièrement lieu aux ajustements nécessaires pour améliorer l'accès à ces aides et assurer une plus grande efficacité de l'action. A noter que AIR est entièrement financé par la Région à l'inverse des deux autres dispositifs (AIMA et Aixpé) qui sont cofinancés à parité avec Bpifrance.

Enfin, des réunions d'information sur le dispositif auprès des entreprises sont organisées au moins deux fois chaque année.

# DISPOSITIF AIDE AUX PROJETS COLLABORATIFS

## SOUTIEN AUX PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ

### À RETENIR :

- 35 projets collaboratifs des pôles de compétitivité soutenus en 2014
- 4 projets pour le pôle Advancity qui oeuvre en faveur du ville durable
- 84% des entreprises présentes dans les pôles de compétitivité estiment que leur adhésion aux pôles leur a permis de maintenir des emplois
- 66% des mêmes entreprises estiment qu'elles ont pu créer des emplois du fait de leur adhésion aux pôles

FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**6 M€**

#### Management environnemental et éco-conception

La Région apporte son soutien aux projets collaboratifs des pôles de compétitivité qui ont été labellisés et déposés lors des appels à projets du Fonds Unique Interministériel - Régions (FUI-R), pilotés par l'État.

Au sein de ces projets, le dispositif régional prévoit de sélectionner ceux qui pourront être financés sur la base d'une grille de critères prédéfinis, précisant notamment que le produit développé participe au développement d'une Eco-région dans une démarche écologiquement et socialement soutenable, qu'il ait un impact social et environnemental, et un impact positif sur l'emploi.

Ainsi, une large partie des projets de recherche et développement et innovation (RDI), financés par la Région et issus des pôles de compétitivité, est basée sur l'éco-conception. relative à la conception même du produit ou du service, ou à son utilité. Le projet va être développé en collaboration avec d'autres acteurs (académiques ou industriels).

A titre d'exemple, la Région a apporté en 2014 son soutien à quatre projets du pôle Advancity, impliquant quatre laboratoires et six entreprises. Le pôle Advancity s'inscrit directement dans une démarche de développement durable, et porte notamment des projets en faveur de la ville durable, thématique qui n'est abordée en tant que telle par aucun autre acteur.

#### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Le dispositif favorise directement une transition écologique du territoire, les projets aidés devant participer à favoriser le développement d'une Eco-région dans une démarche écologiquement et socialement soutenable.

En 2014, sur les quatre projets du pôle Advancity soutenus par la Région, trois ont porté sur la thématique du climat et de la mobilité durable. Par exemple, un projet a pour objectif de procéder à l'équipement d'impression de nouvelle génération intégrant des innovations de rupture pour augmenter les rendements des cellules photovoltaïques. Le second projet a pour objectif d'adapter les systèmes de transport par câbles (type télécabine) aux contraintes, enjeux et besoins de la ville moderne, de ses usagers et donneurs d'ordre. Le troisième projet vise à développer une application web à destination des acteurs du développement territorial (collectivités, aménageurs, urbanistes, acteurs économiques) dont l'objectif est de permettre une analyse transversale, multithématique et dynamique des territoires sous l'angle de l'attractivité territoriale.

#### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

L'aménagement du territoire et la revitalisation de certaines zones sont au cœur de la stratégie du pôle Advancity, dont les membres « visent



ensemble l'excellence de l'efficacité énergétique et environnementale des territoires urbanisés, et opèrent sur les marchés de la construction, des services urbains, de l'urbanisme et de l'aménagement ». Cette priorité se décline notamment dans l'insertion territoriale du pôle et l'articulation avec les autres acteurs d'innovation sur le territoire.

### **Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes**

Le pôle de compétitivité Advancity est signataire de la charte d'engagement de Paris Region Entreprise (organisme de la Région oeuvrant en faveur de l'attractivité et du développement économique en Île-de-France), et à cet égard, Advancity s'est engagé à respecter, à soutenir et à diffuser les valeurs portées par l'établissement sur le territoire, notamment en matière de diversité, de solidarité, d'ouverture et d'universalité.

