

Zeitschrift:	Revue économique franco-suisse
Herausgeber:	Chambre de commerce suisse en France
Band:	71 (1991)
Heft:	3
Rubrik:	Les grandes transformations de la région Paris/ Ile de France

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Quelle ville pour demain ? Comment répondre aux besoins renouvelés de l'habitant, du travailleur, du voyageur ? Comment dans le même temps assurer une continuité, promouvoir un développement qui ne fasse pas table rase du passé et de ses témoignages, repères essentiels, mais au contraire qui y puise ses fondements, sa justification ? Comment préserver dans cette ville un cadre de vie de qualité, des espaces, verts ou non, où chacun puisse se retrouver, avec d'autres ou simplement avec lui-même ? Comment éviter que la ville ne devienne, pour reprendre l'expression d'un architecte, "le prédateur de ses propres habitants" ?

L'apparente simplicité des questions masque en réalité la complexité des problèmes que doit résoudre l'urbanisme contemporain. Qu'il suffise de mentionner celui des transports et de la circulation urbaine pour en prendre la mesure. Paris, capitale nationale et métropole à l'ambition européenne, comme le souligne son Maire et ancien Premier Ministre, Monsieur Jacques Chirac, cristallise cette foison d'exigences et de défis souvent contradictoires.

Après s'être penchée dans son dernier numéro sur le devenir de la Suisse, la Rédaction de la Revue Economique Franco-Suisse a voulu consacrer un dossier aux transformations importantes de Paris et de la Région Ile-de-France.

D'une vaste problématique, elle n'a retenu que les éléments qui lui paraissaient devoir intéresser l'entrepreneur, qu'il soit français ou suisse, déjà établi en région parisienne ou envisageant de s'y implanter.

Ainsi, sont évoqués l'avenir de la Région et de ses principaux aménagements, les travaux d'équipement en cours ou en voie de réalisation, dans le secteur des transports - routier, ferroviaire ou aérien -, de même que le développement du tourisme d'affaires et des infrastructures d'accueil. Un éclairage particulier est donné au Port Autonome de Paris, aujourd'hui le premier port fluvial de France et le second en Europe après Duisbourg (Allemagne), et à la Cité Scientifique Ile-de-France Sud, un regroupement de quatre technopoles, Evry, Saint Quentin-en-Yvelines, Melun-Sénart et le plateau de Saclay-Palaiseau.

Pour une analyse plus détaillée de leurs aménagements, deux quartiers en pleine mutation ont été retenus, la Défense et Seine Rive Gauche où devrait prochainement s'élever la Très Grande Bibliothèque.

Deux articles, enfin, jettent ce pont si nécessaire vers l'Histoire, le premier rappelle la richesse des collections du Musée Carnavalet, tout entier voué à Paris, de ses origines à nos jours, le second présente une Association, discrète et enthousiaste, qui se dédie avec efficacité à la conservation et à la restauration du patrimoine architectural parisien, permettant ainsi que souvenir et avenir se rejoignent.

Robert A. Haas
Secrétaire Général de la Chambre de
Commerce Suisse en France, Paris

Paris au cœur de l'Europe

Jacques Chirac, Maire de Paris

Desservie par deux aéroports de dimension internationale (Roissy-Charles-de-Gaulle, 2^e aéroport d'Europe, et Paris-Orly), au centre du réseau européen de TGV, à moins de 500 km de Londres, Amsterdam ou Bonn et à moins de 1 000 km de Dublin, Madrid ou Copenhague, au cœur d'une agglomération de 10 millions d'habitants dont le P.I.B. (190,5 milliards de dollars) est supérieur à celui des Pays-Bas, de la Belgique ou du Danemark, Paris, capitale de la France mais aussi capitale européenne de premier plan, offre dès aujourd'hui aux entreprises des atouts et des perspectives de développement uniques en Europe.

DES ATOUTS MAJEURS

- *Une capitale culturelle et intellectuelle.* Forte d'un réseau universitaire et scientifique prestigieux qui accueille chaque année quelque 330 000 étudiants dont 60 000 étudiants étrangers, disposant d'équipements culturels uniques au monde, Paris offre aux entreprises l'avantage d'un environnement prestigieux mais aussi d'une qualité de vie sans équivalent parmi les grandes métropoles internationales.
- *Une capitale administrative et politique.* Siège des autorités administratives et politiques nationales, mais aussi de toutes les ambassades et d'une cham-

bre de commerce dynamique, Paris a comme attrait pour les entreprises d'être un centre de décision national et international et un pôle de communication de premier plan.

□ *Une capitale économique et financière.* Disposant d'une bourse des valeurs qui fait référence en Europe, de réseaux bancaires dynamiques (le réseau bancaire français se situe au 3^e rang mondial), siège de nombreuses entreprises internationales (8 000 sociétés étrangères sont installées en Ile-de-France et y emploient quelque 180 000 salariés, Paris peut accueillir les firmes les plus performantes grâce à un parc de bureaux en pleine modernisation de 15 millions de m².



Photo : H. Garat. © Mairie de Paris

Avec 496 000 m² de surfaces d'exposition parmi les plus modernes d'Europe et des infrastructures hôtelières de grande capacité, Paris est aussi, depuis plus de 10 ans, la première ville du monde pour les congrès internationaux (324 par an), et l'une des capitales mondiales du tourisme et des salons.

OBJECTIF 2000

A l'initiative de la Ville de Paris, de vastes projets de développement sont en cours de réalisation, notamment dans la partie Est de la cité. Desservis par de nouvelles infrastructures de transports en commun, ces centres d'affaires viendront renforcer la position de Paris comme "porte d'entrée" du Grand Marché Unique Européen.

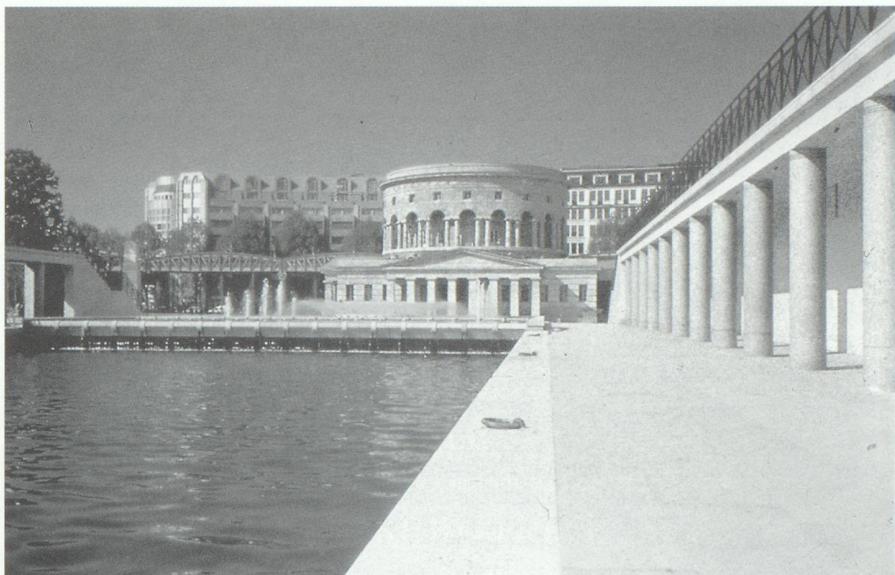
Les entreprises y bénéficieront d'une fiscalité locale parmi les plus faibles de France, de locaux modernes adaptés aux techniques de pointe (bureautique, informatique...) et d'un environnement de qualité, fruit d'une politique d'urbanisme ambitieuse et d'une architecture contemporaine à l'échelle humaine.

