

Septembre 2012

# Zones d'activités économiques et déplacements



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE





## Zones d'activités économiques et déplacements

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France  
15, rue Falguière – 75740 Paris cedex 15  
Tél. : 01 77 49 77 49 – <http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département Mobilité et Transport : *Alain Meyère, directeur de département*

Étude réalisée par *Jérôme Bertrand, Jean-François Saigault et Cécile Gondard (stagiaire)*

© IAU île-de-France – 5.10.013 – Septembre 2012

Crédits photographiques de la couverture : IAU îdF

*Remerciement à Pierre Cécil Brasseur, Cofondateur de Synopter, pour sa précieuse expertise.*

# Sommaire

<i>Synthèse</i> .....	5
<i>Introduction</i> .....	7
<b>Les ZAE en Île-de-France : caractéristiques et enjeux</b> .....	<b>9</b>
Les spécificités des zones d'activités .....	9
L'importance des ZAE au sein de la région Île-de-France .....	10
Les constats et les évolutions à retenir .....	12
<b>La mobilité induite par les ZAE</b> .....	<b>13</b>
Les publics et leurs pratiques de déplacements .....	13
Les difficultés de desserte constatées .....	14
Les pistes d'amélioration .....	16
<i>Conclusion</i> .....	23
<b>Étude détaillée de 7 ZAE franciliennes</b> .....	<b>25</b>
Les Béthunes .....	27
Courtabœuf .....	41
Pariest .....	59
Paris Nord 2 .....	77
Parisud .....	95
ZI de Mitry-Mory Compans .....	111
ZI de Melun Vaux-le-Pénil .....	125
<b>Annexes</b> .....	<b>141</b>
Annexe A : Évolution des concepts : de la ZI à la ZAE, ... puis aux PAE .....	141
Annexe B : Les différents marchés au sein de l'Île-de-France .....	143
Annexe C : Les disponibilités foncières et leurs variations .....	144
Annexe D : L'évolution de l'offre selon la demande immobilière des entreprises .....	145
Annexe E : Les zones d'activités comme outils d'aménagement .....	146
Annexe F : La planification des ZAE en Île-de-France .....	147



## Synthèse

La géographie actuelle de l'emploi en Île-de-France est le résultat de plus d'un demi-siècle d'expansion économique et de développement des zones d'activités (ZAE). L'accès aux zones d'activités économiques est alors devenu un levier de l'attractivité de l'espace régional. Les logiques économiques et immobilières ont cependant conduit à l'éloignement en périphérie de ces zones d'emploi tandis que leur conception et leur aménagement interne ont favorisé l'usage de la voiture. La marche et le vélo sont souvent très pénalisés, en particulier par la prédominance des espaces dédiés à la circulation routière, l'ampleur des emprises de stationnement et par les faibles densités et la dispersion des bâtiments.

Les ZAE bénéficient généralement d'une offre de transport en commun mais la plupart des parcs d'activités sont éloignés des gares rendant ainsi obligatoire une correspondance avec une ligne de bus et des temps de déplacement plus élevés que les déplacements réalisés en voiture. Les services proposés ne répondent ainsi qu'à une minorité de personnes, généralement contraintes de se déplacer en transport collectif faute de disposer de véhicule individuel. La grande majorité des personnes se déplace donc en voiture chaque jour, entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail, la dispersion géographique des ZAE accentuant encore davantage ce phénomène. La desserte en transport en commun des ZAE est, à de rares exceptions près, un problème récurrent, régulièrement évoqué mais difficile à résoudre.

Améliorer cette situation sur les ZAE existantes et en projet nécessite d'agir à la fois sur la planification et l'aménagement urbain des parcs d'activités et sur leurs conditions de desserte.

Le développement des ZAE devrait s'appuyer sur de nouveaux principes en matière d'aménagement durable et d'intégration urbaine et environnementale où la densité humaine et la mixité fonctionnelle permettraient d'envisager un meilleur niveau d'accessibilité et de desserte en transport collectif. Ces nouveaux espaces urbains multifonctionnels et intégrés pourraient devenir ainsi des lieux de vie et d'animation des territoires. Ces principes devraient également guider les opérations de réhabilitation des ZAE déjà anciennes.

Les orientations en faveur d'une mobilité durable pourraient contribuer à la mise en place d'une offre de services multimodale partagée et mutualisée avec l'ensemble des entreprises du parc d'activités (navettes dédiées, autopartage, covoiturage, système de vélos partagés, ...). Dans la mesure du possible, ces actions devraient être soutenues par un acteur gestionnaire du site et être accompagnées dans le cadre d'une démarche de type plan de déplacements interentreprises (PDIE). Les pratiques et les besoins des entreprises comme des usagers seraient ainsi mieux appréhendés et les conditions pour susciter les changements de comportement de mobilité seraient réunies. Ainsi, ces nouvelles pratiques de déplacement pourront contribuer à diminuer les dépenses de transport occasionnés par une moindre utilisation quotidienne de la voiture, à optimiser les coûts de transports pour la collectivité, à réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que leurs effets sur l'environnement et la santé, et enfin à améliorer la qualité de vie de ces espaces et des personnes qui les fréquentent.





## Introduction

La zone d'activités économiques (ZAE) est devenue au fil des ans un véritable outil d'aménagement facilitant l'implantation des entreprises sur le territoire régional et participant à l'attractivité économique de la région Île-de-France. Depuis les années 70, les ZAE se sont développées de plus en plus en périphérie de l'agglomération parisienne ou des centres urbains de grande couronne. Cependant, compte tenu du contexte environnemental actuel, où l'étalement urbain doit être limité et où les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites, les concepteurs des futurs parcs d'activités et les gestionnaires des zones existantes doivent prendre en considération de nouveaux enjeux tels qu'une meilleure accessibilité en transport collectif ou un aménagement urbain multifonctionnel de ces espaces.

Par ailleurs, dans le cadre de la révision du plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUiF), le projet arrêté par le Conseil régional le 17 février 2012 souhaite inciter les entreprises des zones d'activités de plus de 200 salariés à élaborer et mettre en œuvre des plans de déplacements interentreprises (PDIE) afin de favoriser l'usage de modes de transport plus respectueux de l'environnement et de la santé. Cet objectif vise ainsi à changer les habitudes de déplacements liés au travail en faveur de la mobilité durable.

Compte tenu de ce contexte et de ces enjeux, il a semblé nécessaire d'analyser ces espaces économiques qui génèrent de nombreux déplacements en voiture particulière. Après avoir rappelé les caractéristiques économiques et urbaines des parcs d'activités et présenté les pratiques de mobilité des usagers de ces zones, le rapport expose les possibles réponses pouvant améliorer les conditions de desserte de l'ensemble des usagers des ZAE (motorisés ou non). Cette étude s'appuie sur l'analyse détaillée de sept grandes zones d'activités économiques franciliennes.



# Les ZAE en Île-de-France : caractéristiques et enjeux

## Les spécificités des zones d'activités<sup>1</sup>

### Définition des ZAE

Les zones d'activités économiques (ZAE) ont pour vocation de répondre prioritairement à des entreprises recherchant un développement en compte propre<sup>2</sup>. Il s'agit donc d'opérations réalisées pour les besoins spécifiques d'utilisateurs, après acquisition foncière et construction de bâtiments adaptés aux exigences de chaque entreprise propriétaire.

### Un produit d'aménageur attractif pour les collectivités et les entreprises

Généralement, les ZAE sont localisées à proximité de voies rapides afin de bénéficier à la fois d'un accès routier performant et d'un effet de vitrine pour les entreprises implantées le long de ces axes. D'autre part, ce type d'urbanisation produit une protection acoustique (bâtiment écran ou zone urbaine tampon) face aux nuisances sonores générées par les voies rapides, rendant ainsi possible la construction de quartiers résidentiels au second plan.

À court terme, les collectivités profitent à moindre coût de la viabilisation de terrains, d'un potentiel de développement économique de leur territoire (implantations de nouvelles entreprises, création d'emplois à proximité des actifs résidents) et de ressources financières supplémentaires.

Quel que soit leur type d'activité et leur taille, les ZAE offrent aux entreprises des facilités d'implantation :

- un montage rapide,
- des terrains ou locaux à la vente pour répondre à leurs besoins spécifiques ou à la location pour un investissement réduit,
- des possibilités d'extension foncière ou immobilière au cours de la commercialisation de la zone.

Les commercialisateurs peuvent également mettre en avant la bonne accessibilité routière du site ainsi que d'importantes capacités de stationnement.

### Un défaut de gestion dans la durée souvent observé

L'aménageur est mandaté pour la réalisation et la gestion de la ZAE, jusqu'à la phase finale de commercialisation des lots. Lorsque la mission de ce dernier est terminée, la ZAE apparaît alors comme un espace fractionné en autant de propriétaires qu'il existe de lots, dont l'évolution est laissée à l'arbitrage des entreprises et des commercialisateurs pour la remise sur le marché des bâtiments libérés suite à des mouvements d'entreprises.

La gestion partielle incombe généralement à la collectivité locale, notamment pour l'entretien des espaces publics. L'absence de gestion dans le temps des ZAE pose un réel problème. Dans cette situation, une part significative de ces sites se dégrade au fil des années, et fait apparaître parfois des zones en déshérence et/ou hors marché. Les problèmes d'accessibilité et de mobilité sont alors généralement relégués au second plan.

---

<sup>1</sup> Figurent en annexe (de A à F) des éléments d'informations complémentaires explicitant davantage le marché des ZAE, les acteurs et les montages opérationnels.

<sup>2</sup> À noter que les emprises industrielles isolées ne sont pas intégrées dans cette définition, sauf lorsqu'une entreprise s'implante sur un site initialement affecté au développement d'une ZAE (et donc susceptible d'accueillir plusieurs entreprises), en occupant d'importantes emprises foncières voire la totalité de la superficie de la ZAE. À titre d'exemple, citons Renault Technoparc à Guyancourt occupant 150 ha d'emprises destinées au développement du parc d'activités de Villaroy.

## **L'importance des ZAE au sein de la région Île-de-France**

### Les superficies concernées

En 2011, les zones d'activités économiques de la région d'Île-de-France sont au nombre de 1 350, et occupent une superficie brute de 27 000 ha (surface incluant toutes les ZAE existantes y compris les zones en cours de commercialisation).

Une forte proportion d'entre elles sont de petite taille. En effet, plus de la moitié (53%) ont moins de 10 ha de superficie totale, et près des 3/4 ont moins de 20 ha (soit près de 1 000 ZAE). Parmi les 350 ZAE restantes, les 2/3 ont entre 20 et 50 ha, et près d'une centaine ont plus de 50 ha. Une quarantaine de zones d'activités ont une superficie supérieure ou égale à 100 ha. Elles représentent à peine 3% de l'ensemble régional. Toutefois, elles détiennent 30% des emprises foncières affectées aux ZAE franciliennes et un tiers des emplois situés dans les ZAE.

### Les activités localisées dans les ZAE

Les ZAE concernent aussi bien des zones d'activités mixtes (généralistes) à vocation multiple, que des zones « dédiées », à vocation unique, pouvant accueillir des activités artisanales, industrielles (dont industrialo-portuaires), tertiaires, technologiques, de logistique et/ou de fret fluviale, aéroportuaire et ferroviaire, etc.

Plus de 4/5 des ZAE sont mixtes offrant de nombreuses possibilités d'implantation d'activités. Cependant, ces dernières années, il est observé une spécialisation des ZAE. Ainsi, l'aménagement de parcs d'activités dédiés est de plus en plus fréquent. De nombreux programmes s'adressent à des activités de logistiques, ou à caractère tertiaires (bureaux).

### Les emplois accueillis

Les ZAE franciliennes concentrent plus de 800 000 emplois. Toutefois, compte tenu de la forte proportion de ZAE de petite ou moyenne taille, dispersées sur l'ensemble du territoire régional, les concentrations d'emplois se font là où de grandes zones d'activités existent et sur des territoires profitant d'une forte attractivité économique.

### Une répartition spatiale confirmant l'attrait pour le périurbain

La petite couronne correspond à plus d'un quart de la superficie brute totale affectée aux ZAE. Situé à un haut niveau, principalement durant les années 60 et 70, le développement des ZAE s'est ensuite ralenti. Ce constat est essentiellement lié à l'absence d'offre foncière permettant la réalisation de nouvelles ZAE, phénomène particulièrement marqué dans le département des Hauts-de-Seine celui-ci étant essentiellement tourné vers l'accueil d'activités tertiaires.

La grande couronne représente près des trois-quarts de la superficie brute totale affectée aux ZAE (et représente plus de 70% des ventes régionales). La création des ZAE en grande couronne a été forte à partir des années 60, avec un développement culminant dans les années 70 (période de création de grandes ZAE, notamment dans les villes nouvelles). Au cours des décennies suivantes, la création de nouvelle ZAE s'est poursuivi à rythme soutenu (3 000 ha/décennies, soit une moyenne de 300 ha/an).

Les ZAE exerçant une forte attraction auprès des entreprises concernent quelques secteurs géographiques en position de carrefour, et portes d'entrée en Île-de-France, cumulant plus des 2/3 des transactions régionales. Il s'agit des territoires suivants :

- Aéroport Roissy CDG et sa région.
- Aéroport d'Orly et sa région : Axe Est Massy-Créteil - Triangle A6 et A10/A86.
- Francilienne Sud (Villes nouvelles Evry et Sénart).
- Marne-la-vallée et sa région.

### Les projets de ZAE

De nouvelles perspectives de développement vont s'ouvrir en Île-de-France. Elles s'accompagneront toutefois de quelques interrogations concernant leur capacité à répondre à la demande réelle des entreprises et à leurs attentes en matière de transports.

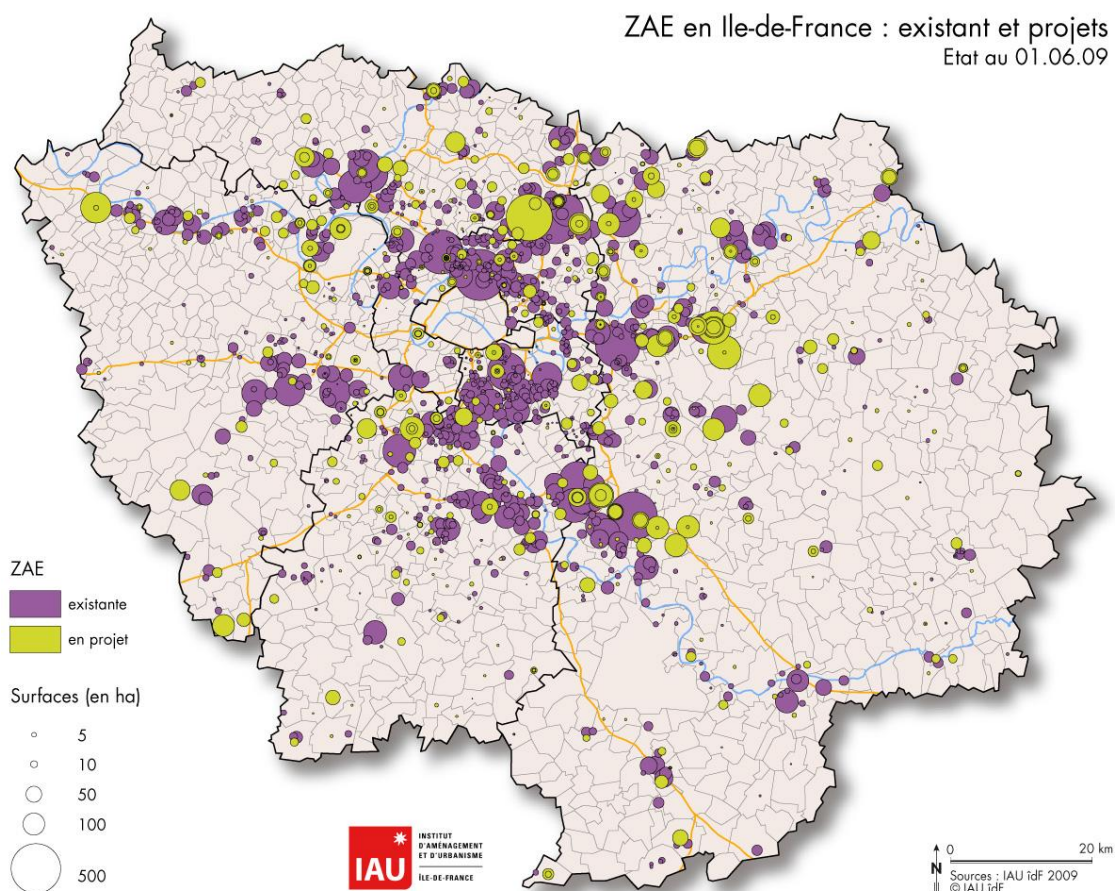
Ce sont donc près de 10 000 ha d'emprises foncières affectées aux activités qui ont été recensés en Île-de-France en 2009-2010, concernant 557 projets.

Les plus grandes potentialités se localisent en grande couronne. Celle-ci compte environ 8 800 ha soit 91% de la surface totale des projets. C'est le département de la Seine-et-Marne qui détient la plus grande capacité d'accueil de zones d'activités économiques. Il possède, en effet, la plus grande surface cumulée (près de 4 600 ha répartis sur 184 sites), dégageant une surface moyenne de 24 ha par projet. Le Val d'Oise est le département qui possède la deuxième plus grande surface disponible (1 730 ha), il est suivi par les Yvelines (1 315 ha) et enfin l'Essonne (1 145 ha).

La petite couronne possède des disponibilités limitées. Avec 970 ha, celle-ci ne représente que 9% de la surface totale des projets. La Seine-Saint-Denis détient quand même 440 ha, suivie du Val-de-Marne avec 350 ha. Les Hauts-de-Seine disposent d'une faible potentialité foncière (180 ha).

Les projets recensés font apparaître une poursuite de la tendance observée dans le passé, à savoir un développement sur des territoires de plus en plus éloignés. Ils viendront à la fois conforter les grands pôles d'emplois existants et/ou les sites stratégiques franciliens (Roissy, Saclay, etc.) et renforcer le phénomène d'éclatement et d'émiettement des ZAE.

Cette situation nécessite d'engager des réflexions sur l'organisation de nouveaux moyens de transports permettant au moins de desservir en cohérence les zones à très forte concentration d'emplois, au risque de se trouver à terme, dans une situation de blocage.



## Les constats et les évolutions à retenir

L'Île-de-France s'appuie donc sur une multitude d'opérations, de générations diverses : de la zone industrielle issue d'un développement spontané à la zone d'activités résultat d'un aménagement foncier puis au parc d'activités comme produit d'investisseur. Il apparaît donc de grandes disparités entre elles, notamment en termes de tailles, de gestion et de qualité de sites. Cependant, des tendances se dégagent :

- Le « tout routier » est privilégié à 99% ;
- Les sites profitant de la proximité des voies d'eau et/ou ferrées, existent en grand nombre. Pourtant, cet atout n'est pas pris en compte dans les réflexions sur les transports. C'est même plutôt un phénomène inverse que l'on observe, celui du démantèlement des embranchements ferrés présents dans les ZAE et de l'absence d'utilisation de la voie d'eau, à l'exception des zones gérées par Ports de Paris ;
- L'éloignement en périphérie s'accroît, notamment pour les zones logistiques. À titre d'exemple, en 2011, 60% des ZAE se situent en zone tarifaire 5 ;
- Les opérations de génération récente continuent à favoriser l'étalement urbain (en grande couronne), plutôt que la densification (en petite couronne) ;
- L'émiettement (la dispersion géographique des opérations de petite taille) se poursuit au détriment de la concentration de grandes zones d'activités pouvant être desservies par des moyens de transports performants.

# La mobilité induite par les ZAE

## Les publics et leurs pratiques de déplacements

Par définition, un parc d'activités génère des déplacements pour motif travail et affaire professionnelle, mais il peut susciter également d'autres types de déplacements (formation, achats, loisirs, etc.).

Trois grandes catégories de public sont alors distinguées :

- les professionnels ;
- les personnes en formation professionnelle ;
- les visiteurs.

Les professionnels regroupent les personnes travaillant dans les entreprises de la ZAE quel que soit leur statut d'emploi (salarié ou non, intérimaire, apprenti, ...) ou leur employeur (y compris les prestataires de service à l'entreprise, par exemple pour assurer l'accueil, la sécurité, le gardiennage, la maintenance, le nettoyage des locaux, ...).

À l'effectif des usagers professionnels, il faut ajouter également les visiteurs professionnels qui fréquentent ponctuellement la zone d'activités, soit essentiellement les commerciaux et les livreurs de marchandises.

Les personnes en formation professionnelle rassemblent aussi bien les étudiants stagiaires dans les entreprises que les élèves inscrits aux structures de formation situées sur la ZAE (le plus souvent des écoles ou des centres d'apprentissage). Les salariés d'un groupe de sociétés qui se rendent au siège social ou au centre national de formation du groupe pour participer à un stage de mise à niveau technique sont également recensés dans cette catégorie d'usagers.

Parmi les visiteurs, il est possible de réunir les clients des entreprises (des services marchands et des commerces), les usagers des services publics localisés dans la ZAE et enfin les personnes en transit, c'est-à-dire passant par la ZAE pour accéder à leur lieu de destination. Dans ce dernier cas, la ZAE peut avoir une fonction d'entrée de ville ou produire un effet de vitrine, surtout si elle profite de la proximité des axes de grande circulation.

La diversité des usagers induit alors des situations et des pratiques de déplacements spécifiques. Les besoins varient selon la fréquence des déplacements (quotidien, hebdomadaire, ...), des rythmes journaliers (matin, midi, soir, nuit), des modes de transport utilisés (voiture, camion, vélo, transport collectif, ...), de la connaissance des lieux (la première visite nécessite des informations pour s'orienter et se localiser). À titre d'exemples, un commercial utilise une voiture et démarque une fois par mois une ou plusieurs entreprises de la ZAE, un étudiant stagiaire vient en transport collectif tous les jours pendant trois mois, un prestataire de service aux entreprises travaille tous les soirs de la semaine.

Les périodes de fortes fréquentations en journée sont à l'image de toutes les zones d'emplois avec la forte pointe du matin entre 8h30 et 9h30, le temps du déjeuner (12h-14) et les retours étalés de fin d'après-midi (18h-19h). Cependant, pour les ZAE à dominante logistique, les horaires de travail peuvent être décalés plus tôt le matin.

## **Les difficultés de desserte constatées**

### Une localisation éloignée des centres urbains

Les centres urbains ou le cœur de l'agglomération concentrent l'essentiel des actifs et des services. Ainsi, plus les entreprises s'en éloignent, plus le potentiel de recrutement de personnel se réduit et plus le recours à la voiture devient nécessaire ce qui limite d'autant plus l'attrait des actifs non motorisés.

### Une conception favorable à l'usage de l'automobile

La conception peu dense des ZAE permet d'offrir aux salariés des entreprises de généreux espaces de stationnement. Les aménageurs ont même tendance à construire plus de places de parking que le nombre demandé par le marché, stimulant ainsi l'utilisation de la voiture et le trafic motorisé. Le stationnement est alors une compensation partielle de la localisation éloignée de l'entreprise. Par ailleurs, la gestion de ces espaces dépend généralement de chaque entreprise.

La faiblesse de la mixité des fonctions induit, de fait, le manque de services urbains, notamment les transports collectifs, les restaurants, les commerces de proximité. L'offre de services étant le plus souvent insuffisante, de nombreux salariés profitent de l'heure du déjeuner pour se rendre en voiture soit dans les centres commerciaux proches, soit pour rentrer à leur domicile.

### Des espaces dédiés à la circulation routière

Le réseau viaire des zones d'activités se compose généralement de larges voies adaptées à la circulation et aux gabarits des poids lourds. Le partage de la voirie et des espaces publics profite aux véhicules motorisés (voies de circulation et espace de stationnement) au détriment des piétons et des cyclistes. Le manque de traversées piétonnes, l'état des trottoirs (parfois non bitumé), le trafic routier et les vitesses de circulation observées pénalisent l'usage de la marche et le rabattement vers les services de transports collectifs.

Ainsi, il n'est pas rare de constater l'inconfort ou la dangerosité des cheminements piétons et des itinéraires cyclables existants. La pratique du vélo n'est pas encouragée du fait de l'insuffisance des aménagements cyclables et du stationnement vélos. D'autre part, l'image de la pratique cyclable pour motif loisirs gêne la perception de ce moyen de transport pour réaliser les déplacements domicile-travail.

### Le difficile accès pour les usagers non motorisés

Près des 3/4 des surfaces des ZAE d'Île-de-France sont situées à plus d'un kilomètre de la gare RER ou Transilien la plus proche, rendant ainsi le recours à la voiture quasi obligatoire si la desserte en rabattement n'est pas satisfaisante.

Les services de transport collectif sont alors peu attractifs, en raison :

- d'un allongement des temps de parcours pour les usagers (depuis une gare, nécessité d'effectuer en bus un trajet complémentaire) ;
- d'une offre réduite, car le plus souvent à contrepointe des liaisons vers Paris. Les fréquences et les horaires de passages des services ferroviaires et bus sont agencés pour maximiser la desserte à destination du centre de l'agglomération parisienne ;
- des coûts d'exploitation plus élevés pour la collectivité (mise en place de lignes de bus pour desservir les ZAE).

### L'étendue des grandes ZAE

Plus les parcs d'activités sont vastes, plus les déplacements internes pour accéder aux services peuvent être longs, plus l'orientation au sein du parc est délicate et plus les trajets en transport en commun sont difficilement réalisables, notamment en raison :

- des distances importantes de diffusion (ou de rabattement) à pied depuis les arrêts de bus vers l'entreprise souhaitée ;



- de la complexité des itinéraires des lignes de bus pour desservir finement l'ensemble de la zone d'activités (boucle, antenne, détour et sens de circulation selon l'horaire)

#### L'information parcellaire et peu compréhensible

Que ce soit en voiture ou en transport collectif, l'information aux usagers est indispensable pour se repérer et s'orienter. Or, la signalisation routière permettant d'accéder à la zone d'activités souffre le plus souvent de la diversité des dénominations du parc d'activités ou d'un jalonnement discontinu. Par ailleurs, la signalétique interne de la ZAE est parfois défectueuse ou obsolète avec des panneaux d'entrée identifiant le parc d'activité, de plan général permettant la localisation des entreprises, ou de noms et numérotation des rues qui font défauts.

Se rendre aux arrêts de bus est également difficile à cause d'un repérage spatial difficile des poteaux ou même des abris et par des dénominations abscons des arrêts (à titre d'exemple, un arrêt intitulé « W »). De surcroît, l'arrêt de bus propose d'ordinaire peu d'information à destination des voyageurs ou alors cette information est difficilement accessible (lisibilité des fiches horaires, des plans de lignes, absence ou dysfonctionnement du système d'information en temps réel des prochains passages de bus)

#### Un manque de gestion des zones d'activités qui impacte la qualité de leur desserte

Après la commercialisation des lots, les aménageurs-promoteurs installent rarement les conditions d'une gestion pérenne de la ZAE. Les compétences de gestion urbaine sont habituellement segmentées selon les acteurs (voirie, réseaux, espaces publics, mobiliers, sécurité, services ...), le dialogue avec les entreprises s'en trouve affaibli. La relation avec les entreprises ou les propriétaires ainsi que l'animation du site sont déficientes. Les associations d'entreprises ou de propriétaires sont peu présentes.

D'autre part, la première génération de ZAE réalisée dans les années 60 et 70 révèle, en absence de gestion établie, des besoins de requalification urbaine afin de répondre aux nouvelles exigences de qualité des entreprises (infrastructures, réseaux, services, ...). Cependant, pour ce faire, il est nécessaire de définir un projet, le porter et le financer.

*Toutes ces difficultés mentionnées précédemment ont pour conséquence d'accroître l'usage de la voiture, y compris pour les déplacements internes au parc d'activités. L'éloignement du principal bassin résidentiel (le cœur de l'agglomération), la localisation périurbaine, la bonne desserte routière et les facilités offertes de stationnement rendent ainsi l'usage de l'automobile presque incontournable.*

## **Les pistes d'amélioration**

Pour répondre aux objectifs d'une mobilité durable, de l'accès à l'emploi aux actifs non motorisés, de réduction du budget transport des ménages, du maintien ou du développement des entreprises dans les parcs d'activités, il est envisageable de développer une offre de services multimodale. Cette offre pourra faciliter aussi bien :

- les déplacements domicile-entreprise des salariés et des stagiaires ;
- les déplacements internes au parc d'activités pour accéder à des services, souvent générés lors de la pause déjeuner ;
- les déplacements professionnels des salariés vers d'autres sites ou entreprises (nécessitant parfois des liaisons vers les aéroports ou les gares grandes lignes) ;
- les déplacements professionnels des clients, des visiteurs et des livreurs à destination des entreprises de la zone d'activités.

Atteindre une telle offre nécessite la mise en œuvre des actions, décrites ci-après, qui visent à développer l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière, à optimiser les déplacements de l'ensemble des usagers et à réduire les besoins de déplacements, tout en limitant au tant que possible les investissements financiers.

### ***La promotion des transports collectifs***

#### Renforcer ou adapter l'offre en bus

L'offre des lignes de bus doit évoluer selon les besoins de l'activité et du développement des entreprises de la ZAE. Ainsi, l'amplitude horaire, le parcours, le positionnement des arrêts doivent répondre au mieux à la demande qui change au gré des nouvelles implantations des entreprises. Il est donc important de sonder régulièrement les attentes des entreprises et des salariés.

Le rabattement des lignes vers la (ou les) gare la plus proche reste souvent à renforcer par une meilleure fréquence horaire, une coïncidence horaire avec la desserte ferroviaire et des itinéraires plus directs afin de réduire les temps de trajet et d'attente. L'amélioration de la liaison en bus avec la gare voisine permet d'élargir l'accessibilité de la ZAE en facilitant l'accès au réseau régional ferroviaire et à la gare routière ou aux autres lignes de bus qui desservent également la gare et offrent d'autres destinations géographiques.

#### Apporter des réponses spécifiques aux entreprises

La solution d'une ligne dédiée aux besoins des entreprises peut s'envisager à condition que l'équilibre financier d'exploitation de la ligne soit assuré ou compensé par les entreprises si la demande est plus faible qu'attendue.

Pour pallier les contraintes des ZAE étendues, il est possible de mettre en place une navette interne qui offre une desserte fine du parc d'activités et apporte une lisibilité et des gains d'exploitation pour les lignes de bus régulières (itinéraire simplifié, plus court et réduction du temps de parcours).

Aux heures creuses ou décalées, la création d'un service de transport à la demande peut également faire l'objet d'une étude de faisabilité afin de vérifier si le ratio coût/utilisation est bénéfique.

#### Valoriser les arrêts de bus

D'une part, les accès piétons aux arrêts de bus doivent être améliorés et sécurisés, d'autre part, ils peuvent devenir un mobilier urbain supportant de multiples fonctions :

- pour rendre plus confortable les conditions d'attentes (abri avec banc) ;
- pour informer les voyageurs sur l'offre et l'état du trafic ;
- pour proposer des services aux usagers (plan d'orientation, cabine téléphonique, ...).

## ***L'incitation aux pratiques partagées de la voiture***

### Encourager le covoiturage

Le potentiel du covoiturage est important mais à condition de le développer à l'échelle du parc d'activités. Les principaux freins à lever sont :

- la constitution et la mise en relation inter-entreprises des équipages qui peut être facilité et organisé par une application internet par le gestionnaire de la ZAE ou les collectivités du territoire,
- la dépose et/ou la reprise des personnes covoiturées qui peut être plus confortable si des aires de stationnement dédiés sont aménagées dans le parc d'activités<sup>3</sup> ou si les entreprises donnent des autorisations d'accès au sein de leur emprise de stationnement et réservent des emplacements à proximité de l'entrée des bâtiments.

Rappelons que les avantages du covoiturage sont doubles :

- pour les salariés, il apporte un service de transport supplémentaire, performant et économique ;
- pour les entreprises, il permet de réduire les surfaces liées aux stationnements et ainsi d'optimiser ou valoriser leur foncier par des projets immobiliers, des espaces paysagers ou de détente.

### Soutenir un service d'autopartage

Pour les entreprises qui disposent de flotte de véhicules, l'autopartage peut être une solution pour réduire la taille de leur flotte et pour économiser des frais de maintenance. Par ailleurs, l'offre de véhicules partagés peut être mutualisée à l'échelle du parc d'activités, sous forme de pool de voitures, et être utilisée en complément de l'offre bus, notamment pour relier la gare où il est possible de prévoir du stationnement spécifique pour l'autopartage et le covoiturage.

### Répondre aux demandes de transports en taxis

Le recours aux taxis est généralement utilisé pour effectuer des liaisons vers les gares grandes lignes ou vers les aéroports. Le gestionnaire du parc d'activités ou la collectivité peut envisager de négocier un partenariat avec une société ou des artisans taxis afin de proposer un service supplémentaire aux entreprises et de regrouper les demandes pour réduire également les coûts. Si la demande est importante, il est possible d'envisager une navette inter-entreprises pour ce type de liaisons.

## ***Le développement des modes actifs***

### Reconquérir l'espace public

Les espaces de circulation au sein de nombreuses ZAE sont le plus souvent dédiés aux véhicules motorisés. Ainsi, les déplacements des piétons et des cyclistes sont peu confortables, voir difficiles. Un partage de l'espace public prenant en considération l'ensemble des modes tout en préservant les fonctionnalités de la ZAE (l'accès de poids lourds, notamment) est une action prioritaire à mener. Cette mesure permet d'améliorer la sécurité routière, de favoriser la multimodalité (usage combiné de différents modes de déplacement) et l'accès aux arrêts de bus, de valoriser les espaces publics et ainsi l'image même du parc d'activités.

Les efforts à engager portent essentiellement sur l'aménagement des trottoirs (revêtement, largeur minimale sans obstacle au cheminement, éclairage, entretien) et celui des traversées piétonnes sécurisées (visibilité, modération de la vitesse en amont, éclairage, temporisation plus longue si feux de signalisation), notamment aux intersections et au regard des arrêts de bus.

---

<sup>3</sup> A défaut, les arrêts de bus du fait de leur identification et de leur mobilier urbain (abris bus, bancs) peuvent être également des lieux de dépose ou de reprise, mais par contre le stationnement du véhicule y est interdit.

Des raccourcis pour les modes actifs sont à créer au sein du parc d'activités dans le but de faciliter les déplacements inter-îlots, en résorbant les coupures formées par les larges emprises de certaines entreprises (surfaces majoritairement dédiées à la circulation interne des véhicules motorisés et à leur stationnement).

Il est préférable que ces opérations soient accompagnées par un jalonnement des itinéraires piétons et cyclables les plus confortables et lisibles ou directes. Ce jalonnement peut également donner des indications de temps de parcours pour se rendre aux principaux services.

Par ailleurs, des aménagements peuvent être menés en faveur de la circulation des bus, surtout aux heures de pointe, avec l'instauration de la priorité au feu et/ou de voies réservées aux abords des carrefours principaux.

#### Inciter à la pratique cyclable

L'usage du vélo n'est pas sans intérêt pour les salariés d'une ZAE. D'une part, le vélo peut être le moyen de réaliser le trajet domicile-entreprise et, d'autre part, il facilite les déplacements locaux en journée afin d'accéder aux différents services et restaurants du parc d'activités ou situés à proximité. Notons que par ailleurs, les ZAE sont aménagés sur des terrains ayant peu de dénivelés.

Compte tenu de ce potentiel, la pratique cyclable doit être soutenue en favorisant la réalisation des aménagements cyclables continus et jalonnés depuis la gare et les centralités voisines mais aussi sur les voies du parc d'activités.

Il est également possible de sensibiliser les entreprises afin qu'elles développent au sein de leur emprise du stationnement vélo pour leurs salariés (par exemple, un garage à vélo sécurisé au plus près de l'entrée des locaux) et qu'elles mettent à disposition des employés des vélos (notamment à assistance électrique), des douches et des vestiaires.

Enfin, le gestionnaire de la ZAE peut proposer à l'ensemble des entreprises un service de vélos partagés ou bien la collectivité territoriale peut aussi mettre en place une offre de vélos en libre-service, proposant ainsi une solution « clé en main » (vélo + stationnement + maintenance) à l'ensemble des usagers du territoire.

### ***L'information et l'orientation pour faciliter les déplacements***

#### Informé sur l'offre de transport disponible

En général, l'information sur les différentes possibilités de transport pour se rendre dans une entreprise du parc d'activités au sein du parc reste à développer.

L'information sur l'offre de transport en commun n'est pas forcément centralisée et globalisée à l'échelle du site. Il est souvent appréciable d'élaborer un plan qui synthétise l'ensemble des lignes de bus desservant la ZAE, quel que soit l'opérateur exploitant. Ce plan ainsi que les fiches horaires des lignes doivent être ensuite disponibles sur une page internet du site Web du gestionnaire et/ou de la collectivité mais aussi diffuser au sein même des entreprises du parc d'activités.

L'information voyageur aux arrêts de bus peut être enrichie par une meilleure description de l'offre bus (actualité et lisibilité des horaires, du plan de ligne et de réseau, information en temps réel des prochains passages, tarification, ...).

Enfin, la présentation sur la disponibilité et l'utilisation des autres modes alternatifs à la voiture (covoiturage, autopartage, vélos en libre-service, ...) doit être valorisée et communiquer le plus largement possible au sein des entreprises et aux usagers.

#### Orienter l'ensemble des usagers

L'orientation pour l'ensemble des usagers doit être aussi facilitée par :

- la mise en place d'une signalétique hiérarchisée par secteur, cohérente, sans discontinuité et lisible ;

- l'implantation de relais information service (RIS) aux principales entrées du parc d'activités mettant à disposition des usagers un plan des voies de la ZAE qui permet la localisation des entreprises et des services ;
- l'installation de plans de quartier au droit des arrêts de bus où figurent la localisation des entreprises et services avoisinants, les itinéraires et cheminements piétons préférentiels, les repères visuels du paysage (par exemple un château d'eau), ainsi que des temps de parcours indicatifs (isochrones).

### ***La réduction des besoins de déplacements***

#### Adapter l'organisation du travail

Les entreprises peuvent modifier l'organisation du travail de leurs salariés afin de leur faciliter leurs déplacements ou mieux de réduire cette contrainte pour certains d'entre eux. Dans cette perspective, les entreprises ont la possibilité de favoriser :

- le travail à domicile par la mise en place du télétravail (une à plusieurs fois par semaine, par exemple) ;
- le travail dans un télécentre en louant des bureaux partagés, décentralisés et équipés situés à proximité des zones d'habitations des employés ;
- l'instauration d'horaires flexibles pour adapter les horaires des salariés à ceux des transports en commun ;
- ou bien des solutions plus faciles à mettre en œuvre comme la téléconférence ou la visioconférence qui limitent considérablement les déplacements exclusivement professionnels.

Ce panel d'actions suscite une évolution des pratiques de management, de l'organisation du travail, de la gestion des ressources humaines et même des relations sociales au sein des entreprises. Ces solutions bousculent parfois la culture de l'entreprise mais en contrepartie elles permettent :

- d'élargir leur champ de recrutement de leur personnel ;
- de contribuer à la réduction du risque d'accident routier, induite par la diminution de l'usage de la voiture ;
- et de valoriser leur image auprès du personnel, des partenaires publics et privés et de leurs clients.

#### Créer des services à destination des entreprises et des usagers

La réduction des besoins de déplacements passe également par une meilleure offre de services située à proximité ou dans le parc d'activités et disponible toute la journée. Le développement ou le maintien des commerces et services tels que restaurants, pressing, banque, bureau de poste, crèche, activités sportives ... y concourent.

Les entreprises peuvent également aider les salariés à trouver un logement à proximité de leur site, notamment par l'intermédiaire d'un organisme collectant la participation des employeurs à l'effort de construction (usuellement appelé le « 1% logement »). Cependant, le rapprochement du lieu de résidence du lieu de travail est pris en considération s'il offre d'autres intérêts que la seule question du trajet domicile-entreprise.

### ***Le pilotage et la coordination des actions d'amélioration de la desserte***

#### Engager une démarche de PDIE

Le Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE) est une démarche qui vise à rationaliser les déplacements liés aux entreprises à l'échelle d'une zone d'activités, de plateformes logistiques, de bassin d'emploi ou de pôles générateurs de déplacements. Son approche globale, mutualisée et

partagée peut inciter à réduire les besoins de déplacements de l'ensemble des usagers de la zone d'activités, à optimiser leurs déplacements et à développer l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Notons que les propositions d'amélioration de la desserte des ZAE, décrites ci-avant, peuvent être des actions possibles menées dans le cadre d'un PDIE.

Cet outil se base préalablement sur un diagnostic portant sur l'accessibilité de la ZAE et la mobilité<sup>4</sup> des usagers du site (employés, stagiaires, clients, visiteurs, livreurs, ...), puis propose de mettre en œuvre un plan d'actions, selon une programmation pluriannuelle accompagnée d'une estimation financière des actions à réaliser. Sa mise en œuvre, son suivi et son évaluation doivent être également portés par un acteur pilote de la démarche, soit généralement une collectivité territoriale, un gestionnaire du parc d'activités ou bien une association d'entreprises.

Au-delà des questions de transports ou d'organisation du travail au sein des entreprises, le PDIE permet avec sa démarche partenariale de formaliser un dispositif de concertation et de décision :

- pour coordonner l'ensemble des acteurs concernés par un parc d'activités,
- pour mutualiser des moyens humains et matériels,
- pour partager des expériences et des savoir-faire.

L'un des atouts du PDIE est le renforcement des liens entre les partenaires (entreprises, transporteurs, usagers, collectivités ...), en formalisant les engagements techniques et/ou financiers de chacun, dans la mesure du possible, par :

- des contrats ou des conventions,
- une adhésion à un club des acteurs du parc ou au moins une association d'entreprises,
- une signature d'une charte du parc d'activités.

Le succès d'un PDIE dépend d'une part de son pilotage (maîtrise d'ouvrage et organisation partenariale) et d'autre part de l'intensité des échanges, de la participation et de la mobilisation des entreprises de la zone d'activités. La présence d'un gestionnaire du parc et d'une association paraît alors incontournable à sa réussite.

Les actions sont traduites à la fois à l'échelle du parc ou de la ville et au niveau de chaque entreprise souhaitant s'investir dans la démarche. Ainsi, la principale difficulté est de prendre la mesure de la diversité des entreprises du parc d'activités que ce soit :

- de leur nombre, leur nature (de la micro-entreprise au siège d'une société multinationale), leur effectif (d'un salarié à plus de 1 000), de leur métier (de la logistique au laboratoire de recherche, par exemple), ou encore de leur organisation de travail (activité de soirée ou de nuit, ou bien le samedi ou le dimanche, par exemple) ;
- de leur besoin en desserte (fréquence et amplitude horaire, par exemple), de liaisons (aéroport ou non par exemple) ou d'accessibilité (depuis telle ou telle commune).