### **Respect des droits fondamentaux**

Le projet soutient la liberté d'entreprendre.

### **Développement responsable du territoire**

La politique des pôles de compétitivité a comme objectif de renforcer la compétitivité et l'attractivité des territoires en favorisant les rapprochements entre acteurs sur un territoire donné et en créant un écosystème local d'innovation et de croissance. Les pôles de compétitivité contribuent à un certain nombre d'implantations de centres de R&D et d'entreprises sur le territoire, et ils ont un rôle fédérateur au niveau des filières ou secteurs concernés.

L'ancrage territorial des pôles constitue, par ailleurs, un élément fort de visibilité, notamment à l'international, en mettant en avant les atouts du territoire dans des domaines économiques ou technologiques clés. Les pôles procurent également une image de marque aux PME adhérentes. Ils permettent dans la majorité des cas aux grands groupes d'accentuer leur contribution à la promotion du territoire. Ainsi, selon l'évaluation des pôles de compétitivité réalisée au niveau national en 2012, 84% des entreprises membres et 91% des partenaires des projets labellisés considèrent que les pôles ont permis une plus grande visibilité et attractivité

des ressources locales dans le domaine de compétences couvert par le pôle à l'échelle nationale. Par ailleurs, 72% des entreprises membres et 77% des partenaires des projets labellisés considèrent que les pôles ont permis une plus grande visibilité et attractivité des ressources locales dans le domaine de compétences couvert par le pôle à l'étranger.

À titre d'exemple, le pôle Advancity contribue notamment à la définition du programme « Ville durable » de l'ANR (Agence Nationale de la Recherche), qui vise à éclairer les décisions publiques et produire des outils et des techniques qui permettront aux villes de mieux intégrer les exigences du développement durable. Il anime par ailleurs le plan filière des éco-activités en Île-de-France, qui consiste en un programme d'actions ciblées pour accompagner le développement des segments les plus prometteurs des éco-activités franciliennes au plus près de leurs besoins, et qui regroupe les principaux partenaires franciliens en matière de développement durable et de stimulation de l'éco-innovation.

### **Développement économique**

Le soutien régional au projet collaboratif des pôles de compétitivité participe au maintien de l'emploi. La subvention régionale est d'ailleurs conditionnée au maintien de l'emploi en Île-de-France, la subvention pouvant ainsi être reversée, même après la fin du projet (10 ans) si l'emploi francilien est menacé.

L'étude d'évaluation 2012 des pôles de compétitivité indique ainsi que 84% des entreprises estiment que leur adhésion aux pôles leur a permis de maintenir des emplois, et 66% d'entre elles estiment qu'elles ont pu créer des emplois du fait de leur adhésion aux pôles. Au-delà, les effets des pôles sur le tissu économique régional et sur le secteur ou la filière considérée s'opèrent sur le moyen et le long terme car l'aboutissement des projets et la diffusion des innovations associées nécessitent plusieurs années. Par ailleurs, les pôles contribuent largement à renforcer l'écosystème régional d'innovation et de croissance en structurant et en animant les filières à l'échelle régionale : renforcement des capacités stratégiques et des capacités à l'international, projets structurants

(mise en œuvre et force d'impulsion). Ils renforcent, et parfois suscitent, les dynamiques collaboratives dans les territoires : rôle fédérateur des différentes catégories d'acteurs ; rapprochement entre entreprises et recherche, entre PME et grands groupes, et au sein même du monde universitaire et de la recherche.

### **Loyauté des pratiques**

Le soutien régional aux pôles de compétitivité s'inscrit dans le cadre du régime notifié n° 520a/2007 qui encadre les modalités de l'aide à la RDI des collectivités territoriales, et qui a été approuvé par la Commission Européenne le 16 juillet 2008.