- A l'Est, dans le secteur Gare de Lyon-Bercy, à proximité du nouveau siège du ministère des Finances et d'un grand parc de 13 hectares, seront disponibles 300 000 m² de bureaux supplémentaires au cœur d'un quartier en pleine mutation.

- Dans le secteur Austerlitz-Tolbiac-Mas-séna, autour de la future Bibliothèque de France 1 000 000 de m² de bureaux et d'activités sont prévus, au cœur d'un quartier moderne et prestigieux qui sera la référence d'un urbanisme équilibré où culture, vie économique et vie quotidienne auront leur place.

- A l'Ouest, dans le secteur Citroën-Cévennes, autour d'un parc en cours de réalisation et en bord de Seine, ce sont déjà quelque 60 000 m² de bureaux qui viennent d'être achevés. Quant à l'opération Porte Maillot (près de 100 000 m² de bureaux), elle établira le lien entre Paris et les quartiers d'affaires de l'Ouest de la région sur l'axe prestigieux reliant l'Arc de Triomphe de l'Etoile à la Défense.

Ainsi Paris invite dès aujourd'hui les entreprises à se joindre à son développement pour entrer plus efficacement dans l'Europe de demain. ■

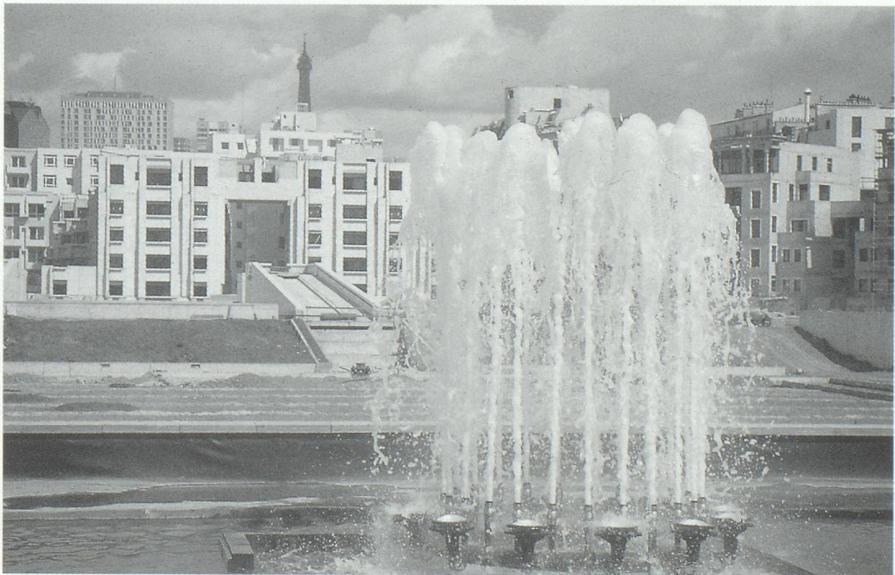


▲ Bassin et Rotonde de la Villette, Paris 19^e arrondissement.

© Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR).

▼ Vue de la ZAC Citroën en cours de réalisation.

© Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR).



SOPAD ■
■ NESTLE



NESTLÉ, BUITONI, MILO, RICORÉ,

Elle assurait qu'elle ne resterait pas

NESQUIK, MOUSLINE, GLORIA, MONT BLANC,

tous les jours quatre heures dans

NESCAFÉ, MAGGI...

sa cuisine comme sa mère...

SOPAD NESTLÉ, C'EST FORT EN ÉNERGIE.

Lui connaîtrait toutes les saveurs

PLUS DE 700 PRODUITS,

du monde... Pour elle, c'était avant

6000 FEMMES ET HOMMES

tout la forme et l'équilibre et l'enfant

PASSIONNÉS ET EXIGEANTS

arrivait en courant, il allait dévorer

DANS LEUR DISCIPLINE

la terre entière... Lui ne disait rien ;

TRAVAILLENT EN FRANCE

il regardait sa fille, il la trouvait belle.

AVEC UNE VOLONTÉ QUOTIDIENNE

Petits bonheurs au jour le jour...

DE RESPECT DE LA QUALITÉ,

Sopad Nestlé écoute, Sopad Nestlé

DU CONSOMMATEUR

travaille, pour le plaisir de tous.

ET DE L'ENVIRONNEMENT.



Urbanisme et développement économique en Ile-de-France

Jean Poulit, Préfet, Directeur Régional de l'Equipement d'Ile-de-France

Le Schéma Directeur de la région Ile-de-France, actuellement en vigueur, date de 1976, mais prend son origine dans un document de 1965, établi sous la direction de Monsieur Paul Delouvrier et immédiatement suivi d'effets.

Dès cette époque ont été lancées 5 Villes Nouvelles et les grandes infrastructures radiales - routières et ferrées - qui ont donné une dimension nouvelle à l'agglomération, qui ont aussi amorcé la transformation d'une ville dont la croissance s'opérait en "tache d'huile", autour d'un centre unique engorgé, en une métropole polycentrique qui "respire".

La même transformation a été appliquée à la structure territoriale, politique et administrative : la "petite couronne" des banlieues a été divisée en trois départements, dont les chefs-lieux sont eux-mêmes de nouveaux centres urbains. Au total, huit nouveaux pôles de développement ont donc été créés, sans compter quelques pôles plus spécialisés tels que les abords des aéroports ou la "Cité Scientifique Sud".

C'est à cette mutation de sa "structure urbaine" que notre capitale doit d'avoir gardé jusqu'à nos jours un espace relativement "ouvert" et fluide - du moins si on le compare à celui de la plupart des grandes métropoles du monde.

On peut y trouver, même en périphérie, nombre de lieux attractifs pour des activités du tertiaire dit "supérieur" ; à l'opposé, les établissements extensifs, tels qu'industriels ou logistiques, sont encore nombreux et souvent prospères jusqu'aux franges de la zone centrale. Dans un tel contexte, Paris "intra-muros" a été longtemps protégé d'une spéculation sauvage ;

pendant longtemps aussi, on a pu y circuler tant bien que mal - mais en moyenne relativement bien - sans que des mesures drastiques soient prises à l'encontre de la voiture particulière.



Zone d'habitat "intermédiaire" (mi-collectif/ mi-individuel) à Marne-la-Vallée
© Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de-France (DREIF)

MAIS UN NOUVEAU PAS DOIT ETRE FRANCHI

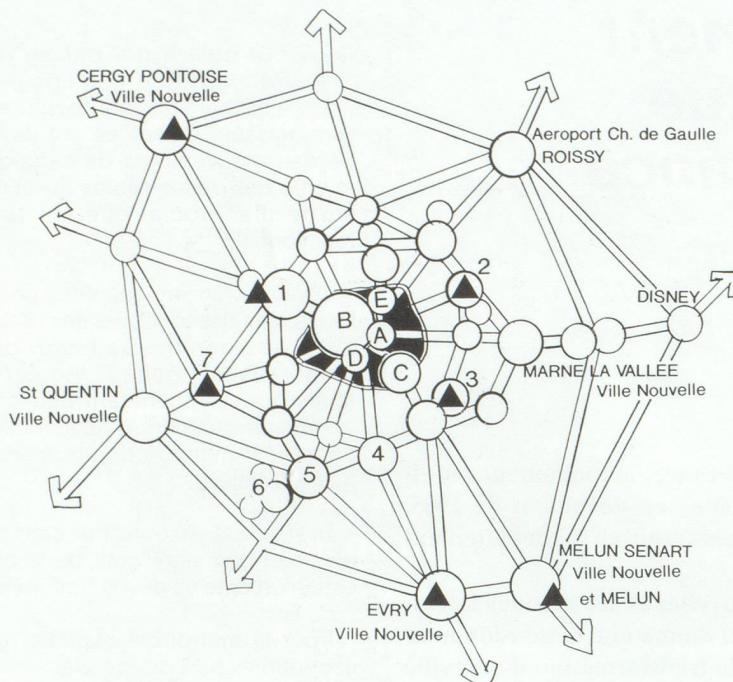
Tout cela a fini par se gâter. Pendant que l'aménagement s'essoufflait, des facteurs pervers agissant en spirale ont développé des mouvements de ségrégation et créé des déséquilibres aussi nocifs sur le plan social que sur le plan fonctionnel.