Le développement des PDIE est favorisé par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la région Île-de-France approuvé le 7 juillet 2006 rend obligatoire, dans le cadre de la préservation de l'environnement, d'instaurer un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) pour les établissements franciliens grands générateurs de trafic. Certains d'entre eux sont situés en ZAE et peuvent ainsi enclencher une démarche plus globale à l'échelle de la zone.

D'autre part, afin de réduire l'usage des véhicules particuliers en faveur des modes respectueux de l'environnement et de la santé et d'améliorer les conditions de déplacements liés au travail, le Plan

---

<sup>4</sup> La mobilité est le plus souvent analysée à l'aide d'une enquête individuelle portant à la fois sur les pratiques de déplacements des usagers (mode, durée, fréquence, origine-destination, motif, horaire ...) et sur les contraintes, difficultés et satisfactions ressenties lors de leurs trajets vers ou depuis la zone d'activités (congestion routière, stationnement, attente, sécurité, ...).

### L'action régionale en faveur des PDIE

Dans le cadre de la politique régionale d'écomobilités qui s'inscrit dans le plan d'action régional en faveur de la mobilité durable arrêté en février 2012, la Région soutient financièrement les études et la mise en œuvre des plans de déplacements inter-entreprises afin d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture.

#### *Modalités de financement du dispositif régional d'accompagnement des PDIE*

	Etude	Plan d'actions triennal multimodal
Taux de financement maximum	40%	40%
Plafond des dépenses subventionnables	75 000 € par PDIE	300 000€ sur 3 ans par PDIE

*NB : Les aménagements de carrefour en faveur de la sécurité des modes actifs (vélos, piétons) sont déplaçonnés.*

de Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF)<sup>5</sup>, prévoit d'inciter la mise en œuvre de PDIE dans les zones d'activités de 200 salariés et plus.

### Les PDIE franciliens en ZAE

En 2011, les PDIE en Île-de-France situés en ZAE sont, à notre connaissance, au nombre de 9 :

- Le PDIE du port de Bonneuil-sur-Marne, mise en œuvre par Ports de Paris mais dont les actions n'ont pas perduré ;
- Le PDIE du pôle Orly-Rungis, à l'initiative de l'Association pour le Développement économique du pôle d'Orly-Rungis (ADOR) ;
- Le PDIE de Vélizy-Villacoublay, co-piloté par l'association Horizon Employeur et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise Yvelines ;
- Les 4 PDIE (Saules-Sangliers, Pissaloup Clef-de-Saint-Pierre, Losange-Mérantais, ZA de Trappes-Elancourt) situés sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY). Ces démarches sont portées conjointement par la CASQY et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise Yvelines ;
- Le PDIE de Bois Chaland et du Clos au Pois, animé par la Communauté d'Agglomération d'Évry Centre Essonne ;
- Le PDIE du parc d'activités de Vaux-le-Pénil, piloté par la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine CAMVS).

<sup>5</sup> dont le projet a été arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 16 février 2012.

### Le gestionnaire du parc d'activités au cœur du management de la mobilité

Le gestionnaire a un rôle central pour l'animation des actions qui ont pour but de développer l'usage des modes alternatifs à la voiture au sein des ZAE. Le gestionnaire est le mieux à même pour dialoguer, communiquer et relayer régulièrement les informations, les conseils en mobilité, les difficultés, les contraintes, les attentes et les besoins exprimés par l'ensemble des acteurs du parc d'activités (entreprises, salariés, collectivités, opérateur de transport, ...). Il peut aussi mener des actions de sensibilisation sur les biens faits et bénéfiques de la pratique cyclable ou de la marche (pour la santé des usagers, l'économie budgétaire des usagers et des entreprises, l'environnement et le cadre de vie).

Par ailleurs, le gestionnaire du fait de ses compétences peut les encourager à s'investir dans une démarche de plan de déplacements inter-entreprises (PDIE), permettant aux entreprises de la zone d'activités la mise en commun des solutions et des services de mobilité qu'elles ne pourraient prendre en charge seules (gain en temps et en frais financier), comme par exemple un site Internet de covoiturage. Ainsi, le gestionnaire propose des services supplémentaires et mutualisés aux entreprises.



## Conclusion

L'ensemble des services de mobilité exposés ci-avant semble pouvoir améliorer la situation existante. Cependant, ils ne pourront pas palier toutes les conséquences d'un urbanisme fonctionnel. La mobilité durable sera réellement efficace à condition que les politiques urbaines engagent une nouvelle conception et planification urbaines de ces espaces économiques.

### Promouvoir un nouvel aménagement urbain

Un modèle d'urbanisation fondé sur plus de mixité, de compacité et de densité humaine (habitants et emplois) pourrait être appliqué. Cet urbanisme profiterait au développement des modes alternatifs à la voiture et serait à l'échelle du piéton avec une taille des îlots plus petite et des espaces publics incitant à la marche par leur confort et leur sécurité. Ce modèle pourra aussi s'appuyer sur des aménagements qui permettront :

- de créer ou renforcer une centralité par la présence d'un pôle de services,
- de requalifier les transitions urbaines entre les quartiers voisins et la ZAE (implantation de commerces et de services à l'interface)
- ou bien de traiter les franges avec l'espace rural par une meilleure intégration paysagère du bâti.

### Rechercher davantage de cohérence entre la planification économique et sa traduction spatiale

La planification économique des territoires pourra aussi limiter le développement concurrentiel des parcs d'activités, en établissant une stratégie d'implantation des entreprises au moins à l'échelle intercommunale et selon les fonctions et vocations économiques souhaitées (production, logistique, recherche-développement, services, ...) dans les secteurs géographiques les plus adaptés à leurs besoins de déplacements ou au niveau de desserte exigé. Ainsi, l'organisation spatiale des activités économiques devra inciter à la polarisation et à la concentration des emplois et des entreprises qui requièrent une desserte en transport collectif performante.

Par ailleurs, pour faire face à l'émiettement et à l'éloignement en périphérie des ZAE, il peut être envisageable de conditionner la création et le développement de parcs d'activités au respect du principe de continuité urbaine et à la mise en place des conditions nécessaires pour atteindre un niveau de desserte en transport en commun satisfaisant. D'autre part, il conviendra de conforter les ZAE existantes par le soutien des initiatives visant à la densification des emplois, telles que la restructuration ou la requalification urbaine.

### Saisir les opportunités pour amorcer un changement de comportement

Ce changement de logique urbaine bénéficie d'un contexte favorable du fait de la conjonction d'événements sociétaux et économiques porteur d'évolution urbaine. Les activités économiques doivent faire face à des tendances lourdes telles l'augmentation du prix du pétrole et les évolutions des NTIC. Les crises économiques cycliques pèsent également sur les budgets des entreprises et des salariés. D'autres solutions sont donc à mettre en œuvre pour accompagner ces changements comme le télétravail, la télé ou visioconférence mais aussi une planification et des aménagements urbains intégrant le management de la mobilité qui inscrit les différents acteurs dans une politique de maîtrise des déplacements et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment par la promotion de nouvelles pratiques de déplacements (plus économes et plus sûres).



## Étude détaillée de 7 zones d'activités économiques franciliennes

Les 7 ZAE qui ont fait l'objet d'une analyse détaillée ont été sélectionnées afin de correspondre au mieux à la diversité des situations en répondant aux critères suivant :

- une localisation en grande couronne à l'image de nombreuses ZAE ;
- des configurations urbaines différentes (ville nouvelle, périurbain ou bien en limite d'un pôle urbain) ;
- une superficie d'au moins 100 ha, induisant une taille critique en nombre d'emplois et la présence d'une offre en transport en commune ;
- un positionnement économique ou une dominante d'activité affirmés (logistique, mixte, industrie ou tertiaire) ;
- une situation de desserte diverse (gare plus ou moins éloignée, transporteur routier conventionné ou non avec la collectivité locale) ;
- la présence et la disponibilité d'un gestionnaire ou d'un interlocuteur sur la ZAE (collectivité territoriale, structure de promotion et de relation auprès des entreprises du site, ...).

Au-delà de la variété des situations, ces 7 sites économiques représentent près de 10% des emplois situés en ZAE.

Les ZAE retenus sont :

- Les Béthunes à Saint-Ouen l'Aumône ;
- Courtabœuf sur les Ulis, Villebon-sur-Yvette et Villejust ;
- Pariest à Croissy-Beaubourg, Emerainville et Lognes ;
- Paris Nord 2 sur Gonesse, Roissy-en-France, Tremblay-en-France et Villepinte ;
- Parisud à Combs-la-Ville, Lieusaint et Tigery ;
- ZI de Mitry-Mory Compans ;
- ZI de Melun Vaux-le-Pénil qui s'inscrit dans une démarche de PDIE.

L'étude de ces zones d'activités s'appuie sur :

- une série d'entretiens réalisés auprès d'une ou plusieurs personnes en charge de gérer ou de promouvoir la zone d'activité ;
- la visite des sites et de leur environnement ;
- le recueil de données pouvant caractériser au mieux les déplacements générés par ces ZAE.

Dans le but d'homogénéiser les données sur l'emploi, la source Clap (Connaissance locale de l'appareil productif) de l'INSEE a été utilisée. Ce système d'information alimenté par différentes sources permet de fournir des statistiques localisées au lieu de travail jusqu'au niveau communal, notamment sur l'emploi salarié des secteurs marchand et non marchand.

L'accessibilité des ZAE en mode motorisé s'appuie sur un traitement des matrices de temps de parcours de 2008 fournies par le STIF. Ces matrices ont permis d'établir des isochrones<sup>6</sup> de temps de parcours en voiture particulière et en transport collectif à destination des secteurs où se situent les ZAE étudiés. Ces temps d'accès sont estimés pour un jour de semaine à l'heure de pointe du matin (de 7h30 à 8h30). À noter que les temps en voiture ne tiennent pas compte des temps de rabattement et de diffusion (temps passé à chercher une place de stationnement, temps de marche jusqu'à et depuis la voiture) alors que les temps en transport collectif prennent par convention des temps moyens de rabattement à pied, ceux d'attentes ou ceux de correspondances.

---

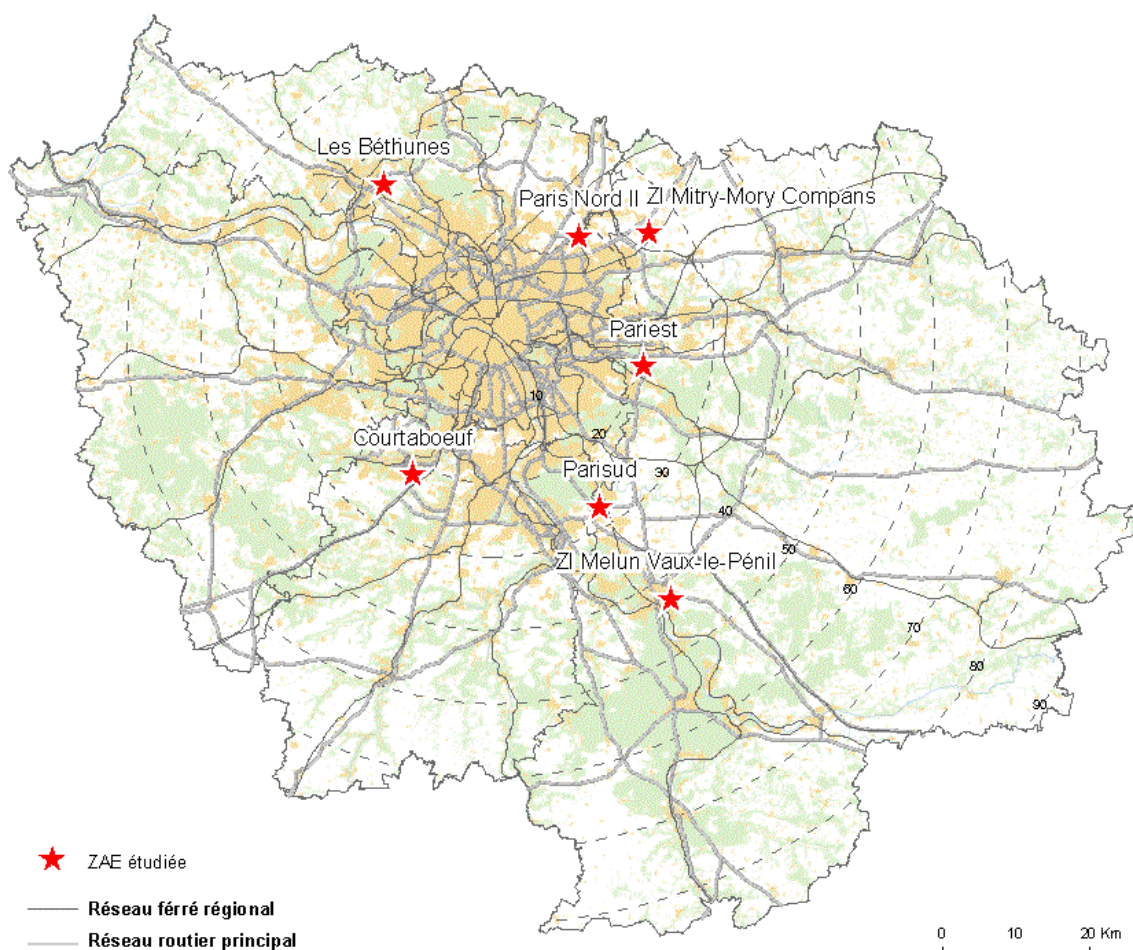
<sup>6</sup> Ensemble des lieux accessibles en un certain temps depuis un point d'origine ou vers un point de destination.

L'accessibilité des ZAE par les modes actifs est représentée par les isochrones de temps parcourus à pied ou en vélo établis à l'aide de l'outil SIG (système d'information géographique) ArcGis Network Analyst et des informations routières de la base de données BD Topo de l'IGN. En fixant la vitesse moyenne pour un piéton à 4 km/h et pour un cycliste à 12 km/h<sup>7</sup>, l'outil a permis de générer des zones d'accessibilité à moins d'un quart d'heure du centre de la ZAE.

L'offre en transport collectif desservant les ZAE est exposée à partir des informations publiques des transporteurs au début de l'année 2011<sup>8</sup> et celles relevées lors des visites in situ. Ainsi, pour chaque ligne desservant ou passant à proximité du parc d'activités, il est décrit les éléments suivants :

- les jours de service (jours de semaine, samedi et dimanche) ;
- l'amplitude de service (premier et dernier départ par direction) ;
- les fréquences de passage à l'arrêt ;
- le temps de rabattement à la gare la plus proche ;
- le nombre de courses.

### Localisation dans l'espace régional des ZAE étudiées



<sup>7</sup> Cette vitesse est plus faible que la vitesse moyenne habituellement observée, mais prend en compte, partiellement, les effets d'un dénivelé accentué ou de la pratique occasionnelle du cycliste.

<sup>8</sup> Depuis janvier 2011, il est possible que l'offre de transport en commun décrite dans ce rapport ait évolué avec l'accord du Stif.

## Le parc d'activités des Béthunes

### Principales caractéristique de la ZAE des Béthunes

#### Historique

Le parc d'activités des Béthunes a été créé en deux temps : la ZAC des Béthunes I, orientée vers l'accueil des PME, a débuté sa commercialisation en 1975 sur la partie Nord du parc puis la ZAC des Béthunes II, prévue pour l'implantation d'activités logistiques, a couvert la partie Sud du parc à partir de 1981.

#### Localisation et environnement urbain

Ce parc d'activités se situe à 30 km du centre de Paris, sur la commune de Saint-Ouen l'Aumône, adhérente à la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, dans le département du Val d'Oise. Dans le prolongement du parc d'activités du Vert-Galant, l'autre grande zone à vocation économique de la commune, le parc des Béthunes s'étend sur environ 265 ha, jusqu'aux limites Sud-Est de la commune. Les terres agricoles ceinturent la zone.

#### Identité économique

Les parcs du Vert-Galant et des Béthunes constituent à eux deux l'un des principaux pôles d'activités de l'agglomération de Cergy-Pontoise

Selon les données Clap de 2006, la ZAE des Béthunes accueillerait 366 entreprises regroupant près de 7 400 salariés. Près de la moitié (45%) des entreprises emploient moins de 5 salariés et plus de 60% moins de 10 salariés. Seuls 4% des entreprises comportent plus de 100 salariés, dont le laboratoire Cerba avec plus de 500 salariés, ABB (plus de 400 salariés), le service client du groupe Fagor Brandt (plus de 300), ou bien encore 3M France (plus de 200). Cependant, ces grandes entreprises regroupent 41% de l'effectif total salarié du parc d'activités alors que les entreprises de moins de 10 salariés rassemblent seulement 10% des emplois de la ZAE.



Société ABB

De nombreux secteurs d'activités sont représentés, reflétant une grande diversité d'activités de service tertiaire, commerciales, industrielles et de service logistique. Ainsi, d'après la NES (décomposée en 36 postes) :

- 24% des entreprises ont une activité de « commerce de gros, intermédiaires »,
- 18% de « conseils et assistance »,
- 12% de « construction »,
- 8% évoluent dans le secteur des « transports »,
- 6% participent à des activités de « services opérationnels ».

La répartition des catégories socioprofessionnelles confirme également cette diversité : 38% des emplois sont occupés par des ouvriers, 28% par des professions intermédiaires, 17% des actifs travaillant dans le parc des Béthunes sont des cadres et 16% des employés.

### La vie économique

La ZAE des Béthunes attire encore des entreprises en leur offrant des disponibilités foncières, environ 17 ha essentiellement localisés dans la partie Sud du parc. Ainsi, l'entreprise Sisley a récemment acquis 13 ha de terrain pour regrouper, sur un seul site, son activité logistique, son laboratoire de recherche et ses services administratifs.



*Projet immobilier pour le compte de la société Sisley*

### Acteurs, gestion et services de la zone

Le GIE des parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône a pour mission de gérer le parc d'activités des Béthunes et celui du Vert Galant en offrant aux entreprises les services suivants :

- Sécurité des personnes et des biens
- Restauration dont un RIE par parc,
- Location de salles,
- Covoiturage,
- Bourse d'emplois,
- Aide aux demandes de financement
- Aide aux demandes de formation
- Relations publiques institutionnelles, en particulier entre les entreprises, la communauté d'agglomération et la mairie de Saint-Ouen-l'Aumône.

Pour y avoir accès, les entreprises adhèrent au GIE, cotisent par le biais des charges et participent également au fond de roulement afin d'assurer les besoins de financement.

D'autres services non gérés par le GIE sont localisés sur le site, tels que des restaurants, des hôtels et une piscine.

Signalons qu'il n'y a pas d'association d'entreprises sur le parc. Les entreprises interpellent directement le GIE.

La gestion de la voirie, de la signalisation et des réseaux dépend de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise ou de la commune de Saint-Ouen-l'Aumône. Pour la voirie, les grands axes ou voies d'intérêt communautaire sont confiés à la communauté d'agglomération tandis que les rues secondaires sont de la compétence de la commune.

## **Fréquentation de la ZAE**

### Les actifs venant travailler à Saint-Ouen-l'Aumône

Selon les données de Clap 2006 et l'emploi communal 2006 issu du fichier mobilité professionnelle de l'INSEE, les parcs du Vert-Galant et des Béthunes représentent à eux deux 70% des emplois de la commune de Saint-Ouen l'Aumône (environ 35% pour chacun des parcs). Comme les deux parcs d'activités sont voisins et que leur positionnement économique sont relativement proches, il nous a semblé possible d'analyser la géographie résidentielle, à l'échelle communale, des actifs venant travailler à Saint-Ouen l'Aumône.

Parmi ces actifs, plus des deux tiers (68%) habitent le Val d'Oise, 9% dans les Yvelines, 4% dans les Hauts-de-Seine, moins de 3% sont domiciliés à Paris ainsi qu'en Seine-Saint-Denis. Par contre, 12% résident en dehors de la région Île-de-France, essentiellement dans l'Oise avec 7% des actifs, et l'Eure avec 2%.

L'effet de proximité des localisations résidentielles est également fortement marqué :

- 14% travaillent et habitent à Saint-Ouen l'Aumône,
- 13% sont domiciliés dans les communes limitrophes de Saint-Ouen l'Aumône,
- 35% résident dans une commune de l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Le mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler est déclaré lors de l'enquête annuelle de recensement de la population réalisée par l'INSEE. Ainsi, selon les résultats de 2006, près de quatre actifs sur cinq (78%) se rendent à Saint-Ouen l'Aumône en voiture, camion ou fourgonnette, près de 16% viennent travailler en transports en commun et moins de 3% à pied.

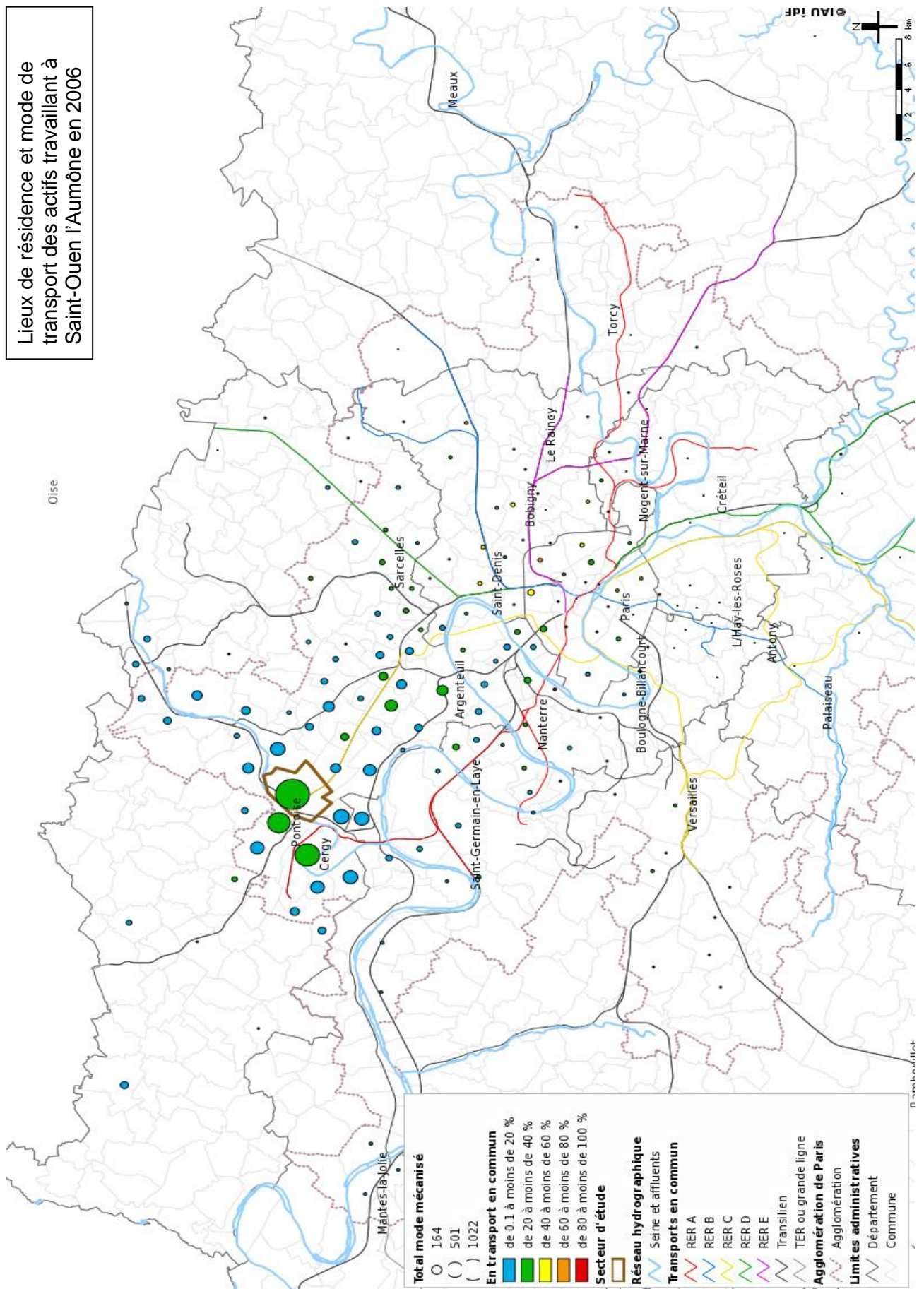
La part modale d'utilisation des transports en commun varie selon le lieu de résidence des actifs travaillant à Saint-Ouen l'Aumône. En effet, 40% des actifs habitant Paris empruntent les transports collectifs, 32% pour ceux de la Seine-Saint-Denis ou 21% pour les actifs altois. Soulignons également que 19% des actifs de l'agglomération de Cergy-Pontoise utilisent les transports en commun pour aller travailler à Saint-Ouen l'Aumône.

### Les autres usagers de la ZAE

Pour l'essentiel, ce sont les chauffeurs routiers qui viennent livrer ou charger des marchandises sur le site.

Le site accueille également des étudiants avec l'institut de formation Cergy-Pontoise, située sur le parc et qui s'appuie sur une équipe de 30 personnes (formateurs et administratifs) pour proposer à environ 210 élèves des formations continues ou en alternance.

Lieux de résidence et mode de transport des actifs travaillant à Saint-Ouen l'Aumône en 2006





## Desserte de la ZAE et ses dysfonctionnements

### La desserte routière

#### L'accès routier

Le parc des Béthunes bénéficie d'accès directs<sup>1</sup> depuis ou vers la RN184 (La Francilienne), rocade Nord reliant Cergy à Roissy ainsi que les autoroutes A1 (à destination de Lille), A15 et A115 (à destination de Paris) et A16 (à destination d'Amiens et Calais).

#### Signalétique

Depuis la RN184, seule la première sortie dans chaque sens mentionne le nom du parc des Béthunes, les accès suivants n'indiquent plus le parc contrairement au parc du Vert-Galant.

Un seul point d'information routière indiquant la localisation des entreprises de la zone est présent et se trouve rue Marcel Dassault, après la première sortie en provenance de l'A15.

Au sein de la zone, la numérotation des parcelles et des rues ne suit pas un ordre cohérent par rapport au sens de la voie, ce qui trouble souvent l'orientation et le repérage des entreprises, du moins pour les nouveaux usagers du parc.



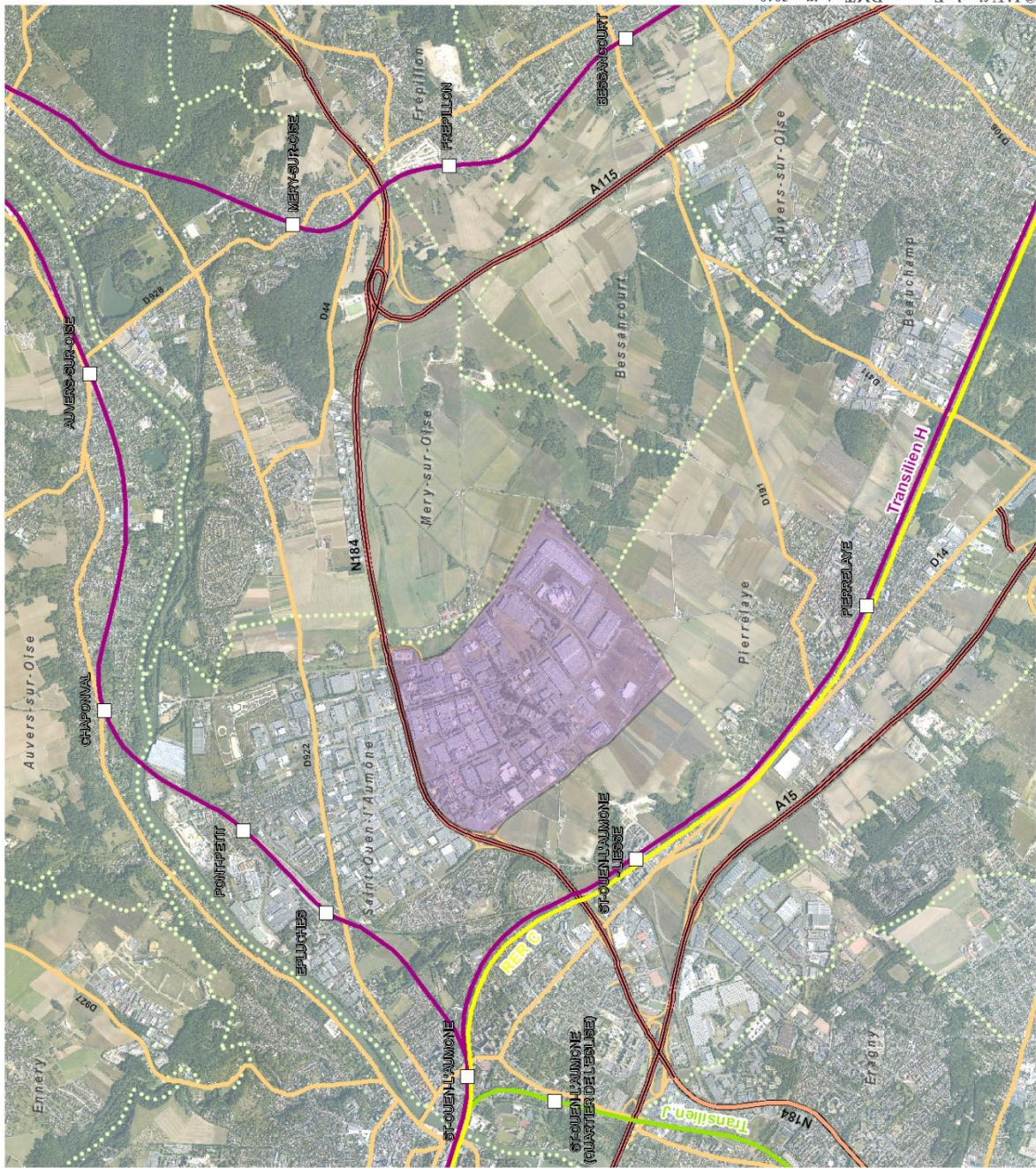
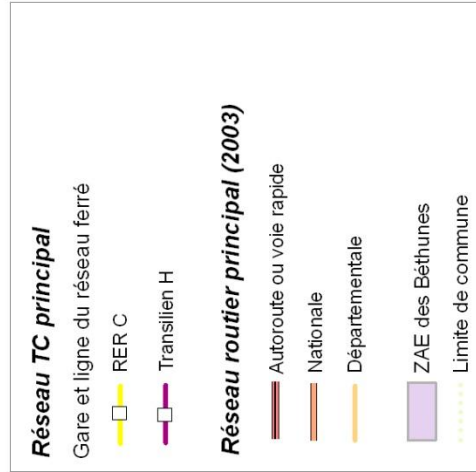
Accès au PAE des Béthunes par la RN184

#### Le stationnement

Dans le secteur Nord du parc des Béthunes, où se concentrent de nombreuses petites et moyennes entreprises, la capacité de stationnement y est limitée et peut être jugée insuffisante au regard des besoins.

<sup>1</sup> La desserte routière est assurée par 4 accès à la RN 184, dont 2 échangeurs complets.

# La desserte régionale des Béthunes



© IAU Ile-de-France - DMT - juillet 2010



Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008.

## ***La desserte en transport collectif<sup>2</sup>***

### L'offre ferroviaire la plus proche

La gare de Saint-Ouen l'Aumône – Liesse se trouve à 1,2 kilomètre de l'entrée piétonne Ouest de la zone, rue Marcel Dassault, et à environ 2 km du centre de la zone. À l'heure de pointe du matin, la gare est desservie toutes 15 minutes par un train de la ligne C du RER et par un train de la ligne H (Paris Nord / Pontoise) du Transilien. La durée du trajet reliant Saint-Ouen l'Aumône – Liesse à Paris varie selon la gare parisienne de destination : 36 minutes pour rejoindre la gare du Nord avec le Transilien et 1 heure pour Saint-Michel Notre Dame avec le RER C.

La gare de Saint-Ouen l'Aumône – Liesse dispose d'une gare routière où, un jour de semaine, 4 lignes de bus s'y rabattent. Elle propose également un parc relais d'une capacité totale de 270 places et une station de taxis.

Le temps d'accès à pied depuis la gare au centre de la zone est estimé à 30 minutes, le temps de rabattement en bus à environ 6 minutes et celui à vélo à 10 minutes.



*Gare de routière de Saint-Ouen L'Aumône - Liesse*

### La desserte en bus

La zone est desservie par 4 lignes de bus, dont 3 exploitées par la STIVO (57, 58, 59) qui relient directement le parc des Béthunes à la gare de Saint-Ouen l'Aumône – Liesse, grâce au nouvel aménagement en site propre<sup>3</sup>, réservé uniquement aux bus, piétons et cyclistes. Cette voie entre le quartier de Liesse et le parc d'activités, d'une longueur de 870 mètres et passant au-dessus du ru de Liesse, facilite cette liaison pour les bus, qui évitent ainsi la Francilienne, et permet aux piétons et cyclistes de réaliser ce parcours qui était auparavant impossible. Cet aménagement a entraîné une nouvelle organisation des itinéraires des lignes 57 et 58 et fut accompagné d'une mise en service d'une nouvelle ligne en janvier 2010, la 59 qui bénéficie de couloirs réservés lui offrant une priorité de circulation aux carrefours.

Ces 3 lignes de la STIVO assurent également la liaison avec le principal pôle de transport de l'agglomération, la gare de Cergy-Préfecture desservie par le RER A et 28 lignes de bus.

---

<sup>2</sup> Les informations décrivant l'offre en transport collectif datent de janvier 2011, il se peut que les conditions de desserte aient évolué depuis.

<sup>3</sup> Financement de 3,5 millions d'euros prise en charge par le STIF, la Région et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise



Voie réservée aux bus entre la gare et le PAE



Couloir de bus aménagé au sein du PAE

Les lignes 57, 58 et 59 se différencient surtout par leur parcours :

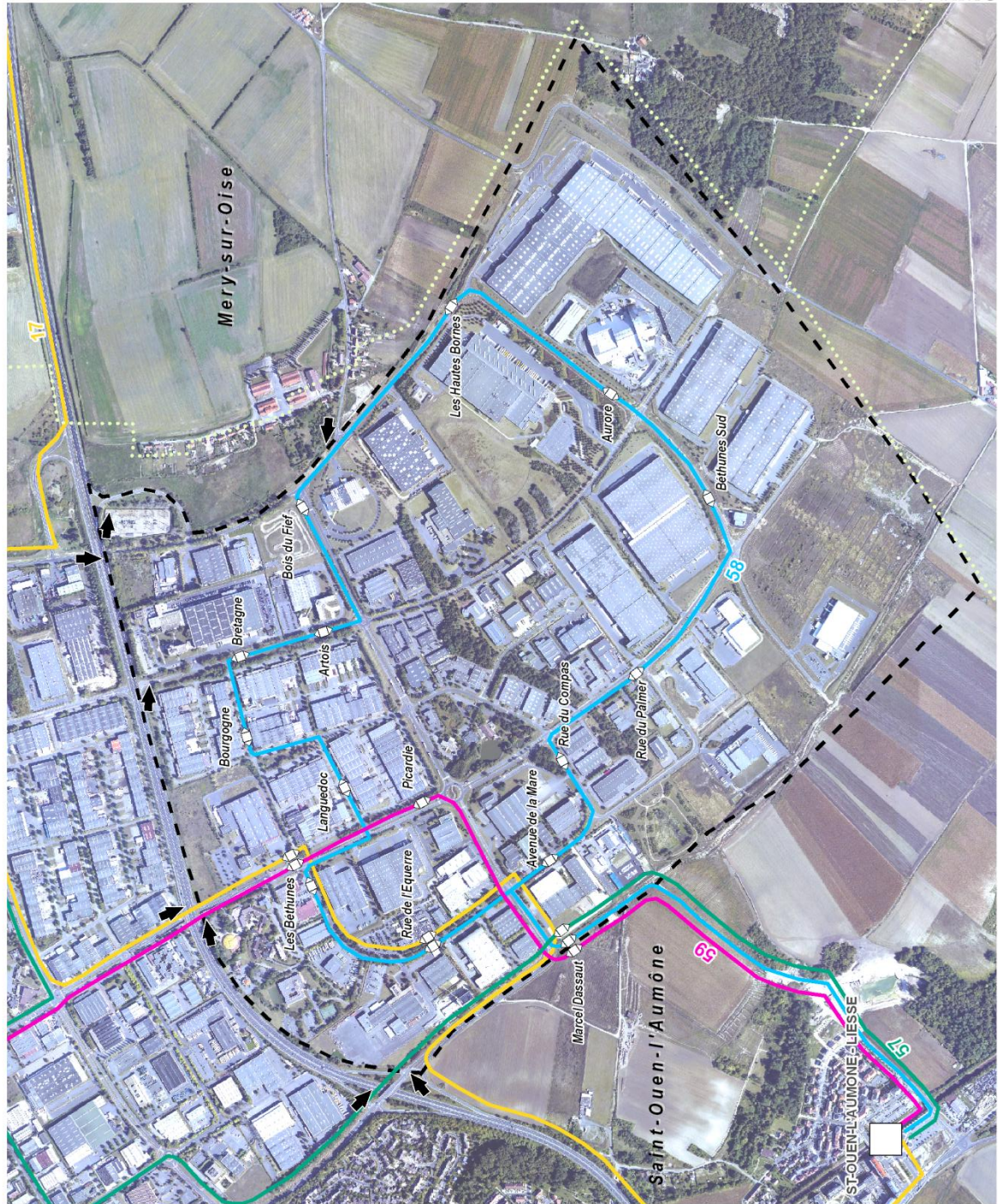
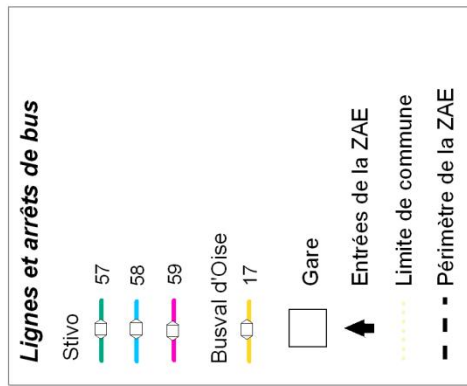
- La ligne 58 irrigue finement<sup>4</sup> le parc d'activités en parcourant une boucle<sup>5</sup> en son sein du lundi au vendredi avec une fréquence de 15 à 20 minutes aux heures de pointe.
- La ligne 59 assure une liaison entre les deux grands parcs d'activités des Béthunes et de Vert-Galant, du lundi au vendredi avec une fréquence de 15 à 20 minutes uniquement aux heures de pointes (entre 10h et 16h il n'y a aucun passage).
- La ligne 57 dessert seulement un arrêt sur le parc des Béthunes et 8 arrêts sur le parc du Vert-Galant, tous les jours de la semaine avec une fréquence d'environ 20 minutes aux heures de pointe.

La ligne 17 du réseau départemental BusVal d'Oise, exploitée par le transporteur Giroux, relie Auvers-sur-Oise à Saint-Ouen l'Aumône, via Méry-sur-Oise. Cependant, seules 2 courses par sens sont assurées en semaine.

<sup>4</sup> 3 nouveaux arrêts ont été créés pour affiner la desserte du parc d'activités

<sup>5</sup> Un circuit parcouru dans le sens Pontoise-Saint-Ouen l'Aumône jusqu'à 10h, dans les deux sens entre 10h et 16h puis à partir de 16h dans le sens Saint-Ouen l'Aumône – Pontoise.

# La desserte en bus des Béthunes



© IAU Île-de-France - DMT - juillet 2010



Source : © InerAtlas, Orthophoto 2008.

Transporteur	Ligne	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nombre d'arrêts desservis dans la ZAE		Nom de l'arrêt principal	Amplitude horaire à l'arrêt		Nombre de courses			Fréquence moyenne de passage		Rabatement sur le réseau ferré		
				Direction 1	Direction 2		Direction 1	Direction 2	Jour de semaine	Samedi	Dimanche	HP	HC	Gare la plus proche	Temps Bus (en minutes)	+ Temps Piéton (en minutes)
STIVO	059-440-457	non	Osny Lycée / Saint-Ouen L'Aumône Lycée	1	1	Marcel Dassaut	5h31 - 22h14	5h33 - 22h30	85	46	26	20 min	30 min	Gare de Liesse	2	1
STIVO	059-440-458	non	Pontoise SNCF / Saint-Ouen- l'Aumône Avenue de la Mare	14	14	Bois du Fief	10h05 - 20h15	06h24 - 16h16	37			15 min	30 min	Gare de Liesse	10	1
STIVO	059-440-459	non	Cergy Préfecture / Saint-Ouen- l'Aumône Fond de Vaux	3	3	Les Béthunes	6h12 - 20h15	5h54 - 19h48	47			15 min	20 min	Gare de Liesse	6	1
CARS GIRAUX	025-195-017	non	Auvers-sur-Oise / Saint-Ouen- l'Aumône Gare de Liesse RER	2	2	Les Béthunes	15h33 - 16h33	07h08 - 07h53	4			50 min	60 min	Gare de Liesse	8	1

Source : STIF, Transporteurs

Pas de service de bus

HP = Heure de pointe  
HC = Heure creuse

### L'information aux usagers des transports collectifs

L'information à destination des voyageurs est facile d'accès :

- d'une part, le GIE, gestionnaire du parc des Béthunes dispose d'un site internet, qui consacre une page web au service de transport et dirige les visiteurs vers le site de l'opérateur STIVO, où l'information est détaillée ;
- d'autre part, le site de recherche d'itinéraire [www.transport-idf.com](http://www.transport-idf.com) recense dans sa base de lieux principaux le nom de la zone d'activités car un arrêt de bus porte le même nom que celui du parc d'activités.

### ***Le covoiturage***

Le GIE a demandé l'appui Green Cove afin d'élaborer un service internet de mise en relation des salariés des entreprises des parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône. Ainsi, chaque entreprise adhérente au GIE paye un abonnement annuel de 20 euros pour que leurs collaborateurs puissent bénéficier du service interactif de covoiturage pour les trajets quotidiens domicile-travail. Chaque salarié doit respecter une charte d'utilisation de ce service qui rappelle les bonnes recommandations ainsi que les responsabilités des conducteurs et passagers, le GIE se dégageant de toutes responsabilités sur les trajets.

Le service a été mis en œuvre récemment. Pour le moment, il ne rencontre pas un grand succès.