La procédure de sélection des projets repose en premier lieu par une sélection des projets par les pôles eux-mêmes. Les projets retenus sont alors déposés par les instances du pôle sur l'extranet BPI France dans le cadre des appels à projets (AAP) dit « FUI-R » - Fonds Unique Interministériel - Régions. Intervient ensuite le processus de sélection par les financeurs, dont la Région. Dans ce cadre, un dossier de demande de subvention commun (modèle défini dans le processus de sélection) prenant en compte les demandes des différents financeurs potentiels est élaboré par les porteurs du projet. Le dossier fait l'objet d'une expertise technique par l'État et d'une présentation en commission technique des financeurs. La Région sélectionne ensuite les projets qu'elle accompagnera dans le cadre d'une Commission Permanente rassemblant les élus régionaux.

### **Achats responsables**

Le dispositif soutient les programmes de RDI des pôles de compétitivité et il se situe donc en amont d'une phase de production / commercialisation.

### **Relations fournisseurs responsables**

Idem cf. critère précédent.

### **Concertation avec les parties prenantes**

Le processus d'instruction de l'aide met en jeu une concertation entre différents acteurs (cf. description ci-avant).

# DISPOSITIF DE SOUTIEN À L'ADIE ABONDEMENT DU FOND DE PRÊT D'HONNEUR DE L'ADIE DISPOSITIF DE PRIMES RÉGIONALES AUX CRÉATEURS D'ENTREPRISES BÉNÉFICIAIRE D'UN MICROCRÉDIT DE L'ADIE

## À RETENIR :

- 808 projets ont bénéficié de la prime régionale à la création d'entreprise en 2014
- 1,26 ETP créé en moyenne pour chaque entreprise aidée, soit un soutien régional à la création de 1018 ETP
- Taux de pérennité de 70% à 2 ans et de 58% à 3 ans
- 84% des créateurs d'entreprises aidés par le dispositif sont réinsérés



FINANCEMENT 2014  
PAR L'EMPRUNT VERT & RESPONSABLE

**1 M€**

### Management environnemental et éco-conception

Ce dispositif régional n'est pas conditionné à une démarche d'éco-conception, la finalité du projet d'aider des personnes exclues du marché du travail à créer leur entreprise et leur emploi grâce au microcrédit.

Dans ce cadre, la Région apporte son soutien en investissement à travers deux outils. D'une part, la Région participe à abonder le fond de prêts d'honneur de l'ADIE (fond total évalué à 17,3 M€ fin 2013), qui permet à l'ADIE de proposer des prêts d'honneur à taux zéro (en moyenne 1€ à taux zéro pour 2€ en micro-crédit). D'autre part, la Région a mis en place un dispositif de primes régionales accordées aux bénéficiaires de micro-crédit de l'ADIE, à deux étapes : lors de la création d'entreprise (1000€ en moyenne), et lors de l'embauche du premier salarié (1500€). A noter que l'ADIE est présent dans tous les départements franciliens sauf en Seine-et-Marne, où l'association AFILE 77 développe l'offre de crédit ADIE. L'association AFILE 77 est donc éligible de la même façon aux deux outils régionaux. Dans la suite, la mention à l'ADIE fait référence à l'ensemble des activités de l'ADIE et de l'AFILE 77 sur le territoire francilien.

### Lutte contre le changement climatique et transition écologique du territoire

Sans objet, cf. supra.

### Aménagement durable du territoire et amélioration de la qualité de vie

Les projets portés par les personnes bénéficiant d'un micro-crédit de l'ADIE sont par nature ancrés sur le territoire et participent ainsi à une amélioration de la qualité de vie de tous. Les activités de commerce, ambulant ou sédentaire, représentent la majorité des projets aidés, devant les services (y compris la restauration et l'hôtellerie). Ces projets sont créateurs de richesse et de lien social, tels que le maintien des petits commerces de proximité ou le développement de nouveaux services à la population ou aux entreprises. La grande majorité des créateurs d'entreprises financés par l'ADIE sont ainsi sous le régime de l'entreprise individuelle et la moitié d'entre eux optent pour le régime de l'auto-entrepreneur.