Dans la première couronne des banlieues, ces déséquilibres se combinent avec des handicaps historiques : nombreuses "friches" industrielles (mais qui se régénèrent peu à peu), nombreux quartiers d'habitat "social" dégradés, manque de structures urbaines lisibles...

Bref, il est aujourd'hui clair qu'un nouveau pas significatif de la planification urbaine va devoir être franchi.

Pour la métropole capitale, et par exception aux Lois de Décentralisation de 1982-83, l'Etat a gardé la responsabilité finale du Schéma Directeur qui fixe les grandes orientations sur l'ensemble. Il a donc remis l'ouvrage sur le métier, avec ses partenaires : le Conseil Régional, les Conseils Généraux des départements, et les représentants des grands groupes socio-professionnels.

Une structure urbaine polycentrique et maillée



- | | |
|---|----------------------------|
| A | Châtelet-les-Halles |
| B | Triangle d'or de Paris |
| C | Gare de Lyon-Bercy-Tolbiac |
| D | Gare Montparnasse |
| E | Gares du Nord et de l'Est |

- | | |
|---|-----------------------|
| 1 | Nanterre-la Défense |
| 2 | Bobigny |
| 3 | Créteil |
| 4 | Aéroport d'Orly |
| 5 | Massy gare TGV |
| 6 | Cité Scientifique Sud |
| 7 | Versailles |

▲ Chef lieu de département

Source : Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de-France (DREIF)

L'Etat a aussi incité, avec succès, les communes à se regrouper sur des aires géographiques pertinentes, pour qu'elles pensent leur avenir ensemble. Sur certaines de ces aires, durement touchées par les mutations de l'appareil industriel, ou jugées particulièrement "stratégiques" pour l'aménagement, l'Etat a pris les devants en déléguant des fonctionnaires de haut niveau pour approfondir le dialogue avec les collectivités locales. Là où cela se justifie, l'Etat met maintenant en place des missions d'étude spécifiques.

PRIORITÉ AUX LIAISONS EN ROCADE

Conjointes ou simultanées, mais bien souvent convergentes, les études vont donc grand train en cette période préparatoire consacrée à la réflexion. Après la sortie, en janvier 1990, d'un "Livre Blanc" rédigé par un groupe d'experts issus des services de l'Etat, de la Région et de la Ville de Paris, un point d'accord essentiel se confirme entre l'"Esquisse" produite par l'Etat en mars 1991 (sous

le titre "L'Ile-de-France au futur") et la "Charte de l'Ile-de-France" du Conseil Régional, sortie en juin 1991 : Il faut préserver ces qualités d'"ouverture" de l'espace et retrouver, voire améliorer, cette fluidité des relations qui ont fait la force de notre métropole. Trois grandes directives se dégagent :

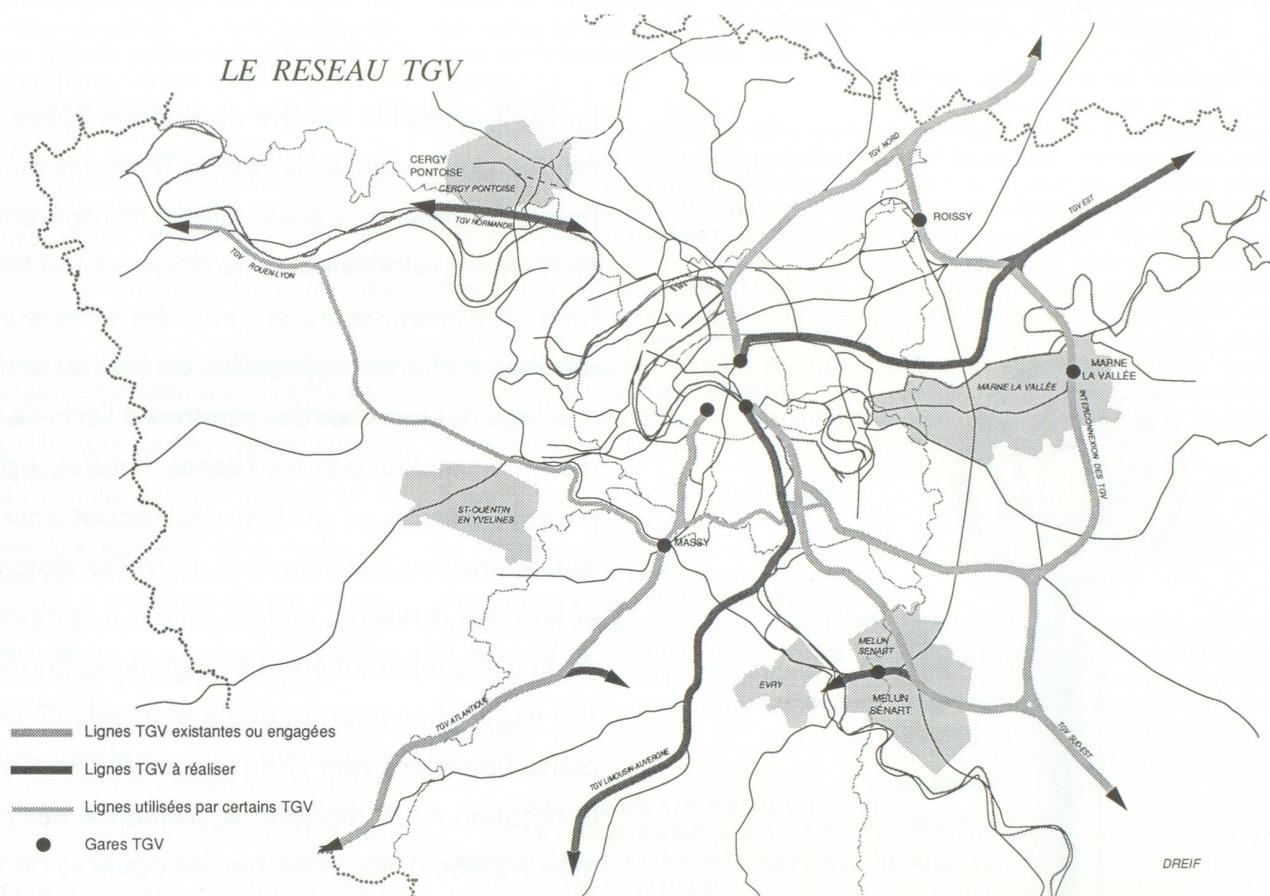
- Eviter la croissance en "tache d'huile". En particulier, veiller avec finesse à l'équilibre ville/campagne aux franges des zones agglomérées et réservé de confortables "poumons".
- Poursuivre la construction du polycentrisme, en priorité en première couronne, mais en débordant aussi le cercle des Villes Nouvelles et en s'appuyant sur les villes traditionnelles les plus proches (Melun, Meaux, Rambouillet, Mantes...).
- Assurer des liaisons toujours meilleures entre tous ces pôles de développement, et pas seulement entre ces pôles et Paris.