### ***L'accès par les modes actifs***

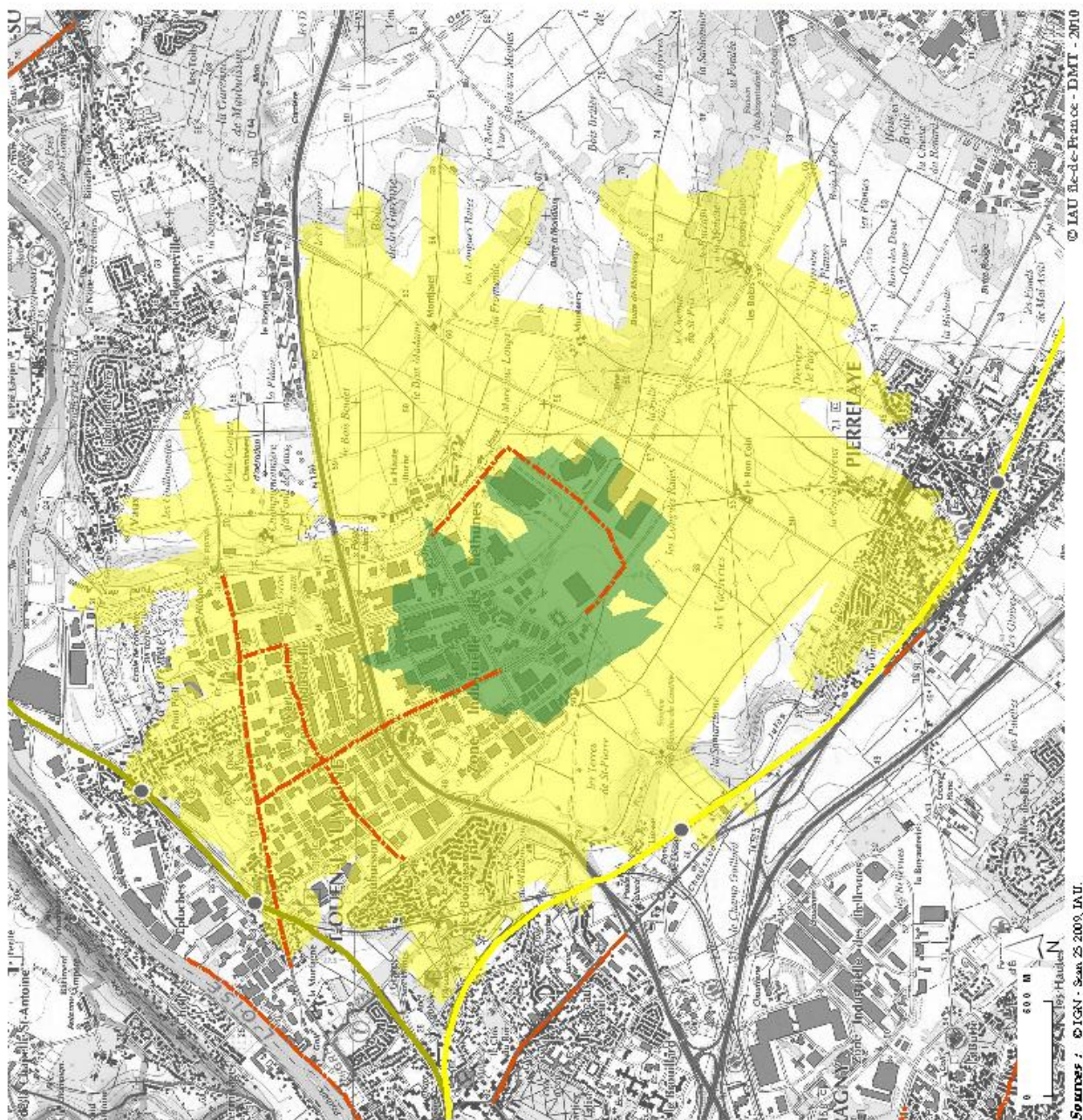
Bien qu'il soit théoriquement possible d'accéder rapidement en vélo à certains quartiers de Saint-Ouen l'Aumône (Liesse, Bourseaux, Vert-Galant) ou de Pierrelaye, que la topographie soit peu prononcée et que des aménagements cyclables existent, la pratique du vélo demeure, dans les faits, limitée.

Les cheminements piétonniers sont perfectibles, surtout en absence de trottoir ou au droit des entrées-sorties des parkings et des voies d'accès privés des entreprises. D'autre part, la largeur de certaines chaussées (2x2 voies) rend les traversées piétonnes inconfortables.



*Traversée piétonne sur l'avenue des Béthunes*

## Accessibilité piétonne et cyclable depuis le centre des Béthunes



- Gare et ligne RER
- Gare et ligne Transilien
- Aménagements cyclables (2010)

- Desserte piétonne (1)
- Desserte cyclable (2)

(1) : Zone à moins de 15 minutes à pied  
(vitesse piéton = 4 km/h)

(2) : Zone à moins de 15 minutes à vélo  
(vitesse cycliste = 12 km/h)



## **Projet pouvant influencer la desserte actuelle**

### Dénivellation complète de l'échangeur A15-RN184

La configuration de l'échangeur posait des problèmes de sécurité et de circulation routières sur ces deux axes. La présence des feux tricolores provoquait des remontées de files importantes sur l'autoroute A15 aux heures de pointe. Cette situation était accidentogène pour les véhicules à l'approche des feux de signalisation.

Les travaux, débutés en septembre 2009 et devant s'achever en septembre 2011, ont pour objectif l'amélioration des échanges entre l'Autoroute A15 et la RN184 par la suppression des carrefours à feux et la modification des bretelles d'accès. Le trafic à proximité de l'échangeur devrait être fluidifié, ainsi le nombre d'accidents sera certainement réduit.

Cette opération a été inscrite au XIIème Contrat de Plan Etat-Région. Le coût de ce projet est d'environ 43 millions d'euros, financés à hauteur de 70% par la Région Île-de-France et 30% par l'État.

## **Piste d'amélioration de la desserte**

### Encourager les modes actifs

L'usage du vélo pourrait être valorisé compte tenu de l'absence de relief marqué et des aménagements cyclables existants. Son développement pourrait également s'appuyer sur le système de vélos en libre-service de l'agglomération de Cergy-Pontoise, nommé VéLO2, qui comporte actuellement 41 stations et 360 vélos. Cette offre est calée sur le système parisien Vélib', soit la location et le retour d'un vélo à des bornes contre un abonnement annuel, hebdomadaire ou journalier et un coût du service au-delà de la première demi-heure. Or, pour le moment, le parc des Béthunes, ni la gare de Saint-Ouen L'Aumône – Liesse ne disposent de station VéLO2. Pourtant, si plusieurs stations ou bornes y sont installées, un service de ce type pourrait trouver un public pour réaliser des trajets entre cette gare et ce parc d'activités, et pour des déplacements internes au parc des Béthunes ou à destination de celui du Vert-Galant. Dans ce cas, l'accès aux services de ces parcs d'activités en serait facilité pour les personnes non motorisées.

### Renforcer la signalétique

Actuellement, l'orientation des usagers du parc, le repérage des rues et des entreprises posent de réelles difficultés aux personnes qui fréquentent pour la première cette zone.

Une action révisant intégralement la signalétique, dans le but de la rendre cohérente, continue, lisible et visible (y compris de nuit) bénéficierait à l'ensemble des usagers, quel que soit leur mode de déplacement.

### Ajuster l'offre bus à des besoins

Les liaisons en bus avec les communes de la vallée de l'Oise sont limitées alors que de nombreux actifs de ce secteur viennent travailler à Saint-Ouen l'Aumône. Sans l'usage de voiture, ces actifs doivent emprunter la ligne Creil-Persant Beaumont-Pontoise du Transilien H, puis emprunter la ligne 58 de la STIVO à la gare de Pontoise. Il serait peut-être envisageable de prolonger légèrement la ligne 57 afin qu'elle desserve la gare de Pont-Petit, située sur cette ligne ferroviaire.

### Continuer à enrichir l'offre de services aux entreprises

Le GIE a développé une offre de services relativement importante, expérimente également certains services comme le covoiturage et essaye de répondre aux nouvelles demandes des entreprises. Aujourd'hui, les entreprises expriment leur volonté d'offrir à leurs salariés des places en crèches. Une future crèche d'une trentaine de berceaux devrait voir le jour dans l'ancien bâtiment de Pôle emploi.



## Le parc d'activités de Courtabœuf

### Principales caractéristique de la ZAE de Courtabœuf

#### Historique

Le parc d'activités de Courtabœuf<sup>1</sup> été créée en 1967 avec une volonté d'accueillir des activités non polluantes. À partir des années 80, des leaders mondiaux du secteur informatique s'y implantent et valorisent l'image du parc. Malgré le départ d'Apple et de Microsoft dans les années 2000, le positionnement du parc semble privilégier les activités tertiaires à forte valeur ajoutée comme les filières des technologies de l'information, les biotechnologies et l'optique. Par ailleurs, les règlements d'urbanisme communaux couvrant le territoire du parc interdisent dorénavant les nouvelles constructions d'entrepôt et ou de grandes surfaces commerciales.

#### Localisation et environnement urbain

Le parc d'activités se situe à 24 km du centre de Paris, au Nord-Ouest du département de l'Essonne, aux franges de l'agglomération parisienne.

La zone s'étend sur environ 380 ha, dont 40% sur la commune des Ulis, 40% à Villebon-sur-Yvette et 20% sur Villejust.



*Le parc d'activités de Courtabœuf, l'une des plus grande ZAE d'Île-de-France*

<sup>1</sup> Le nom de Courtabœuf vient de la dénomination « cour à bœuf ». En effet, au XIX<sup>ème</sup> siècle, la ferme de Courtabœuf était la dernière étape des bovins destinés à la consommation avant Paris et ses halles.

### Identité économique

Selon les données Clap de 2006, la ZAE accueillerait 820 entreprises regroupant plus de 22 000 salariés. Plus d'un tiers (35%) des entreprises emploient moins de 5 salariés et plus de la moitié (55%) moins de 10 salariés. Seuls 5% des entreprises comportent plus de 100 salariés, dont Hewlett-Packard, Laboratoire Fraction Biotechnologie (LFB) ou JM Bruneau avec plus de 600 salariés. Cependant, ces grandes entreprises regroupent près de la moitié de l'effectif total salarié de la zone alors que les entreprises de moins de 10 salariés rassemblent seulement 8% des emplois du parc.



*Société JM Bruneau*

D'après la NES (36 postes), les deux principaux secteurs d'activités des entreprises sont :

- le commerce de gros qui recouvre 29% des entreprises,
- l'activité conseil et assistance avec 27% des entreprises du parc.

La répartition des catégories socioprofessionnelles confirme la vocation du parc pour des activités à forte valeur ajoutée. Ainsi, la majorité des emplois (44%) sont occupés par des cadres et plus d'un quart par des professions intermédiaires. Seuls 16% des actifs travaillant dans la ZAE sont des ouvriers et 14% des employés.

### La vie économique

Malgré la vétusté de certains bâtis, le parc de Courtabœuf observe toujours une bonne attractivité avec un taux d'occupation des locaux d'environ 80%. Néanmoins, le parc possède des atouts pour son développement grâce à ses capacités foncières disponibles (Courtabœuf 8 de part et d'autre du Grand Dôme, sur Villebon-sur-Yvette) et ses possibilités d'extension (Courtabœuf 9 sur Villejust et Courtabœuf 10 sur les Ulis).

### Service aux entreprises

Le parc d'activités comporte une pépinière d'entreprises, quatre hôtels d'entreprises, trois restaurants interentreprises, huit hôtels, quatre banques, une crèche interentreprises de 30 places et d'autres types de services (agences d'intérim, location de véhicules et de salles, agence de voyages, coiffeur, ...).

Bien que de nombreux commerces et services soient présents sur le parc, l'offre en services aux entreprises et aux salariés demeurent toujours insuffisante au regard de l'importance de la zone d'activité (l'une des plus grandes de la région francilienne).

L'offre hôtelière dans la catégorie des trois étoiles semble insuffisante du fait de la concurrence de l'offre parisienne.

#### Acteurs et gestion de la zone

Le nombre d'acteurs intervenant sur ce territoire stratégique pour le développement économique de la région reflète la richesse du paysage institutionnel sur ce secteur.

#### *Le syndicat mixte Courtabœuf Développement*

Créé en 2007, ce syndicat mixte est composé de trois représentants d'échelon administratif différent :

- Les Ulis, souhaitant intégrer la communauté d'agglomération du plateau de Saclay ;
- Villebon-sur-Yvette, adhérente à la communauté d'agglomération d'Europ'Essonne ;
- La communauté de commune Cœur du Hurepoix représentant la commune membre de Villejust.

Son statut d'établissement public de coopération intercommunale lui donne des compétences sur l'animation et la promotion de la zone. Cette agence de développement économique assure alors les missions suivantes :

- accueillir, orienter et informer les différents acteurs du parc d'activités (entreprises, salariés et visiteurs) ;
- animer le site internet officiel du parc d'activités, portail diffusant notamment des informations sur les transports, sur les locaux, une bourse de l'emploi interactive, newsletter, logements et un annuaire des entreprises en ligne ;
- assurer la coordination des services municipaux respectifs dans le cadre de la convention de coopération intercommunale pour l'aménagement et la promotion du parc (urbanisme, signalétique, entretien de la voirie et des espaces verts,...).

#### *L'établissement public de Paris-Saclay*

Cet établissement public est doté de compétences en aménagement mais en aussi en valorisation scientifique et en développement économique sur le territoire de l'opération d'intérêt national couvrant en particulier le plateau de Saclay, Saint-Quentin en Yvelines, Versailles, Vélizy-Villacoublay, Massy et Courtabœuf. La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris affirme la volonté d'y créer un pôle scientifique et technologique d'échelle mondiale, dénommé généralement « cluster du plateau de Saclay ».

#### *L'ADEZAC*

Cette association de chefs d'entreprise, représentant environ 140 à 150 entreprises, instaure le relationnel entre les entreprises du secteur Courtabœuf-Limours-Marcoussis-Plateau Saclay, mais aussi le dialogue entre les entreprises et les acteurs publics ou les partenaires de ce territoire. L'ADEZAC demande, au bénéfice du parc de Courtabœuf, des améliorations de la desserte en transport en commun, ainsi que des aménagements de voirie et d'espace public de qualité.

#### *Gestion de la voirie*

Cette compétence relève des trois communes où le parc est implanté, mais cela n'empêche pas une certaine homogénéité du traitement et de l'entretien de la voirie. L'exemple de l'instauration d'une nouvelle signalétique au sein du parc illustre le bon fonctionnement de cette coordination.

## Fréquentation de la ZAE

### Les actifs venant travailler aux Ulis, à Villebon-sur-Yvette et à Villejust

Selon les données de Clap 2006 et l'emploi communale 2006 issu du fichier mobilité professionnelle de l'INSEE, plus de la moitié des emplois (57%) des Ulis, 85% des emplois de Villebon-sur-Yvette et la quasi-totalité des emplois de Villejust sont situés sur le parc de Courtabœuf. L'analyse géographique à l'échelle communale des déplacements des actifs venant travailler dans les trois communes concernées par cette zone d'activités semble donc avoir un sens.

Parmi ces actifs, près des deux -tiers (64%) habitent l'Essonne, 8% résident dans les Yvelines, 8% dans les Hauts-de-Seine, 6% à Paris et 5% dans le Val-de-Marne. 5% sont domiciliés en dehors de la région Île-de-France, dont 1% en Eure-et-Loir.

L'effet de proximité des localisations résidentielles est significatif :

- 19% résident dans les trois communes où le parc est implanté,
- 12% habitent dans une commune de la communauté d'agglomération d'Europ'Essonne, situé au Nord du parc,
- 10% sont domiciliés dans une commune de la communauté d'agglomération du plateau de Saclay, situé à l'Ouest,
- enfin, 3% résident sur le territoire de la communauté de communes du cœur de l'Hurepoix.

Le mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler est déclaré lors de l'enquête annuelle de recensement de la population réalisée par l'INSEE. Ainsi, selon les résultats de 2006, plus des trois-quarts des actifs se rendent dans ce secteur multicommunal en voiture, camion ou fourgonnette, 14% viennent travailler en transports en commun et 5% à pied.

Bien qu'elle varie selon le lieu de résidence des actifs, la part modale d'utilisation des transports en commun demeure toujours inférieure à celle de la voiture. En effet, seulement 11% des actifs habitant l'Essonne et 36% des actifs parisiens empruntent les transports collectifs pour se rendre sur cette zone.

### Les autres usagers du parc d'activités

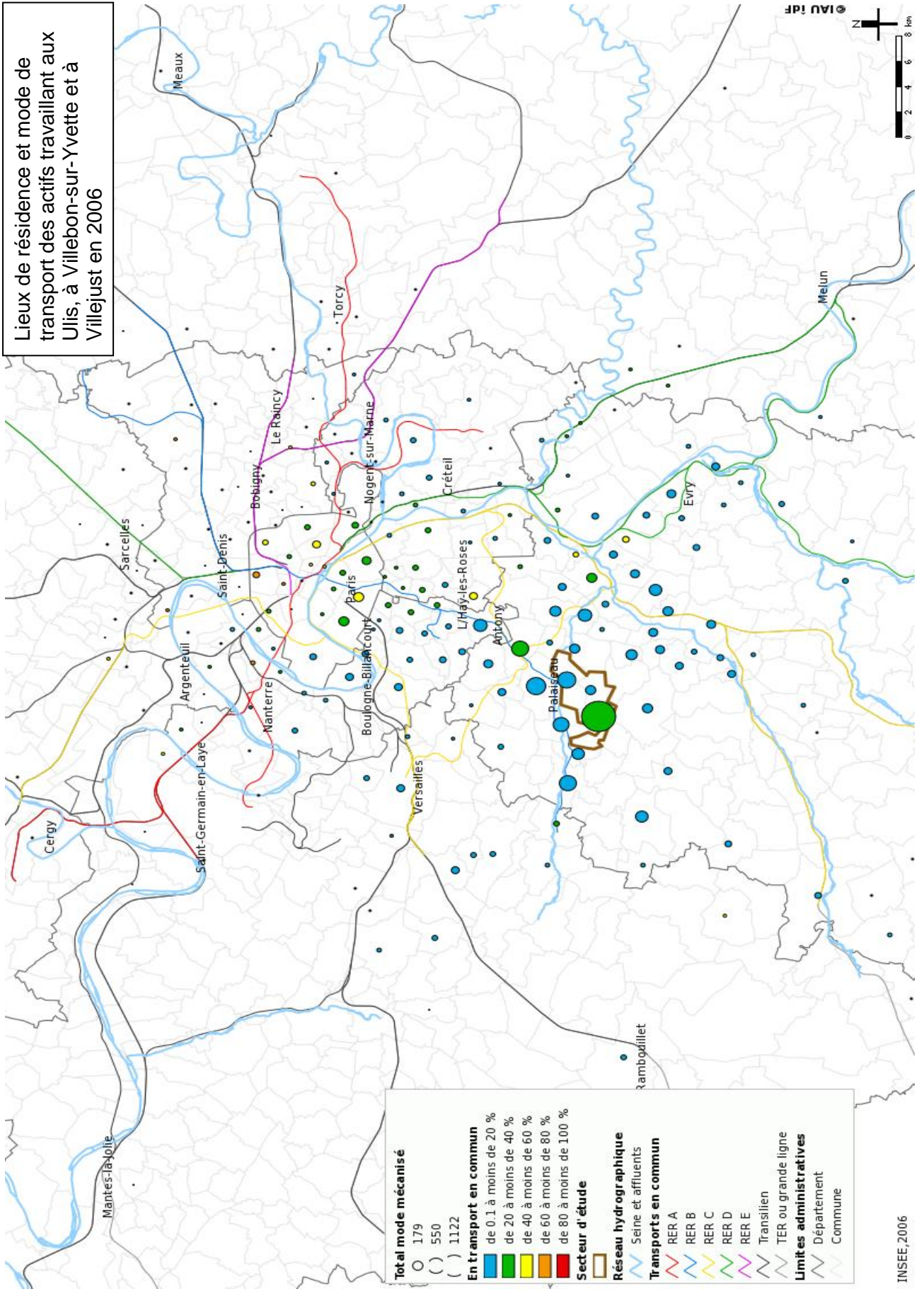
De nombreux visiteurs fréquentent également la ZAE de Courtabœuf, pour des raisons diverses :

- livrer ou charger des marchandises ;
- emprunter les voies de transit du parc, notamment la RD118 ;
- acheter des biens de consommation ou des services (par exemple les magasins et restaurants de la zone) ;
- se rendre aux manifestations du Grand Dôme, salle polyvalente située dans la partie Nord-Est du parc, pouvant accueillir 6 400 personnes et disposant d'environ 1 500 places de stationnement. Cet équipement permet la pratique de nombreux sports et l'organisation d'événements variés (salons, expositions, congrès, concerts, spectacles, tournois sportifs, ...).

### Le trafic routier

Selon les comptages effectués en 2003, le trafic journalier moyen est relativement important sur les principaux axes routiers du parc d'activités :

- sur la RD118 entre l'A10 et la N118, le trafic oscille entre 35 000 et 37 000 véhicules, dont 6 à 8% de poids lourds ;
- sur la RD118 entre l'A10 et le RD59, le trafic routier s'élève à 14 000 véhicules/jour
- et sur la RD218, 9 900 véhicules sont quotidiennement recensés.



## Desserte de la ZAE et ses dysfonctionnements

### L'accès routier

Le parc d'activités se situe à la croisée de l'autoroute A10 et de RN118 et bénéficie de trois échangeurs (deux avec la RN118 et un avec l'A10). Cette excellente desserte lui offre un accès rapide à Paris, à l'Ouest et au Sud-Ouest de la France, mais aussi à la RN104, rocade Sud du réseau régional. Néanmoins, ces axes routiers sont régulièrement congestionnés aux heures de pointe de la journée. D'autre part, les trois échangeurs ont une configuration médiocre :

- le numéro 14 de la RN118, dénommé « ring des Ulis », est souvent congestionné ;
- le numéro 13 de la RN118, celui de Montdétour, est incomplet (échange seulement en direction du Nord, soit depuis ou vers Orsay) ;
- et le numéro 9 de l'A10 est aussi incomplet (échange uniquement en direction du Nord, soit depuis ou vers Paris).

Seul un accès au parc évite le passage par ces échangeurs, celui de la rue du Grand Dôme au Nord-Est de la zone par la RD59. Seulement la largeur du pont qui franchit l'A10 et qui permet de rejoindre Courtabœuf Est à Courtabœuf Nord n'autorise pas la circulation à double sens. Ainsi, une circulation alternée et régulée par un feu de signalisation est instaurée, mais limite nettement le flux de véhicules.



Accès au PAE de Courtabœuf par l'A10

### Signalétique

Depuis les voies rapides, les sorties en direction de la zone d'activités de Courtabœuf mentionnent bien le nom du parc.

La signalisation routière au sein de la zone a été revue récemment. Des nouveaux panneaux directionnels au niveau des principales intersections ont été installés. Au nombre de trois, les points d'information permettent de se repérer et indiquent la localisation des entreprises de la zone. Ils se situent aux principales entrées du parc, soit :

- deux sur la RD118 (avenue de l'Océanie), l'un à l'Est en venant de l'A10 et l'autre à l'Ouest en provenance de la RN118 ;
- et un à l'intersection avenue des tropiques / avenue du Canada en arrivant des Ulis ou d'Orsay par la RN118.





*Point d'information au lieu-dit Château d'eau*



*Nouvelle indication des rues*

À noter que ceux installés de long de la RD118 ne sont pas forcément facile d'accès et ni repérables compte tenu de la configuration de type voie rapide de la RD118 (2x2 voies à chaussées séparées).

### Stationnement

Il est relevé un manque de places de stationnement :

- dans la partie centrale de la zone dans le secteur de la ferme de Courtabœuf, où se concentre des services et de l'immobilier de bureau
- et dans le secteur des restaurants le long de l'avenue de l'Océanie sur le temps de déjeuner.



*Stationnement au parc tertiaire de Courtabœuf*

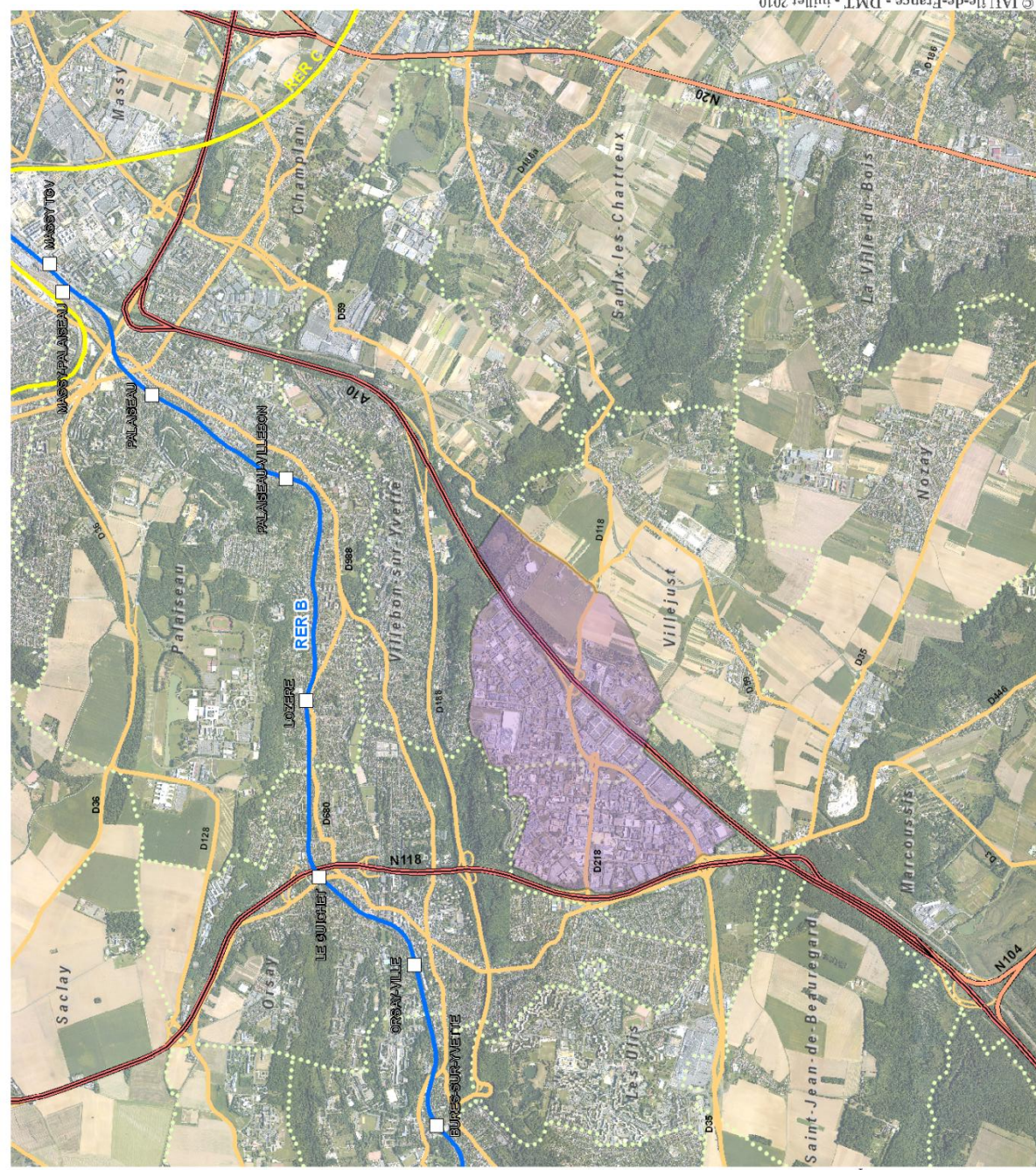
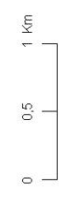
# La desserte régionale de Courtaboeuf

**Réseau TC Principal**  
Gare et ligne du réseau ferré

- RE R B

**Réseau routier principal (2003)**

- Autoroute ou voie rapide
- Nationale
- Départementale
- ZAE de Courtaboeuf
- Limite de commune



© IAU Ile-de-France - DMT - juillet 2010

Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008.

## ***La desserte en transport collectif<sup>2</sup>***

### L'offre ferroviaire la plus proche

La gare d'Orsay-Ville se trouve à près de 3 km du centre de la zone, ferme de Courtabœuf. À l'heure de pointe du matin, la gare est desservie toutes les 15 minutes par un train de la ligne B du RER. Le trajet reliant Paris (Les Halles) à Orsay dure entre 41 et 44 minutes.

Cette gare dispose d'une gare routière relativement importante (un jour de semaine, 11 lignes de bus s'y rabattent), d'un parc relais d'une capacité totale de 330 places et d'une station de taxis.

La gare d'Orsay-Ville est bien trop éloignée du parc pour qu'il soit envisageable de se rendre à pied quotidiennement : le temps pour atteindre le centre de la zone est estimé à environ 45 minutes. Le temps de rabattement à vélo semble acceptable, en théorie 15 minutes, mais la topographie est tellement accentuée que cette liaison ne peut être réalisée par un grand nombre d'usagers. Seule la liaison en bus est alors possible, la durée du trajet est de 10 minutes dans le meilleur des cas.



*Gare de routière d'Orsay (RER B)*

Cependant, le principal pôle multimodal de ce territoire demeure la gare de Massy-Palaiseau qui se situe à près de 8 km du centre de la zone. Ce pôle est constitué :

- d'une gare TGV,
- d'une gare desservie par le RER B,
- d'une autre gare desservie par le RER C (2 branches),
- de plusieurs gares routières où se rabattent en semaine 24 lignes de bus,
- de plusieurs parcs relais regroupant une capacité totale de plus de 1 500 places,
- et plusieurs stations de taxis.

Malgré la distance qui la sépare du parc d'activités, la gare de Massy semble être la plus attractive en raison de son offre de transport et de sa liaison bus relativement rapide avec la zone d'activités : la durée du trajet est estimée à 10 minutes, si l'autoroute A10 n'est pas congestionnée.

---

<sup>2</sup> Les informations décrivant l'offre en transport collectif datent de janvier 2011, il se peut que les conditions de desserte aient évolué depuis.

### La desserte en bus

La zone d'activités de Courtabœuf est desservie par 10 lignes de bus, dont :

- 5 lignes (10A, 11A, 11B, 11C et 11D) du réseau TransEssonne<sup>3</sup> du SCDATC<sup>4</sup> exploité par les Transports Daniel Meyer ;
- 3 lignes (06.02, 06.05 et 06.08) du réseau TransEssonne des Ulis exploité par les Cars d'Orsay (filiale du groupe Transdev) ;
- et 2 lignes (91.02 et 91.05) du réseau TransEssonne du Conseil général de l'Essonne (réseau armature départemental) exploité par Albatrans

Cependant, aucune ligne de bus n'irrigue finement l'ensemble de la zone d'activités. La desserte varie selon les secteurs de Courtabœuf. D'autre part, la lisibilité de l'offre est relativement complexe et diffère en fonction des réseaux.

Les lignes desservant à la fois les secteurs Nord et Sud de Courtabœuf :

- la ligne 06.02 assure la liaison entre la gare de Massy et le centre commercial régional Ulis 2. Du lundi au vendredi, le matin de Massy vers les Ulis et l'après-midi ou le soir des Ulis vers Massy, une course sur deux emprunte le circuit Nord et l'autre moitié emprunte le circuit Sud. En dehors de ces périodes et le samedi, la ligne dessert l'axe central de la zone d'activité, soit les avenues des tropiques et de l'Océanie. La fréquence de passage de cette ligne atteint 7 minutes aux heures de pointe du matin et oscille de 10 à 15 minutes aux heures de pointe du soir ;
- la ligne 91.02 relie la zone d'activités de Courtabœuf à la gare RER de Dourdan. Cette ligne fonctionne du lundi au vendredi entre 5h30 et 21h avec une fréquence de passage de 20 minutes aux heures de pointe de la journée.

La ligne desservant uniquement le secteur de Courtabœuf Nord :

- la ligne 06.08 permet de relier la gare d'Orsay et les quartiers résidentiels d'Orsay au Bois Persan (parc Technopolis), situé au Nord-Ouest de la zone d'activité. Cette ligne fonctionne du lundi au vendredi entre 6h45 et 19h avec une fréquence de passage d'un à deux bus par heure de pointe.

Les lignes desservant uniquement le secteur de Courtabœuf Sud :

- la ligne 06.05 parcourt la liaison entre la gare d'Orsay et le centre commercial Ulis 2, l'itinéraire de certaines courses est prolongé jusqu'au parc d'activités de Courtabœuf. Ainsi, du lundi au vendredi, entre 7h30 et 9h20, 6 courses en provenance de la gare d'Orsay desservent la zone d'activités de Courtabœuf avec une fréquence de 20 à 30 minutes, puis entre 15h50 et 19h20, 8 courses partent de Courtabœuf pour rejoindre la gare d'Orsay via les Ulis ; avec une fréquence d'environ 30 minutes.
- la ligne 91.05 assure la liaison départementale pôle à pôle entre Évry et Massy, via la Francilienne, le parc d'activités de Courtabœuf et l'A10. Soulignons que les arrêts de la zone d'activités sont assujettis à une interdiction de trafic local. Cette ligne fonctionne du lundi au samedi entre 5h30 à 21h avec une fréquence de passage de 15 minutes aux heures de pointe d'une journée de semaine (le samedi, un bus toutes les heures).

Les lignes 10B, 11A, 11B, 11C et 11D desservent uniquement le secteur de Courtabœuf Est.

Ces lignes du réseau SCDATC permettent toutes de relier les communes membres de ce syndicat de transport à la gare RER de Massy-Palaiseau. Cependant, le secteur Est de Courtabœuf est ponctuellement desservi avec seulement deux arrêts :

---

<sup>3</sup> Les réseaux TransEssonne sont des réseaux locaux subventionnés par le Conseil Général de l'Essonne.

<sup>4</sup> Syndicat intercommunal de communes pour la défense et l'amélioration des transports en commun, regroupant les communes membres suivantes : Longpont-sur-Orge, Marcoussis, Monthéry, Nozay et Villejust.

- l'arrêt « La Brûlerie », concerné par l'ensemble des 5 lignes, bénéficie alors de nombreux passages de bus ;
- a contrario, l'arrêt « Courtabœuf 7 » est desservi par une seule ligne (la 11C).

Les lignes 11A, 11B et 11C offrent un service d'environ 17 à 20 courses par sens du lundi au vendredi, approximativement de 7h à 19h30. Les lignes 10B et 11D proposent, quant à elles, un service moins satisfaisant avec seulement 3 à 7 courses par sens, un jour ouvré de semaine.

Bien que l'offre en bus soit relativement riche, la lisibilité des parcours et des horaires de passages est difficile à appréhender par les voyageurs. D'autre part, le périmètre du parc d'activités se situe à cheval entre la zone tarifaire 4 et la zone tarifaire 5 : la commune de Villebon-sur-Yvette est couverte par la zone 4 alors que les Ulis et Villejust sont en zone 5. Ainsi, les usagers réguliers des transports en commun doivent s'acquitter d'un abonnement prenant en compte ce zonage tarifaire, ce qui peut engendrer un surcoût annuel relativement important.



*Lecture complexe des horaires de passages des bus aux arrêts W et Atlantique 1*

# La desserte en bus de Courtaboeuf

**Lignes et arrêts de bus**

TransEssonne - Réseau des Ulis

- 06.02
- 06.05
- 06.08

TransEssonne - Réseau départemental

- 91.02
- 91.05

TransEssonne - Réseau SDATC

- 10B
- 11A
- 11B
- 11C
- 11D

Station de taxi

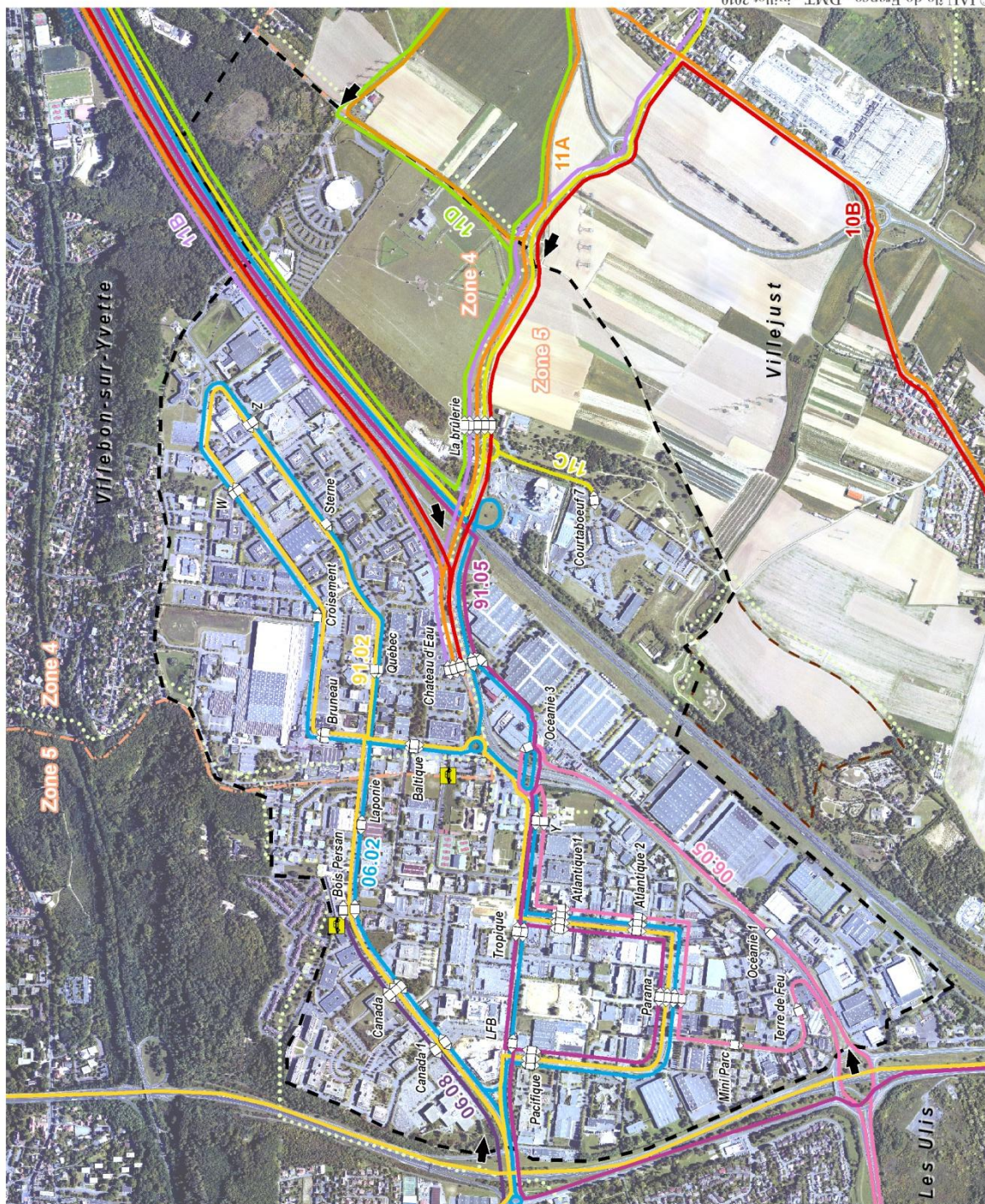
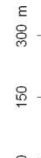
Entrées de la ZAE

Périmètre de la ZAE

Périmètre d'extension de la ZAE

Limite de zone tarifaire

Limite de commune



© IAU Île-de-France - DMT - juillet 2010

Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008.

Transporteur	Ligne	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nombre d'arrêts desservis dans la ZAE				Nom de l'arrêt principal	Amplitude horaire à l'arrêt		Nombre de courses			Fréquence moyenne de passage		Rabatement sur le réseau ferré		
				Direction 1		Direction 2			Direction 1	Direction 2	Jour de semaine	Samedi	Dimanche	HP	HC	Gare la plus proche	Temps Bus (en minutes)	+ Temps Piéton (en minutes)
				Matin	Soir	Matin	Soir											
Albatrans	291-191-003	oui	Gare de Dourdan / Gare RER de Massy-Palaiseau	2	2	2	2	Tropique	06h08 - 21h08	06h27 - 21h27	16		60 min	60 min	Gare RER Massy- Palaiseau	8	1	
	291-191-005	oui	Evry / Palaiseau (Gare Massy- Palaiseau)	3	4	4	2	Château d'Eau	05h35 - 21h07	13h51 - 21h44	32		15 min	40 min	Gare RER Massy- Palaiseau	10	1	
	291-191-002	oui	Gare de Dourdan / Courtaboeuf	10	10	10	10	Canada	06h02 - 21h05	06h02 - 21h30			15 min	60 min	Gare de Dourdan	40	1	
Cars d'Orsay	006-006-002	non	Massy (gare RER) / Les Ulis (centre commercial)	5	7	7	5	Château d'Eau	05h42 - 21h18	05h22 - 20h53	221		5 min	15 min	Gare RER Massy- Palaiseau	12	1	
	006-006-005	non	Orsay (gare RER) / Les Ulis	0	2	2	1	Océanie I	15h36 - 19h27	07h56 - 09h43 puis 16h08 - 19h09	21		15 min	30 min	Gare d'Orsay ville	22	1	
	006-006-008	non	Orsay (gare RER) / Bois Persan	1	1	1	1	Bois Persan	06h45 - 18h52	06h56 - 19h25	81		20 min	60 min	Gare d'Orsay ville	20	1	
Tranports D. Meyer	055-055-023	non	Massy-Palaiseau RER / Marcoussis	1	0	0	0	Château d'Eau	07h11 - 11h08		3		120 min	120 min	Gare RER Massy- Palaiseau	8	1	
	055-055-011	non	Massy-Palaiseau / Sainte Geneviève des Bois	0	0	0	1	Château d'Eau	10h04 - 12h35	16h02 - 17h25	5		45 min	120 min	Gare RER Massy- Palaiseau	8	1	
	055-055-024	non	Massy-Palaiseau RER / Sainte Geneviève des Bois	1	0	1	1	Château d'Eau	07h34 - 11h51	16h18 - 19h12	14		20 min	30 min	Gare RER Massy- Palaiseau	8	1	
	055-055-025	non	Massy-Palaiseau RER / Nozay	0	1	1	0	Courtaboeuf 7	16h08 - 20h12	07h08 - 09h53	21		10 min	20 min	Gare RER Massy- Palaiseau	8	1	

Source : STIF, Transporteurs

Pas de service de bus

HP = Heure de pointe  
HC = Heure creuse

### L'information aux usagers des transports collectifs

Malgré la mise à disposition des plans de réseaux et des fiches horaires de lignes de bus sur le site internet du syndicat mixte Courtabœuf développement, l'information pour les voyageurs est difficile d'accès, car :

- d'une part, il n'est pas aisé de comprendre l'ensemble de ces renseignements caractérisant l'offre bus. Par exemple, il est nécessaire d'appréhender les plans des 3 réseaux de bus afin d'avoir une vision d'ensemble de la desserte de la zone d'activités, il existe aucun plan regroupant cette information ;
- d'autre part, le site de recherche d'itinéraire [www.transport-idf.com](http://www.transport-idf.com) ne recense pas dans sa base de lieux principaux le nom de cette vaste zone d'emploi. L'utilisateur doit donc saisir et connaître préalablement l'adresse précise de l'établissement.

### L'accès par les modes actifs

Venir à vélo au parc d'activités de Courtabœuf demande des efforts importants afin de franchir le dénivelé important depuis la vallée de l'Yvette et les échangeurs autoroutiers aux entrées de la zone d'activités. Par ailleurs, au sein et aux alentours du parc de Courtabœuf, il figure aucun aménagement cyclable, ni d'aménagement de modération de la vitesse des véhicules motorisées. La pratique cyclable s'en trouve alors inconfortable.