### Développement solidaire, lutte contre les inégalités et sécurité des personnes

La vocation du dispositif est de soutenir les porteurs de projets sélectionnés par l'Adie, association reconnue d'utilité publique offrant via la création d'entreprise une solution pérenne et viable de réinsertion pour les personnes les plus éloignées du marché de l'emploi. Selon une étude d'impact menée en 2013, la création d'entreprise accompagnée par l'Adie a été un facteur d'inclusion sociale : 84% des créateurs sont insérés, soit à travers l'entreprise qu'ils ont créée (63%), soit comme salariés ou créateurs d'une nouvelle entreprise (21%), et





42% des personnes financées par l'ADIE sont sorties des minimas sociaux.

Pour identifier son public cible, l'ADIE a construit un indice d'exclusion sociale et financière, fondé sur une quinzaine d'indicateurs et visant à mesurer le niveau d'exclusion des personnes qu'elle finance et qu'elle accompagne lors de leur entrée en contact avec l'association.

Un programme CREAJEUNE vise spécifiquement les jeunes économiquement fragiles, notamment ceux qui bénéficient pas des indemnités chômage ou qui perçoivent le RSA, l'ARE, l'ASS. Il consiste en une formation sur 4 à 6 semaines accessibles aux 18 - 32 ans à concrétiser leur projet de création d'entreprises. Ce programme a permis de soutenir 50 bénéficiaires à Asnières, 36 bénéficiaires à Evry et 116 bénéficiaires à Saint Denis en 2014.

Sans en faire un critère de sélection, l'Adie prend en compte l'égalité entre hommes et femmes dans le souci de lutter contre toutes les inégalités. Les salariés et bénévoles de l'association sont régulièrement sensibilisés à cette question. Ainsi 41% des créateurs de projets soutenus en Île-de-France par l'ADIE en 2014 étaient des femmes, contre 38% des créateurs d'entreprise individuelle en France.

#### Primes régionales octroyées en 2014 :

- 41% de femmes
- 29% n'ayant pas la nationalité française
- 16% en difficultés financières
- 13% ne sachant pas correctement lire et écrire
- 3% faisant partie des gens du voyage
- 25% de personnes de moins de 30 ans
- 12% de personnes de + de 50 ans

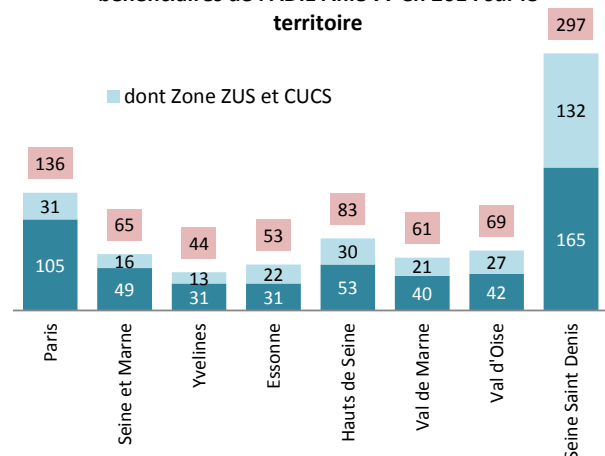
### Respect des droits fondamentaux

L'Adie vise la promotion du droit à l'initiative pour tous, et notamment pour les publics les plus fragiles. En luttant contre la pauvreté par l'insertion économique à travers la création de leur propre emploi et en facilitant prioritairement l'accès au financement pour les personnes exclues du système bancaire classique, le dispositif participe à la lutte contre les discriminations et à l'égalité des chances.

### Développement responsable du territoire

Le dispositif s'insère dans une perspective de développement durable et équilibré du territoire, l'Adie ayant une forte présence dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, afin de favoriser la création d'entreprise dans des zones où le taux de chômage est plus important que la moyenne nationale. Ainsi, sur les 808 primes versées en 2014 par la Région aux bénéficiaires d'un micro-crédit de l'ADIE, 292 étaient situés en zone politique de la ville (ZUS, Zone Urbaine Sensible, et CUCS, Contrat Urbain de Cohésion Sociale). Par ailleurs, le dispositif de la Région prévoit un doublement de la prime au démarrage si l'entreprise créée relève de l'économie sociale et solidaire, ainsi qu'un doublement de la prime emploi si le salarié embauché est domicilié en zone ZUS ou si l'entreprise appartient au secteur de l'économie sociale et solidaire. 13 primes à l'embauche ont ainsi pu être doublées en 2014.