Après les liaisons radiales qui ont en effet mobilisé presque tous les efforts

durant ces 25 dernières années, ce sont maintenant les liaisons en rocade qui deviennent prioritaires : la nécessité s'en fait aujourd'hui d'autant plus sentir que le succès des Villes Nouvelles et des autres pôles excentrés a généré des besoins de déplacements entre eux, qui sont loin d'être satisfaits.

En partenariat avec la Région, et sans attendre la sortie du prochain Schéma Directeur, l'Etat a déjà lancé un Plan d'urgence qui prévoit, entre autres, le bouclage en 5 ans de la rocade autoroutière A 86, qui desservira les pôles de la première couronne, dont La Défense, Bobigny, Crétel et Orly. De même est accéléré le bouclage de la rocade de grande couronne dite "La Francilienne", qui relie les Villes Nouvelles entre elles et dessert l'Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Ces rocades autoroutières avaient été prévues dès le Schéma de 1965 (au moins dans leur principe, car leur tracé exact a fait l'objet de modifications successives). La grande nouveauté du prochain Schéma Directeur



Source : Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF)

sera sans aucun doute l'apparition de puissantes lignes de transport en commun en rocade.

L'organisation urbaine "polycentrique et maillée" qui se met ainsi peu à peu en place devrait offrir les meilleures qualités de fonctionnement interne ; son ouverture sur l'extérieur sera poursuivie dans le même esprit.

Le renforcement nécessaire des liaisons terrestres entre l'Aéroport international Charles-de-Gaulle et la ville, par exemple, ne devra pas se faire au bénéfice de la seule zone centrale (Paris), mais aussi à celui d'autres pôles excentrés, tels que La Défense, et les Villes Nouvelles de Cergy et de Marne-la-Vallée. L'exploitation des réserves de capacité considérables de l'aéroport va ainsi concourir à l'ouverture recherchée de l'espace métropolitain.

L'interconnexion des lignes TGV aura le même effet ; la fonction première de la rocade d'interconnexion est de permettre l'utilisation des lignes qui convergent vers la capitale pour des trajets directs de province à province, sans "rupture de charge" et sans transit dans les gares terminus de Paris. Exemple : Lyon-Lille, Bordeaux-Strasbourg, etc.

Les arrêts prévus au passage sur la rocade d'interconnexion se feront dans des pôles de développement excentrés de la capitale : Roissy, Secteur 4 de Marne-la-Vallée (Disney), Melun-Sénart, Massy et très vraisemblablement La Défense.

La fréquence des trains sera moins grande dans ces gares que dans les terminus parisiens, mais les destinations y seront plus nombreuses. D'où l'intérêt que leur situation présentera

pour des agents économiques, ayant besoin de rayonner dans plusieurs directions.

TÉLÉCOMMUNICATIONS : UNE ROCADE EN FIBRES OPTIQUES

Les réseaux des télécommunications connaissent quant à eux une véritable révolution, qui s'inscrit dans un grand mouvement européen et mondial. Les rapports entre ce domaine et l'urbanisme sont complexes et paradoxaux, car si ce type très particulier d'infrastructures tend par nature à homogénéiser l'espace à long terme, sa mise en place, qui ne peut être que progressive, favorise au contraire une

Voici la clé de quelques secrets parmi les mieux gardés au monde.



Cette clé est celle du coffre où la reine Marie-Antoinette conservait ses secrets. La tige de cette clé porte encore les attributs royaux et le système de chiffrement très élaboré qui figure sur l'anneau permettait d'utiliser un code secret.
Musée National des Techniques, Paris.

Voici la clé de la plus européenne des banques suisses d'investissement.

En 1872, quand la Société de Banque Suisse a été fondée pour financer le réseau ferré, les marchés financiers étaient encore stables et transparents et il était encore relativement aisément d'harmoniser les souhaits des investisseurs et ceux des émetteurs. La situation a changé aujourd'hui du tout au tout et le maillage des marchés des capitaux à l'échelle mondiale ne simplifie pas les choses. Futures, options, produits dérivés et gestion des risques confèrent aux opérations bancaires de nouvelles dimensions et les défis à relever sont de taille. La compétence de la SBS en la matière, son ingénierie financière, son expérience internationale et la solidité de son assise financière sont chaque année attestées par la notation AAA, marque de confiance très prisée mais rarement accordée par les agences de notation. La SBS jouit aujourd'hui d'une notoriété incontestée sur tous les grands marchés financiers. Avoir à vos côtés une banque d'investissement où puissance novatrice et volonté d'aboutir se conjuguent, c'est mettre toutes les chances de votre côté. La SBS, c'est plus de 300 agences en Suisse et des représentations dans 37 autres pays. En cas de besoin, sachez que la plus proche n'est jamais bien loin...



Société de Banque Suisse
Schweizerischer Bankverein
Swiss Bank Corporation

The key Swiss bank

GK

Paris: Société de Banque Suisse, Bureau de Représentation, 11bis, rue Scribe, 75009 Paris, tél. (1) 47 42 92 55, fax (1) 47 42 43 15; Banque Stern, Groupe Société de Banque Suisse, 8, rue de Penthièvre, 75008 Paris, tél. (1) 40 17 67 67, fax (1) 42 66 45 21; Ducatel Duval S.A., Société de Bourse, 8, rue de Penthièvre, 75008 Paris, tél. (1) 40 17 68 68, fax (1) 42 66 93 28; Crédit de la Bourse S.A., 2, rue du Quatre Septembre, 75002 Paris, tél. (1) 42 96 51 74, fax (1) 42 96 07 45. **Présidence et Directoire:** CH-4002 Bâle, Aeschenplatz 6. **Directoire à Zurich:** CH-8010 Zurich, Paradeplatz 6. **Réseau mondial:** Amsterdam, Bahreïn, Bangkok, Beijing, Bogotá, Bombay (Conseillers), Buenos Aires, Calabar (Conseillers), Caracas, Chicago, Dublin, Edimbourg, Francfort, Grand Cayman, Guayaquil (Conseillers), Hong Kong, Houston, Jersey/Channel Islands, Johannesburg, Le Caire, Lima, Londres, Los Angeles, Luxembourg, Madrid, Melbourne, Mexico, Miami, Milan, Monte-Carlo, Montevideo, Montréal, Munich, Nassau, New York, Osaka, Panamá, Paris, Rio de Janeiro, San Francisco, São Paulo, Seoul, Singapour, Stuttgart, Sydney, Taipei, Téhéran, Tokyo, Toronto, Vancouver.

certaine polarisation des activités, du moins de celles qui ont besoin de très grands débits instantanés d'informations - elles sont de plus en plus nombreuses.

De cela, l'aménageur peut se servir. Le projet d'une rocade en fibres optiques dite "Francilienne des télécommunications", ainsi que l'équipement prioritaire de certains pôles vont dans le sens de l'organisation urbaine visée en Ile-de-France.

Dans le domaine de la logistique, les projets et réalisations avancent également. Créé à l'initiative de l'Etat, le "CALIF" (Comité Aménagement et Logistique en Ile-de-France) a produit son premier schéma en avril 90. Il s'agissait surtout de parer au plus pressé. A plus long terme, toutes les incertitudes ne sont pas encore levées quant à la répartition des flux de matières entre les divers modes de transport, quant au développement des techniques "bi-modes" non plus.