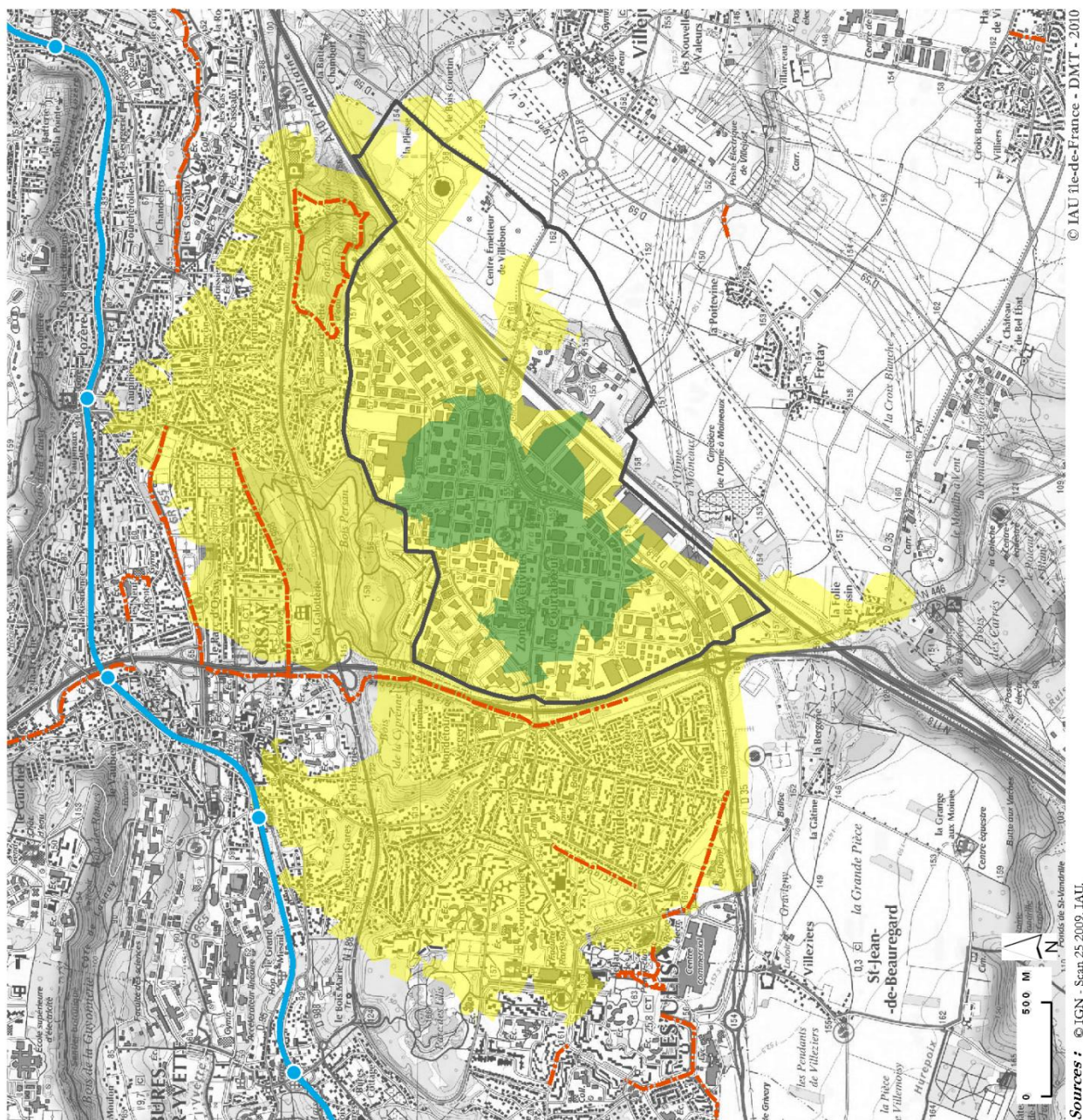
Les cheminements piétonniers sont perfectibles, mais le manque de traversées piétonnes est le plus étonnant, surtout au niveau des intersections de voiries ou à proximité des arrêts de bus.



*Un espace piéton peu valorisé  
sans traversée piétonne*



## Accessibilité piétonne et cyclable depuis le centre de Coutaboëuf



## **Projets pouvant influencer la desserte actuelle**

### Projet de requalification de la zone d'activité

Dans le cadre du contrat particulier Région - Département de l'Essonne, une opération de requalification du parc d'activités de Courtabœuf est inscrite. La première phase devrait aboutir à un programme d'actions de six millions d'euros, financé à part égale par la Région Île-de-France et le Conseil général de l'Essonne. La réalisation de ces investissements pourra être confiée au syndicat mixte Courtabœuf Développement.

### Projets de transport

Ce sont pour l'essentiel des aménagements routiers :

- Les aménagements des échangeurs de la RN118 (« ring des Ulis » et « Montdétour ») ainsi que celui entre A10 et la RD118 (entrée et sortie en direction de la province) sont des opérations sous maîtrise d'ouvrage de l'État et inscrites dans le cadre du 12<sup>ème</sup> contrat de plan État-Région ;
- Une ligne de bus en site propre et/ou sur une voie réservée sur l'A10 afin de créer une liaison rapide en transport en commun entre les Ulis et le pôle multimodal de Massy ;
- Le traitement en boulevard urbain de la RD118 ;
- Le doublement du pont de la rue du Grand Dôme ;
- La mise à 2x2 voies de la RD59.

## **Piste d'amélioration de la desserte**

### Repenser la configuration de la trame viaire

La révision du maillage du réseau viaire sera profitable à l'ensemble des modes de déplacements et permettra une meilleure lisibilité des itinéraires au sein du parc d'activités. Mais, cela nécessitera de réduire le nombre de voies en impasse, de remodeler éventuellement le parcellaire, de requalifier la RD118 en boulevard urbain et d'envisager un nouveau franchissement au-dessus de l'autoroute A10 pour mieux relier le secteur Est de la zone, qui accueillera à terme les prochaines extensions foncières et immobilières du parc d'activités de Courtabœuf.

La densification de la trame viaire donnera la possibilité d'examiner des nouveaux parcours de lignes de bus, de raccourcir les cheminements piétons et itinéraires cyclables, et enfin de réduire la vitesse des véhicules.

### Encourager les modes actifs

L'usage du vélo est pénalisé par le relief accentué depuis la vallée de l'Yvette. Cependant, depuis les quartiers résidentiels des Ulis, il sera possible de se rendre en vélo au parc d'activités quand les échangeurs routiers de la RN118 seront aménagés et sécurisés pour les vélos.

Des études pour favoriser une redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs pourront être menées afin de valoriser le potentiel de déplacements internes à la zone en vélo ou à pied (surtout sur le temps du déjeuner). Dans le but d'assurer la continuité des cheminements, une attention particulière devrait être portée sur les traversées piétonnes et les coupures urbaines ou celles matérialisées par les infrastructures routières (A10 et RD118).

### Ajuster l'offre bus à des besoins

La desserte interne du parc représente un réel enjeu d'accessibilité aux services proposés aux entreprises et aux salariés. Ces services sont implantés essentiellement au centre de la zone d'activités de Courtabœuf. Or, aux heures creuses de la journée, il est relativement difficile d'y accéder en bus, si l'entreprise est éloignée.

Par ailleurs, une navette interne permettrait d'envisager une desserte fine de ce vaste parc d'activités, à partir d'un pôle de rabattement des lignes de bus à créer au cœur de la zone (ou, par exemple, au niveau de l'arrêt « Château d'eau »).

Cette navette pourrait également desservir le Grand Dôme qui actuellement ne l'est pas, bien que ce soit un équipement public d'envergure régionale.

L'offre bus se rabat essentiellement sur le pôle multimodal de Massy. Or, la gare la plus proche, la gare d'Orsay-Ville, est mal desservie depuis la zone d'activités. Une liaison plus directe et plus fréquente serait peut-être à envisager.

D'autre part, les réseaux de bus actuels n'assurent aucune desserte depuis les secteurs résidentiels de Villebon-sur-Yvette, alors que le parc d'activités est implanté en partie sur cette commune.

#### Développer l'offre de services aux entreprises

Pour rendre plus attractif le site et limiter les déplacements externes à la zone, le syndicat mixte Courtabœuf Développement souhaite renforcer la présence des services publics sur le parc et projette un centre de vie ou un pôle de services au niveau de la ferme de Courtabœuf, le cœur historique de la zone d'activités.



## Le parc d'activités de Pariest

### Principales caractéristique de la ZAE de Pariest

#### Historique

La ZAC du parc d'activités de Pariest a été créé en 1975 avec comme objectif d'accueillir environ 10 000 emplois dans le but de contribuer au rééquilibrage de l'emploi de la région parisienne vers l'Est. Après s'être développé essentiellement autour de l'activité logistique, puis de transformation et de petite fabrication, le parc recherche une diversification en facilitant, en particulier, l'implantation d'entreprises à vocation tertiaire.

#### Localisation et environnement urbain

Ce parc d'activités se situe à 20 km à l'Est du centre de Paris, en Seine-et-Marne, au sein de la ville nouvelle de Marne-la Vallée, dans le secteur du Val Maubuée.

Cette zone d'activités intercommunale couvre environ 320 ha, hors emprise destinée à l'aérodrome de Lognes – Émerainville qui se trouve au cœur du parc de Pariest. La ZAE s'étend sur 5 communes : principalement sur la commune de Croissy-Beaubourg (195 ha, soit 61%), Émerainville (64 ha, 20%), Lognes (55 ha, 17%) et légèrement sur Pontault-Combault (3,5 ha) et Noisiel (2,9 ha).



L'aérodrome de Lognes

Le parc est bordé soit par des infrastructures de transport, soit par des massifs boisés importants :

- au Nord par l'autoroute A4,
- au Sud par le faisceau ferroviaire de Paris Gare de l'Est,
- à l'Ouest par la forêt régionale de Célie,
- et à l'Est par la forêt régionale de Ferrières.

#### Identité économique

Le parc Pariest constitue la plus importante zone d'emploi du Val Maubuée : elle représente un quart des emplois de ce secteur de la ville nouvelle de Marne-la Vallée.

En 2006, selon les données Clap, la ZAE de Pariest accueille 372 entreprises<sup>1</sup> regroupant plus de 11 000 emplois. Plus d'un tiers des entreprises emploient moins de 5 salariés et plus de la moitié (55%) moins de 10 salariés. Seuls 8% des entreprises comportent plus de 100 salariés, dont EMC

<sup>1</sup> Les établissements situés sur l'aérodrome non pas été comptabilisés.

Distribution (la centrale d'achat du groupe Casino) avec plus de 500 salariés ou La Poste avec plus de 400 salariés. Cependant, ces grandes entreprises regroupent 55% de l'effectif total salarié de la zone alors que les entreprises de moins de 10 salariés rassemblent seulement 7% des emplois du parc.



Plate-forme de courrier de La Poste

Les principaux secteurs d'activités des entreprises reflètent bien la vocation initiale de la zone destinée à l'accueil d'établissements industriels ou de services logistiques, mais aussi la tendance à la tertiarisation du parc. Ainsi, d'après la NES (décomposée en 36 postes) :

- 27% des entreprises ont une activité de « commerce de gros, intermédiaires »,
- 10% de « conseils et assistance »,
- 9% de « transports »,
- 9% évoluent dans le secteur des « services opérationnels »,
- 9% participent à des activités de « construction ».

La répartition des catégories socioprofessionnelles confirme également une structure économique qui se diversifie : 32% des emplois sont occupés par des ouvriers, 26% par des professions intermédiaires, 22% par des cadres et 19% par des employés.

### Le contexte économique

Malgré la concurrence d'autres zones d'activités y compris à Marne-la-Vallée, le taux d'occupation de ce parc est assez élevé.

Même s'il reste encore quelques disponibilités foncières, dont un terrain de 4 ha (avec 2 ha commercialisables), les potentialités foncières et d'extension in situ s'amoinissent. Ainsi, le règlement de la ZAC a été modifié en 2001, notamment pour augmenter le coefficient d'emprise au sol (de 0,35 à 0,50). Par ailleurs, le SCOT (schéma de cohérence territoriale) du Val Maubuée définit deux zones sur l'emprise de l'aérodrome qui ont vocation à être urbanisées à moyen terme.

Les investisseurs spécialisés dans la logistique sont dorénavant à la recherche de terrains plus éloignés, dans des secteurs accessibles par des axes routiers moins saturés. Le parc de Pariest tend, par conséquent, à affirmer une polyvalence de ces fonctions économiques par l'attrait d'entreprises de services, comme le témoigne les récentes implantations et constructions sur ce site. D'ailleurs, certaines entreprises tertiaires peuvent bénéficier de l'effet vitrine le long des autoroutes desservant le parc.

### Acteurs et gestion du parc

Plusieurs institutions agissent sur le parc de Pariest :

- L'Établissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée (EPA Marne) a pour mission de concevoir les parcs d'activités des trois premiers secteurs de la ville nouvelle (Porte de Paris, Val Maubuée et Val de Bussy), territoire d'opération d'intérêt national. Ainsi, l'EPA Marne acquiert, aménage et viabilise les terrains qui commercialise ensuite auprès des acteurs de l'immobilier d'entreprises (promoteurs, investisseurs locatifs ou entreprises utilisatrices).
- Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) de Val Maubuée exerce, en particulier sur le parc de Pariest, ses compétences de planification et de développement économique, d'urbanisme et d'aménagement (y compris les liaisons douces), de gestion des parcs et forêts, des déchets, des réseaux de chaleur, d'eau et d'assainissements.
- Enfin, les 3 principales communes du parc de Pariest ont, entre autre, le rôle de gestionnaire de la voirie et de l'espace public.

Actuellement, aucune association d'entreprises sur le parc n'est recensée. Si le SAN du Val Maubuée devient à l'avenir une communauté d'agglomération, la nouvelle structure intercommunale pourra être le gestionnaire de la zone d'activités économiques de Pariest.

### Services aux entreprises du parc

De par sa compétence de développement économique, le SAN de Val Maubuée a mis en place un bureau d'accueil et de services aux entreprises qui permet notamment de faciliter :

- la création ou la reprise d'entreprise,
- la recherche immobilière ou bien de concours financiers
- la mise en relation et l'animation de réseaux d'entreprises, des acteurs institutionnels, des organismes de formation et les structures d'aide à l'emploi du territoire.

Des hôtels et des restaurants sont présents sur la ZAE. D'autres commerces et services se développent au Sud du Parc.

Le déploiement de la fibre optique sur tout le territoire est prévu d'ici la fin 2011.

Un embranchement ferré à l'Ouest de la zone d'activité est assez peu utilisé avec seulement deux trains par jour. Rappelons également la présence de l'aérodrome au cœur de la zone, qui est consacré à l'aviation de loisirs et non d'affaires.

## Fréquentation de la ZAE

Les actifs venant travailler dans les communes où se situe Pariest

Selon les données de Clap 2006 et l'emploi communal 2006 issu du fichier mobilité professionnelle de l'INSEE, le parc de Pariest représente 58% des emplois des communes de Croissy-Beaubourg, d'Émerainville et de Lognes. Cependant, seulement 16% des emplois de Lognes sont situés sur ce parc. Il a donc été considéré que l'analyse de la géographie résidentielle à l'échelle communale sera limitée aux actifs venant travailler sur les communes de Croissy-Beaubourg et d'Émerainville.

Les principaux départements de résidence de ces actifs sont :

- la Seine-et-Marne où habitent 58% des actifs,
- le Val-de-Marne avec 12%,
- la Seine-Saint-Denis avec 12% également,
- et Paris avec 6%.

Les autres actifs résident essentiellement en Île-de-France, seuls 4% des actifs ne sont pas Franciliens.

Du fait de son positionnement géographique proche du cœur d'agglomération et de son excellente accessibilité routière, l'aire d'attraction ou de recrutement des actifs du parc est relativement large.

Ainsi, les localisations résidentielles proches sont moins marquées :

- 15% travaillent et habitent dans le secteur de Val Maubuée,
- 12% résident dans une commune des autres secteurs de la Ville nouvelle de Marne-la-Vallée (5% au Porte de Paris, 5% au Val de Bussy et 2% au Val d'Europe),
- 8% sont domiciliés sur le territoire de la communauté d'agglomération de la Brie Francilienne (soit Pontault-Combault et Roissy-en-Brie), en limite Sud du Val Maubuée.

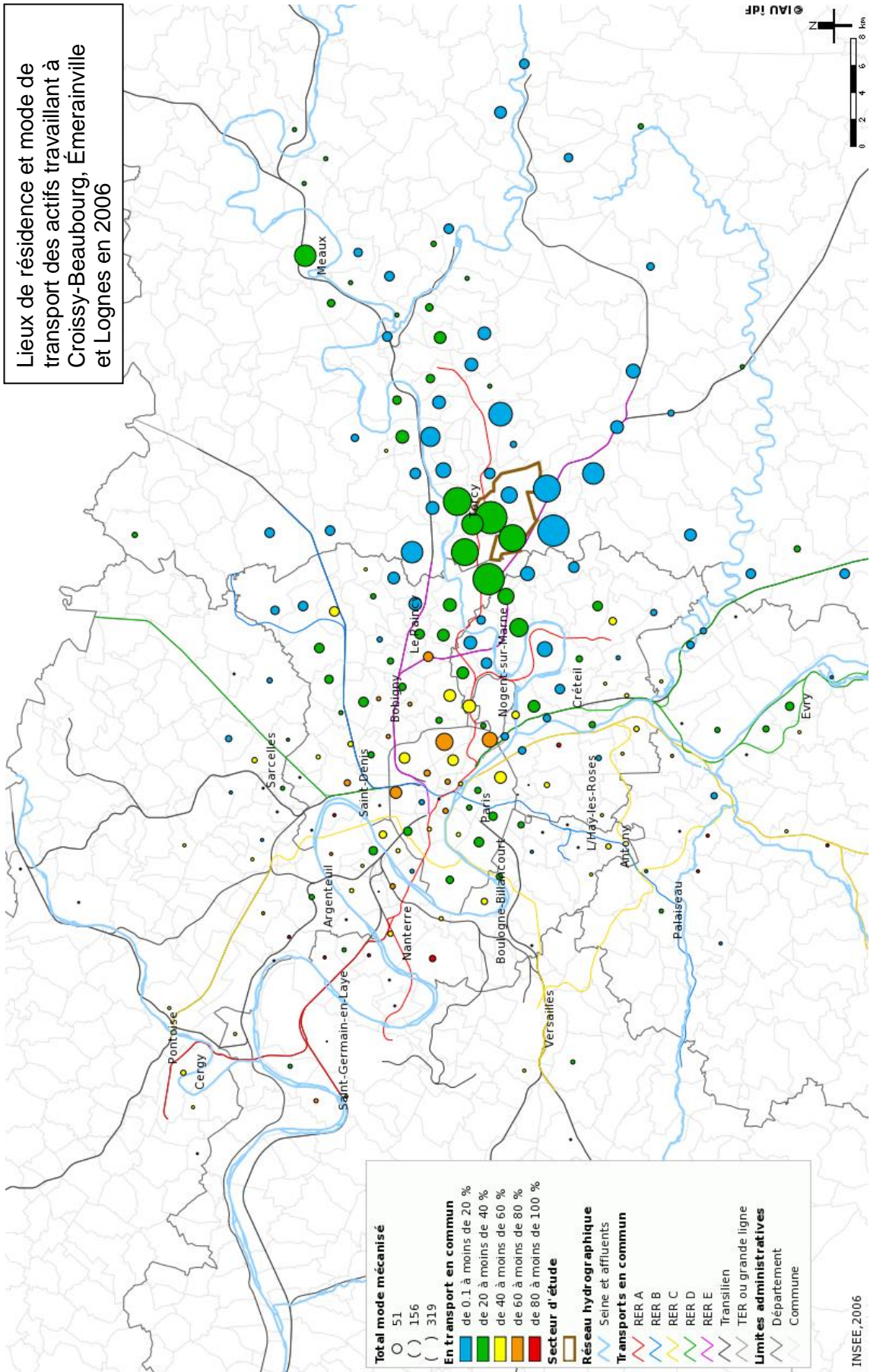
Le mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler est déclaré lors de l'enquête annuelle de recensement de la population réalisée par l'INSEE. Ainsi, selon les résultats de 2006, plus de trois actifs sur quatre (77%) se rendent en voiture, camion ou fourgonnette dans les communes de Croissy-Beaubourg et d'Émerainville où se concentre principalement l'emploi du parc de Pariest. 18% des actifs viennent travailler en transports en commun<sup>2</sup> et moins de 2% à pied.

La part modale d'utilisation des transports en commun varie selon le lieu de résidence des actifs. En effet, la moitié des actifs habitant Paris empruntent les transports collectifs, 28% pour ceux de la Seine-Saint-Denis ou 20% pour les actifs Val-de-Marnais, contre seulement 12% pour les actifs domiciliés en Seine-et-Marne. Soulignons également que 17% des actifs de Marne-la-Vallée utilisent les transports en commun, tout comme les actifs résidant le Val Maubuée.

---

<sup>2</sup> La part modale d'utilisation des transports en commun des actifs résidant en Seine-et-Marne ou à Sénart atteint également 15%, 11% pour les actifs essonnais et 16% pour les actifs val-de-marnais.





### Les autres usagers de la ZAE

Pour l'essentiel, ce sont les chauffeurs routiers qui viennent livrer ou charger des marchandises sur le site ou bien des automobilistes empruntant les deux voies de transit de la zone d'activités, notamment la RD10p et la RD406 permettant l'accès au réseau autoroutier (A4 et RN104).

D'autres visiteurs fréquentent cette zone d'activités pour acheter des biens de consommations (dans les magasins Intermarché ou Décathlon par exemple).

Notons également la présence au Sud du parc, boulevard Olof Palme à Émerainville, du campus UTEC (université technologique d'enseignement consulaire) de la Chambre de commerces et d'industrie de la Seine-et-Marne. Ce site est composé d'un centre de formation d'apprentis (CFA) accueillant plus de 330 élèves et d'une plateforme d'orientation et de découverte des métiers (Place des métiers, Cité des métiers de Seine-et-Marne), équipement de 600 m<sup>2</sup> ouvert à tous les publics.



*Place des métiers à Émerainville*

### Trafic routier

Selon l'analyse du trafic réalisé en mars 2006 lors du diagnostic du PLD du Val Maubuée, environ 55 000 véhicules, dont 10% de poids lourds, fréquentent quotidiennement les voies de la ZAE Pariest. L'avenue de la Soubriarde (la RD10p) en liaison avec l'échangeur de l'A4 est le principal accès au parc. Cet axe, assurant également un rôle de contournement Nord-Sud de la Francilienne au sein du Val Maubuée, est emprunté par près de 30 000 véhicules/jour, soit plus de la moitié du trafic global de la zone.

Les deux autres voies principales du parc sont le boulevard de Beaubourg et celui de Courcerin qui permettent l'accès à la Francilienne.

## Desserte de la ZAE et ses dysfonctionnements

### La desserte routière

#### L'accès routier

Le parc d'activités Pariest se situe à la croisée de l'autoroute A4 et de la Francilienne (RN104) et bénéficie d'un échangeur complet avec chacun de ces axes routiers majeurs. Cette excellente desserte lui offre un accès rapide à l'Est de la France, à Paris et à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée par l'A4, mais aussi des connexions aisées au réseau autoroutier (A1, A5, A6 et A10) par la RN104 (rocade Est).

Cependant, les échangeurs d'accès de l'A4 et de la Francilienne sont régulièrement congestionnés aux heures de pointe de la journée.

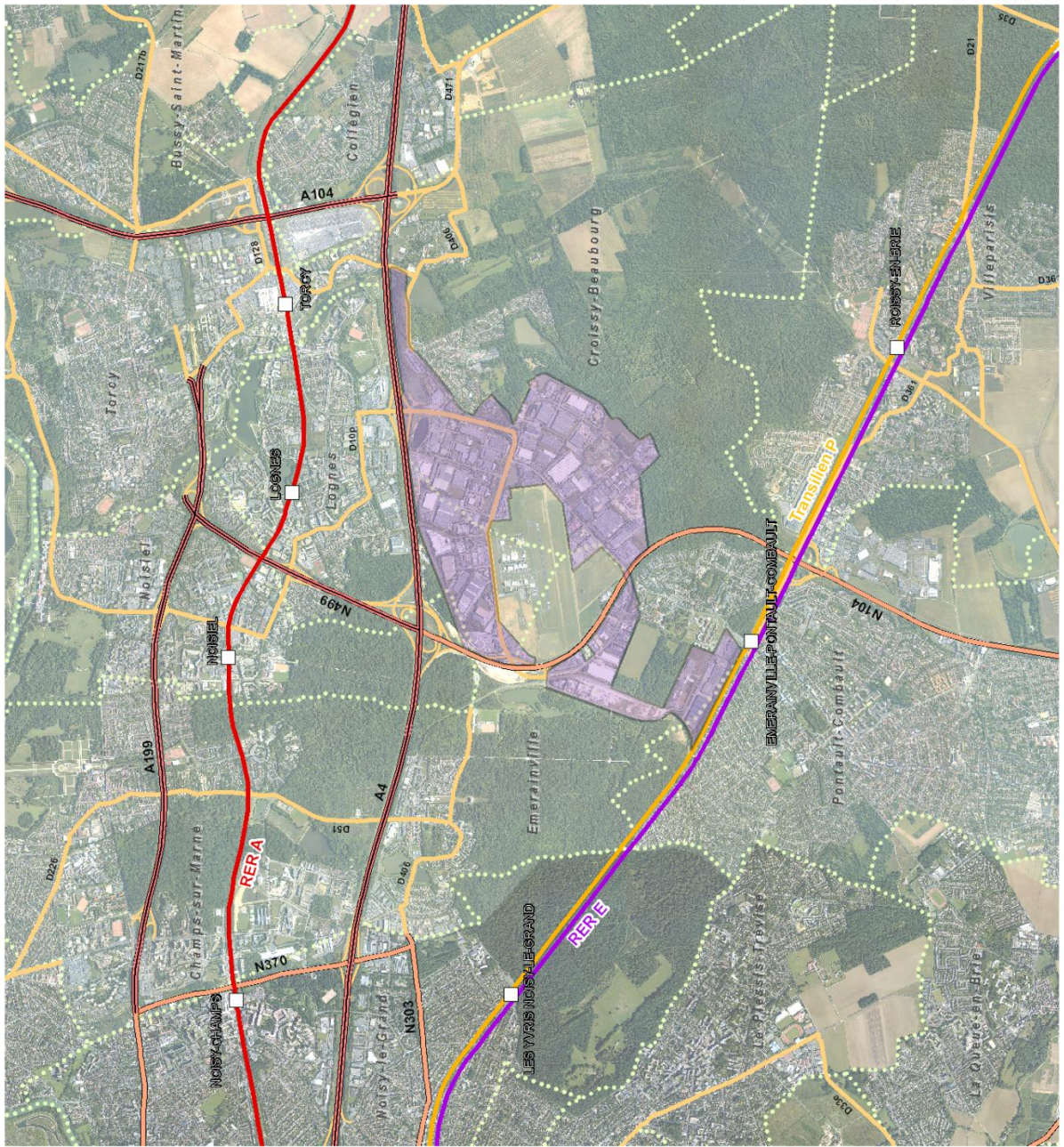
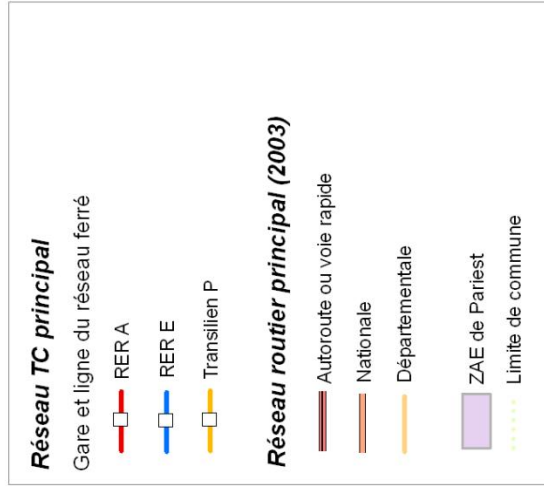


Accès au PAE de Pariest par l'A4

#### Signalétique

Depuis l'A4 (sortie 10.1) et la RN104 (sortie 13), l'indication de la zone d'activités Pariest est bien mentionnée. Par contre, l'orientation au sein du parc manque de lisibilité, étant donné sa configuration spatiale étirée et contrainte par les emprises de l'aérodrome et de la réserve naturelle régionale du parc Denis Le Camus. Trois relais information service sont présents sur le parc mais leur repérage n'est pas évident pour les usagers motorisés.

# La desserte régionale de Pariest



© IAU Île-de-France - DMT - juillet 2010

Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008.



## ***La desserte en transport collectif<sup>3</sup>***

### L'offre ferroviaire la plus proche

Le parc d'activités de Pariest bénéficie de la desserte ferroviaire de trois gares : la gare d'Émerainville – Pontault-Combault, celle de Lognes et celle de Torcy.

La gare d'Émerainville – Pontault-Combault se trouve à 2,1 kilomètres du centre de la zone d'activités, intersection boulevard de Beaubourd – rue Ambroise Croizat, mais seulement à 300 mètres de l'entrée Sud du parc (boulevard Olof Palme).

À l'heure de pointe du matin, la gare est desservie toutes les 30 minutes en provenance de Paris par un train de la ligne E du RER. La durée du trajet depuis Hausmann Saint-Lazare s'élève à 27 minutes. Cette gare dispose d'une gare routière relativement importante (un jour de semaine, 10 lignes de bus s'y rabattent), de quatre parcs relais d'une capacité totale de 440 places et d'une station de taxis. Le temps d'accès à pied depuis la gare au centre de la zone est estimé à 31 minutes, le temps de rabattement en bus à environ 7 minutes et celui à vélo à 10 minutes.



*Gare d'Émerainville – Pontault-Combault (côté Émerainville)*

La gare de Lognes se trouve à 3,1 kilomètres du centre de la zone d'activités et celle de Torcy à 3,4 kilomètres. À l'heure de pointe du matin, ces gares sont desservies toutes les 10 minutes par un train de la ligne A du RER. La durée du trajet reliant Paris (Les Halles) à Lognes s'élève à 26 minutes et le trajet Paris-Torcy dure 29 minutes.

La gare de Torcy dispose d'une gare routière importante (un jour de semaine, 11 lignes de bus s'y rabattent, dont 4 lignes du réseau Pep's en liaison avec les secteurs Est de Marne-la-Vallée), d'un parc relais d'une capacité totale de 1 030 places et d'une station de taxis. La gare de Lognes est desservie par « seulement » 3 lignes de bus et son parc relais offre 320 places de stationnement.

Les gares de Lognes et de Torcy sont trop éloignées du parc pour qu'il soit envisageable de se rendre à pied : le temps pour atteindre le centre de la zone est estimé à 46 minutes pour Lognes et 51 minutes pour Torcy. Les temps de rabattement à vélo semblent davantage acceptables (15 minutes pour Lognes et 17 minutes pour Torcy). Pour les liaisons en bus, la durée des trajets sont également satisfaisantes : 6 minutes depuis la gare de Lognes et 18 minutes depuis la gare de Torcy.

<sup>3</sup> Les informations décrivant l'offre en transport collectif datent de janvier 2011, il se peut que les conditions de desserte aient évolué depuis.

### La desserte en bus

La zone d'activités est principalement desservie par deux lignes de bus (la 321 et la 421), exploitée par la RATP.

La ligne 321 permet de relier la partie Nord (par rapport à l'aéroport) du parc à la gare RER de Lognes. Certaines courses empruntent un itinéraire desservent particulièrement l'aéroport. Cette ligne fonctionne du lundi au vendredi mais seulement le matin entre 7h et 10h puis l'après-midi entre 15h30 et 18h30. Sa fréquence de passage est d'environ de 10 minutes.

La ligne 421 dessert quant à elle le secteur Nord et Est du parc et assure la liaison entre la gare d'Émerainville – Pontault-Combault et la gare de Torcy via la zone d'activités. Cette ligne est en service du lundi au dimanche, avec un passage environ tous les 15 minutes aux heures de pointe et généralement toutes les 20 minutes aux heures creuses d'un jour de semaine.

Deux autres lignes desservent ponctuellement le parc :

- la ligne 212 de la RATP avec deux arrêts dans la partie Ouest de la zone d'activités (boulevard de Beaubourg),
- la ligne 18 du réseau départemental Seine-et-Marne Express, exploitée par le transporteur AMV du groupe Transdev, reliant Meaux à Melun, dessert l'arrêt Madeleine situé à l'entrée Nord du parc.

La ligne 212 fonctionne du lundi au samedi matin avec des horaires de passage calés sur les rythmes scolaires et une fréquence aux heures de pointes d'environ 30 minutes.

La ligne 18 est en service tous les jours de la semaine avec un passage toutes les heures.

Soulignons également que la ligne 504 du réseau Sit'bus, exploitée par le transporteur AMV, reliant les communes de Roissy-en-Brie et de Pontault-Combault à la gare d'Émerainville – Pontault-Combault (RER E) puis celle de Noisiel (RER A), passe dans la partie Sud de la zone d'activités, mais ne dessert aucun arrêt.

### L'information aux usagers des transports collectifs

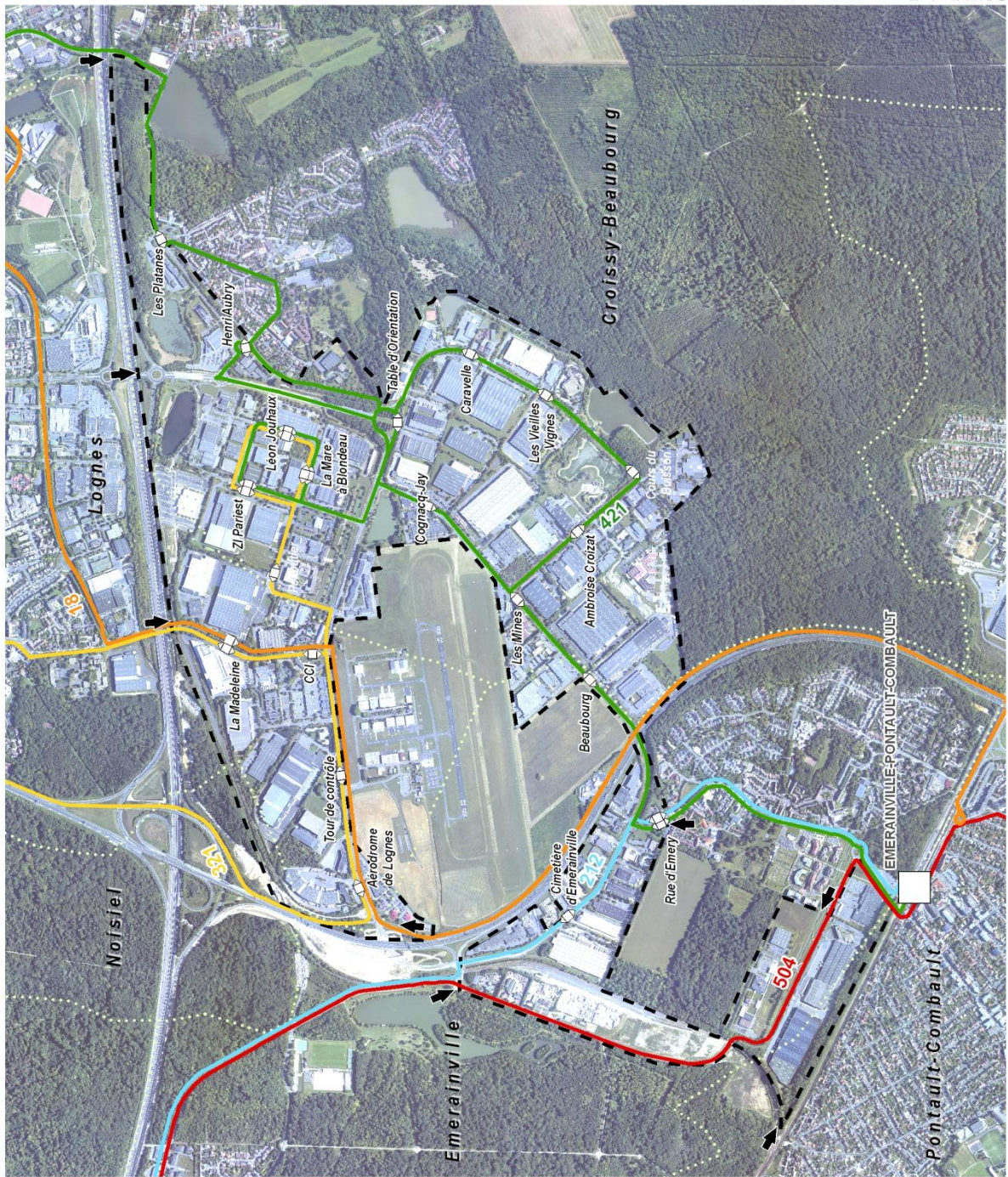
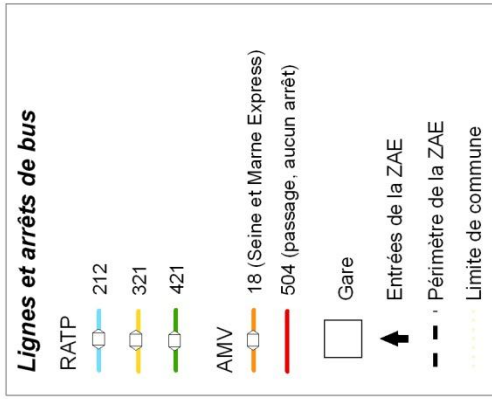
L'information à destination des voyageurs est facile d'accès à partir du site de recherche d'itinéraire [www.transport-idf.com](http://www.transport-idf.com) qui recense dans sa base de lieux principaux le nom de la zone d'activités (un arrêt de bus porte le même nom de ZI Pariest et correspond même au terminus de la ligne 321).

Par contre, le parc de Pariest ne possède pas de site internet dédié. Celui du SAN du Val Maubuée présente la zone d'activités, mais ne mentionne pas l'offre de transport collectif.



*L'arrêt ZI Pariest desservi par les lignes RATP 321 et 421*

# La desserte en bus de Pariest



© IAU Île-de-France - DMT - juillet 2010



Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008.

Transporteur	Ligne	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nombre d'arrêts desservis dans la ZAE		Nom de l'arrêt principal	Amplitude horaire à l'arrêt		Nombre de courses			Fréquence moyenne de passage		Rabatement sur le réseau ferré		
				Direction 1	Direction 2		Direction 1	Direction 2	Jour de semaine	Samedi	Dimanche	HP	HC	Gare la plus proche	Temps Bus (en minutes)	+ Temps Piéton (en minutes)
AMV	051-177-018	oui	Meaux RER / Melun RER		1	La Madeleine		05h40 - 23h35	39	22	22	10 min	60 min	Pontault Combault	10	1
RATP	100-100-212	non	Pontault-Combault (Emerainville RER) / Champs- sur-Mame	2	2	Rue d'Emery	07h24 - 19h36	07h36 - 19h52	28	10		20 min	60 min	Gare d'Emerainville	12	1
	100-100-421	non	Emerainville / Vaires-sur-Marne	12	12	Croissy- Beaubourg ZI Parfrest	06h09 - 21h53	06h41 - 22h19	100	88	32	14 min	18 min	Gare d'Emerainville	9	1
	100-100-321	non	Croissy- Beaubourg (ZI Parfrest) / Lognes RER	8	8	Croissy- Beaubourg ZI Parfrest	06h56 - 10h08 puis 15h33 - 18h21	06h57 - 09h47 puis 15h36 - 18h29	66			7 min	20 min	Lognes RER	9	1

Pas de service de bus  
 HP = Heure de pointe  
 HC = Heure creuse

Source : STIF, Transporteurs



### L'accès par les modes actifs

La pratique du vélo demeure limitée bien qu'il soit théoriquement possible d'accéder rapidement en vélo aux gares les plus proches, notamment la gare d'Émerainville – Pontault-Combault et celle de Lognes, que la topographie soit peu prononcée et que de nombreux aménagements cyclables existent. L'environnement routier conçu pour la circulation automobile et le transport de marchandise ne rend pas confortable l'usage du vélo. Par ailleurs, le réseau d'itinéraire cyclable datant de l'aménagement de la ville nouvelle manque de continuité et d'entretien. Enfin, le stationnement vélo au sein des entreprises n'est que rarement envisagé par les établissements, du moins pour le moment.



*Voie cyclable au Sud du PAE de Pariest*

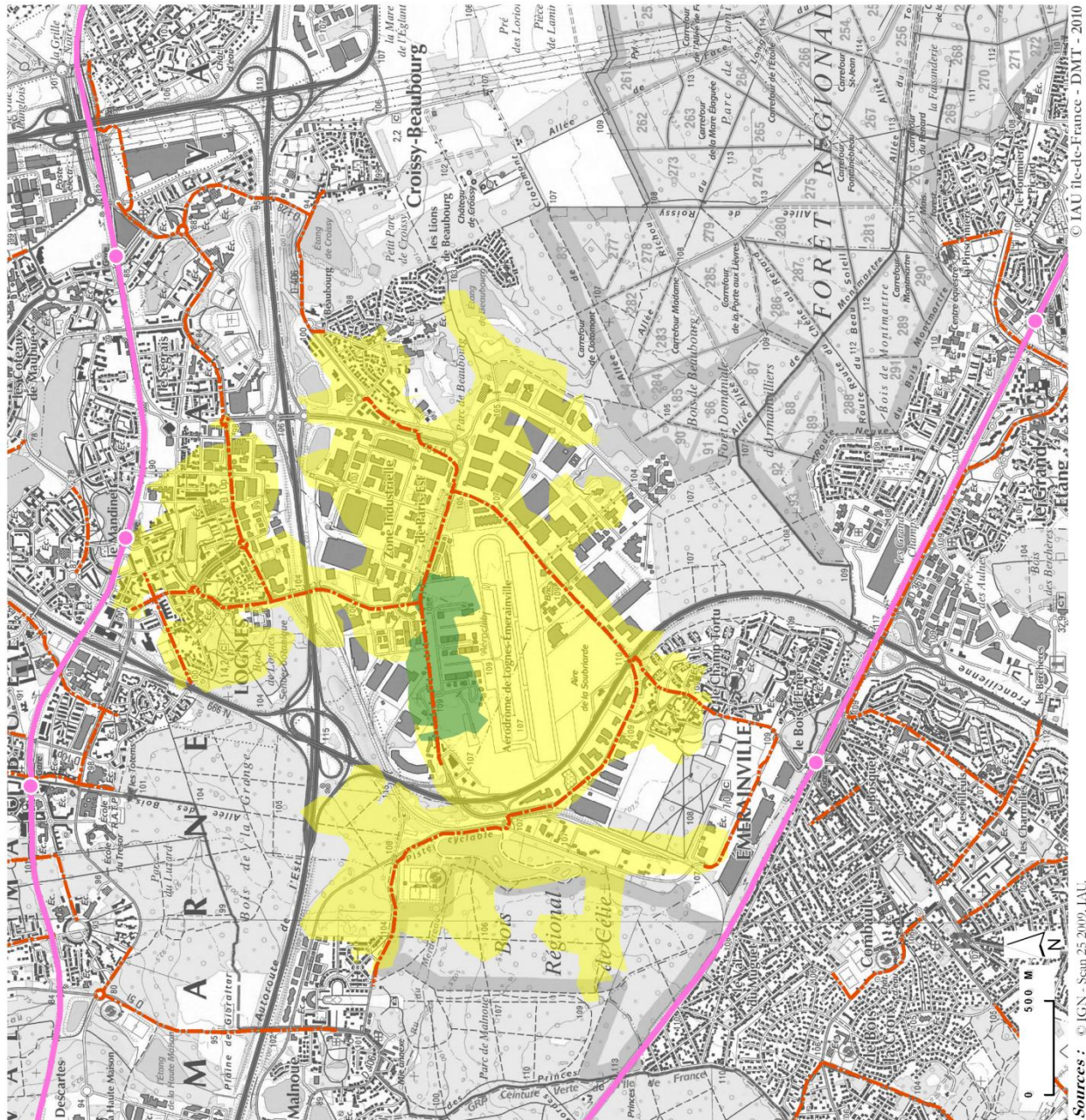
Les cheminements piétonniers sont perfectibles, surtout le long de certaines voies notamment le boulevard de Beaubourg et l'allée de la Briarde. D'autre part, la largeur de certaines chaussées<sup>4</sup> ainsi que la vitesse de circulation sur les grands axes de la zone (boulevard de Beaubourg et Courcerin) rendent les traversées piétonnes inconfortables, voire dangereuses, quand elles existent car le plus souvent elles font défauts.