Distribution des primes régionales aux bénéficiaires de l'ADIE Afile 77 en 2014 sur le territoire



## Développement économique

L'octroi d'un financement par micro-crédit est réalisé en examinant la rentabilité du projet, avec l'objectif de financer des micro-entreprises viables à moyen terme.

Selon une étude d'impact menée par un cabinet externe en 2013 sur les entreprises financées par l'ADIE entre le 1<sup>er</sup> octobre 2009 et le 30 septembre 2011, le taux de pérennité est de 70% à 2 ans et de 58% à 3 ans, comparable à la moyenne nationale. Par ailleurs, il a été estimé que 1.26 emplois ont été en moyenne créés par les entreprises financées par l'ADIE, soit 1018 emplois créés en 2014 sur les 808 primes versées par la Région simultanément à l'octroi d'un microcrédit.

Par ailleurs, la réinsertion par la création d'entreprises participe également à insuffler une culture de l'entreprise. À cet égard, l'Adie effectue un travail d'accompagnement, de conseil et de formation auprès des créateurs d'entreprise, en s'appuyant notamment sur des partenariats avec des organismes d'aide à la création d'entreprises et sur un réseau de bénévoles. 1 300 bénéficiaires ont ainsi été accompagnés individuellement en 2014 par 150 bénévoles et 30 salariés en Île-de-France. Un accompagnement collectif est également proposé chaque semaine selon les départements à des personnes souhaitant créer ou venant de créer leur entreprise. 400 personnes ont ainsi été accueillies et accompagnées collectivement en 2014 par 15 bénévoles et 10 salariés.

## Loyauté des pratiques

Une convention triennale a été signée entre la Région, l'Adie et Afile 77, qui précise les moyens annuels ainsi que les modalités pratiques de versement du dispositif de primes. Du fait de leur définition stricte, les primes ont un caractère automatique. La

commission permanente de la Région est informée à chaque redotation du fonds des bénéficiaires et des montants des primes attribuées par le président. Par ailleurs, les primes versées par la Région s'inscrivent dans le cadre des régimes d'aides européennes « de minimis » et n'entravent pas la concurrence. S'agissant de l'attribution des aides de l'ADIE, un comité de crédit se réunit au sein de l'ADIE chaque semaine dans chacun des départements « territoires » en fonction du nombre de dossiers à décider. Des délégations de décisions peuvent être données sous certaines conditions aux directeurs de territoires, voire à certains conseillers expérimentés. Les décisions de crédit sont données au fil de l'eau et garantissent une équité de traitement aux demandeurs. Le processus de sélection des dossiers de financement est réalisé de façon non discriminatoire par les équipes de l'ADIE.

## Achats responsables

Le dispositif ne prévoit pas de clauses particulières en ce sens.

## Relations fournisseurs responsables

Le travail de formations et d'accompagnement réalisé par l'ADIE permet de sensibiliser les publics au fonctionnement d'une entreprise.

## Concertation avec les parties prenantes

Un comité de pilotage par an regroupe les partenaires, les sponsors et est chargé de veiller à la bonne marche de l'activité de l'association. Une assemblée régionale qui a lieu chaque année, et regroupant les partenaires, les sponsors et les prestataires, est chargée de faire le bilan de l'année écoulée.



*Ce document s'inscrit dans le cadre de l'émission obligataire environnementale et socialement responsable  
réalisée par la Région Île-de-France en 2014 et est exclusivement destiné aux investisseurs.  
Toute reproduction de ce document, dans sa totalité ou en partie, est interdite sans l'autorisation expresse et par écrit de la Région Île-de-France.*





## Région Île-de-France

Unité finances, audit et contrôle de gestion  
35, boulevard des Invalides – 75007 Paris  
Tél. : 01 53 85 53 85  
[www.iledefrance.fr](http://www.iledefrance.fr)