La route pourra être partiellement relayée par le fer et par la voie d'eau, pour les grands flux sur de longues distances. Deux avant-projets concernent en l'occurrence notre métropole : la "route roulante" de la SNCF (en fait, une voie ferrée spécialisée pour les marchandises) qui traverserait la France du Nord au Sud en passant à l'Est de l'Ile-de-France, et la liaison "Seine Nord" qui reliera pour un coût raisonnable l'Ouest de l'agglomération parisienne à Lille et Rotterdam (par l'Oise et le Canal de Saint-Quentin). De ces évolutions dans le transport des marchandises, il faudra, en temps utile, tirer les conclusions en matière d'aménagement.

Voilà donc décrit, dans ses traits essentiels, l'esprit de la structure urbaine qui devrait être poursuivie dans les années à venir. Cette structure, comment l'interpréter sous l'angle des implantations d'activités et de la vie économique ?

DRESSER UN "CATALOGUE RAISONNÉ" DES SITES

Vue globalement, elle constitue déjà un "terrain de jeu" qui garantit une grande souplesse dans le fonctionnement du marché de l'emploi, dans celui des réseaux relationnels des entreprises, ainsi que dans la circulation des produits, à l'in-

terior de la région, et en relation avec les autres terrains de jeu qui s'organisent en France, en Europe, dans le monde.

Observée de plus près, elle offre une palette de sites variés qui se distinguent les uns des autres par leur situation dans les bassins et sous-bassins d'emploi, par le "profil" des autres sites les plus proches ou les plus accessibles, par les infrastructures de telle ou telle famille qui les desservent, et les desserviront - de l'intérieur ou de l'extérieur de la région - et, bien sûr, par leur occupation actuelle et par le potentiel de terrains libres ou libérables qu'ils offrent.

A partir de ces critères, et de quelques autres, il est possible de dresser un "catalogue raisonné" des sites, susceptible de répondre aux besoins d'un large éventail d'activités diversifiées, conformément à la vocation de la métropole parisienne, qui est moins spécialisée que d'autres grandes métropoles telles que Londres, par exemple.

L'ESPACE URBAIN NE PEUT ETRE COMPARE À UN PRODUIT DE CONSOMMATION INDUSTRIEL

Comment affiner les qualités d'une telle structure urbaine ? Comment déterminer le phasage de sa réalisation ? Comment en préserver la souplesse dans le temps ? Comment ne pas gaspiller les potentialités, parfois rares, de chaque site (c'est-à-dire comment ne pas le livrer indistinctement au "premier arrivé", sans faire acte de dirigisme) ? Comment, à l'inverse, éviter d'excessives concentrations spécialisées, susceptibles de nuire à l'équilibre et à la gravitation de l'ensemble ?

La réponse à toutes ces questions ne semble pouvoir être trouvée que dans une itération permanente entre "le marché" et la planification concertée.

L'espace urbain ne peut être comparé à un produit de consommation industriel ; un tel produit est reproduit indéfiniment à l'identique, mais lorsqu'il ne se vend plus, on en stoppe la fabrication. Chaque parcelle de l'espace urbain est au contraire dotée, de par sa situation, sa desserte, et son environnement, d'un bouquet unique

de qualités, lentes à naître et lentes à s'éteindre.

Pour ces raisons, les "rythmes" des acteurs économiques et ceux des aménageurs ne coïncident pas - le court terme des premiers n'est qu'un bref instant pour les seconds, le long terme des seconds est une éternité pour les premiers -. Ce décalage est sans doute l'un des principaux responsables du fossé conceptuel qui les sépare aujourd'hui. Et pourtant c'est ensemble qu'ils ont plus que jamais intérêt à réfléchir aux grands flux de l'avenir, aux infrastructures aptes à les écouter, aux pôles aptes à les capter et à les émettre.



Au terme de cet article rédigé à l'attention des acteurs de la sphère économique, le responsable de l'Etat se doit de revenir sur l'aspect social de l'aménagement, dans lequel sa propre responsabilité est grande.

Comme la plupart des métropoles, notre capitale a ses zones en crise, qui demandent des actions curatives urgentes. L'effort considérable qui est accompli ici ne doit pas faire oublier le travail de fond.

L'urbanisme ne peut tout résoudre. Il a même assez peu de prise sur l'essentiel : la répartition de la richesse entre les hommes ; mais en répartissant la richesse dans l'espace urbain, il peut éviter la formation de ces poches de pauvreté, si étendues que l'horizon en paraît irrémédiablement bouché.

Plus précisément, une meilleure distribution des ressources aux communes et départements - par le biais des taxes locales - leur permet de développer leur politique culturelle et de formation. A une échelle plus large, la structuration de la ville autour de centres urbains et de pôles d'emplois nombreux, divers et très accessibles, offre aux citadins la possibilité d'exercer leurs choix dans une vaste palette.

En matière d'urbanisme, ce qui semble bon pour le développement économique devrait en fin de compte l'être aussi pour le développement social. ■

A VOUS DE CHOISIR COMMENT VOUS RENDRE A BALE-MULHOUSE

... mais avec la compagnie suisse et les meilleures en compagnies de l'Europe, vous êtes au meilleur endroit à l'heure actuelle.

... mais avec une compagnie qui offre un service de qualité et des vols réguliers, vous êtes au meilleur endroit à l'heure actuelle.



AVEC CROSSAIR, AU CHAMPAGNE.

Dès à présent il existe une différence sur les vols entre Paris et Bâle / Mulhouse : Le nouveau Jumbolino-Jet de Crossair. Avec des sièges en cuir, du champagne et un service impeccable. En plus vous bénéficiez de tarifs très compétitifs. Pour les informations et les réservations, contactez votre Agence de Voyages ou Swissair à Paris, tél. (1) 45 81 11 01.



EUROAIRPORT - PARIS
dép. 07.05 arr. 08.05
dép. 14.15 arr. 15.15
dép. 17.45 arr. 18.45

PARIS - EUROAIRPORT
dép. 08.45 arr. 09.45
dép. 16.00 arr. 17.00
dép. 19.25 arr. 20.25

EUROAIRPORT Basel-Mulhouse-Freiburg / PARIS Charles-de-Gaulle

Faire de l'Ile-de-France une des grandes métropoles de l'Europe de demain

Pierre-Charles Krieg, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France

Si le monde change actuellement à grande vitesse, l'Ile-de-France se trouve aussi à un important tournant de son histoire. Dans le nouveau contexte de l'émergence des grandes métropoles et si elle veut prospérer, elle doit s'imposer comme l'une des principales régions économiques de l'Europe de demain.

De même qu'il y a un siècle, l'essor de certaines villes a, en partie, reposé sur le métro et le chemin de fer associés à un fort potentiel scientifique et industriel, actuellement encore les infrastructures et les aménagements se trouvent au centre du développement.

L'Ile-de-France entend être très active en ces domaines à travers ses institutions, et en particulier le Conseil Régional.

Sa politique s'articule autour de trois priorités :

- l'aménagement cohérent de l'espace régional pour éviter les déséquilibres qui entraînent le mal-vivre ;
- la création ou la modernisation d'infrastructures à vocation internationale ;
- le souci de préserver l'environnement et un patrimoine unique en Europe.

En matière d'aménagement, il faut développer et maintenir le maximum de cohérence entre nos différents pôles pour concilier des conditions de vie agréables pour tous et les nécessaires besoins des entreprises, sources de progrès et de richesse.