*Peu de traversées piétonnes sur le boulevard de Beaubourg*

<sup>4</sup> Des calibrages d'axes routiers à 2x2 voies ou à 3 voies, dont la voie centrale est autorisée pour les dépassements dans les deux sens de circulation.

## Accessibilité piétonne et cyclable depuis le centre de ParisEst



© IAU Île-de-France - DMT - 2010

## Projet pouvant influencer la desserte actuelle

### Élargissement de la Francilienne entre l'A4 et la RD361

Cette opération, inscrite dans le cadre du contrat de plan entre l'État et la Région Île-de-France, vise surtout à améliorer l'écoulement du trafic aux heures de pointe de la journée en élargissant la RN104 à 3 voies dans chaque sens et à mettre à deux voies les bretelles d'accès de l'échangeur A4-RN104.

Le coût de l'opération est estimé à 83 millions d'euros, financés à 70% par la Région et 30% par l'État. Les travaux devraient s'achever en 2014.



*Travaux d'élargissement de la Francilienne au droit du PAE*

### Les projets en faveur de la pratique cyclable

Le SAN du Val Maubuée a établi avec les communes un schéma du réseau d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle de ce secteur de la ville nouvelle. En 2011, il est prévu le réaménagement de l'itinéraire Torcy-Émerainville.

Un projet de vélo station à la gare de Torcy, dont l'étude de faisabilité a été réalisée, permettrait d'offrir des services liés à la pratique du vélo, tels que la réparation, l'entretien, la location et le stationnement gardienné des vélos, mais aussi des services de conseil en mobilité avec la promotion du covoiturage.

D'autre part, l'EPA Marne mène une réflexion sur l'opportunité de mettre en place un système de vélo en libre-service (type Vélib') sur le Val Maubuée.

## **Piste d'amélioration de la desserte**

La desserte de cette zone d'activités est pénalisée par les effets de coupure des infrastructures routières et par sa configuration spatiale complexe. Les actions devront alors permettre d'améliorer le niveau de desserte et la lisibilité de l'aménagement interne du parc afin qu'il réponde aux attentes d'un site d'une telle envergure régionale.

### S'appuyer sur les objectifs et les mesures du PLD

Le SAN de Val Maubuée conduit une démarche de plan local de déplacements (PLD), les actions qui seront inscrites pourront améliorer la desserte de ce parc en favorisant notamment la réalisation de Plan de déplacements d'entreprise (PDE) ou interentreprises (PDIE) et le développement du covoiturage. Soulignons que ces initiatives sont peu connues mais jugées intéressantes par une majorité d'entreprises de Pariest, selon l'enquête menée en 2004 auprès des directeurs d'entreprises ou de ressources humaines

### Encourager les modes actifs

Bien que le Val Maubuée bénéficie de nombreux aménagements cyclables et initie des projets favorables à la pratique du vélo, une remise à niveau des itinéraires cyclables, notamment ceux de rabattement en gare depuis le parc d'activités, est nécessaire afin de les rendre continus, lisibles (jalonnement et traitement homogène des aménagements), confortables (entretien et éclairage) et sûrs (surtout le long des axes routiers à fort trafic et au droit des traversées).

L'usage du vélo pourrait se développer à condition d'en faire la promotion avec des supports de communication, tels que plan et carte, et de favoriser le stationnement des vélos en gare et sur le parc d'activités de Pariest.

Pour la sécurité et le confort des déplacements des cyclistes et des piétons, des aménagements de voirie réduisant les vitesses des véhicules motorisés et des traversées piétonnes au droit des arrêts de bus, permettant de passer d'un arrêt à un autre selon la direction du bus souhaitée, devraient être envisagées.

### Renforcer la signalétique

Pour l'ensemble des personnes qui fréquentent le parc d'activités, il serait bénéfique de mettre en place une signalétique homogène et identitaire, de prévoir une meilleure identification des relais information service et de pouvoir repérer les rues et les entreprises depuis les arrêts de bus, utilisé alors comme support d'information et d'orientation.

### Ajuster l'offre bus à des besoins

Les relations avec les gares sont relativement satisfaisantes à l'exception des entreprises situées au Sud-Ouest du parc. Les liaisons inter-quartiers au sein du Val Maubuée et celles avec les communes voisines nécessitent le plus souvent une correspondance.

Par ailleurs, selon l'enquête menée en 2004 auprès des directeurs d'entreprises ou de ressources humaines, les entreprises de Pariest estiment l'offre en transport collectif médiocre, en raison principalement de la faible fréquence et de l'amplitude horaire limitée des lignes de bus.

Les mesures, ci-après, pourraient corriger, en partie, ces manques de desserte :

- le prolongement de la ligne 321 jusqu'à la gare d'Émerainville permettrait de compléter la desserte à l'Ouest du parc, ainsi de part et d'autre de l'aérodrome une liaison entre une gares du RER E et une gare du RER A serait possible. Cette action susciterait également une amplitude de fonctionnement en soirée plus importante pour cette ligne de bus.
- Le renforcement de la fréquence de passage de la ligne 212 (reliant l'Ouest du territoire du Val Maubuée, dont la cité Descartes et Champs-sur-Marne) pourrait bénéficier aux salariés du parc d'activités et non seulement aux élèves et étudiants de ce secteur.

- la possibilité d'un arrêt de la ligne 504 au sud du parc serait à étudier dans le but d'offrir une liaison directe aux nombreux actifs habitant Roissy-en-Brie.
- une fréquence plus élevée de la ligne 18 ainsi qu'une proposition d'un nouvel arrêt au Nord de l'aérodrome pourrait accroître son intérêt.

D'autre part, le secteur du Val Maubuée est desservi la nuit par deux lignes du réseau Noctilien (N34 et N130), mais ces lignes ne passent pas par la zone d'activités, malgré la présence d'entreprises dont l'activité se réalise en horaire décalé ou de nuit. Une étude sur les besoins d'une offre Noctilien sur le Val Maubuée serait éventuellement envisageable.

Notons aussi que le confort de la principale ligne de bus desservant le parc, la 421, pourrait être amélioré par le renouvellement du matériel roulant, actuellement<sup>5</sup> vétuste.



*Véhicule circulant sur la ligne 421*

Enfin, il serait propice d'informer les entreprises et leurs salariés sur l'offre de transport en commun qui est à leur disposition.

#### Tenter de développer l'offre de services aux entreprises

Le SAN conduit une réflexion sur un centre de services sur le parc afin de mieux organiser l'offre. Par ailleurs, les entreprises ont exprimé le souhait de disposer :

- d'une gamme plus importante de restaurants,
- d'une crèche inter-entreprises (un projet de mini-crèche privée de 10 berceaux devrait voir le jour),
- d'une conciergerie d'entreprises (l'étude est en cours).

---

<sup>5</sup> Au mois de janvier 2011.



## Le parc d'activités de Paris Nord 2

### Principales caractéristique du PAE de Paris Nord 2

#### Historique

La ZAC de Paris Nord 2 a été créée par arrêté du ministère de l'Équipement en 1971 dans le but de développer un secteur économique à proximité de l'aéroport de Roissy, dont la première aérogare fut inaugurée en 1974. L'aménagement a été conduit par l'AFTRP (l'agence foncière de technique de la région parisienne) et sa commercialisation a été véritablement lancée en 1981. Sa conception s'inspire des « Business Parks » anglo-saxons et s'appuie sur un aménagement de qualité et paysager. Sa vocation a été rapidement orientée vers l'accueil d'activités tertiaires de caractère international. Sa tertiarisation s'est confirmée avec l'évolution de son parc immobilier, la moitié est dorénavant composée de bureaux.



*Bureaux aux abords de la gare RER*

#### Localisation et environnement urbain

Le parc d'activités se situe à 19 km du centre de Paris, au Nord-Est de l'agglomération parisienne, en bordure Sud de l'enceinte de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

Le parc s'étend sur environ 300 ha<sup>1</sup>, à la fois sur deux départements (la Seine-Saint-Denis et le Val d'Oise) et sur cinq communes : Roissy-en-France (30% de la surface de la zone d'activités), Tremblay-en-France (29%), Villepinte (29%), Gonesse (11%) et Aulnay-sous-Bois (1%, non construit).

#### Identité économique

Le parc se caractérise par une tertiarisation très importante, même s'il reste encore des entreprises de logistique sur le territoire. Cependant ces dernières devraient laisser la place aux activités tertiaires dans les prochaines années, compte tenu du positionnement de Paris Nord 2 en tant que parc d'affaires haut de gamme.

Plus de la moitié des sociétés sont étrangères et ont choisi cette implantation grâce à la desserte internationale à proximité (gare TGV, Aéroport de Roissy et du Bourget).

---

<sup>1</sup> Le périmètre de la ZAC couvre environ 410 ha et comporte actuellement le parc d'activités, le parc des expositions ainsi que le circuit carole, dédié aux sports mécaniques.

Selon les données Clap de 2006, le parc accueillerait 600 entreprises regroupant plus de 23 000 salariés. Un quart des entreprises emploient moins de 5 salariés et près de la moitié moins de 10 salariés. Le nombre de grandes sociétés est relativement important car 10% des entreprises comportent plus de 100 salariés. Ces grandes entreprises regroupent 61% de l'effectif total salarié du parc alors que les entreprises de moins de 10 salariés rassemblent seulement 5% des emplois de la ZAE.

D'après la NES (36 postes), les principaux secteurs d'activités des entreprises sont :

- le commerce de gros qui recouvre 27% des entreprises,
- le commerce de détail pour 19% des entreprises,
- l'activité conseil et assistance avec 12% des entreprises du parc,
- et 9% des entreprises évoluent dans le domaine des services opérationnels.

La répartition des catégories socioprofessionnelles confirme la dominante tertiaire du parc. Ainsi, 29% des emplois sont occupés par des cadres, 28% par des professions intermédiaires, 23% des actifs travaillant dans la ZAE sont des employés et 20% des ouvriers.

### La vie économique

Paris Nord 2 s'internationalise progressivement. Cette mutation se renforce par la présence de l'aéroport qui offre :

- des relations commerciales avec les entreprises de la zone aéroportuaire,
- des facilités pour l'organisation de réunions de travail en France et en Europe,
- un service fret aérien,
- des accès aux marchés mondiaux.

Cependant, l'évolution identitaire du parc le rend davantage sensible aux cycles de croissance économique internationaux.

Ce parc d'affaires international est devenu également une référence pour les investisseurs institutionnels qui représentent près des deux-tiers des propriétaires du parc, dont la SILIC qui détient 28 immeubles locatifs (soit 16% de la surface bâtie du parc totalisant plus d'un million de m<sup>2</sup>).



*Bureaux dans le parc d'affaires Silic de Paris Nord 2*

Le fort taux d'occupation des locaux (92%) témoigne l'attractivité du site. Les disponibilités foncières pour l'accueil des entreprises sont dorénavant limitées, mais le potentiel de renouvellement ou de reconversion de grandes parcelles n'est pas négligeable. Cependant, à l'avenir, le parc d'activités doit



conforter son statut pour faire face aux nombreux projets de zones d'activités dans le secteur de Roissy et la plate-forme aéroportuaire.

### Services aux entreprises

Ce parc d'activités doit en partie son succès commercial à la présence de nombreux services aux entreprises et à leurs salariés. Le bouquet étoffé de services se compose, notamment de :

- 4 restaurants interentreprises (RIE) distribuant 3 000 repas par jour,
- 20 restaurants recensés sur le parc,
- 10 hôtels proposant plus de 1 800 chambres et des salles de réunions,
- 1 centre commercial régional<sup>2</sup> avec 160 boutiques,
- 1 complexe sportif<sup>3</sup> fréquenté par 1 600 adhérents,
- 1 crèche interentreprises de 30 berceaux,
- 15 instituts de formation,
- 6 agences d'interim,
- 1 service de sécurité et de surveillance,
- 1 bureau de poste dédié aux entreprises du parc,
- 1 bureau des douanes.



*Complexe sportif de Paris Nord 2*

### Acteurs et gestion de la zone

La question du mode de gestion s'est posée lors de la rétrocession de l'AFTRP (aménageur de la zone d'activités). Il est apparu nécessaire de monter une structure de gestion pour garantir la cohérence de ce parc. C'est devenu alors le premier parc d'affaires à gestion privée, signifiant que la voirie, l'éclairage, les réseaux, les équipements sportifs, les espaces verts, le mobilier urbain, ..., ne sont pas gérés par les communes mais par le groupement d'intérêt économique (GIE) Paris Nord 2 Gestion. Pour mener à bien ces missions, le GIE regroupe 3 associations :

- l'association foncière urbaine (AFU) pour la propriété, l'entretien et la gestion des espaces communs ;
- l'association des restaurants de Paris Nord 2 (ARPN) pour la gestion, le fonctionnement et l'entretien des quatre RIE ;

---

<sup>2</sup> Les surfaces commerciales représentent au total 82 000 m<sup>2</sup> de SHON et plus de 5 000 places de stationnement.

<sup>3</sup> Le complexe sportif n'est pas exclusivement réservé aux salariés du parc. Mais pour ne pas pénaliser ces derniers, seul 10% des adhérents peuvent ne pas travailler dans une entreprise implantée sur le parc.

- l'association Paris Nord 2 Entreprises (APN2E) pour la gestion des services aux entreprises et aux salariés, relations publiques et communication.

## **Fréquentation de la ZAE**

### Les actifs venant travailler à Tremblay-en-France et à Villepinte

Selon les données de Clap 2006 et l'emploi communal 2006 issu du fichier mobilité professionnelle de l'INSEE, la moitié des emplois de Tremblay-en-France et les trois-quarts des emplois de Villepinte sont situés sur le parc d'activités de Paris Nord 2. Par contre, 6% des emplois de Roissy-en-France et 11% des emplois de Gonesse sont implantés sur la ZAE. Donc, seule l'analyse géographique à l'échelle communale des déplacements des actifs venant travailler à Tremblay-en-France et à Villepinte semble être représentative de la mobilité professionnelle des actifs de Paris Nord 2.

Parmi ces actifs, la moitié habite la Seine-Saint-Denis, 15% résident en Seine-et-Marne, 8% dans le Val d'Oise et 8% à Paris. Notons que 10% sont domiciliés en dehors de la région Île-de-France, principalement dans l'Oise (6% des actifs).

L'effet de proximité des localisations résidentielles est significatif :

- 28% habitent dans les communes de Tremblay-en-France et de Villepinte,
- et 13% sont domiciliés dans les communes limitrophes de ces dernières.

Le mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler est déclaré lors de l'enquête annuelle de recensement de la population réalisée par l'INSEE. Ainsi, selon les résultats de 2006, plus des deux-tiers des actifs se rendent dans ce secteur multicommunal en voiture, camion ou fourgonnette, 22% viennent travailler en transports en commun et 5% à pied.

Remarquons que 58% des actifs parisiens empruntent les transports collectifs pour se rendre sur cette zone d'activités.

### Les autres usagers du parc d'activités

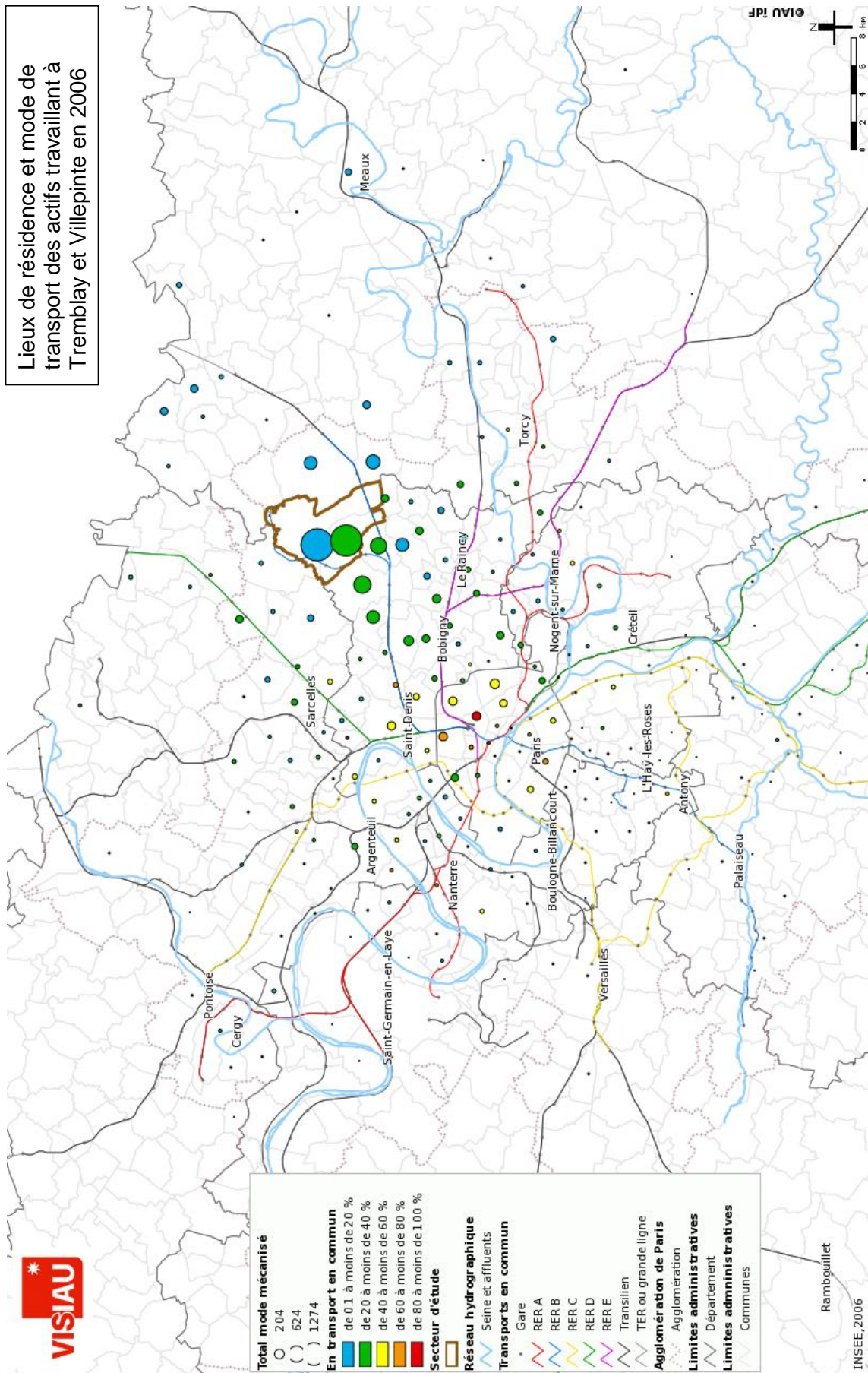
De nombreux visiteurs fréquentent également le parc d'affaires de Paris Nord 2, pour des raisons diverses :

- livrer ou charger des marchandises ;
- emprunter les voies de transit du parc, notamment la RD40, donnant accès à la Francilienne et au parc des expositions de Villepinte ;
- acheter des biens de consommation ou des services (par exemple, les magasins et restaurants du centre commercial régional).

### Le trafic routier

Selon les comptages effectués en 2009, le trafic journalier moyen est relativement important sur la RD40, notamment entre l'A104 et l'avenue de la Plaine de France. En effet, cette section Sud de la RD40 supporte un trafic d'environ 33 700 véhicules/jour, tandis que la section Nord enregistre un trafic de 10 400 véhicules/jour.

Lieux de résidence et mode de transport des actifs travaillant à Tremblay et Villepinte en 2006



## Desserte de la ZAE et ses dysfonctionnements

### La desserte routière

#### L'accès routier

Le parc d'activités est en bordure de l'autoroute A104 (La Francilienne) au Sud et de l'autoroute A1 à l'Ouest. Ce Parc bénéficie de deux échangeurs : l'un au Nord avec l'A1 et l'autre au Sud avec l'A104. Cette excellente desserte lui offre un accès rapide à Paris et au Nord de la France, mais aussi à la Francilienne, rocade du réseau régional.

Néanmoins, ces axes routiers sont régulièrement congestionnés aux heures de pointe de la journée. D'autre part, l'échangeur avec l'A1 demeure incomplet (échange uniquement en direction du Sud, soit depuis ou vers Paris). Les automobilistes en provenance du Nord (de Lille) doivent emprunter l'A104 pour accéder directement au parc d'activités. Ainsi, l'échangeur n°1 de l'A104 est le principal accès du parc mais génère un important trafic sur la RD40.



Accès au PAE de Paris Nord 2 par l'A104

#### Signalétique

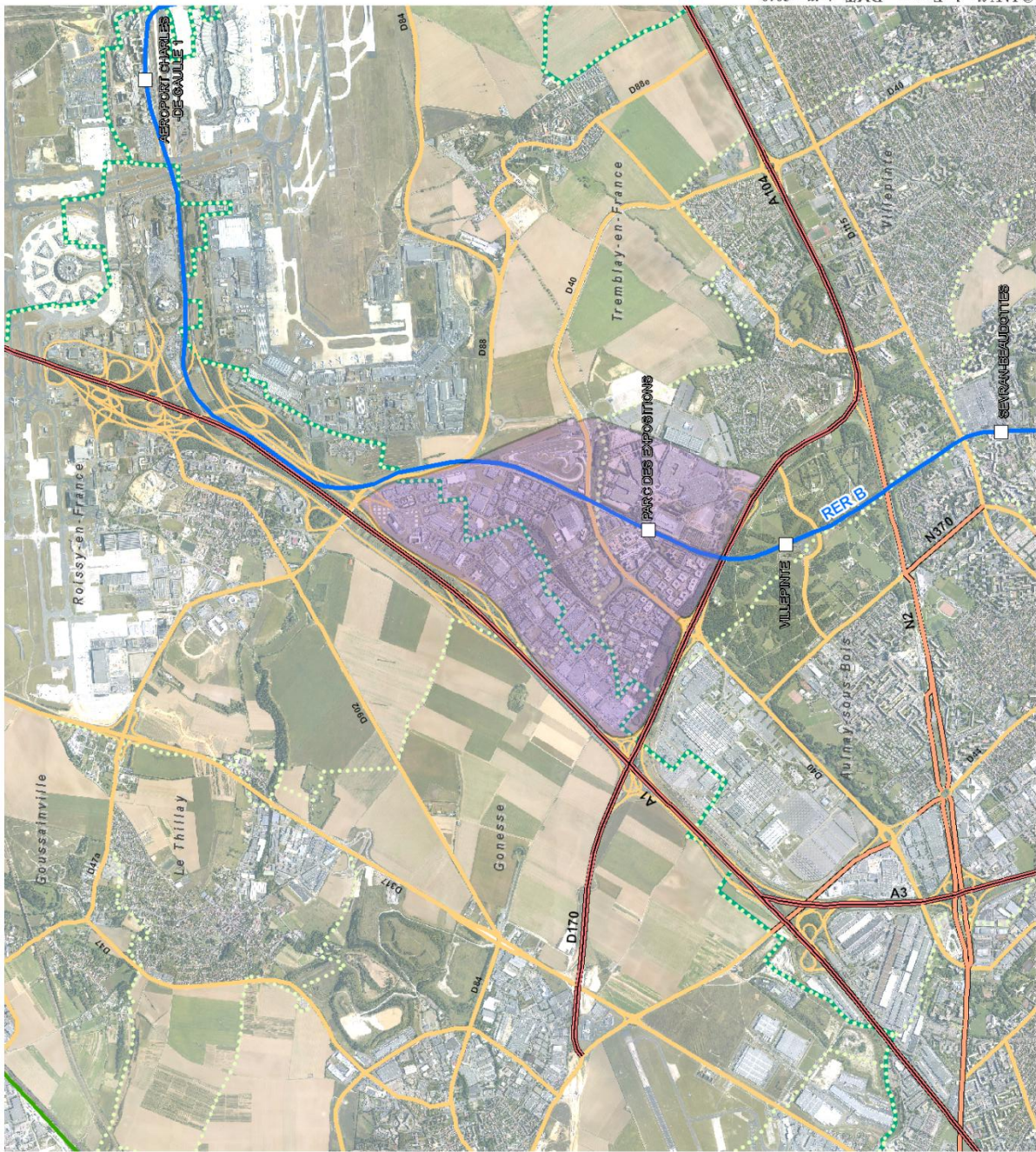
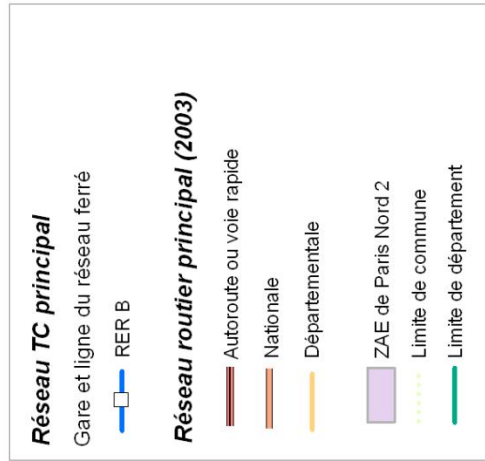
Depuis les voies rapides, les sorties en direction de Paris Nord 2 mentionnent bien le nom du parc d'activités.

La signalisation routière au sein de la zone oriente les visiteurs essentiellement sur la gare, le parc des expositions et le centre commercial régional. En raison de sa taille et des longues rues dont la numérotation des parcelles dépasse parfois les 300 (avenue du Bois de la Pie, rue de la Belle Étoile, avenue des Nations), le repérage des entreprises du parc est souvent difficile, malgré la présence de point d'informations aux principales entrées de la zone.

#### Stationnement

Il n'y a pas de problème de stationnement sur le site sauf aux abords du pôle gare et du parc des expositions, situé de l'autre côté de la voie ferrée. L'offre de stationnement est essentiellement sur des emprises privées, à l'exception des places des équipements collectifs ouverts aux entreprises à leurs salariés (complexe sportif, RIE, ...).

# La desserte régionale de Paris Nord 2



© IAU Ile-de-France - DMT - juillet 2010

Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008



## ***La desserte en transport collectif<sup>4</sup>***

### L'offre ferroviaire la plus proche

La gare Parc des expositions est implantée au sein même du parc, mais en limite Sud-Est.

Entre 8h et 9h du matin, la gare est desservie par huit trains de la ligne B du RER (deux trains espacés de 3 minutes passent toutes les 15 minutes). Le trajet depuis Paris (Châtelet - Les Halles) dure entre 24 et 28 minutes.

Cette gare dispose d'une gare routière (un jour de semaine, 7 lignes de bus s'y rabattent) et d'une station de taxis.



*Gare routière au Parc des expositions (RER)*

Compte tenu de la superficie de Paris Nord 2, certaines entreprises peuvent donc se trouver à plus de 2 km de la gare, ce qui nécessite dans ce cas une liaison mécanisée pour se rendre à la gare. Le temps de rabattement en bus (6 minutes) ou à vélo (11 minutes) semblent acceptables.

Soulignons que la ligne B du RER offre au parc d'activités une desserte directe et rapide à l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle et à sa gare TGV.

---

<sup>4</sup> Les informations décrivant l'offre en transport collectif datent de janvier 2011, il se peut que les conditions de desserte aient évolué depuis.

### La desserte en bus

Le parc d'affaires de Paris Nord 2 est desservi par 10 lignes de bus, dont :

- 4 lignes (32A, 39, 43, T'Bus), exploitées par les Courriers de l'Île-de-France (CIF), filiale du groupe Kéolis ;
- 3 lignes (617, 640 et 641) du réseau de Seine-Saint-Denis (TRA – transports rapides automobiles), exploité par Veolia Transport ;
- 2 lignes (349 et 350) du réseau RATP
- et une ligne (23) du réseau Trans Val d'Oise (TransVO), exploité par Veolia Transport.

Cependant, la lisibilité de l'offre est relativement complexe et diffère en fonction des réseaux.

Toutefois, il est possible de présenter l'offre selon les secteurs du parc qui sont desservis. Les lignes dédiées à la desserte interne du parc d'activités depuis la gare RER du Parc des expositions :

- la ligne 640 assure une boucle dans la partie Ouest du parc en desservant notamment le centre commercial régional. Cette ligne fonctionne du lundi au dimanche entre 7h et 21h (de 21h à 23h le jeudi et le vendredi) avec une fréquence de passage de 8 minutes aux heures de pointe d'une journée de semaine (le samedi et le dimanche, un bus toutes les 15 à 30 minutes) ;
- la ligne 641 dessert la partie Nord du parc, consacrée davantage à l'offre hôtelière. Cette ligne fonctionne du lundi au vendredi entre 7h15 et 9h45 en matinée et entre 16h30 et 19h l'après-midi, avec une fréquence de passage de 15 minutes.

Il faut noter que le GIE finance partiellement le coût d'exploitation des deux lignes (640 et 641) à hauteur de 36 000 euros. Le GIE souhaiterait engager une réflexion afin de modifier les parcours de ces lignes.

Les lignes de bus desservant le secteur Ouest de Paris Nord 2 :

- la ligne 23 effectue la liaison entre la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse - Arnouville et la gare du Parc des expositions. Les bus franchissent l'autoroute A1 par un pont dont l'accès leur est réservé. Elle fonctionne du lundi au vendredi, avec une fréquence de passage d'environ 30 minutes aux heures de pointe d'un jour de semaine.
- la ligne 32A permet de relier la commune de Goussainville au parc d'activités. Cependant, elle fonctionne seulement le mercredi et le samedi avec deux courses par sens. Le service proposé est donc peu adapté aux besoins des usagers de Paris Nord 2 ;
- la ligne 43 parcourt toutes les 30 minutes la liaison entre Roissy-pôle et la gare de Sevran-Livry, du lundi au vendredi ;
- la ligne T'Bus relie en semaine Tremblay-en-France à Roissy-pôle. Cependant, seules 4 courses par sens et par jour desservent le parc d'activités de Paris Nord 2.

Les lignes desservent la partie Est du parc d'activités :

- la ligne 39 assure la liaison entre le Roissy-pôle et la gare du Vert Galant à Villepinte. Tous les jours, entre 6h et 23h, elle dessert, selon le sens, 6 ou 5 arrêts au sein de Paris Nord 2. La fréquence de passage s'élève à 30 minutes du lundi au vendredi et à 1 heure le samedi et le dimanche ;
- la ligne 349 permet de desservir la zone aéroportuaire de Roissy depuis la gare du Parc des expositions. Elle fonctionne tous les jours entre 5h30 et 23h avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe un jour de semaine.
- la ligne 350 relie Paris gare de l'Est à Roissy-pôle en empruntant l'autoroute A1. Du lundi au vendredi, elle dessert le parc d'activités entre 9h30 et 16h30 puis après 20h30 mais seulement en direction de Paris. Le samedi et le dimanche, le service est continu. En semaine, sa fréquence de passage varie de 15 à 20 minutes.

Bien que l'offre en bus soit relativement riche, la lisibilité des parcours et des horaires de passages est difficile à appréhender par les voyageurs.



*L'information aux arrêts est insuffisante ou complexe*

D'autre part, le périmètre du parc d'activités se situe à cheval entre la zone tarifaire 4 et la zone tarifaire 5 : la commune de de Roissy-en-France se situe en zone 5 alors que les autres communes sont en zone 4. Ainsi, les usagers réguliers des transports en commun, notamment ceux des navettes internes 640 et 641, doivent s'acquitter d'un abonnement prenant en compte ce zonage tarifaire, ce qui peut engendrer un surcoût annuel relativement important.

Enfin, notons également que certaines grandes entreprises ont mis en place des navettes privées au bénéfice de leurs salariés. Leur existence peut éventuellement révéler une certaine carence de l'offre de transport public.

#### L'information aux usagers des transports collectifs

L'information à destination des voyageurs est facile d'accès :

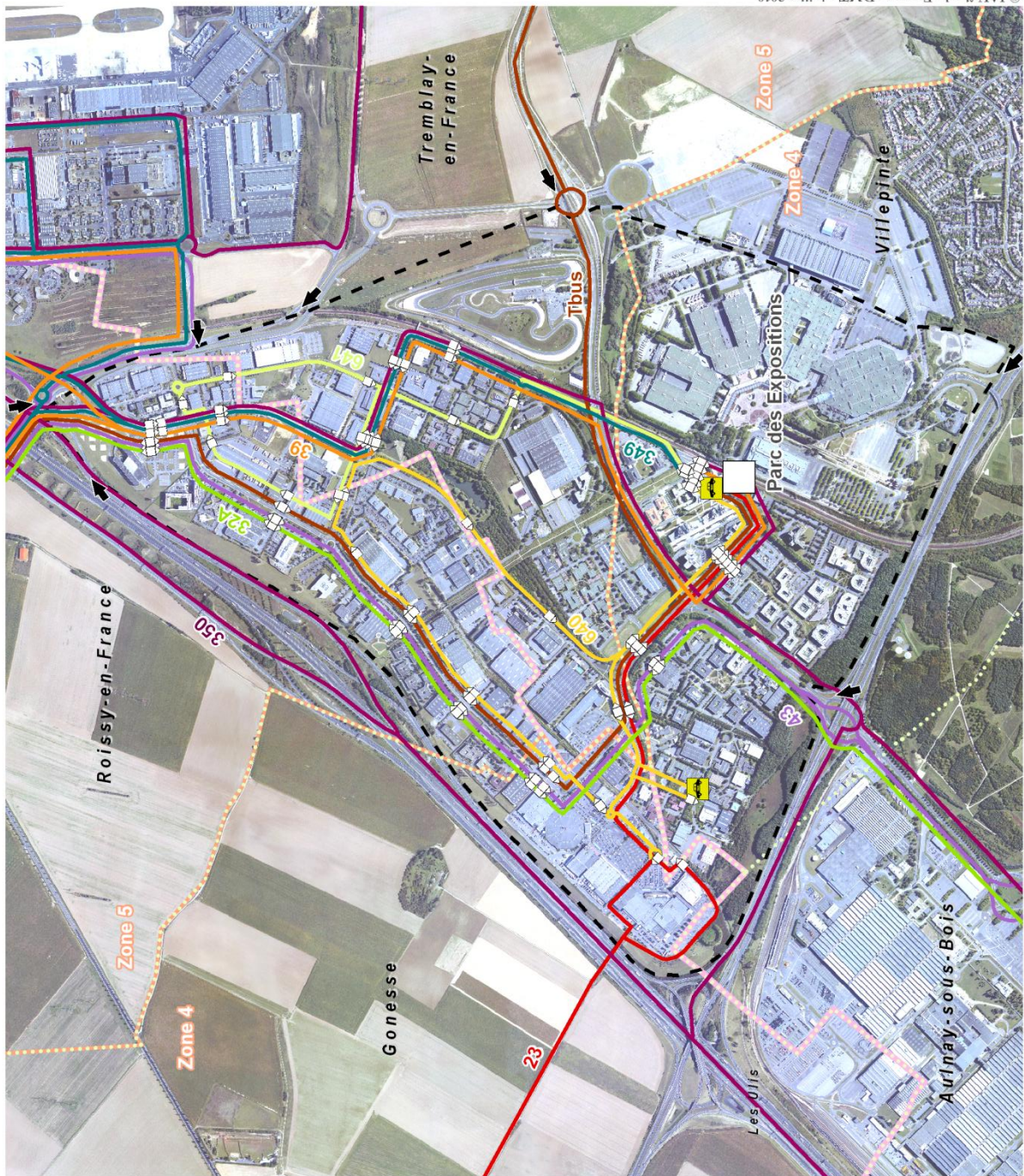
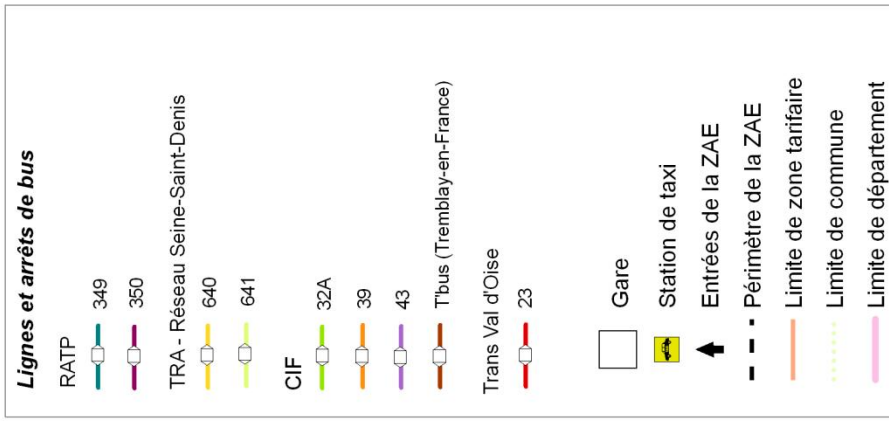
- d'une part, le GIE Paris Nord 2 dispose d'un site internet, qui consacre une page web d'informations sur l'offre de transport public desservant le parc ;
- d'autre part, le site de recherche d'itinéraire [www.transport-idf.com](http://www.transport-idf.com) recense dans sa base de lieux principaux le nom de la zone d'activités.

#### Un service de taxis spécifique

Pour se rendre à l'aéroport de Roissy, généralement les usagers du parc d'activités ont recours au RER. Par contre, dans le sens inverse, depuis l'aéroport, le trajet est réalisé le plus souvent en taxi. Néanmoins, pour faire face aux nombreux refus de courses des artisans taxis en raison d'une distance à parcourir trop courte, le GIE Paris Nord 2 a mis à disposition des entreprises un service de taxi à la demande. Le GIE contractualise avec certains artisans taxis un volume mensuel de courses.



# La desserte en bus de Paris Nord 2



© IAU Île-de-France - DMT - juillet 2010

Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008.

Transporteur	Ligne	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nombre d'arrêts desservis dans la ZAE		Nom de l'arrêt principal	Amplitude horaire à l'arrêt		Nombre de courses			Fréquence moyenne de passage	
				Direction 1	Direction 2		Direction 1	Direction 2	Jour de semaine	Samedi	Dimanche	HP	HC
Trans Val d'Oise	050-050-023	non	Villiers-le-Bel / Gonesse	7	7	Parc des Expositions	07h18 - 20h18	07h11 - 20h06	44			25 min	40 min
	100-100-350	non	Paris Gare de l'Est / Roissy- en-France	6	6	Parc des Expositions	10h08 - 22h44	09h38 - 20h06	54	64	68	13 min	20 min
RATP	100-315-349	non	Villepinte / Roissy en France RER	5	5	Parc des Expositions	05h52 - 23h40	05h26 - 23h04	102	68	53	15 min	30 min
	100-193-640	non	Villepinte / Villepinte	15	15	Parc des Expositions	06h55 - 22h48	07h10 - 23h00	111	56	56	7 min	15 min
	100-193-641	non	Villepinte / Villepinte	10	10	Parc des Expositions	07h10 - 09h40 puis 16h25 - 18h55	07h22 - 09h52 puis 16h37 - 19h07	46			15 min	15 min
CIF	014-014-039	non	Villepinte (Vert Galant) / Roissy en France RER	5	5	Parc des Expositions	06h20 - 22h56	06h05 - 23h02	68	34	34	30 min	40 min
	014-014-043	non	Aulnay-sous- Bois / Tremblay- en-France	7	7	Plaine de France	05h47 - 22h42	05h02 - 22h50	69	52	52	30 min	30 min
	T bus	non	Tremblay-en- France / Roissy-pôle	9	9	Plaine de France	16h11 - 19h54	06h41 puis 09h34	5			NS	NS
	32A	non	Goussainville / Aulnay-sous- Bois	6	6	Plaine de France	14h34 puis 18h09	09h55 puis 14h15	4	4		NS	NS

Source : STIF, Transporteurs

Pas de service de bus

NS = Non significatif  
HP = Heure de pointe  
HC = Heure creuse

### L'accès par les modes actifs

Le parc d'activités de Paris Nord 2 est relativement éloigné des centres urbains avoisinants (par exemple le centre-ville de Gonesse est distant de 6 km de la zone d'activités). D'autre part, la pratique cyclable est fortement limitée en raison des importantes coupures d'infrastructures routières et de la densité du trafic automobile dans le secteur de Roissy. Par ailleurs, les aménagements cyclables sont insuffisants bien que la largeur importante des voies permettrait facilement de les réaliser.

La qualité paysagère du site est incontestable (environ 70 ha sont destinés aux espaces verts et plans d'eau). Des mails piétonniers ont également fait l'objet d'un soin particulier. Le plus emblématique est celui des Peupliers, véritable artère transversale Est-Ouest du parc. Ces aménagements facilitent les cheminements piétonniers au sein du parc.



*Mail des peupliers*

Cependant, certaines traversées piétonnes des voies de circulation routière (parfois à 3x3 voies) demandent un traitement spécifique afin d'améliorer leur sécurité et leur confort, surtout pour celles situées dans la continuité des mails ou à proximité des arrêts de bus.



*Avenue de la Plaine de France, l'une des voies les plus larges du PAE*



## Projets pouvant influencer la desserte actuelle

### Les projets de développement de services

Le GIE de Paris Nord 2 est toujours préoccupé par l'amélioration de l'offre de services aux entreprises du parc. Parmi les services en cours de développement ou en réflexion, certains peuvent impacter la mobilité des salariés du parc comme :

- la mise en place d'un parc de véhicule propre ;
- l'instauration d'un service de covoiturage ;
- l'implantation d'une agence immobilière ;
- la création d'un pôle de santé.

### Les projets urbains

L'évolution économique du parc vers un positionnement tertiaire international permet d'envisager une densification de Paris Nord 2 avec un potentiel à terme d'1 million de m<sup>2</sup> bâti supplémentaire. En effet, la plupart des bâtiments R0 peuvent devenir des immeubles R+2 ou R+3 sans dénaturer l'image du parc d'activités. D'autre part, le parc s'oriente vers une démarche environnementale (ISO 14001) pour améliorer l'environnement de travail et valoriser l'image des entreprises et celle des actifs des propriétaires.

Par ailleurs, le parc de Paris Nord 2 est situé dans un secteur de grands projets de développement urbain et économique, bénéficiant de la proximité de la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Soulignons notamment les projets suivants :

- la réalisation d'un nouveau parc d'activités international consacré à l'innovation, à l'accueil de centres internationaux de recherche et de développement, d'établissements de formation et d'enseignement supérieur (opération « Sud CDG », d'une surface de 98 ha),
- l'extension du Parc des expositions, qui pourrait atteindre une capacité de 350 000 m<sup>2</sup> de surfaces bâties (soit 100 000 m<sup>2</sup> supplémentaires) et comporter la création d'un centre d'affaires ainsi que d'un complexe hôtelier et de loisirs ;
- l'opération du « Triangle de Gonesse » dont 450 ha sont à aménager.

### Les projets de transport

L'accès au pôle de Roissy, au Parc des expositions et aux emplois des parcs d'activités existants et en projets ont amené les acteurs publics à renforcer notablement le niveau de desserte de ce territoire stratégique pour le développement régional.

#### *Le RER B Nord +*

Le schéma directeur de la partie Nord de la ligne B du RER prévoit de réserver deux voies, une par sens, exclusivement dédiées à la circulation des trains du RER B afin d'améliorer la régularité, les capacités de desserte et l'accessibilité quai-train par rehaussement partiel ou total des quais. Les missions seront omnibus et cadencées toutes les 6 minutes aux heures de pointe. Cette opération inscrite au contrat de projet État-Région 2007-2013 doit être mise en service à la fin de l'année 2012. L'enveloppe budgétaire allouée s'élève à 260,5 millions d'euros.

#### *Barreau de Gonesse*

Le projet de liaison ferroviaire reliant la ligne D et B du RER consiste à créer à l'horizon 2020 une nouvelle branche ferroviaire du RER D, ayant pour origine la gare de RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et pour terminus la gare RER B du Parc des expositions de Villepinte. Une fréquence de 4 trains par heure est prévue. Cette opération est inscrite au plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France qui lui consacre un budget d'environ 200 millions d'euros.

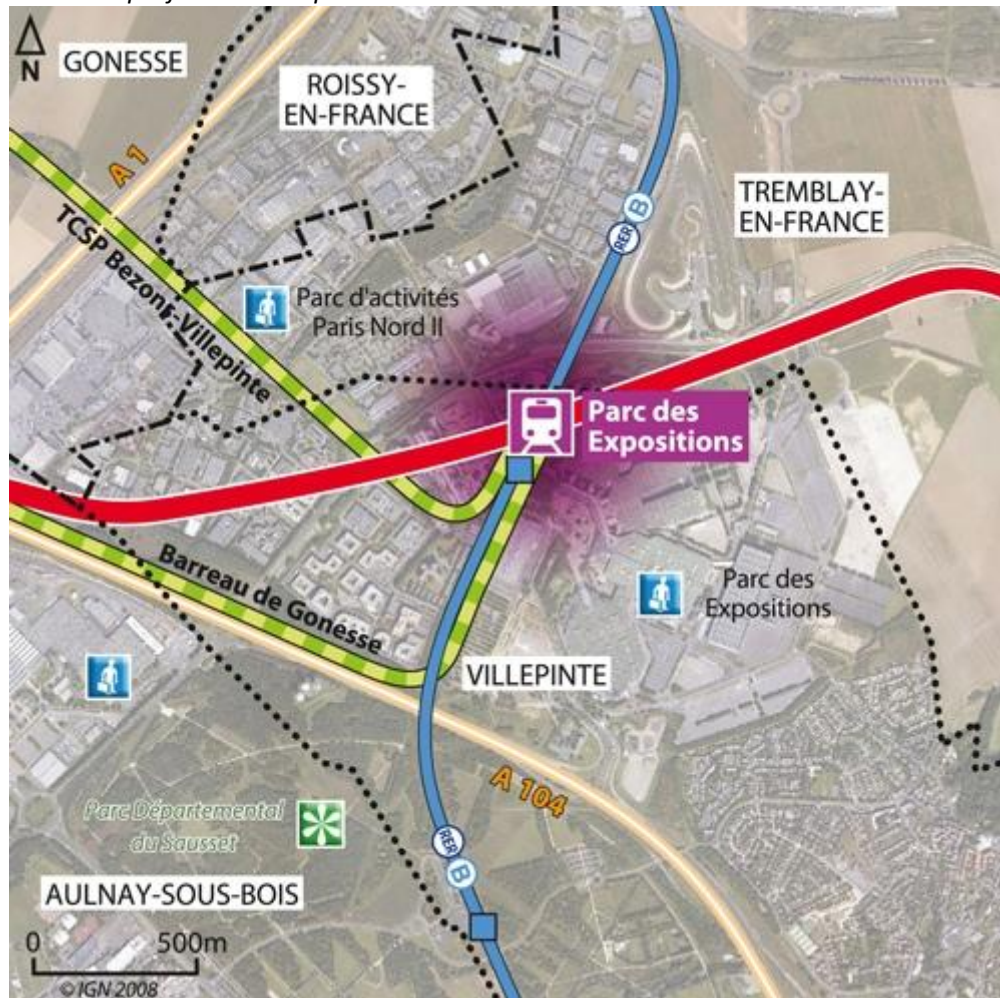
### Le TZEN 6

Dans l'attente et en complément du barreau ferroviaire de Gonesse, les financeurs (Etat, Région, CG95 et Stif) se sont accordés pour mettre en œuvre, d'ici 2013, le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des expositions de Villepinte. Cette opération figure au plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France avec un budget d'environ 50 millions d'euros.

### Métro du Grand Paris

Le projet de métro en rocade du Grand Paris desservira en métro automatique de grande capacité le parc des expositions de Villepinte et sera en correspondance avec la gare du RER B. À l'horizon 2020-2025, le parc d'activités pourra être relié directement à la Défense et obtenir une nouvelle desserte vers l'aéroport de Roissy.

Carte des projets de transports structurants aux abords du PAE



Source : SGP - 2011

## **Piste d'amélioration de la desserte**

Dans la perspective des projets de transport mentionnés ci-avant, la gare du Parc des expositions deviendra ainsi un pôle majeur de transport multimodal et connecté à l'ensemble du réseau régional. Toutefois, des améliorations de l'offre actuelle peuvent être menées afin de faciliter les déplacements au sein de ce grand parc d'activités.

### Repenser le partage des espaces viaires

Le parc d'activités dispose de larges et structurantes voies de circulation qui ont un important potentiel de boulevard urbain. Un nouveau partage de l'espace pourrait favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture. Il serait alors possible d'aménager des couloirs réservés aux bus (probablement ouverts aux taxis et aux vélos), surtout aux approches des intersections habituellement congestionnées. Ces voies pourront également accueillir des aménagements cyclables. Pour le confort et la sécurité des piétons et cyclistes, il serait préférable de veiller à modérer la vitesse de circulation des véhicules motorisés.

### Encourager les modes actifs

Au-delà de la création d'un réseau cyclable au sein du parc d'activités, en profitant de la présence des mails piétonniers et des possibilités d'aménagement des voies, une réflexion sur la pratique et l'offre cyclable reste à mener. Un système de location de vélos ou de prises et déposes de vélos en gare et dans les entreprises serait envisageable. Les vélos pourront appartenir aux salariés, aux entreprises ou bien au GIE.

Les piétons bénéficient d'ores et déjà de nombreux mails et chemins mais il serait opportun de sécuriser au mieux les traversées piétonnes, notamment celles situées sur les voies structurantes et à proximité des arrêts de bus.

### Ajuster l'offre bus

Au regard des parcours des 2 navettes internes (640 et 641), de l'évolution du parc d'activités, des points de congestion automobile sur le parc, il apparaît nécessaire d'envisager une restructuration de cette offre de transport. Un seul service circulaire pourrait être proposé afin de desservir les nouvelles implantations tertiaires depuis la gare (fusion des trajets des lignes 640 et 641, modification du positionnement de certains arrêts) et d'éviter les embouteillages (inversement du sens de la boucle, par exemple).

Les liaisons en bus depuis Tremblay-en-France et Villepinte pourrait également être renforcées, notamment la ligne T'Bus et, dans une moindre mesure, la ligne 39 (surtout aux heures de pointe de la journée).

L'information à destination des voyageurs mériterait d'être uniformisée quel que soit l'opérateur de la ligne de bus. Un plan unique des lignes desservant le parc pourrait être élaboré. Enfin, l'annuaire des entreprises du parc pourrait aussi mentionner l'arrêt de bus le plus proche, avec l'indication de la ou des lignes le desservant.

### Promouvoir le covoiturage

La mise en place d'un service de covoiturage est prévue par le GIE en partenariat avec le prestataire Green Cove. Les abris bus pourront être utilisés comme point relais et devenir des lieux publics identifiés pour la dépose et la reprise des personnes concernées, en évitant ainsi les contraintes d'accès au sein des emprises privées des entreprises. Il est possible que certains emplacements d'arrêt de bus soient éventuellement revus, en fonction des pratiques.





## Le parc d'activités Parisud

### Principales caractéristique du PAE de Parisud

#### Historique

Le parc d'activités de Parisud a été lancé en 1988 et constitue l'une des plus grandes plate-forme logistique et industrielle de la région Île-de-France. Sa commercialisation s'est réalisée en plusieurs tranches distinctes : 4 ZAC ont été créées pour 6 secteurs fonciers cessibles. Sur le secteur 6, nommé la Borne Blanche, une charte de haute qualité environnementale a été mise en place et adoptée en 2000 pour maîtriser les impacts environnementaux du développement économique de cette zone.

#### Localisation et environnement urbain

Ce parc d'activités se situe à 30 km du centre de Paris, au Nord de la ville nouvelle de Sénart en limite Est de la forêt de Sénart. La zone s'étend sur environ 280 ha, dont 130 ha sur la commune de Combs-la-Ville, 113 ha sur Lieusaint et 36 ha sur la commune de Tigery. Cette zone d'activités est donc intercommunale, mais aussi interdépartementale car Tigery se trouve dans le département de l'Essonne alors que Combs-la-Ville et Lieusaint sont en Seine-et-Marne.

#### Identité économique

En 2006, selon les données Clap, la ZAE de Parisud accueille 71 entreprises regroupant près de 3 900 salariés. Ce parc a été conçu pour l'implantation de grandes entreprises, ainsi 17% des entreprises emploient plus de 100 salariés, dont Samada, Logidis ou Tat Express et représentent 62% des emplois du parc alors que les petites entreprises employant moins de 10 salariés rassemblent moins de 3% des emplois du site.



*L'activité logistique au sein du PAE de Parisud*

L'analyse des secteurs d'activité des entreprises présentes sur le parc, avec la NES décomposée en 36 postes, confirme bien la vocation logistique du parc. Ainsi, 32% des entreprises évoluent dans le secteur des « transports » et 28% ont une activité de « commerce de gros, intermédiaires ».

La répartition des catégories socioprofessionnelles reflète également la spécialisation logistique du parc : 54% des emplois sont occupés par des ouvriers, 20% par des professions intermédiaires, 14% par des employés et seulement 12% par des cadres.

### Le contexte économique

Depuis 2006, la ZAE Parisud a enregistré le départ de deux grandes entreprises (NMPP et ND Logistics) qui regroupaient près de 500 salariés, libérant ainsi d'importantes surfaces d'entrepôts auxquelles il faut ajouter les entrepôts qui ne trouvent pas d'occupant pour le moment (soit plus de 80 000 m<sup>2</sup> de locaux vacants supplémentaires). D'autre part, près de 6 ha de surface reste à commercialiser, essentiellement dans le secteur 6 au Nord du parc.

La spécialisation de ce parc le conduit à subir les fluctuations économiques et l'évolution des besoins de l'activité logistique de rayonnement national. Actuellement, la demande s'oriente sur des très grandes surfaces pour répondre à une volonté de regrouper l'activité logistique.



*Entrepôt de dernière génération au label HQE*

### Acteurs et gestion du parc

Plusieurs institutions agissent sur le parc de Parisud :

- L'Établissement Public d'Aménagement (EPA) de Sénart a pour mission de concevoir les parcs d'activités de la ville nouvelle de Sénart, territoire d'opération d'intérêt national. Ainsi, l'EPA acquiert, aménage et viabilise les terrains qui commercialise ensuite auprès des acteurs de l'immobilier d'entreprises (promoteurs, investisseurs locatifs ou entreprises utilisatrices).
- Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) de Sénart exerce, en particulier sur le parc de Parisud, ses compétences de planification et de développement économique, d'urbanisme, de création de voies nouvelles, de gestion des espaces verts, de l'éclairage, des réseaux d'eau et d'assainissements, ainsi que des transports urbains locaux.
- Enfin, les 3 communes du parc de Parisud ont le rôle de gestionnaire de la voirie et de l'espace public.

Il n'y a pas d'association d'entreprises spécifique à la ZAE de Parisud, en revanche une association d'entreprises à l'échelle du territoire de Sénart existe et regroupe environ 110 entreprises.

### Services aux entreprises du parc

Le parc de Parisud offre peu de services aux entreprises installées. L'offre hôtelière et de restauration y est limitée (2 hôtels, 2 restaurants et quelques friteries).



*Friterie et hôtel bon marché*

Un RIE est situé sur un parc voisin, celui de Chanteloup. Cependant, les entreprises du parc ne semblent pas être demandeuses de services particuliers. En effet, l'activité logistique ne porte pas la même intention et n'exprime pas les mêmes besoins que l'activité tertiaire qui exigent le plus souvent un niveau de services supérieur.

Soulignons que le parc offre la possibilité d'un embranchement ferroviaire mais cela rencontre peu d'intérêt, le tonnage total annuel s'élève en 2005 à seulement 6 300 tonnes.



*Embranchement ferré sous-utilisé*

## Fréquentation de la ZAE

### Les actifs venant travailler dans les communes où se situe Parisud

Selon les données de Clap 2006 et l'emploi communal 2006 issu du fichier mobilité professionnelle de l'INSEE, le parc de Parisud représente 32% des emplois des communes de Combs-la-Ville, de Lieusaint et de Tigery. À défaut de données complémentaires spécifiques à ce parc d'activités, il nous a semblé, tout de même, intéressant d'analyser la géographie résidentielle, à l'échelle communale, des actifs venant travailler sur les 3 communes où est implantée la ZAE étudiée.

Parmi ces actifs, les deux tiers habitent la Seine-et-Marne, un cinquième l'Essonne, 5,5% le Val-de-Marne et moins de 2% sont domiciliés à Paris. Les autres actifs résident essentiellement en Île-de-France, seuls 2% des actifs ne sont pas Franciliens.

L'effet de proximité des localisations résidentielles est également fortement marqué :

- 28% travaillent et habitent dans le secteur multi-communal composé de Combs-la-Ville, Lieusaint et Tigery,
- 42% résident dans une commune des SAN de la Ville nouvelle de Sénart (Sénart en Essonne et Sénart Ville Nouvelle)
- 10% sont domiciliés dans une commune de la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine, en limite Sud-Est de Sénart et 5% sur le territoire de l'agglomération du Val d'Yerres, en limite Nord-Ouest de Sénart.

Le mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler est déclaré lors de l'enquête annuelle de recensement de la population réalisée par l'INSEE. Ainsi, selon les résultats de 2006, près de trois actifs sur quatre (74%) se rendent dans les communes où se situe Parisud en voiture, camion ou fourgonnette, 15% viennent travailler en transports en commun<sup>1</sup> et environ 5% à pied.

### Les autres usagers de la ZAE

Pour l'essentiel, ce sont les chauffeurs routiers qui viennent livrer ou charger des marchandises sur le site ou bien des automobilistes empruntant les deux voies de transit de la zone d'activités. Du fait de la coupure autoroutière de la Francilienne, sur les trois voies de liaison entre Combs-la-Ville et les autres communes de la ville de nouvelle de Sénart, deux sont situées sur le Parc, dont la RD50 qui permet en particulier l'accès rapide à la RN104.

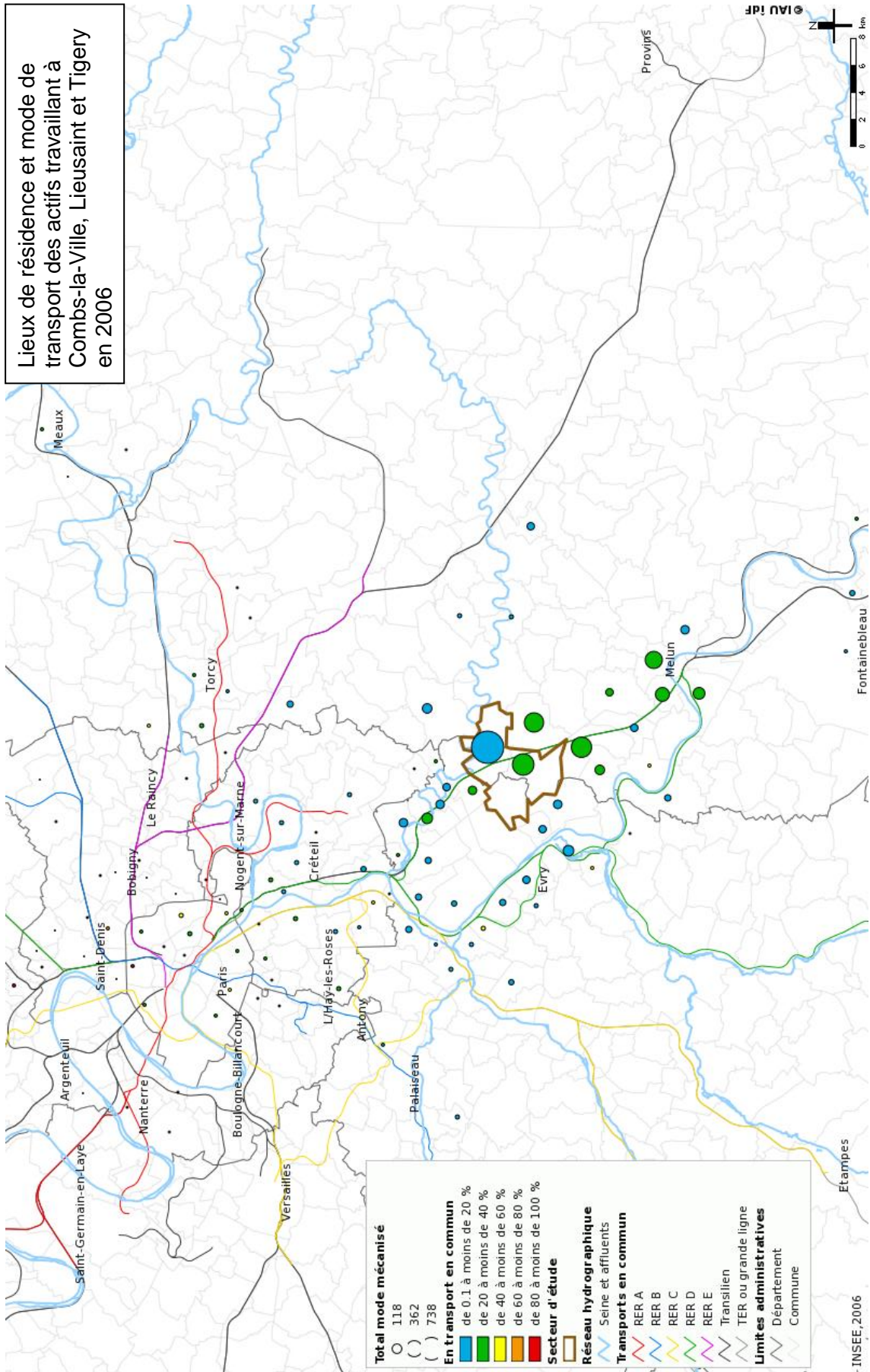
### Trafic routier

Selon les comptages routiers en 2005 sur les voies départementales de Sénart, la RD50 enregistre un trafic journalier moyen annuel allant de 4 300 véhicules/jour dans la section Nord (par rapport à la Francilienne) à 6 700 véhicules/jour dans la partie Sud.

Notons également que le parc de Parisud génère par son activité logistique un important flux de poids lourds, soit 3 350 entrées/sorties pour un jour ouvrable moyen en 2000.

---

<sup>1</sup> La part modale d'utilisation des transports en commun des actifs résidant en Seine-et-Marne ou à Sénart atteint également 15%, 11% pour les actifs essonniers et 16% pour les actifs val-de-marnais.



## Desserte de la ZAE et ses dysfonctionnements

### La desserte routière

#### L'accès routier

Le parc d'activités Parisud bénéficie d'un échangeur complet avec la RN104, La Francilienne, qui permet des connexions aisées au réseau autoroutier : A1, A4, A5, A6 et A10. D'autre part, le parc est voisin du carrefour autoroutier A5 / RN6 / RN104 offrant un accès direct au Sud-Est de la France par l'A5, au cœur de l'agglomération par la RN6 et à une liaison régionale Est-Ouest par la RN104 (rocade Sud).



Accès au PAE de Parisud par la RN104

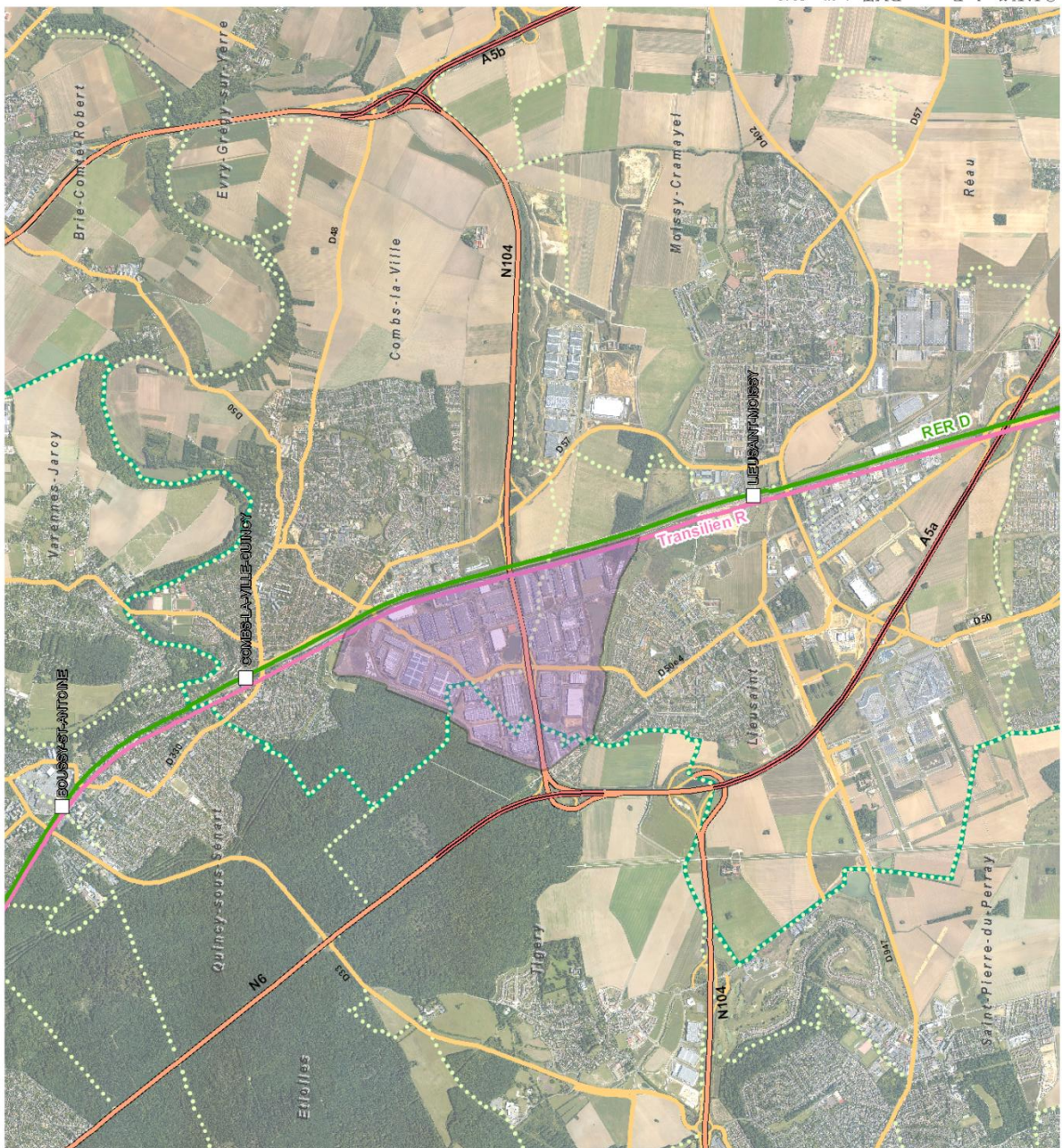
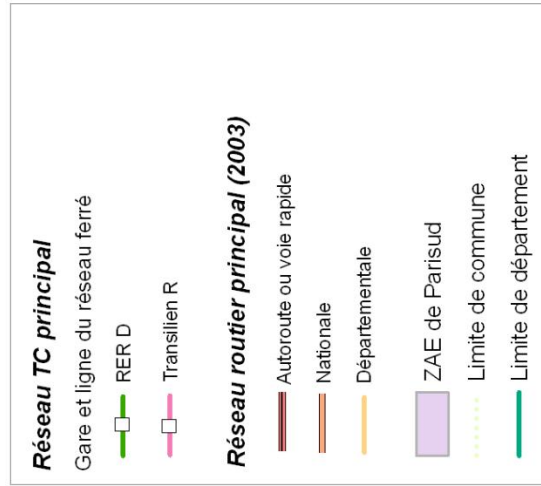
#### Signalétique

Depuis la RN104, l'indication du parc d'activités de Parisud à la sortie 25 est bien mentionnée. Par contre, la ZAE souffre d'un déficit de signalétique. Des travaux devraient palier en partie les difficultés d'orientation par l'installation de totem d'entrée et d'un relais information service (plan avec annuaire des entreprises du site).

#### Le stationnement

Le parc possède peu d'emplacements de stationnement pour les poids lourds en attente de livraison, lorsque l'accès aux entreprises est fermé, notamment la nuit. Il est donc parfois constater une pratique de stationnement illicite de camions sur le parc, ce qui peut aussi engendrer des vols de camion. Pour lutter contre l'insécurité et pour répondre aux demandes des assureurs des transporteurs de marchandises, un centre routier sécurisé a été récemment ouvert, sur la ville nouvelle de Sénart, le long de l'A5 vers Réau. Cet aire de stationnement réservé aux routiers offre des restaurants et des espaces de repos avec douches.

# La desserte régionale de Parisud



© IAU Ile-de-France - DMT - juillet 2010

## ***La desserte en transport collectif<sup>2</sup>***

### L'offre ferroviaire la plus proche

Le parc d'activités de Parisud est relativement éloigné d'une desserte ferroviaire, il se situe pratiquement à mi-chemin de deux gares : celle de Combs-la-Ville et celle de Lieusaint.

La gare de Combs-la-Ville – Quincy se trouve à 2,5 kilomètres du centre de la zone d'activités (place Pierre Mendès France) et celle de Lieusaint-Moissy à 3,1 kilomètres.

À l'heure de pointe du matin, ces gares sont desservies toutes les 15 minutes par un train de la ligne D du RER. La durée du trajet reliant Paris (gare de Lyon) à Combs-la-Ville s'élève à 30 minutes et le trajet Paris-Lieusaint dure 34 minutes.

La gare de Combs-la-Ville – Quincy dispose d'une gare routière (un jour de semaine, 9 lignes de bus s'y rabattent), d'un parc relais d'une capacité totale de 420 places et d'une station de taxis.



*Gare routière de Combs-la-Ville (RER)*

La gare de Lieusaint-Moissy est également composée d'une gare routière importante (un jour de semaine, 17 lignes de bus s'y rabattent), de trois parcs relais d'une capacité totale de 860 places, d'une station de taxis et d'une vélostation : pour 5 euros par mois, l'utilisateur peut déposer son vélo dans un box nominatif et sécurisé. Ce service est accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 à toute personne qui habite, travaille ou étudie à Sénart.

Les gares de Combs-la-Ville et Lieusaint sont trop éloignées du parc pour qu'il soit envisageable de se rendre à pied : le temps pour atteindre le centre de la zone est estimé à 39 minutes pour Combs-la-Ville et 47 minutes pour Lieusaint. Les temps de rabattement à vélo semblent davantage acceptables (13 minutes pour Combs-la-Ville et 16 minutes pour Lieusaint). Pour les liaisons en bus, la durée des trajets sont également satisfaisantes : 14 minutes depuis la gare de Combs-la-Ville et 18 minutes depuis la gare de Lieusaint.

---

<sup>2</sup> Les informations décrivant l'offre en transport collectif datent de janvier 2011, il se peut que les conditions de desserte aient évolué depuis.



### La desserte en bus

La zone est desservie par une seule ligne de bus du réseau Sénart bus, exploitée par Veolia Transport. Cette ligne, nommée FA (anciennement 20), assure la liaison entre la gare RER de Combs-la-Ville et la gare RER de Lieusaint. Selon les courses<sup>3</sup>, la ligne FA permet également la desserte, de Moissy-Cramayel, Réau, Vert-Saint-Denis, Melun et Vaux le Pénil.

Cette ligne fonctionne du lundi au samedi avec une fréquence de 30 minutes en semaine et d'une heure le samedi.

La parc de Parisud dispose de huit arrêts de bus permettant d'offrir une bonne couverture de cette grande zone d'activités, à l'exception du secteur du Distripôle, en raison de sa configuration en impasse avec accès sécurisé, et du secteur Nord de la Borne Blanche.



*Bus de la ligne FA en gare de Lieusaint-Moissy (RER)*

Le SAN de Sénart avec l'opérateur Véolia Transport propose à toutes les entreprises sénartaises un service de transport sur mesure en fonction de leur besoin de desserte (jours, fréquences et horaires de passages, amplitude journalière<sup>4</sup>, parcours et arrêts souhaités). Cette offre dédiée aux entreprises, nommée ligne LA, peut être mise en place après validation du STIF. En cas de déficit, les coûts d'exploitation de ce service sont pris en charge par l'entreprise. Ainsi, la mutualisation des demandes des entreprises est incitée afin de limiter les coûts supplémentaires de ce service.

### L'information aux usagers des transports collectifs

L'information à destination des voyageurs est facile d'accès à partir du site de recherche d'itinéraire [www.transport-idf.com](http://www.transport-idf.com) qui recense dans sa base de lieux principaux le nom de la zone d'activités (un arrêt de bus porte le même nom que celui du parc d'activités).

Par contre, le réseau Sénart Bus ne dispose de site internet d'information. Celui du SAN de Sénart met à disposition des informations pratiques, mais il n'est pas évident de trouver des informations spécifique à la ligne FA qui dessert Parisud, d'autant plus que le réseau de bus de Sénart comporte d'autres lignes nommées FA Lycée ou FA # ne desservant pas le parc d'activités. Cette appellation de lignes peut porter alors à confusion, en particulier pour les nouveaux usagers de ce réseau de transport.

D'autre part, le parc de Parisud ne possède pas de site internet dédié. Celui du SAN Sénart présente le parc de Parisud dans la rubrique « économie » mais ne mentionne pas l'offre de transport collectif.

<sup>3</sup> Certaines courses ont un itinéraire partiel, avec comme terminus la gare de Lieusaint-Moissy ou la Mairie de Réau ou bien encore le lycée Simone Signoret à Vaux-le-Pénil.

<sup>4</sup> de 4 heures du matin jusqu'à 23 heures.

# La desserte en bus de Parisud

## Lignes et arrêts de bus

Sénart Bus



FA

Seine et Marne Express



18 (passage, aucun arrêt)

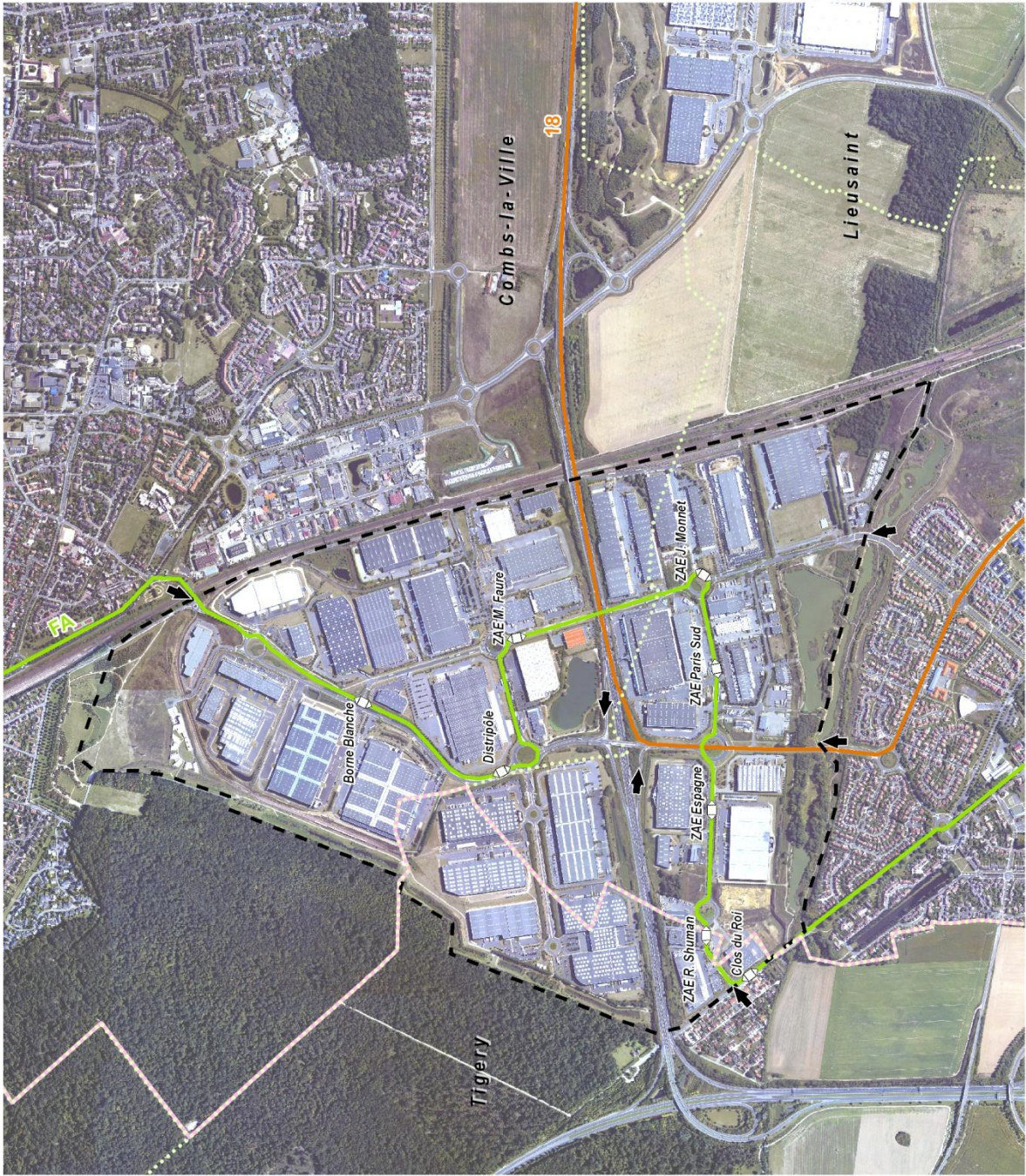


Entrées de la ZAE

Limite de commune

Périmètre de la ZAE

Limite de département



© IAU Ile-de-France - DMT - juillet 2010

Transporteur	Ligne	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nombre d'arrêts desservis dans la ZAE		Nom de l'arrêt principal	Amplitude horaire à l'arrêt		Nombre de courses			Fréquence moyenne de passage	
				Direction 1	Direction 2		Direction 1	Direction 2	Jour de semaine	Samedi	Dimanche	HP	HC
Véolia Transport (Moissy)	065-487-020	non	Combs-la- Ville SNCF / Vaux-le-Pénil	7	7	Distripôle	05h54 - 22h54	04h40 - 22h24	76	29		30 min	40 min

Source : STIF, Transporteurs

Pas de service de bus

HP = Heure de pointe  
HC = Heure creuse

### L'accès par les modes actifs

Bien qu'il soit théoriquement possible d'accéder rapidement en vélo aux quartiers résidentiels de Combs-la-Ville et de Lieusaint, que la topographie soit peu prononcée et que de nombreux aménagements cyclables existent, la pratique du vélo demeure limitée. La taille des infrastructures routières, dimensionnée pour la circulation des camions, et la cohabitation avec des semi-remorques de 40 tonnes ne rendent pas confortable l'usage du vélo sur les voies sans piste cyclable.



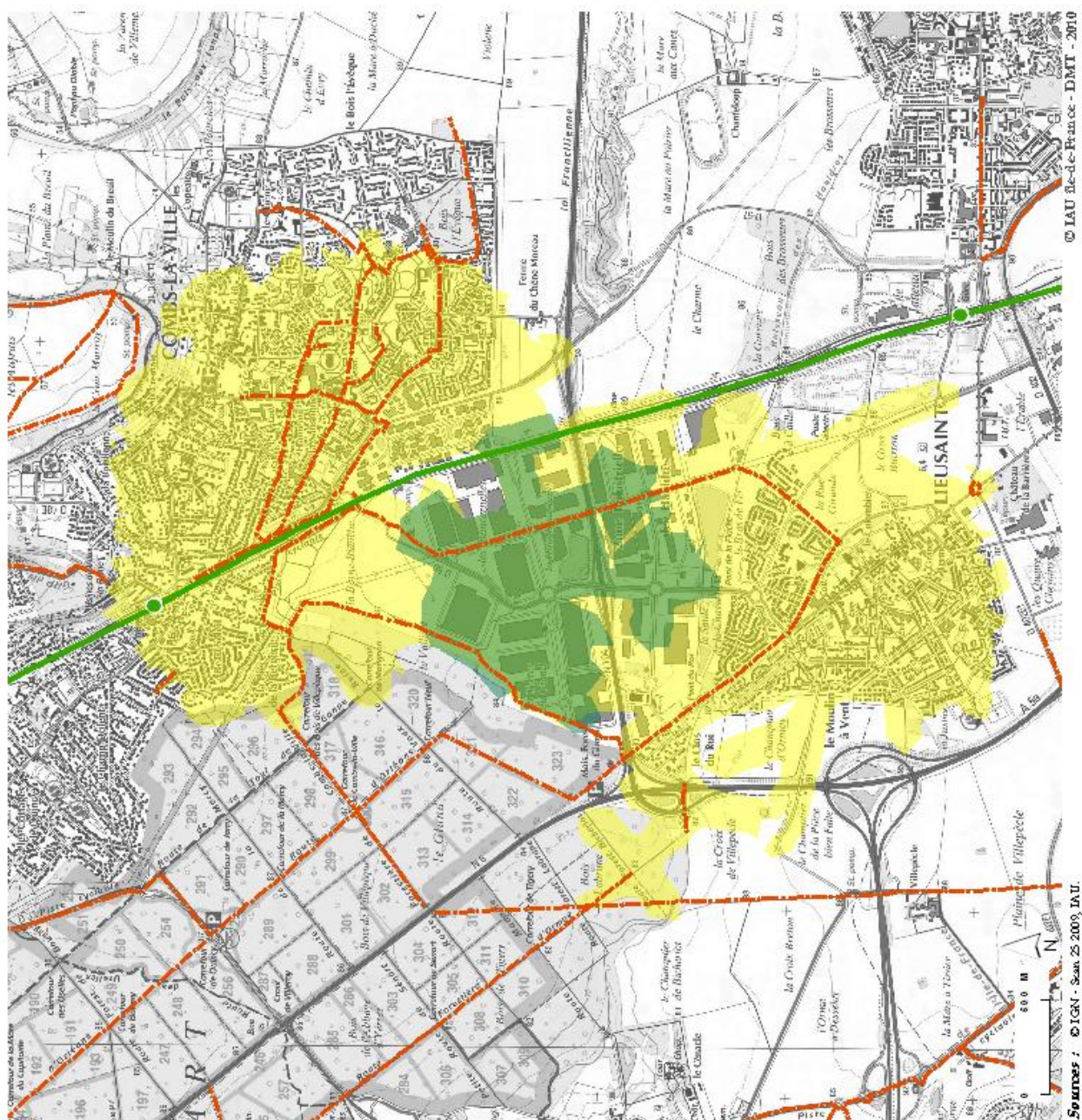
*Aménagement cyclable et piétonnier au sein du PAE*

Les cheminements piétonniers sont perfectibles, surtout dans la partie Sud du parc (la plus ancienne). D'autre part, la largeur de certaines chaussées (2x2 voies) ainsi que la vitesse autorisée sur certaines voies (parfois 70 km/h en agglomération) rendent les traversées piétonnes inconfortables, voire dangereuses.



*Traversée avec îlot-séparateur central du boulevard de l'Europe (à 2x2 voies limitées à 70km/h)*

# Accessibilité piétonne et cyclable depuis le centre de ParisSud



● Gare et ligne RER  
 - - - Aménagements cyclables (2010)

■ Desserte piétonne (1)  
 ■ Desserte cyclable (2)

(1) : Zone à moins de 15 minutes à pied  
 (vitesse piéton = 4 km/h)

(2) : Zone à moins de 15 minutes à vélo  
 (vitesse cycliste = 12 km/h)

© IAU Ile-de-France - DMT - 2010  
 Sources : © IGT - Juin 2009, IAU.

## Projet pouvant influencer la desserte actuelle

### Élargissement de la Francilienne entre les autoroutes A6 et A5

Cette opération vise surtout à améliorer l'écoulement du trafic aux heures de pointe de la journée en élargissant la RN104 à 3 voies dans chaque sens et à faciliter le système des échanges avec la voirie locale en créant entre les principaux échangeurs une voie d'échanges (dite voie d'entrecroisement), dédiée aux entrées et sorties sur la Francilienne. Ces aménagements bénéficieront également à la sécurité des usagers.

Le coût de l'opération est estimé à 150 millions d'euros qui sont cofinancés dans le cadre de contrats entre l'État, la Région Île-de-France et le Conseil général de l'Essonne. Actuellement, les travaux sont terminés sur la section A6 – RD448, ils sont en cours sur le secteur RD448 – RD33. Les aménagements sur la partie RD33 – A5 sont programmés.