DE LA VILLE À LA MÉTROPOLE URBAINE

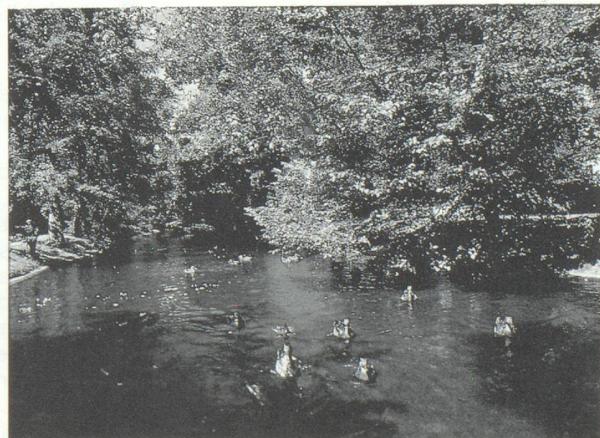
Depuis trente ans, époque de notre premier schéma directeur régional, l'Ile-de-France, en effet, forme un ensemble qui, en dehors de sa couronne rurale et agricole, concentre 70 % de la population et les principales activités économiques, dans un quadrilatère d'à peu près 60 km d'Est en Ouest, sur 50 km du Nord au Sud. Au sein de ce vaste périmètre quelques pôles plus spécifiques sont apparus. Si Paris intra-muros demeure le siège des grandes banques, des activités financières en général (bourse), des secteurs traditionnels (haute-couture, joaillerie, parfumerie), et de tout un tissu de PME/PMI ou de sièges sociaux, ce sont la petite et la grande couronnes qui ont connu les plus forts développements ces dernières années : pôle d'affaires autour de La Défense ; pôle de transport et de fret autour de Roissy/Garonne ; pôle de la re-

cherche théorique ou pratique avec Massy/Saclay/Orsay ; pôles industriels des vallées amont et aval de la Seine. Enfin, d'ores et déjà, il faut prévoir les nouvelles extensions et le troisième aéroport international qui devra répondre aux besoins du 21^e siècle commençant.

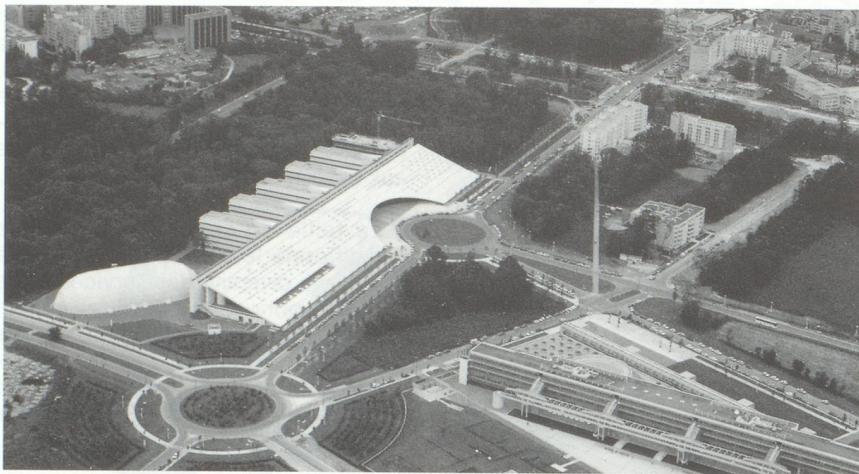
La taille de ces différents pôles conditionne leur attrait et la qualité comme la diversité des services qu'ils pourront offrir. Ces pôles deviennent ainsi, à l'échelle de la région, ce que pouvaient être jusqu'alors les quartiers de la capitale. C'est ainsi que l'on passe de la ville à la métropole urbaine.

LA FORMATION : UN DES ATOUTS DE L'ILE-DE-FRANCE

Mais la qualité des infrastructures et le développement des pôles ne seraient rien s'il n'y avait, derrière, les hommes. La qualité de la formation est donc aussi importante et l'Ile-de-France présente sur ce point des atouts non négligeables. Forte de ses dix-sept universités, elle regroupe plus de 55 % du potentiel national de recherche et accueille la plupart des grandes écoles. Pourtant la formation ne peut s'enfermer dans un élitisme qui ne répondrait ni aux aspirations du plus grand nombre désireux d'acquérir une bonne formation, source d'une carrière réussie, ni aux besoins d'une économie moderne qui demande de plus en plus de compétences.



...« L'Ile-de-France, une région où la qualité de la vie est prioritaire »... Photo : H. Garat. © Mairie de Paris



Ecole Supérieure d'Ingénieurs en Electronique et Electrotechnique à Marne-la-Vallée (E.S.I.E.E.). © Conseil Régional d'Ile-de-France.

Nous développons donc la formation professionnelle continue et l'apprentissage pour répondre aux nouveaux besoins. Ainsi, à titre d'exemple, l'ouverture en 1992 d'Eurodisneyland à l'Est de la capitale, entraîne la mise en place de plusieurs centres de formation allant des langues, aux métiers du tourisme en passant par l'hôtellerie-restauration, et spécialement étudiés pour répondre aux besoins spécifiques de ce bassin de plus de 10.000 emplois.

C'est le même pragmatisme que nous essayons d'appliquer aux autres grands pôles pour faire coïncider au maximum emploi et formation.

FAIRE RESPIRER L'ILE-DE-FRANCE

Mais ces aménagements, comme ces soucis pédagogiques, ne seraient pas suffisants à eux seuls. Il convient aussi de faire "respirer" l'Ile-de-France, pour permettre les nécessaires échanges avec l'extérieur, mais aussi pour faciliter les meilleures conditions de vie. Nous privilégiions ainsi les trois réseaux de transport nécessaires à la vie économique actuelle : réseau de proximité avec les autoroutes péri-urbaines (A86) et les transports en commun (métropolitain dont les lignes sont prolongées, R.E.R., nouvelles lignes : EOLE, METEOR, ORLYVAL ; réseau régional soit classique (Francilienne), soit nouveau (projet ICARE de réseau souterrain) complétés par les intercon-

nexions régionales du réseau TGV (Massy au Sud, La Défense à l'Ouest) et au projet ORBITALE de bouclage de tous les réseaux de transports en commun ; enfin, réseau international autour des deux aéroports, du réseau de TGV qui met les principales villes de France et d'Europe à moins de trois heures du centre de l'Ile-de-France et bien sûr des grandes autoroutes dont certaines vont connaître un nouvel essor, tel le futur axe Paris/Londres qui sera la première conséquence concrète du tunnel sous la Manche.

S'OUVRIR DES MAINTENANT AUX TECHNIQUES DE DEMAIN...

Cependant de nos jours, la circulation ne se limite pas à celle des hommes et des choses. Elle englobe aussi celle de l'information. Ainsi, le Conseil Régional participe à la réalisation d'un véritable réseau moderne de télécommunication à haut débit : la "Francilienne des télécommunications" utilisant les derniers progrès de la fibre optique. Les principaux pôles et centres d'affaires seront ainsi reliés selon les plus récentes techniques, soit entre eux, soit avec leurs homologues à l'étranger, tant pour les communications inter-entreprises que pour celles entre les centres de recherche.

En s'ouvrant dès maintenant aux techniques de demain et en les mettant en place, le Conseil Régional d'Ile-de-France entend faire de la

région capitale de la France, une place très attractive pour tous nos partenaires internationaux.