## Piste d'amélioration de la desserte

### Mettre en œuvre les actions du PLD du SAN de Sénart

Parmi les nombreuses actions préconisées par le Plan local de déplacements (PLD) de la ville nouvelle de Sénart, certaines concernent plus particulièrement le parc d'activités Parisud telles que :

- la réalisation de Plan de déplacements d'entreprise (PDE) ou interentreprises (PDIE),
- la création d'une centrale d'information et de communication multimodale,
- le développement du covoiturage en s'appuyant sur le dispositif mis en place par le Conseil général de Seine-et-Marne,
- l'évolution qualitative et quantitative du stationnement vélo,
- l'étude du potentiel de développement du transport à la demande.

### Encourager les modes actifs<sup>5</sup>

L'usage du vélo pourrait être valorisé par la promotion :

- des aménagements cyclables existants,
- de la vélostation de la gare de Lieusaint-Moissy (profitant de la desserte du RER D et de nombreuses lignes de bus) et du stationnement vélo au sein des entreprises du parc Parisud,
- des aménagements de voirie réduisant les vitesses des véhicules motorisés.



*Vélostation en gare de Lieusaint-Moissy (RER)*

<sup>5</sup> Action également mentionnée dans le cadre du PLD du SAN de Sénart.

Les traversées piétonnes au droit des arrêts de bus, permettant de passer d'un arrêt à un autre selon la direction du bus souhaitée, devraient être créées ou aménagées afin de les rendre plus sûres et confortables.

#### Renforcer la signalétique

L'installation d'un relais information service sera bénéfique à l'ensemble des personnes qui fréquentent le parc d'activités. Le repérage des rues et des entreprises à partir des arrêts de bus faciliterait également l'orientation des usagers des transports en commun.

#### Ajuster l'offre bus à des besoins

Par le biais de l'offre de service « clef en main », la ligne LA décrite précédemment, les entreprises du parc de Parisud ont la possibilité d'obtenir une desserte adaptée aux besoins de leurs salariés. Le délai de mise en œuvre sera réduit car ce service à la carte reviendra à modifier légèrement l'offre existante de la ligne FA.

D'autres mesures peuvent être également envisagées :

- un arrêt supplémentaire de la ligne de bus FA à l'entrée Nord du parc, surtout si le secteur de la Borne Blanche se développe encore,
- une harmonisation de la nouvelle appellation de la ligne FA sur l'ensemble des arrêts (certains arrêts font encore référence à son ancienne nomination, soit la ligne 20),
- une distinction plus marquée des appellations des lignes FA, FA # et FA Lycée,
- une information sur les possibilités de desserte en transport en commun de Parisud, relayée sur l'ensemble des supports de communication.

#### Tenter de développer l'offre de services aux entreprises

Actuellement, les entreprises du parc d'activités ont une gestion autonome des services. Une mutualisation des services pourrait éventuellement enrichir l'offre et en réduire les coûts. Cependant, comparativement à des secteurs d'activité tertiaire, les entreprises de logistique apparaissent moins impliquées dans la vie locale et se préoccupent a priori moins des difficultés de déplacements de leurs salariés ou des nombreux intérimaires qualifiés qu'elles recrutent.

L'animation du parc souhaitée par le SAN de Sénart aurait comme objectifs de favoriser les échanges entre les entreprises, d'améliorer la communication avec les entreprises et les collectivités locales, de porter les actions à mener dans le cadre du PLD.





## La zone industrielle de Mitry-Compans

### Principales caractéristique de la ZI de Mitry-Compans

#### Historique

La zone industrielle de Mitry-Compans a été créée en 1972 dans le but d'accueillir des établissements « dangereux, insalubres ou incommodes », selon l'arrêté préfectoral. Après l'implantation d'entreprises industrielles, la zone a été affectée à l'activité logistique.

#### Localisation et environnement urbain

La ZI de Mitry-Compans se situe à 28 km du centre de Paris, au Nord du département de la Seine-et-Marne, aux franges de l'agglomération parisienne et en limite de la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

La zone s'étend sur environ 240 ha, dont près de 170 ha sur la commune de Mitry-Mory et 70 ha sur la commune de Compans.

#### Identité économique

Selon les données Clap de 2006, la ZI accueillerait 212 entreprises regroupant près de 5 800 salariés. Près d'un quart des entreprises emploient moins de 5 salariés et plus de 40% moins de 10 salariés. Seuls 6% des entreprises comportent plus de 100 salariés, dont Darty avec près de 430 salariés et Mory Team avec plus de 240 salariés. Cependant, ces grandes entreprises regroupent 40% de l'effectif total salarié de la zone alors que les entreprises de moins de 10 salariés rassemblent seulement 7% des emplois de la ZI.

Les principaux secteurs d'activités des entreprises reflètent bien la vocation de la zone destinée à l'accueil d'établissements industriels ou de services logistiques, ainsi d'après la NES (décomposée en 36 postes) :

- 19% des entreprises ont une activité de « commerce de gros, intermédiaires »,
- 17% de « transports »,
- 10% de « services opérationnels »,
- 9% évoluent dans le secteur de la « chimie, caoutchouc, plastiques »,
- 6% participent à des activités de « construction ».



*La Raffinerie du Midi maintient le caractère industriel de la ZAE*

La répartition des catégories socioprofessionnelles confirme également cette dominante : la majorité des emplois (51%) sont occupés par des ouvriers et près d'un quart par des professions intermédiaires. Seuls 13% des actifs travaillant dans la ZI de Mitry-Compans sont des cadres et 11% des employés.

#### La vie économique

La ZAE de Mitry-Compans observe peu de vacance de locaux. Elle fait l'objet assez régulièrement de demandes d'installation d'entreprises mais le manque de disponibilité foncière ne permet pas d'y répondre favorablement. Il est constaté des mouvements d'entreprises, essentiellement pour les plus petites entreprises de la zone.

#### Des activités contraignant les évolutions de la zone

Des entreprises chimiques se sont implantées sur le site et ont contribué à forger une image de la zone qui nuit aujourd'hui à son développement. En effet, deux établissements (la raffinerie du Midi et Gazechim) sont classés à haut risque (SEVESO) et doivent respecter un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) dont les périmètres à l'étude relativement contraignants pour l'aménagement de la ZAE couvrent la totalité la zone.

D'autre part, l'activité logistique engendre des nuisances pour Mitry-Compans (stationnement, dégradation de la voirie, sécurité, ...). Cependant, la zone dispose d'un embranchement ferroviaire mais il demeure sous-utilisé.



*L'embranchement ferré de la ZAE*

#### Service aux entreprises

Le restaurant interentreprises (RIE) constitue l'unique service mise à disposition des entreprises de la zone. Sa réglementation lui autorise uniquement d'accueillir les salariés des entreprises de la zone. Ainsi, les personnes extérieures et notamment les chauffeurs routiers ne peuvent bénéficier de ce service. En raison de l'insuffisance de l'offre de restauration (rapide, bon marché et ouverte à tous), des friteries se sont alors installées sur les principaux axes de la ZI et connaissent un véritable succès mais peuvent générer du stationnement gênant, surtout pour les poids lourds.

#### Acteurs et gestion de la zone

Pour la gestion de la zone industrielle, les communes de Mitry-Mory et de Compans ont constitué un syndicat intercommunal à vocation unique, dont les actions portent principalement sur l'éclairage, les réseaux, la voirie, les espaces verts, la propreté ou encore les déchets industriels.

Notons qu'une association d'entreprises (AIMC) est présente sur la zone.

## Fréquentation de la ZAE

### Les actifs venant travailler à Compans et à Mitry-Mory

Selon les données de Clap 2006 et l'emploi communal 2006 issu du fichier mobilité professionnelle de l'INSEE, environ les trois-quarts des emplois de la commune de Compans sont situés sur la ZI et plus de la moitié (56%) des emplois de Mitry-Mory sont localisés dans la ZI. L'analyse géographique à l'échelle communale des déplacements des actifs venant travailler dans les communes de Compans et de Mitry-Mory semble donc avoir un sens.

Parmi ces actifs, plus de la moitié (52%) habitent la Seine-et-Marne, près d'un quart (23%) résident en Seine-Saint-Denis. Moins de 4% sont domiciliés à Paris et 10% en dehors de la région Île-de-France, essentiellement en Picardie (près de 6% dans l'Oise et 1% dans l'Aisne).

21% résident dans les communes de Compans et de Mitry-Mory. Enfin, 12% habitent dans les communes limitrophes.

Le mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler est déclaré lors de l'enquête annuelle de recensement de la population réalisée par l'INSEE. Ainsi, selon les résultats de 2006, près des trois-quarts des actifs se rendent à Compans ou Mitry-Mory en voiture, camion ou fourgonnette, près de 18% viennent travailler en transports en commun et 4% à pied.

La part modale d'utilisation des transports en commun varie selon le lieu de résidence des actifs travaillant à Compans ou à Mitry-Mory. En effet, seulement 11% des actifs habitant la Seine-et-Marne empruntent les transports collectifs contre 27% des actifs de Seine-Saint-Denis ou 61% des actifs parisiens.

### Les autres usagers de la ZAE

Pour l'essentiel, ce sont les chauffeurs routiers qui viennent livrer ou charger des marchandises sur le site.

### Le trafic routier

Une étude de circulation sur la ZI a été menée en décembre 1999 dans le but de réaménager les accès à la zone. Les résultats des mesures de trafic routier montrent qu'en moyenne environ 9 500 véhicules légers et 2 700 poids lourds fréquentent la ZI. La part du transit est relativement faible (entre 10 et 16% pour les véhicules légers selon les points de mesures et moins de 5% pour les poids lourds)

Les périodes horaires où la circulation est la plus chargée ont été également identifiées. Les entrées de véhicules légers se produisent entre 8h et 9h et les sorties entre 17h et 18h. Pour les flux de poids lourds, la pointe de fréquentation en entrée comme en sortie survient entre 9h et 11h.



## Desserte de la ZAE et ses dysfonctionnements

### La desserte routière

#### L'accès routier

La ZI de Mitry-Mory bénéficie de la proximité d'un réseau routier principal performant avec la RN2 au Nord, la RN3 au Sud et la Francilienne (A104) au Sud-Ouest. La ZAE est directement desservie par la RD212 reliant la RN2 à la RN3.

L'accès principal est situé sur la RD9 au Nord de la zone. Le second accès privilégié se trouve au Sud-Ouest (rue Berthelot) et permet de rejoindre la Francilienne par la RD84.



Accès à la ZI de Mitry-Compans par la RN2

#### Signalétique

Depuis la RN2, la sortie en direction de la ZI Mitry-Compans mentionne le nom de la zone.

La signalisation routière au sein de la zone a été revue récemment. Des nouveaux panneaux directionnels au niveau des principales intersections ont été installés. Seul à l'entrée principale rue Isaac Newton - RD9 figure un panneau d'information indiquant la localisation des entreprises de la zone.

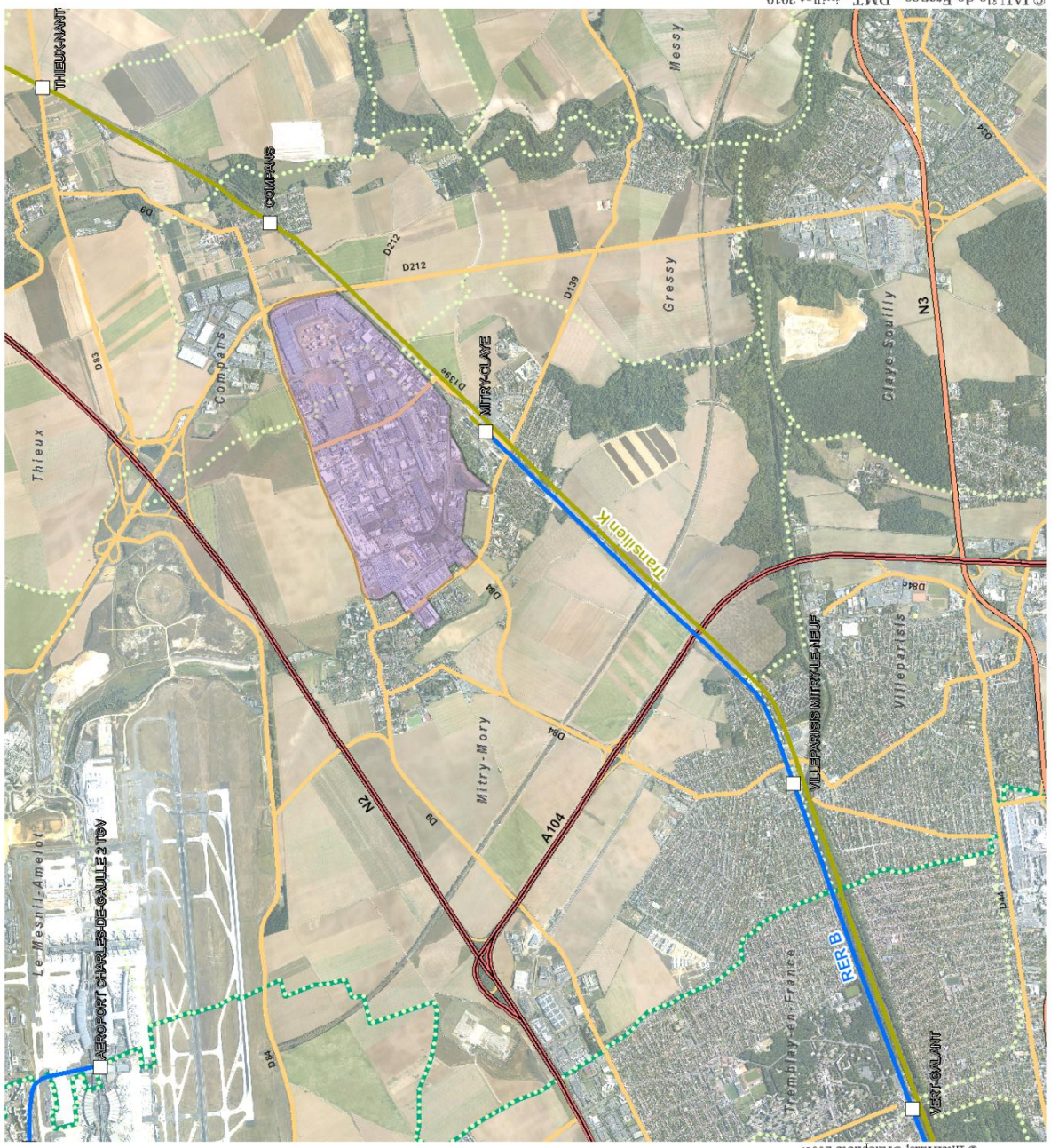
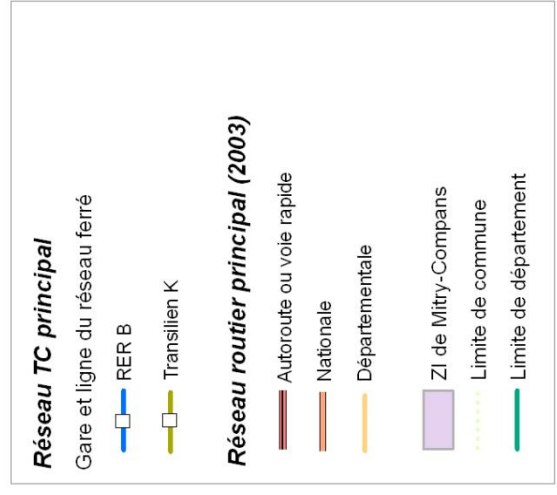


Indication routière au sein de la ZI



Panneau à l'angle de la rue Isaac Newton / RD9

# La desserte régionale de la ZI de Mitry-Compens



Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008. © IAU Ile-de-France - DMT - juillet 2010



## ***La desserte en transport collectif<sup>1</sup>***

### L'offre ferroviaire la plus proche

La gare de Mitry-Claye se trouve à 700 mètres de l'entrée Sud de la zone et à 1,3 km du centre de la zone, rue Isaac Newton. À l'heure de pointe du matin, la gare est desservie toutes les 15 minutes par un train de la ligne B du RER et une fois par heure par un train de la ligne K (Paris Nord / Crépy en Valois) du Transilien. Le trajet reliant Paris (gare du Nord) à Mitry-Claye dure 26 minutes avec le RER B et 19 minutes avec le Transilien.

Cette gare dispose d'une gare routière relativement importante (un jour de semaine, 9 lignes de bus s'y rabattent), de deux parcs relais d'une capacité totale de 760 places et d'une station de taxis.

Le temps d'accès à pied depuis la gare au centre de la zone est estimé à 20 minutes, le temps de rabattement en bus à environ 5 minutes et celui à vélo à 7 minutes.



*Ligne de Bus 3 (CIF) en gare routière de Mitry-Mory (RER B)*

### La desserte en bus

La zone est desservie par 5 lignes de bus du réseau CIF à partir de la gare de Mitry-Claye. Cependant, l'accès routier à la gare est contraint par la faible largeur du franchissement des voies ferrées, induisant la gestion des passages par un feu de signalisation et parfois un temps de parcours allongé. Les lignes 3 et 16 irriguent finement le secteur Ouest de la zone et les lignes 20 et 22 desservent davantage la partie Est de la ZI.

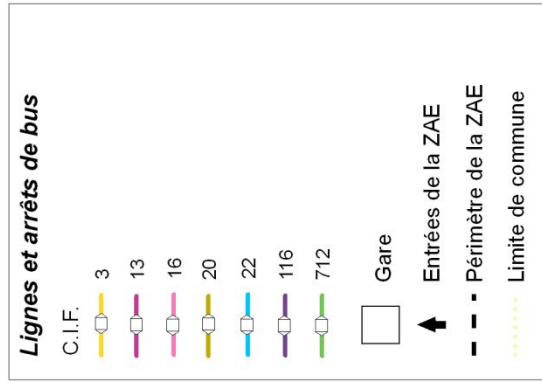
Seule la ligne 16 fonctionne tous les jours de la semaine (du lundi au dimanche), les autres lignes sont en service du lundi au vendredi. D'autre part, seuls les bus des lignes 3 et 16 circulent toute la journée avec une fréquence au quart d'heure, les autres lignes offrent des passages uniquement aux heures de pointe de la journée avec une fréquence moins importante.

À noter que deux autres lignes de bus (13 et 116) du réseau CIF passent en bordure de l'extrémité Ouest de la zone et que seule la ligne 20 assure la liaison entre Mitry-Mory à la plateforme aéroportuaire de Roissy.

---

<sup>1</sup> Les informations décrivant l'offre en transport collectif datent de janvier 2011, il se peut que les conditions de desserte aient évolué depuis.

# La desserte en bus de la ZI de Mitry-Compens



© IAU Ile-de-France - DMT - juillet 2010

Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008.



Transporteur	Ligne	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nombre d'arrêts desservis dans la ZAE				Nom de l'arrêt principal	Amplitude horaire à l'arrêt		Nombre de courses			Fréquence moyenne de passage		Rabatement sur le réseau ferré		
				Direction 1		Direction 2			Direction 1	Direction 2	Jour de semaine	Samedi	Dimanche	HP	HC	Gare la plus proche	Temps Bus (en minutes)	+ Temps Piéton (en minutes)
				Matin	Soir	Matin	Soir											
C.I.F.	014-361-013	non	Chelles (gare SNCF) / Mity- Mory (gare RER)	1	0	0	1	Moulin à vent	07h15 - 8h22	12h59 - 18h04	6	3	0	1h	3h	Gare RER de Mity- Claye	7	1
	014-014-020	non	Mity-Mory / Roissy-Paris RER	7	6	6	6	RD9	06h50 - 09h26 puis 16h24 - 17h08	07h16 - 08h31 puis 16h08 - 19h15	13	0	0	30 min	1h30	Gare RER de Mity- Claye	8	1
	014-014-022	non	Vert Galant RER / St Mand (gare SNCF)	7	7	7	7	RD9	07h28 - 8h33 puis 17h17 - 18h44	07h55 - 07h59 puis 16h45 - 18h23	12	2	0	7 min	1h30	Gare RER de Mity- Claye	8	1
	014-014-116	non	Mity-Mory (Vilette aux Aulnes) / Mity-Mory (P. Langevin)	1	0	0	1	Moulin à vent	11h43 - 12h41 puis 16h18 - 18h26	07h43 - 09h15 puis 13h45	11	2	0	30 min	30 min	Gare RER de Villeparisis	18	1
	014-014-003	non	Compans / Mity- Claye RER	13	7	7	13	RD9	06h23 - 19h36	06h28 - 19h47	71	0	0	15 min	60 min	Gare RER de Mity- Claye	12	1
	014-014-016	non	Mity-le-Neuf- Villeparisis RER / Mity-Claye RER	8	1	1	8	Moulin à vent	09h22 - 20h35	06h12 - 16h04 puis 18h45 - 20h22	61	73	40	15 min	30 min	Gare RER de Mity- Claye	7	1
	712	non	Saint Souplets / Mity-Claye RER	6	6	6	6	RD9	06h20 - 09h13 puis 17h18 - 19h43	05h55 - 08h48 puis 18h12 - 19h28	11	0	0	80 min	90 min	Gare RER de Mity- Claye	8	1

0 Pas de service de bus le samedi ou le dimanche  
HP = Heure de pointe  
HC = Heure creuse

Source : STIF, Transporteurs

### L'information aux usagers des transports collectifs

L'information à destination des voyageurs est difficile d'accès, voire insatisfaisante :

- d'une part, la zone d'activité ne dispose pas de site internet dédié. Celui de la ville de Mitry-Mory diffuse quelques informations de présentation mais aucune d'elles ne concerne la desserte en transport de la zone,
- d'autre part, le site de recherche d'itinéraire [www.transport-idf.com](http://www.transport-idf.com) ne recense pas dans sa base de lieux principaux le nom de cette vaste zone d'emploi. Il est donc nécessaire pour l'utilisateur de saisir et de connaître préalablement l'adresse précise de l'établissement.

### L'accès par les modes actifs

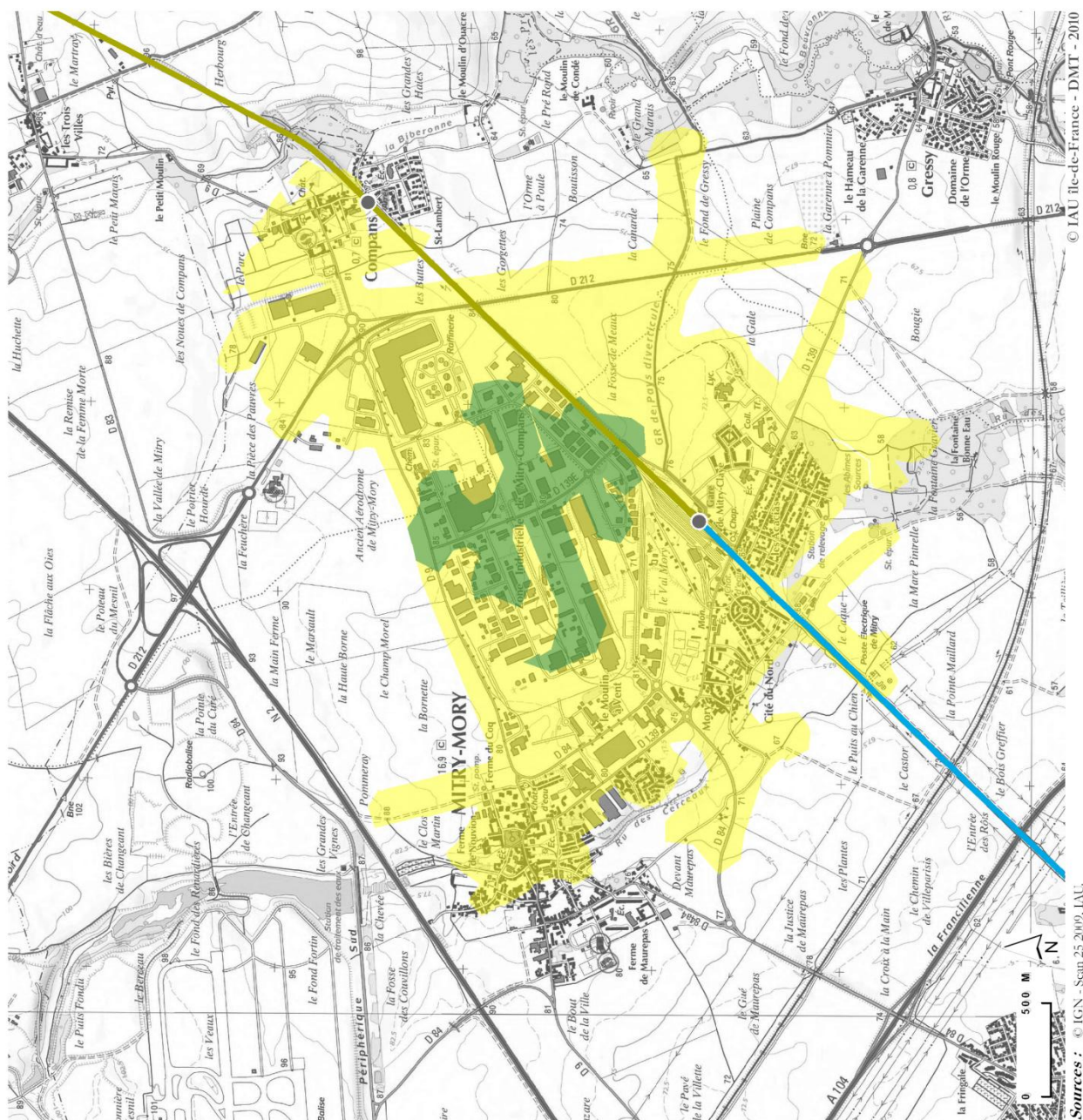
Alors que la topographie est favorable à l'usage des vélos et qu'il est théoriquement possible d'accéder en vélo aux services et commerces des quartiers Mitry le Bourg, Mory et Accacias, les aménagements cyclables et le jalonnement sont inexistant dans le secteur et au sein de la zone. D'autre part, le trafic poids lourds relativement important n'incite pas à la pratique cyclable et le stationnement des vélos n'est pas développé.

Certains cheminements piétonniers ont été récemment aménagés, d'autres sont encore perfectibles. Cependant, le manque de traversées piétonnes et de signalisation est le plus flagrant, surtout au niveau des entrées-sorties des parkings et des voies d'accès privés des entreprises.



*Cheminement piétonnier aménagé*

## Accessibilité piétonne et cyclable depuis le centre de Mitry Compans



(1) : Zone à moins de 15 minutes à pied  
(vitesse piéton = 4 km/h)

(2) : Zone à moins de 15 minutes à vélo  
(vitesse cycliste = 12 km/h)

## **Projets pouvant influencer la desserte actuelle**

### Projet de requalification de la zone

La zone souffre globalement de la vétusté de ses infrastructures. Un projet de requalification a été étudié et évalué à environ 17 millions d'euros. Mais, compte tenu des capacités budgétaires des collectivités locales et des aides mobilisables plafonnées (Région et Conseil Général de Seine-et-Marne), le coût estimé du projet ne peut être actuellement financé.

### Projets de transport

#### *La RD 212*

La desserte routière sera améliorée par les travaux en cours d'élargissement à deux fois deux voies de la RD 212 dans la section comprise entre la RN2 et les voies ferrées de la ligne Paris – Laon. Cette opération qui doit se terminer au début de l'année 2011 est inscrite au contrat particulier Région-Conseil général de Seine-et-Marne 2007-2013 et a pour objectif d'améliorer la liaison RN2-RN3 permettant de faciliter l'accès de Meaux à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, à l'horizon 2015.

#### *Le RER B Nord +*

Le schéma directeur de la partie Nord de la ligne B du RER prévoit de réserver deux voies, une par sens, exclusivement dédiées à la circulation des trains du RER B afin d'améliorer la régularité, les capacités de desserte et l'accessibilité quai-train par rehaussement partiel ou total des quais. Les missions seront omnibus et cadencées toutes les 6 minutes aux heures de pointe. Le terminus de Mitry-Claye sera également aménagé en conséquence.

Cette opération inscrite au contrat de projet État-Région 2007-2013 doit être mise en service à la fin de l'année 2012.

## Piste d'amélioration de la desserte

### Aménager l'accès Sud

L'élargissement du pont franchissant les voies ferrées de la ligne Paris –Laon permettrait de faciliter l'accès à la gare de Mitry-Mory pour tous les modes de déplacements et de mieux répartir les flux routiers au sein de la zone en offrant une nouvelle liaison Sud avec la RD212.



*Passage réduit au franchissement des voies ferrées*

### Encourager les modes actifs

L'usage du vélo pourrait être valorisé compte tenu de l'absence de relief marqué et de son potentiel de développement. En effet, rappelons qu'un tiers des actifs venant travailler dans les communes de Compans et de Mitry-Mory habitent soit dans ces mêmes communes, soit dans les communes limitrophes de Compans ou de Mitry-Mory ; c'est-à-dire des secteurs résidentiels accessibles à vélo depuis la ZI. Ces déplacements domicile-travail réalisés en vélo pourraient encourager aussi la pratique cyclable pour les déplacements internes à la zone ou ceux effectués sur le temps du déjeuner.

L'aménagement de cheminement piétonnier et d'itinéraire cyclable continu, confortable et sûr pourrait favoriser la pratique des modes actifs pour se rendre dans la ZI. Ces améliorations devront a minima renforcer l'éclairage urbain, créer de nouvelles traversées piétonnes (surtout à proximité des arrêts de bus pour faciliter leur accès) et rendre visible et présente une signalétique spécifique pour l'orientation de l'ensemble des usagers.

La liaison entre l'accès Sud et la gare de Mitry-Mory serait à privilégier. Actuellement, le jalonnement et les aménagements font défaut (un seul trottoir, peu d'éclairage, pas de signalétique, etc.) alors que cet itinéraire est le plus fréquenté par les piétons fréquentant la zone.



*Rue Jean Caille, liaison entre la gare et l'entrée Sud de la ZI*

#### Ajuster l'offre bus à des besoins

Les liaisons en bus entre la ZI et la commune de Claye-Souilly nécessitent obligatoirement une correspondance alors que de nombreux actifs travaillant à Compans ou à Mitry-Mory résident à Claye-Souilly.

Seule la ligne 16 assure la liaison avec les quartiers urbains offrant le plus de services (restauration, banque, commerces, etc.). Cependant, aux heures creuses de la journée le parcours de la ligne 16 dessert moins finement la ZI<sup>2</sup>. Des passages sur le temps du déjeuner par la rue Berthelot pourraient être envisagés.

Enfin, l'information sur les possibilités de desserte de la ZI en transport en commun pourrait être améliorée et relayée sur l'ensemble des supports de communication existants.

#### Développer l'offre de services aux entreprises

Compte tenu du nombre de salariés et d'entreprises de la ZI, il est frappant de constater la faiblesse de l'offre de services aux entreprises (notamment restauration, hôtellerie, etc.). Leur développement permettrait de limiter les déplacements ou encouragerait peut-être l'utilisation de modes actifs pour des déplacements internes à la zone. Cependant, cette action nécessite l'appui de l'ensemble des acteurs de la ZI.

---

<sup>2</sup> L'itinéraire empruntant la rue Berthelot est parcouru uniquement aux heures de pointe d'une journée de semaine.

## La zone industrielle de Melun Vaux-le-Pénil

### Principales caractéristique de la ZI de Melun – Vaux-le-Pénil

#### Historique

La zone d'activités économiques de Melun – Vaux-le-Pénil été créée en 1965 dans le but d'accueillir des établissements de production industrielle. Depuis, la vocation de la zone s'est diversifiée aux activités de services et de négoce. Actuellement, 11% des entreprises du site dépendent du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

#### Localisation et environnement urbain

La zone industrielle se situe à 46 km du centre de Paris, à l'Est de l'agglomération melunaise dans le département de Seine-et-Marne.

La zone s'étend sur 127 ha, dont 118 ha (soit 93%) sur la commune de Vaux-le-Pénil et 9 ha (7%) sur Melun.

#### Identité économique

Selon les données Clap de 2006, la ZI accueillerait 214 entreprises regroupant près de 6 000 salariés. La moitié des entreprises emploient moins de 10 salariés et un quart des entreprises moins de 5 salariés. Seuls 8% des entreprises comportent plus de 100 salariés, dont Henri Peignen et SADE avec plus de 200 salariés chacun. Cependant, ces grandes entreprises regroupent la moitié de l'effectif total salarié de la zone alors que les entreprises de moins de 10 salariés rassemblent seulement 8% des emplois de la ZI.



La mixité des activités des entreprises

Les secteurs d'activités des entreprises de la ZI relève pour l'essentiel de la sphère industrielle et commerciale. Ainsi, d'après la NES (36 postes), les principaux secteurs sont :

- 15% des entreprises ont une activité de « commerce de gros, intermédiaires »,
- 11% de « construction »,
- 8% participent à des activités de « commerce et réparation automobile »
- 6% évoluent dans le secteur des « industries des équipements mécaniques ».

La répartition des catégories socioprofessionnelles confirme également cette dominante : la majorité des emplois (56%) sont occupés par des ouvriers et près d'un quart par des professions

intermédiaires. Seuls 11% des actifs travaillant dans la ZI de Melun – Vaux-le-Pénil sont des employés et 9% des cadres.

#### La vie économique

Il n'y a plus de terrains disponibles et son taux d'occupation atteint environ 80%. Des entreprises, le plus souvent de logistiques, de bâtiments et travaux publics ou des entreprises du secteur artisanal souhaitent s'y implanter.

#### Services aux entreprises

La zone d'activités souffre de la faiblesse des services proposés, notamment en matière de restauration.

#### Acteurs et gestion de la zone

Au titre de sa compétence de développement économique, la gestion de la zone industrielle revient à la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine (CAMVS). La voirie est quant à elle gérée par les communes respectives.

Une amicale des entreprises de la ZI de Vaux-le-Pénil (AZIV), d'une soixantaine d'adhérents, a pour mission de développer les relations entre les entreprises et à les représenter auprès des institutions publiques.

### **Fréquentation de la ZAE**

#### Les actifs venant travailler à Vaux-le-Pénil

Selon les données de Clap 2006 et l'emploi communal 2006 issu du fichier mobilité professionnelle de l'INSEE, la quasi-totalité (95%) des emplois de la commune de Vaux-le-Pénil sont situés sur la ZI. D'autre part, 99% des emplois de la ZI sont localisés sur le territoire de Vaux-le-Pénil. Ainsi, l'analyse à l'échelle communale des déplacements des actifs venant travailler dans la commune Vaux-le-Pénil est parfaitement représentative de la géographie résidentielle des actifs de la ZI.

L'essentiel de ces actifs (90%) habitent la Seine-et-Marne, 8% résident dans un autre département francilien (dont 3% en Essonne et environ 2% à Paris ainsi que dans le Val-de-Marne). Seulement 2% sont domiciliés en dehors de la région Île-de-France, dont la moitié dans l'Yonne.

L'effet de proximité des localisations résidentielles est également fortement marqué :

- 19% travaillent et habitent à Vaux-le-Pénil,
- 48% résident dans une commune de la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine,
- 8% sont domiciliés dans une commune du SAN de Sénart Ville nouvelle, situé au Nord-Ouest de l'agglomération melunaise.

Le mode de transport principal utilisé le plus souvent pour aller travailler est déclaré lors de l'enquête annuelle de recensement de la population réalisée par l'INSEE. Ainsi, selon les résultats de 2006, plus des trois-quarts des actifs se rendent à Vaux-le-Pénil en voiture, camion ou fourgonnette, 12% viennent travailler en transports en commun et 5% à pied.

La part modale d'utilisation des transports en commun des actifs de la CAMVS s'élève également à 12%.



### Les autres usagers de la ZAE

Plusieurs catégories d'usagers fréquentent également la ZI de Melun – Vaux-le-Pénil :

- les chauffeurs routiers qui viennent livrer ou charger des marchandises sur le site,
- les automobilistes empruntant généralement les voies de la zone d'activités pour se rendre au dans les secteurs résidentiels de Vaux-le-Pénil ou à Livry-sur-Seine,
- les clients des 20 commerces et services situés sur la zone d'activités tels que les garages automobiles ou un magasin déstockage.
- Les visiteurs des établissements publics installés sur la zone, dont la maison départementale des solidarités du Conseil général de Seine-et-Marne ou la Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne (DDT 77),
- Les stagiaires ou apprentis des 5 centres de formation implantés sur la ZI, comme le centre de formation d'apprentis (CFA) sur le métiers de l'automobile accueillant plus de 130 élèves ou le centre de formation professionnelle Acte1.



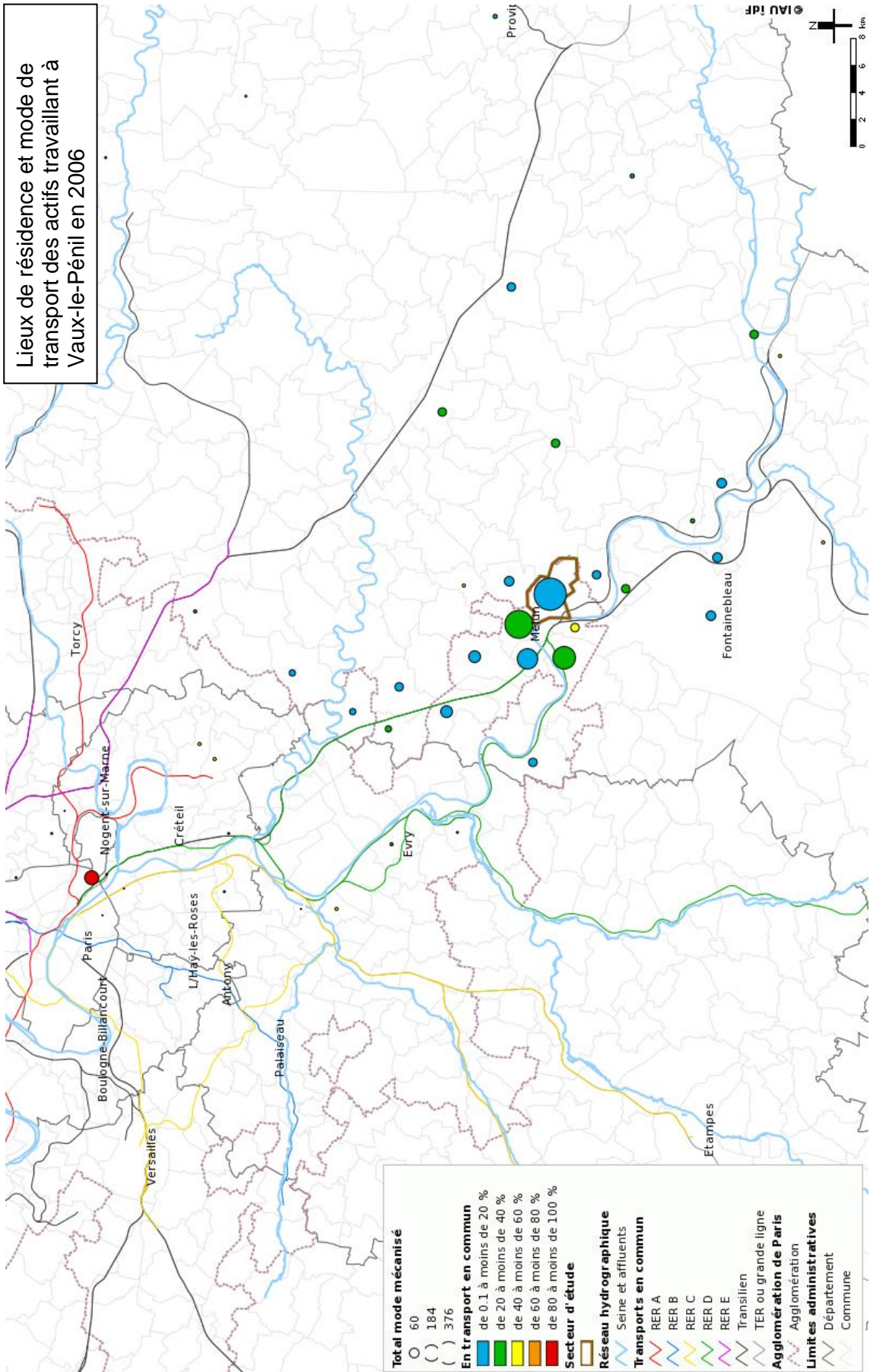
Localisation de services publics au sein de la ZI (Maison des solidarités à gauche et DDT 77 à droite)

### Trafic routier

Une étude de circulation sur la ZI a été menée en 2007 par l'actuelle Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne (DDT 77) dans le but d'analyser le trafic des voies principales de la zone susceptibles d'être requalifiées. Selon ce comptage, la rue Clémenceau (axe Nord-Sud) supporte une charge de trafic supérieur 3 200 véhicules par jour, dont 10% de poids lourds. L'avenue Saint-Just enregistre 2 500 véhicules par jour, dont 15% de poids lourds.

Soulignons que, lors de cette analyse, des relevés de vitesse des véhicules ont été effectués et montrent qu'en moyenne 30% des automobilistes sont en excès de vitesse<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> 80% des excès de vitesse sont inférieurs à 10 km/h par rapport à la vitesse maximale autorisée de 50 km/h.



## Desserte de la ZAE et ses dysfonctionnements

### *La desserte routière*

#### L'accès routier

La ZI de Melun – Vaux-le-Pénil est directement desservie par la RD605 (ex-RN105) qui permet d'assurer l'accès à l'autoroute A5, situé à moins de 10 km. L'A5 offre une connexion rapide à la Francilienne et dessert en partie l'Est de la France.

Les accès principaux sont situés au Nord de la ZI, soit au carrefour de la RD605 et de la RD82, soit au carrefour RD605-RD408.

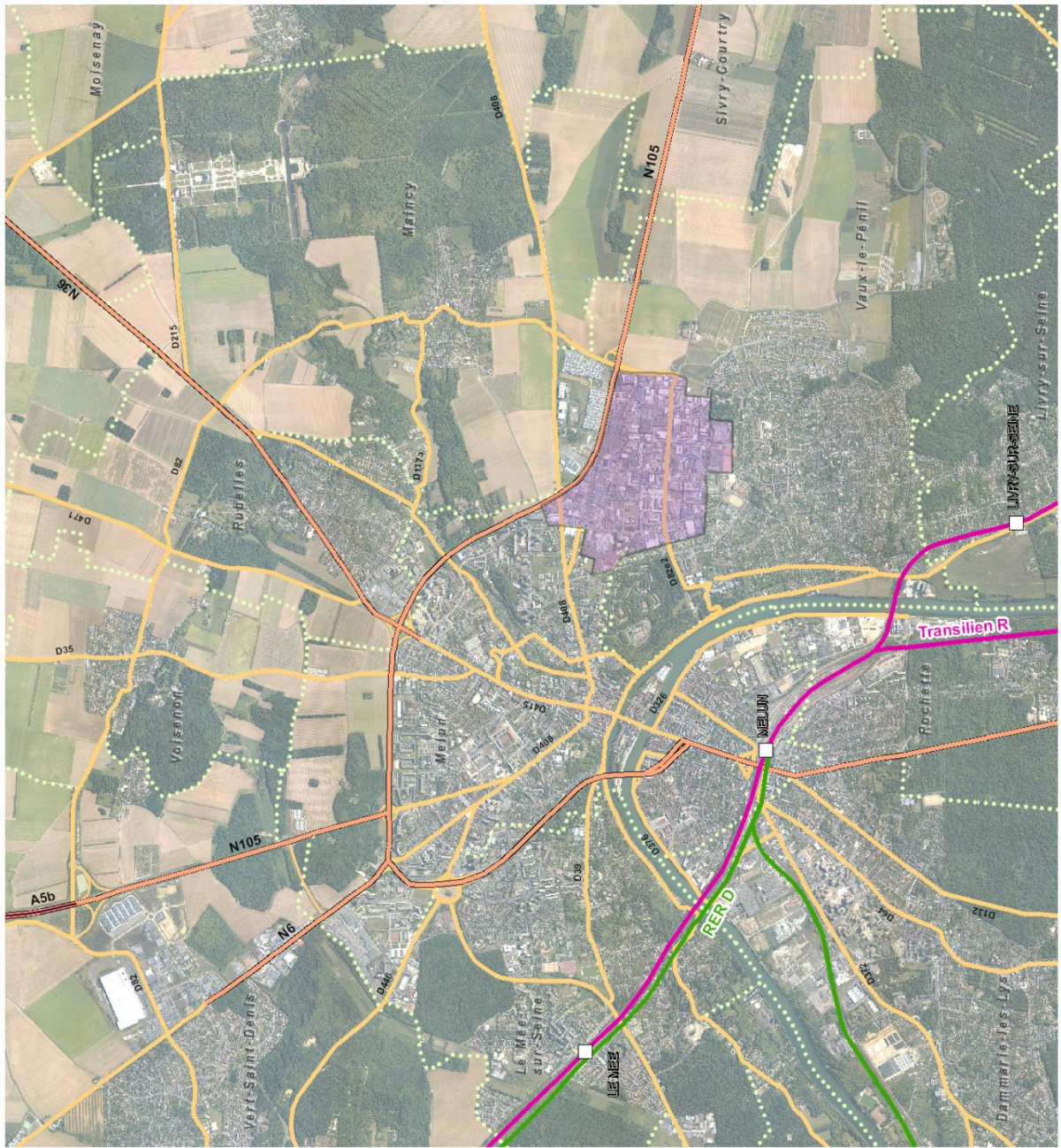
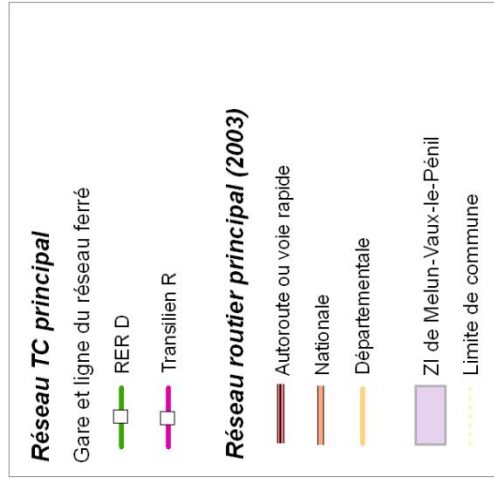


*Accès à la ZI de Melun – Vaux-le-Pénil par la RD605*

#### Signalétique

Depuis la RD605, les deux sorties en direction de la ZI de Melun – Vaux-le-Pénil mentionnent le nom de la zone. La signalisation routière au sein de la zone est pour le moment peu présente et cohérente.

# La desserte régionale de la ZI de Melun - Vaux-le-Pénil



© IAU Ile-de-France - DMT - juillet 2010

Source : © InterAtlas, Orthophoto 2008.

## ***La desserte en transport collectif<sup>2</sup>***

### L'offre ferroviaire la plus proche

La gare de Melun se trouve à 3,2 kilomètres du centre de la zone, au croisement de la rue Saint-Just et de la rue Foch. À l'heure de pointe du matin, la gare est desservie toutes les 30 minutes par un train de la ligne D du RER et également toutes les demi-heures par un train de la ligne R (Paris Gare de Lyon / Montargis / Montereau) du Transilien. Le trajet reliant Paris (gare de Lyon) à Melun dure 26 minutes avec le Transilien R et 48 minutes avec le RER D.

Ce pôle gare dispose d'une importante gare routière (un jour de semaine, 24 lignes de bus s'y rabattent, dont 9 lignes du réseau TRAM), de deux parcs relais d'une capacité totale de 720 places et d'une station de taxis.



*Bus de la ligne ZI en gare routière de Melun (RER D)*

La gare de Melun est trop éloignée de la ZI pour qu'il soit envisageable de s'y rendre à pied : le temps pour atteindre le centre de la zone est estimé à 48 minutes. Le temps de rabattement à vélo semble davantage acceptable, 16 minutes. Pour les liaisons en bus, la durée des trajets varie selon les lignes de bus desservant la ZI, soit entre 13 et 20 minutes.

### La desserte en bus

La zone industrielle est desservie par 9 lignes de bus dont 5 du réseau TRAM (le réseau de bus de l'agglomération melunaise), exploité par Véolia Transport. Cependant, la lisibilité de cette desserte est relativement complexe.

Seules les lignes B et ZI irriguent finement la zone d'activités :

- La ligne ZI permet de relier la zone d'activités à la gare de Melun. Cette ligne fonctionne du lundi au vendredi entre 7h et 20h avec une fréquence de passage d'environ de 20 minutes en heure de pointe,
- La ligne B assure la liaison entre les communes de Mée-sur-Seine, Melun (quartiers Nord) et Vaux-le-Pénil. Cette ligne dessert uniquement la zone industrielle du lundi au vendredi avec une fin de service avant 18 heures et 5 courses par sens.

Les lignes Cbis et E desservent partiellement la zone industrielle par des parcours en boucle :

---

<sup>2</sup> Les informations décrivant l'offre en transport collectif datent de janvier 2011, il se peut que les conditions de desserte aient évolué depuis.

- La ligne Cbis relie le centre de Melun aux secteurs résidentiels de Vaux-le-Pénil en passant par le secteur Ouest de la zone d'activités. Cette ligne fonctionne du lundi au vendredi avec une fréquence d'environ 40 minutes aux heures de pointe de la journée,
- La ligne E offre une solution supplémentaire de rabattement à la gare de Melun en réalisant une boucle dans la partie Est de la zone, mais seulement dans un sens et 4 fois par jour (2 le matin et 2 en milieu d'après-midi !), ce qui limite fortement son intérêt.

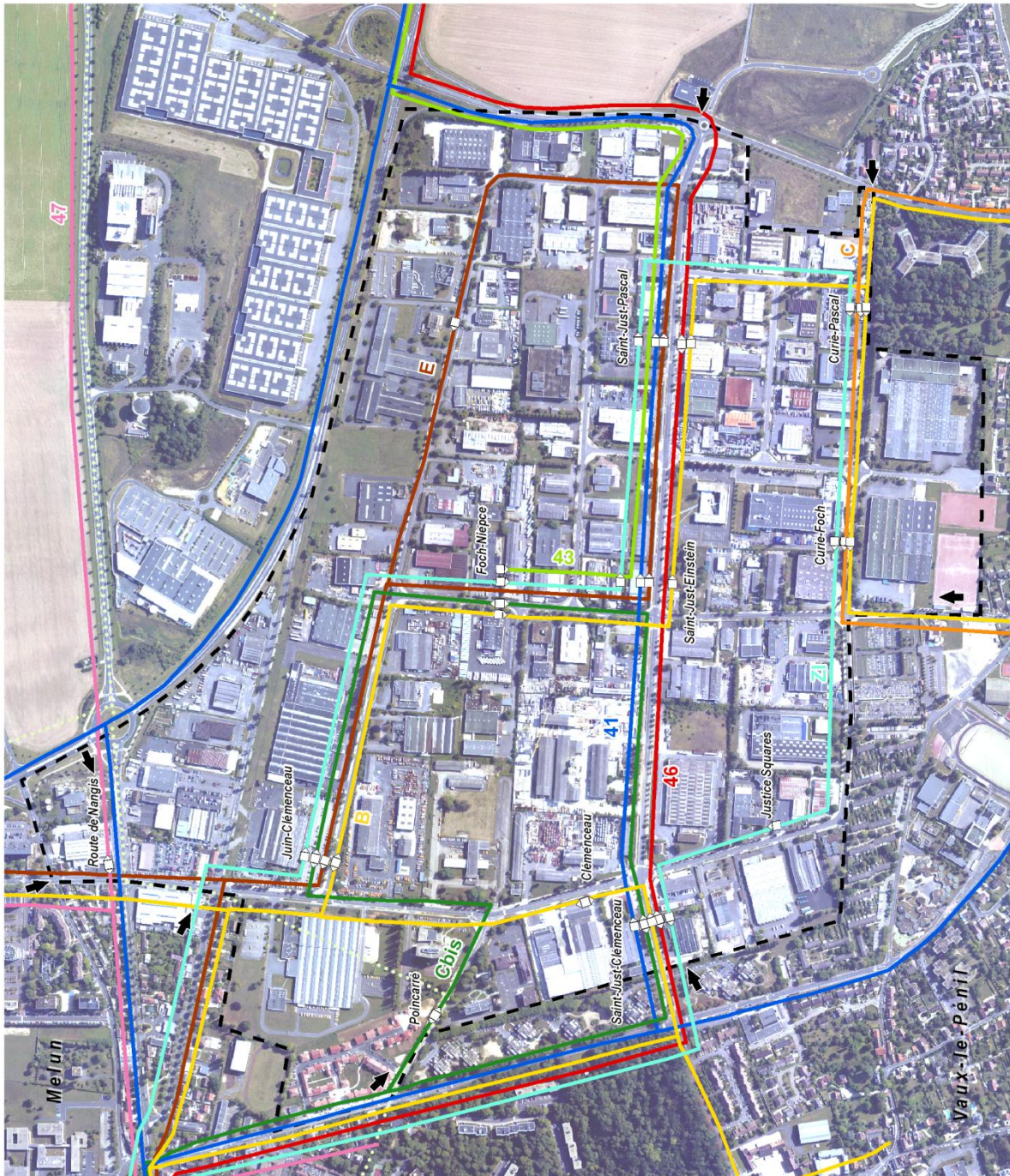
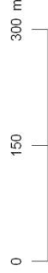
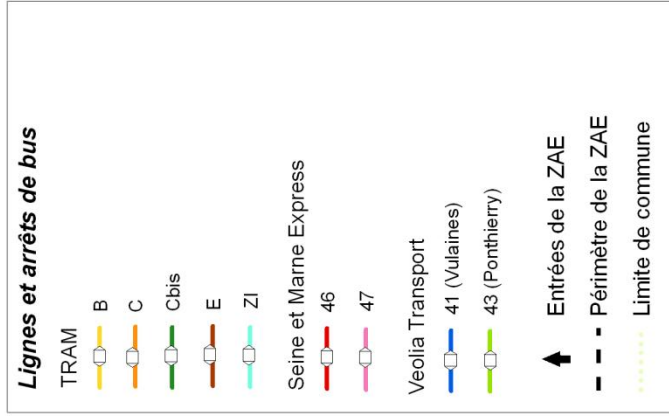
Tandis que les autres lignes C, 41, 43, 46 et 47 desservent ponctuellement la zone :

- La ligne C relie également des quartiers de Vaux-le-Pénil à la zone industrielle mais dessert uniquement deux arrêts en limite Sud.
- La ligne 41 parcourt la liaison Melun / Montereau-Fault-Yonne et dessert 3 arrêts sur la rue Saint-Just (axe central Ouest-Est de la zone). Malheureusement, la vocation scolaire de cette ligne ne permet pas d'offrir un service adapté aux besoins des salariés de la zone.
- La ligne 43 assure la liaison avec Fontainebleau depuis la zone en partant du dépôt de bus de Véolia Transport. Ainsi, les courses sont orientées le matin vers Fontainebleau et le soir vers le dépôt, un service qui offre peu d'intérêt pour les usagers de la zone industrielle,
- La ligne 46 du réseau départemental Seine-et-Marne Express, reliant la gare de Melun et celle de Montereau, dessert deux arrêts à chaque extrémité de la rue Saint-Just. Cette ligne Mobilien passe toutes les 20 à 30 minutes aux heures de pointe et son amplitude de service s'étend de 5h40 à 21h20,
- La ligne 47, également du réseau Seine-et-Marne Express et Mobilien, relie Melun à Provins mais dessert uniquement un arrêt en limite Nord de la zone industrielle.



*Arrêt Saint-Just Clémenceau desservi par les lignes 46 et 47 du réseau Seine-et-Marne Express*

# La desserte en bus de la ZI de Melun-Vaux-le-Pénil



© IAU Île-de-France - DMT - juillet 2010

Source : © InerAtlas, Orthophoto 2008.

Transporteur	Ligne	Mobilien	Trajet (Direction 1 / Direction 2)	Nombre d'arrêts desservis dans la ZAE				Nom de l'arrêt principal	Amplitude horaire à l'arrêt		Nombre de courses			Fréquence moyenne de passage		Rabatement sur le réseau ferré		
				Direction 1		Direction 2			Direction 1	Direction 2	Jour de semaine	Samedi	Dimanche	HP	HC	Gare la plus proche	Temps Bus (en minutes)	+ Temps Piéton (en minutes)
				Matin	Soir	Matin	Soir											
Veolia Transport (Samoreau)	062-062-041	non	Montereau-Faut- Yonne / Melun	0	3	3	0	Zi Saint Just / Clémenceau	12h34 - 17h59	07h25 - 08h45	9	6		50 min	140 min	Melun SNCF	20	1
	062-062-092	non	Montereau-Faut- Yonne / Corbeil- Essonnes (via Melun)	0	1	0	0	Saint-Just / Pascal	13h01 - 23h29	05h33 - 13h11	6							
	062-177-046	non	Montereau-Faut- Yonne / Melun	2	2	2	2	Zi Saint Just / Clémenceau	05h41 - 21h19	05h35 - 21h25	53			20 min	60 min	Melun SNCF	12	1
Veolia Transport (Ponthierry)	063-063-043	non	Vaux-le-Pénil / Fontainebleau	1	0	0	1	Zi Foch/Niepce	17h20 - 18h30	07h10 - 8h30	5	2		20 min	60 min			
	066-066-022	non	Vaux le Pénil / Dammanes les Lys	3	3	3	3	Zi Curie Foch	05h12 - 20h15	06h14 - 20h13	49	27		10 min	20 min	Melun SNCF	20	1
Veolia Transport (Vaux-le-Pénil)	066-066-021	non	La Mée-sur-Seine / Vaux-le-Pénil	0	7	7	0	Zi Foch/Niepce	12h25 - 17h48	07h52 - 08h49 puis 12h25 - 16h41	10	2		60 min	120 min	La Mée Gare RER	40	1
	ligne C bis	non	Melun Gare / routière / Vaux-le- Pénil Mairie	5	5	5	5	Zi Saint Just / Clémenceau	13h36 - 20h16	13h44 - 20h16	20	20		35 min	50 min	Melun SNCF	20	1
	ligne E	non	Melun Gare / Melun Jean Moulin	0	0	4	0	Juin Clémenceau	07h28 - 08h36 puis 15h48 - 16h33		4			45 min	60 min	Melun SNCF	18	1
Procats	ligne Zi	non	Melun Gare routière / Zi Vaux- le-Pénil	8	8			Zi Foch/Niepce	07h01 - 19h41		27			15 min	30 min	Melun SNCF	20	1
	228-177-047	non	Provins / Melun	0	1	1	0	Zi Saint Just / Clémenceau	13h05 puis 17h32 - 19h32	07h40	5	5		40 min	90 min	Melun SNCF	17	1

Source : STIF, Transporteurs

Pas de service de bus

HP = Heure de pointe  
HC = Heure creuse



### L'information aux usagers des transports collectifs

L'information à destination des voyageurs est relativement facile d'accès, car :

- d'une part, la zone d'activités est bien présentée sur le site internet de la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine qui indique les lignes du réseau TRAM desservant la ZI,
- d'autre part, le site de recherche d'itinéraire [www.transport-idf.com](http://www.transport-idf.com) recense dans sa base de lieux principaux le nom de cette zone d'emploi. Par ailleurs, une ligne de bus est nommée ZI ce qui permet de bien identifier la ligne privilégiant la desserte de cette zone.

### L'accès par les modes actifs

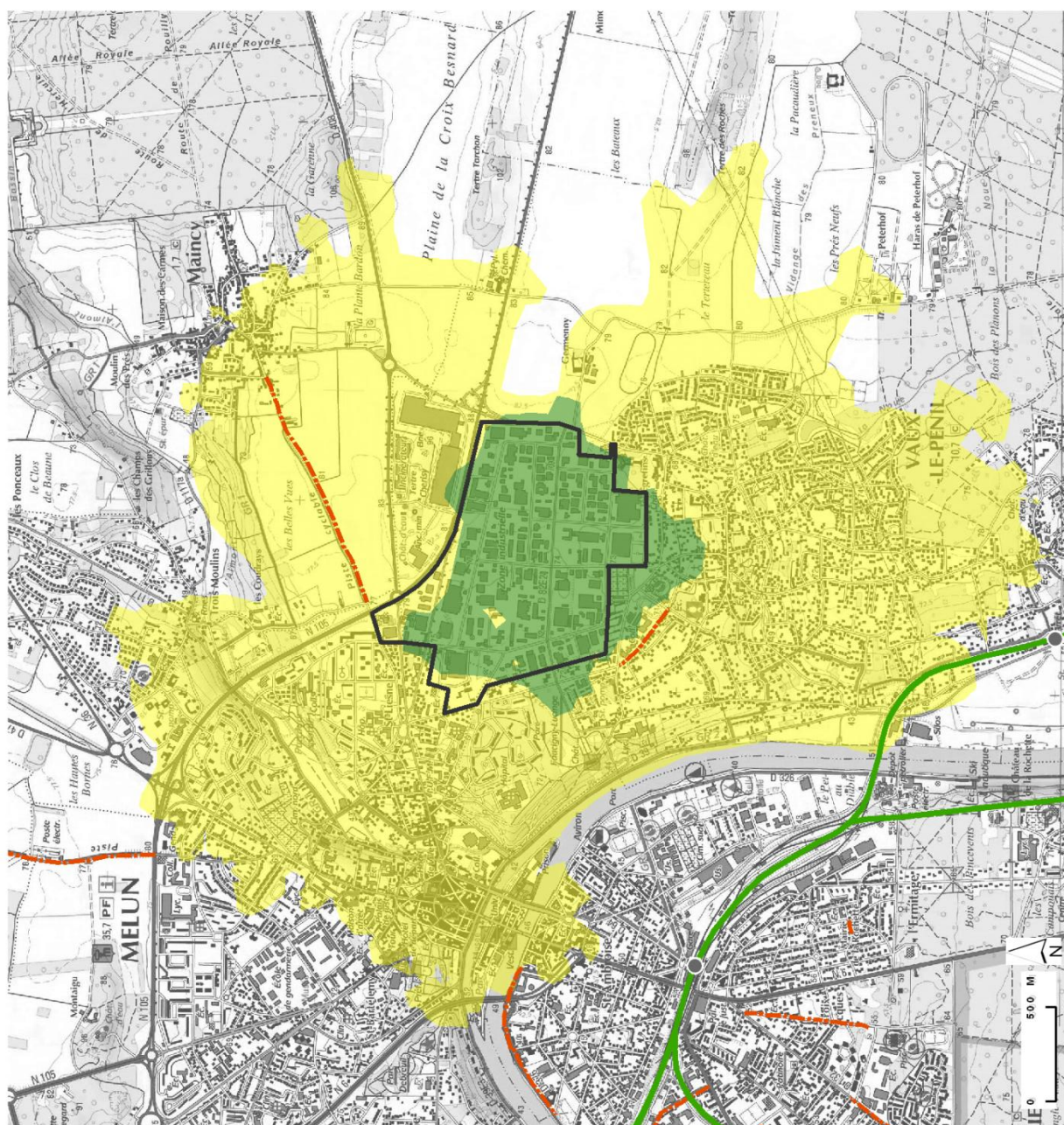
Théoriquement il est possible d'accéder en vélo aux quartiers résidentiels de Vaux-le-Pénil et au centre de Melun en moins d'un quart d'heure et à la gare de Melun en moins de 20 minutes. Cependant, les aménagements cyclables et le jalonnement sont pratiquement inexistant. D'autre part, le trafic routier (y compris de poids lourds) important sur certains axes et la vitesse des véhicules motorisés n'incitent pas à la pratique cyclable. Enfin, le stationnement des vélos n'est pas développé.

Bien qu'il soit possible de parcourir la zone à pied en moins de 15 minutes, la marche n'est pas, pour le moment, favorisée du fait de l'absence d'aménagement spécifique. Les cheminements piétonniers sont inconfortables car dépourvus d'asphalte et les traversées piétonnes ainsi que la signalisation font le plus souvent défauts.



*Trottoir large mais non goudronné*

## Accessibilité piétonne et cyclable depuis le centre de la ZI du Vaux-le-Pénil



## Projets pouvant influencer la desserte actuelle

### La requalification de la ZI de Melun – Vaux-le-Pénil

La zone souffre globalement de la vétusté de ses infrastructures. La requalification, qui s'inscrit dans une démarche de développement durable, va permettre de mettre à niveau et de moderniser cette ancienne zone industrielle pour répondre en partie aux nouvelles exigences des entreprises. Les actions portent essentiellement sur :

- l'amélioration de l'espace public en requalifiant notamment les deux voies structurantes (rue Georges Clémenceau et avenue Saint-Just) ;
- la création d'un pôle de services
- l'animation et la gestion de la ZI par un accompagnement des entreprises, un soutien à l'implantation ou au développement, une aide à l'emploi et à la formation professionnelle ;
- le positionnement économique et la vocation urbaine de la zone en agissant sur l'offre de services par la création d'un pôle de services, sur le recalibrage ou la réorganisation des voiries, du parcellaire, sur la réhabilitation de friches et le suivi des implantations ou des départs d'entreprises.



*Panneau informant le projet de requalification des deux grands axes de circulation de la ZI*

L'opération de requalification de la voirie principale consiste à sécuriser et mieux partager ces espaces publics en faveur des piétons et des cyclistes par un réaménagement des carrefours et par un traitement des liaisons douces, des espaces verts, de l'éclairage public et du mobilier urbain.

Par ailleurs, une signalétique sera mise en place et référencera l'ensemble des entreprises de la ZI, jalonnera toute la zone et un point d'informations générales sera installé à l'entrée principale, avenue Saint-Just.

Le projet de pôle de services permettra de réunir en un seul lieu un ensemble de services à destination de tous les usagers de la zone, en proposant en particulier de la restauration, une crèche, des salles de réunions, de réceptions et des possibilités de visio-conférence.

L'ensemble de ces travaux nécessitent un investissement de 4,4 millions d'euros financés par la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine, le Conseil Général de Seine-et-Marne et son agence économique, Seine-et-Marne Développement, la Région d'Île-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Seine-et-Marne (CCI 77), ainsi que l'Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies (ARENE) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME).

#### Réalisation d'un plan de déplacements interentreprises (PDIE)

Avec le soutien de l'ADEME, l'ARENE et de la Région Île-de-France, la CAVMS lance une démarche de PDIE afin de rendre plus accessible la ZI de Melun Vaux-le-Pénil et d'optimiser la mobilité des usagers de la zone.

#### **Piste d'amélioration de la desserte**

Au de-là des aménagements et des apports bénéfiques de la requalification en cours de la zone, certaines mesures complémentaires peuvent être menées et reprises dans le cadre de l'élaboration du PDIE de la ZI mais également à l'occasion d'une prochaine restructuration du réseau de bus TRAM.

#### Encourager les modes actifs

L'usage du vélo pourrait être valorisé pour les déplacements domicile-travail des nombreux actifs résidant à Melun et à Vaux-le-Pénil et pour les déplacements internes à la zone tels que ceux effectués sur le temps du déjeuner.

Il serait alors nécessaire :

- de développer les aménagements cyclables au sein de la zone, au-delà des axes requalifiés,
- de modérer la vitesse de circulation des véhicules motorisés dans la ZI,
- de favoriser le stationnement des vélos en gare de Melun, sur l'espace public et au sein des établissements de la zone d'activités,
- d'envisager une étude de faisabilité pour mettre en place une offre de vélo en libre-service à l'image de Vélib',
- de promouvoir la pratique cyclable au sein de l'agglomération et de la zone.

#### Ajuster l'offre bus à des besoins

Plus de 40% des actifs qui travaillent à Vaux-le-Pénil habitent Dammarie-les-Lys, Le Mée-sur-Seine, Melun et Vaux-le-Pénil. Les liaisons en bus entre la ZI et ces communes de l'agglomération melunaise devraient être privilégiées.

Sans anticiper sur les futures actions du PDIE, certaines mesures pourraient améliorer la situation actuelle. Agir sur la lisibilité de l'offre de bus serait une action à mener en priorité. Il serait envisageable de supprimer la desserte de certaines lignes qui parcourent partiellement ou ponctuellement la zone (comme les lignes C, E voire Cbis). Les modifications d'itinéraire de ces lignes devraient engendrer des gains d'exploitation qui profiterait à un renfort de l'offre sur les lignes desservant finement la zone d'activités telles que :

- la ligne ZI se rabattant sur la gare de Melun, principal pôle multimodal de l'agglomération où convergent de nombreuses lignes de bus urbaines et interurbaines,
- la ligne B assurant notamment la liaison avec la commune de Mée-sur-Seine.

Un arrêt à Saint-Just Einstein de la ligne 46, du réseau Seine-et-Marne Express, apporterait également une desserte supplémentaire au cœur de la zone.

La création du pôle de services au Nord de la zone d'activités nécessitera certainement une desserte en bus, ainsi il serait à prévoir une légère modification des parcours des lignes ZI et/ou B.

### La promotion du management de la mobilité

Le pôle de services pourra devenir un centre de ressources pour développer la mobilité durable des usagers de la zone industrielle. Ainsi, l'information pour les voyageurs en transport en commun, pour les éventuels cyclistes et pour les usagers intéressés par le covoiturage pourra être diffusée par un conseiller. D'autres services de mobilités pourront également être mis en place en fonction la demande et les besoins tels qu'une vélostation, une offre d'autopartage ou de taxi groupé.

### Les transitions urbaines avec les quartiers environnants

La situation de la zone industrielle ainsi que sa requalification urbaine amènent à se soucier de l'aménagement urbain des interfaces avec les quartiers avoisinants. L'urbanisation ayant rejoint la zone d'activités, la ZI devient alors l'une des entrées de ville de Melun et de Vaux-le-Pénil, ainsi que celle de l'agglomération melunaise. Il est donc souhaitable que l'urbanisme, le paysage et les espaces publics soient traités afin de rendre cette transition urbaine harmonieuse. En outre, les franges, soit les rues ou les espaces en limite de la zone industrielle et des secteurs résidentiels, pourraient devenir à terme des secteurs de commerces et de services profitant ainsi à la mixité des usages et des fonctions urbaines de ces quartiers.



## Les annexes

### Annexe A : Évolution des concepts : de la ZI à la ZAE, ... puis aux PAE

Au départ, les zones industrielles classiques constituaient des espaces particuliers destinés à l'implantation d'activités de production préalablement définies par des procédures d'acquisition. Les zones étaient aménagées de façon strictement fonctionnelle pour accueillir des ateliers de fabrication et des usines (davantage d'espace - meilleure accessibilité).

Puis progressivement, elles ont laissé place à des zones d'activités économiques (ZAE) permettant l'implantation d'activités diverses, et une plus grande mixité des fonctions. Cependant certaines se sont spécialisées dans un type d'activité précis (zone portuaire, parc de haute technologie, zone d'entrepôt, zone agroalimentaire...). Cette évolution s'est accompagnée d'une adaptation des produits proposés tant dans leur conception que dans les prestations offertes.

Dans ce cadre, la place prise par les investisseurs institutionnels est un phénomène remarquable qui est apparu au cours des années 70/80. En effet, l'acquisition d'un terrain industriel par une entreprise, considéré généralement comme réserve foncière, ayant valeur de patrimoine et permettant une certaine extension des bâtiments, n'est alors plus encouragée comme l'unique solution aux problèmes d'implantation. Les investisseurs institutionnels interviennent de plus en plus fréquemment sur ce marché, par le biais des promoteurs-constructeurs, permettant notamment la réalisation d'opérations de locaux d'activités en blanc, situées en ZAE et le plus souvent hors ZAE. Les critères de rationalité et d'esthétique des bâtiments (image de marque des entreprises renforcée), de qualité des sites et de l'environnement général deviennent de plus en plus prédominants.

D'une manière générale, l'organisation de l'espace industriel au sein des ZAE est plus homogène (structure horizontale des bâtiments, locaux polyvalents, modulables, personnalisés) et des efforts sont portés afin de mieux insérer ces ZAE dans l'environnement immédiat (qualité architecturale et esthétique, importance des terrains réservés aux espaces verts).

Cette évolution dans la conception des ZAE s'est poursuivie et même accélérée depuis les années 90. Elle résulte de la volonté des collectivités locales de réaliser sur leur territoire des zones d'emplois accueillant des activités diversifiées et qui ne soient pas des lieux rebutants et isolés.

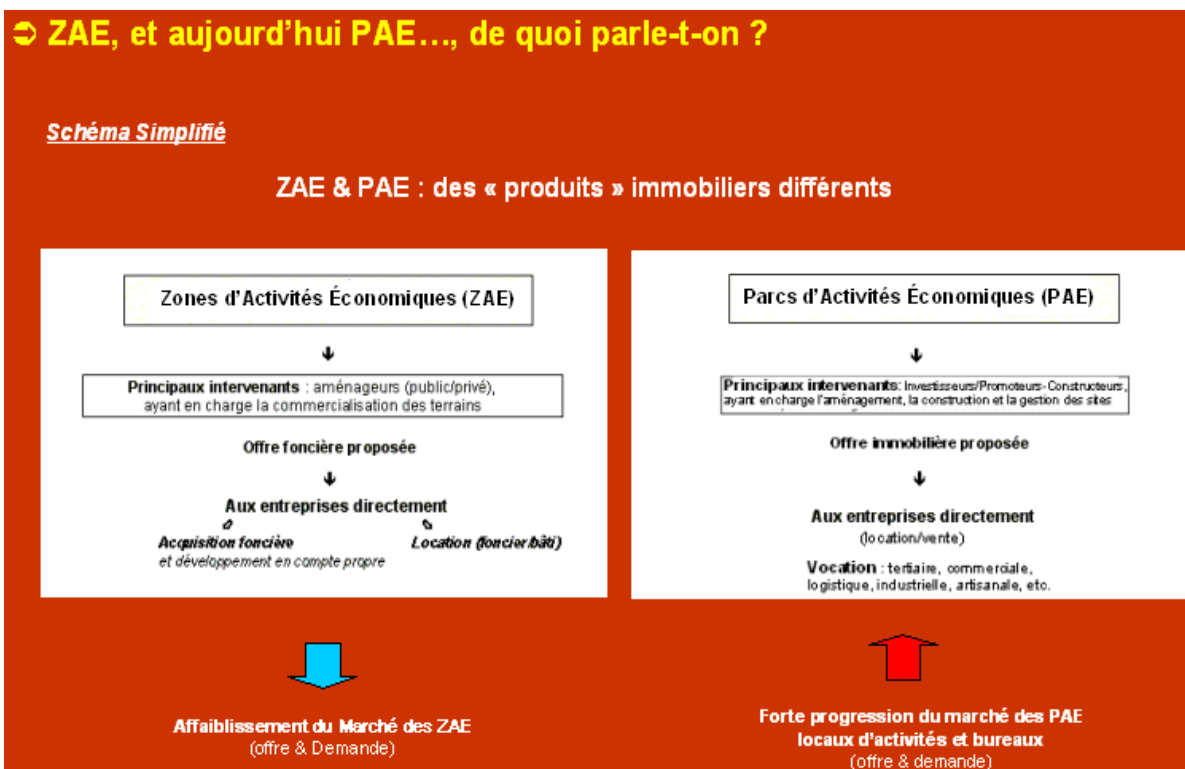
Les investisseurs font pression auprès des constructeurs afin de développer des produits mieux adaptés aux demandes des entreprises. En effet les mutations des structures de l'appareil productif au cours des dernières années, et l'émergence de nouvelles filières faisant place à l'innovation (électronique, robotique, biotechnologie...) ont entraîné un changement fondamental du comportement et des besoins des entreprises.

Ce mouvement s'est généralisé depuis quelques années. Il s'intègre aujourd'hui dans un contexte nouveau, celui du développement durable. De même, l'évolution rapide des fonctions économiques (progression des activités tertiaires au détriment de l'industrie) et donc de la demande des entreprises, est également un facteur d'évolution notable.

Ces opérations sont donc de plus en plus nombreuses dans l'espace francilien. Le phénomène a tendance à s'étendre sur des territoires plus excentrés de l'agglomération. Il s'agit là d'un « rattrapage » nécessaire, l'Île-de-France n'ayant pas suffisamment développé de zones de qualité.

La démarche en faveur de la haute qualité environnementale (HQE) dans la construction est devenue incontournable. Les réalisations d'opérations pilotes se multiplient. Toutefois, cette démarche semble engendrer des surcoûts et la rentabilité des opérations immobilières n'est pas immédiate.

De nombreuses ZAE se sont conférées le « label » parc d'activités, sans toutefois connaître d'évolution qualitative. Celles-ci ont été « baptisées » ainsi dans un but purement promotionnel. Il s'agit en fait de ZAE mixtes de moyenne gamme. Le terme de parc d'activités a donc tendance à se généraliser et se distingue de moins en moins de la notion de ZAE. Cependant, il n'en demeure pas moins que les collectivités locales expriment toujours leur désir de voir se créer sur leur territoire des zones d'activités « classiques » répondant aux besoins des PME locales.





## **Annexe B : Les différents marchés au sein de l'Île-de-France**

Trois types de marché sont à distinguer :

- 1- Un marché intégré à l'agglomération centrale (communes urbaines denses de première couronne correspondant aux communes proches de Paris). Là, l'offre est réduite mais se maintient à un niveau constant depuis plusieurs années, répondant notamment à des mouvements d'entreprises déjà localisées en première couronne, et recherchant dans certains cas la proximité de Paris. Ce périmètre intègre des ZI issues d'un développement ancien ou encore des ZAE développées à partir des années 60/70 (parfois de taille importante telle que les zones industrialo-portuaires de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne).
- 2- Un marché lié à un contexte périurbain, localisé aux franges de l'agglomération centrale (communes situées dans un large périmètre), espace géographique exerçant un rôle d'interface entre le centre et la périphérie.
- 3- Un marché de zones périphériques, localisé dans des communes plus éloignées de l'agglomération, et dans un environnement à caractère rural plus marqué, avec cependant la présence d'importantes agglomérations secondaires vers lesquelles s'orientent de nombreuses entreprises.

Ces secteurs forment 3 anneaux autour de Paris, dotés de caractéristiques différentes :

- Le cœur d'agglomération, dont la part de marché est de l'ordre de 5% de l'ensemble régional et un stock qui se maintient à plus de 5%. L'offre est stable mais la demande est en diminution.
- Le reste de l'agglomération de Paris (dont les villes nouvelles), où la part de marché atteint environ 60% et le stock représente 55% de l'ensemble régional. L'offre et la demande sont en progression.
- Les agglomérations secondaires et l'espace rural, où la part de marché s'élève à 35% et le stock atteint près de 40% de l'ensemble régional. L'offre est en progression mais la demande est en légère diminution.

## **Annexe C : Les disponibilités foncières et leurs variations**

En 2011, la région Île-de-France compte sur son territoire 379 zones offrant des disponibilités foncières aux entreprises ou aux investisseurs immobiliers. Parmi ces dernières, 73 % des ZAE de la région Île-de-France ont une superficie disponible inférieure à 5 ha. D'autre part, 84 % se situent en grande couronne contre 16 % en première couronne.

L'offre foncière disponible dans les ZAE de la région Île-de-France demeure au-dessus de la barre des 2 000 ha. Le stock de terrains disponibles continue de croître puisque ce dernier est de 2 250 ha au lieu de 2 000 ha en 2009. 89 % de ces surfaces à commercialiser sont localisés en grande couronne.

Au cours des 10 dernières années, les transactions réalisées dans les zones d'activités économiques de la région ont connu de fortes fluctuations selon les périodes mais également selon les types de zones d'activités (vocation et aire d'influence) et leur localisation (ZA en milieu urbain dense, en ville nouvelle, en milieu périurbain ou rural, ZA bénéficiant de la proximité d'axes routiers, ...).

L'observation des rythmes de commercialisation au cours de cette période et les constats établis au regard de l'importance des transactions réalisées, font apparaître l'émergence de territoires et/ou le renforcement de certains pôles économiques existants. La forte attraction de quelques secteurs géographiques de la région d'Île-de-France est confirmée par le nombre d'emplois nouvellement arrivés dans les ZAE.

Généralement, les grandes ZAE ont connu une rapidité d'écoulement de leur stock pour plusieurs raisons : image de marque, forte concentration d'entreprises, mouvements permanents de la part des entreprises (turn-over) et donc renouvellement du tissu économique.

## **Annexe D : L'évolution de l'offre selon la demande immobilière des entreprises**

Les récentes observations faites en Île-de-France, et dans certaines métropoles françaises et de l'Europe de l'Ouest (Grande Bretagne, Pays-Bas, Espagne, Belgique), nous amènent à quelques constats.

Une inversion de la tendance observée dans le passé semble s'opérer :

- 1- La recherche de terrains est de moins en moins privilégiée par les entreprises. Celles-ci s'orientent plus vers des programmes d'immobiliers d'entreprises locatifs : opération logistique, tertiaire, commercial (Retail Park), PAE spécialisé ou non, développé par des professionnels de l'immobilier d'entreprises.
- 2- De nouvelles logiques d'implantation et de localisation apparaissent. Les programmes immobiliers sont parfois situés à des distances éloignées du centre des agglomérations car ils bénéficient de l'extension des infrastructures de transport.
- 3- Une grande flexibilité est recherchée dans le développement des activités des entreprises. Les entreprises sont soumises à des mouvements plus importants que par le passé, soit dans le cadre de stratégies de groupes (fusion, regroupements), ou à l'inverse, éclatement des fonctions exercées (externalisation, délocalisation, ...). Par ailleurs, le turn-over des PME-PMI s'accroît, les cessations d'activités également. Ainsi, les entreprises cherchent à minimiser les risques inhérents à une implantation, en réduisant les coûts d'implantation.
- 4- Les entreprises sont séduites par la qualité de l'offre. L'accessibilité par les transports en commun, l'image du site, la qualité de conception et qualité architecturale des bâtiments, la préservation de l'environnement (espaces naturels et boisés), la garantie d'une gestion durable, la présence d'équipements et de services indispensables aux entreprises et aux salariés (PAE = espace à vivre, espace de loisirs) constituent des critères de plus en plus importants pour les entreprises.
- 5- Les facteurs d'accessibilité et de mobilité apparaissent de plus en plus comme les éléments clés d'attractivité. De plus en plus d'actions ou de réflexions sont engagées afin de répondre aux préoccupations des entreprises présentes sur de grands pôles d'emplois.

## **Annexe E : Les zones d'activités comme outils d'aménagement**

Les zones d'activités sont des opérations d'aménagement réglementées. Elles sont considérées d'un point de vue réglementaire comme des opérations d'aménagement et doivent s'inscrire dans deux types de procédures réglementées : la zone d'aménagement concertée (ZAC) ou le lotissement.

La ZAC est une « opération publique d'aménagement » au sens des articles L. 300-1 et L. 300-5 du code de l'urbanisme. Le critère organique de la ZAC repose sur l'exigence de l'intervention préalable d'une personne publique. La ZAC est une procédure d'initiatives et d'intérêts publics, même si sa réalisation est susceptible d'être confiée à un aménageur privé.

Le lotissement est une procédure privée même si celle-ci peut être réalisée par une collectivité qui permet, par une division foncière, la mise à disposition de terrains viabilisés à des constructeurs en général individuels.

Les opérations de création, d'aménagement et de gestion des zones d'activités peuvent être conduites dans le cadre d'une coopération intercommunale, par un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPIC) auquel les communes membres ont délégué cette compétence.

Les zones d'activités d'intérêt communautaire en tant que projet de territoire « partagé » contribuent ainsi à la rationalisation de l'offre foncière.

## **Annexe F : La planification des ZAE en Île-de-France**

La région d'Île-de-France a connu une expansion du développement des zones d'activités économiques à partir des années 60, date de mise en place du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (SDAURP - 1965). Ce dernier soulignait dans le domaine économique que « les impératifs, auxquels les chefs d'entreprises répondaient, étaient le besoin d'espace, les facilités d'accès ». Par ailleurs, le document précisait que « la spécialisation n'était pas un élément déterminant..., si des vocations plus particulières s'affirmaient, ce serait l'affaire de circonstances ». Cette tendance n'a pas faibli depuis près d'un demi-siècle. Les trois quarts du parc actuel ont été réalisés durant cette période (1965-2011). Les ZAE se sont développées conformément aux documents d'urbanisme, de manière spontanée, mais en tenant compte de nouvelles exigences et contraintes en matière d'urbanisme. De grandes ZAE ont été programmées dont la plupart arrive aujourd'hui en fin de commercialisation.

Ce Schéma Directeur a partiellement contribué à la régulation du marché en s'appuyant d'une part sur la mise en place de la procédure d'agrément en matière d'implantation des entreprises, et d'autre part sur la définition de nouveaux espaces affectés aux activités, notamment dans les cinq villes nouvelles. Ces dernières ont, dans le cadre d'une programmation adaptée, pu répondre aux besoins croissants des entreprises. Elles ont été les lieux privilégiés du développement des ZAE durant cinq décennies et ont drainé vers elles une part importante de la demande, réalisant en moyenne un tiers des transactions régionales annuelles.

Depuis plusieurs décennies, celui-ci est relativement stable, et se régule de lui-même, sans aucune intervention publique. De plus, la programmation des ZAE dans le Schéma Directeur de 1994, ne détermine pas les espaces affectés au développement des activités. Il localise les zones urbanisables ou partiellement urbanisables, sans mentionner la destination générale des sols attendue. Ce « flou » réglementaire a pu contribuer à la réalisation excessive de nouvelles ZAE chaque année. L'évaluation des potentialités foncières affectées aux ZAE, laisse supposer à l'avenir une poursuite de la tendance observée dans le passé, à savoir la réalisation de ZAE toujours plus nombreuses. Toutefois, cette évolution devra prendre en compte l'existence d'un parc de locaux d'activités vieillissant (organisé dans les années 60, 70 et 80), constituant un volume bâti (et de foncier) conséquent.