...EN DEMEURANT UNE TERRE DE TRADITION

Au-delà de cette fonction innovante nécessaire pour être une des grandes métropoles de demain, l'Ile-de-France entend aussi demeurer une terre de tradition, de patrimoine où la qualité de vie correspondent bien à l'image que l'on se fait habituellement par delà nos frontières.

Il y avait là un potentiel à préserver. Il est fait de bâtiments ou lieux historiques, églises, châteaux, mais aussi de paysages, de forêts et de cours d'eau qui de tous temps ont autant inspiré les artistes qu'ont été appréciés des habitants.

Il fallait non seulement préserver ce qui existait, mais encore plus le mettre en valeur et en faire un atout supplémentaire. L'Ile-de-France, ainsi, n'entend pas être uniquement une région performante, elle veut aussi être celle de la qualité de vie. Elle tient à faire coïncider les deux estimant qu'ils s'entraînent l'un et l'autre beaucoup plus qu'ils ne se nuisent. Déjà de nombreuses entreprises étrangères viennent installer leurs quartiers généraux, ou des établissements nouveaux parce qu'elles savent qu'en plus des bonnes infrastructures - qu'elles peuvent trouver ailleurs - elles auront en Ile-de-France aussi un environnement gratifiant.

La charte régionale, que nous venons d'établir et de rendre public en juin, insiste tout particulièrement sur ce point. Elle affirme la nécessité de prendre en compte avant toute grande opération, son impact sur la qualité de la vie.

C'est à notre sens un très bon placement pour l'avenir, autant qu'un moyen de préparer un monde heureux aux générations qui nous succéderont.

L'Ile-de-France est bien ainsi une région active, moderne, fidèle à son image. Tout cela concourt à en faire une des métropoles les plus attractives d'Europe tant pour les entreprises que pour les hommes. ■

Les principaux travaux d'infrastructure de transport en région Ile-de-France

Pierre Pommellet, Directeur Général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France

Les problèmes de transports dans une grande métropole comme la Région d'Ile-de-France ont un poids considérable sur la vie de tous les jours et le développement de la Région, compte-tenu du besoin grandissant de déplacement dans nos sociétés nomades.

En 1991, nous avons dénombré 22 millions de déplacements par jour, qui se répartissent en 6 millions de déplacements domicile/travail et 16 millions pour autres motifs. Seulement 29 % de ces déplacements s'effectuent en transport en commun. Dans le cadre du développement de la Région, nous devrions atteindre 28 millions de déplacements par jour en 2015, soit 7 millions de plus qu'aujourd'hui.

Quant aux marchandises, c'est environ 250 millions de tonnes qui ont circulé en Région d'Ile-de-France en 1990, tous modes de transport confondus. Le tonnage ne fera que s'accroître au vu du développement démographique et économique.

Un tel besoin de déplacement exige d'importants travaux d'amélioration et de construction d'infrastructures de transports. Ces travaux sont de deux ordres :

- d'une part pour les transports en commun. Bien que la région d'Ile-de-France soit au meilleur rang mondial en la matière, l'évolution de la cité à sa périphérie nécessite de renforcer sensiblement le maillage de ces réseaux de transports ;
- d'autre part, la circulation routière ne pourra s'absorber et s'améliorer

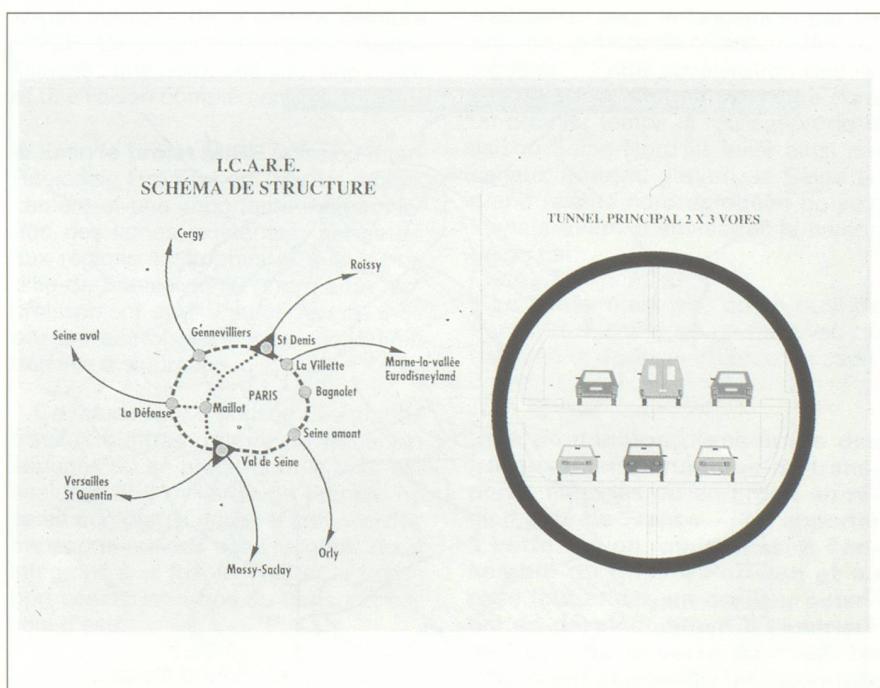
et d'automatisation des matériels ainsi que le retour aux concessions en matière de financement des travaux permettent la mise en œuvre de projets ambitieux mais indispensables.

LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES AMÉLIorent LA CIRCULATION AUTOMOBILE

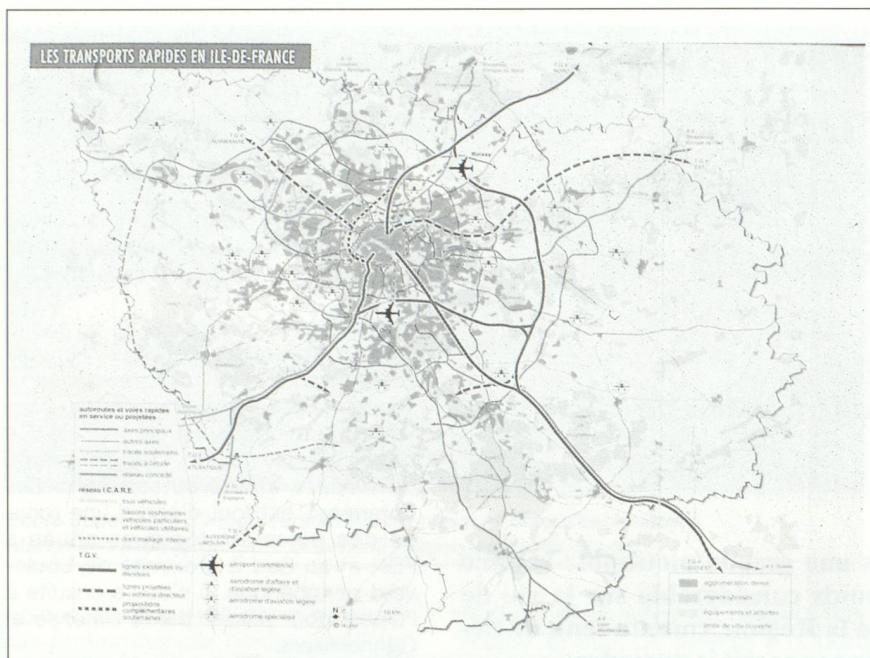
En zone centrale, alors qu'aucun percement de style "Haussmann" n'est maintenant envisageable, la solution d'un réseau souterrain à petit gabarit a été retenue. Ce projet baptisé ICARE (Infrastructures Concédées d'Autoroutes Régionales Enterrées), est tout d'abord une rocade des pôles stratégiques située à l'Est et au Sud à proximité du boulevard périphérique. Il s'ouvre ensuite à l'Ouest pour passer par la Défense et Gennevilliers.

Sept antennes se grefferont sur cet anneau en direction de Roissy, Orly, la Seine Aval, Versailles-St Quentin-en-Yvelines, Massy-Saclay, Marne-la-Vallée, Eurodisneyland et Cergy.

ICARE apparaît donc comme un projet réaliste, pouvant être financé



© Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France - Médiathèque

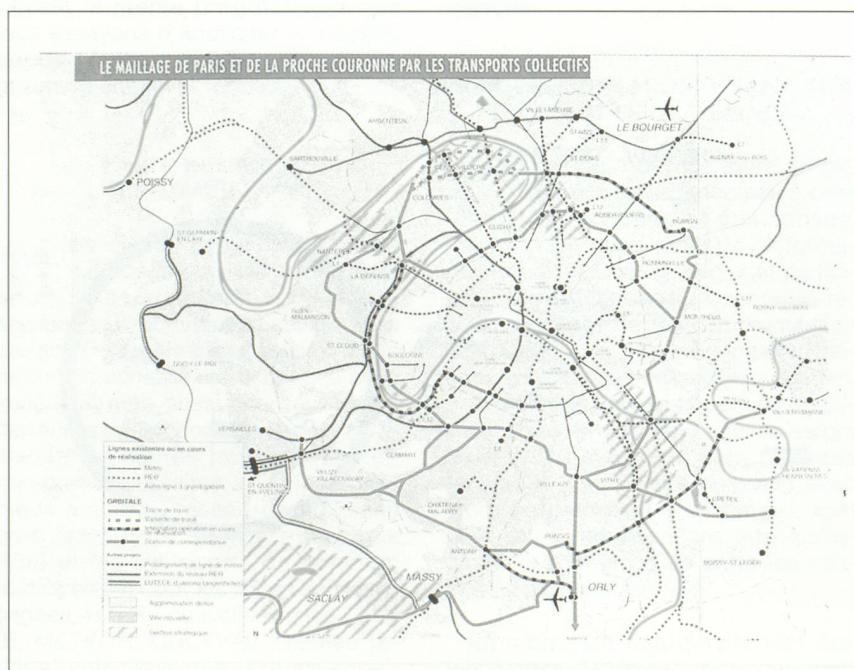


© Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France - Médiathèque

sur quatre ou cinq plans dans le cadre de concessions.

En zone périphérique, c'est entre l'autoroute A 86 et la limite de la région que l'accroissement des déplacements supplémentaires en transport individuel sera le plus important.

Dès maintenant, d'importants travaux d'aménagement et renforcement de voiries sont en cours. Mais un notable renforcement du réseau est aussi prévu, renforcement réalisé par la création d'axes nouveaux et aussi l'élargissement de voiries existantes : A12, A115, A104, RN4, etc.



© Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France - Médiathèque

Ce réseau routier régional s'articulera sur deux grandes rocade : d'une part le périphérique d'Ile-de-France (A86), d'autre part, en limite d'agglomération, la Francilienne qui assurera la liaison entre les pôles majeurs extérieurs.

Une autre rocade, en extrême limite de la Région dans la partie ouest, est envisagée afin de conforter l'armature urbaine des villes moyennes, renforcer l'organisation des relations au sein du Bassin Parisien et canaliser les trafics d'échanges nationaux et internationaux.

LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EN COMMUN RÉGIONAUX

A lors que les transports en commun représentaient 60 % des déplacements en 1955, ils ne représentent plus aujourd'hui que 30 %. Un effort considérable est donc nécessaire pour maintenir cette proportion en prolongement du programme RER lancé par le schéma de 1965.

Cinq grands projets en cours de réalisation se transformeront en véritable réseau régional au fur et à mesure de leur mise en œuvre.

● Le projet METEOR, métro automatique qui comprendra trois lignes :

- St-Lazare-Maison blanche avec prolongement au nord vers Gennevilliers et à l'ouest vers la Cité Universitaire ;

- Gare d'Austerlitz-Noisy-le-Grand via Maisons-Alfort et Champigny ;

- de Villetaneuse et la Plaine St-Denis au pôle de Seine Amont via les quartiers de l'Est parisien.

● Le projet ORBITALE composé :

■ de deux rocade de métros automatiques permettant des liaisons de banlieue à banlieue ne passant pas par Paris.

- l'une proche, reliant la Défense, le secteur stratégique de la Plaine St-Denis, Montreuil, le secteur stratégique de Seine Amont, Villejuif, Issy-les-Moulineaux, en irriguant les communes limitrophes de Paris ;



Métro automatique Val en section souterraine. © IAURIF - Médiathèque

- l'autre, plus extérieure, prolongeant la ligne St-Denis-Bobigny jusqu'à la Mairie de Montreuil à l'est vers le secteur stratégique de Gennevilliers et de Colombes, à l'ouest pour se diviser en deux branches, l'une vers la Défense-Issy Plaine, la deuxième vers Clamart pour rejoindre Orly-Val à Antony (liaison inaugurée le 1^{er} octobre dernier).

■ et de trois antennes :

- une sud-ouest vers Vélizy-Villacoublay ;
- une sud qui améliore l'accès du pôle Orly-Rungis
- une sud-est vers Villejuif-Créteil-Sucy-Bonneuil.

Ce projet, dont certains tronçons sont en cours de réalisation, donnera à la proche couronne une desserte maillée comparable à celle de Paris.

● **Le RER élargi** qui, tout en traversant l'agglomération centrale, irriguera le plus loin possible la grande couronne. Six lignes sont prévues à terme :

- ligne A : d'Eurodisney à l'est jusqu'à Cergy-le-haut à l'ouest.
- ligne B : de St-Rémy-les-Chevres au Sud ainsi que St-Germain et Poissy, à Villeparisis via Roissy.
- ligne C : depuis Étampes et Dourdan jusqu'à Pontoise pour une branche et St-Quentin-en-Yvelines pour l'autre branche.
- ligne D : d'Orry-la-Ville (Oise) à Melun via Châtelet et gare de Lyon.

- ligne E (Eole) : entre la banlieue est et la banlieue ouest via gare du Nord, gare de l'Est et gare St-Lazare.

- ligne F : nouveau RER nord-sud reliant Conflans-Ste-Honorine à Ramboillet après interconnexion entre les gares Montparnasse et St-Lazare.

● **Le projet LUTECE** (Liaison à Utilisation Tangentielle en Couronne Extérieure) qui assurera des liaisons inter-pôles passant par des zones très fortement urbanisées en utilisant de larges sections de la grande ceinture SNCF. Ce projet comprendra quatre liaisons : une nord, une sud, une ouest et une liaison complémentaire à l'est.

● **Enfin le projet MIRE** (Mission Inter-Régionale Express) qui, par un renforcement et une importante modernisation des lignes existantes, permettra aux régions limitrophes et à la région d'Ile-de-France de répondre à un accroissement du flux quotidien de 6 % par an, accroissement qui conduirait très vite à saturation.

Ce rapide tour d'horizon des grands travaux d'infrastructure de transport engagés ou en projet dont le coût est évalué à 250 milliards de Francs, ne serait complet si nous ne parlions des transports rapides dans lesquels nous intégrons à la fois le TGV et le transport aérien, ainsi que du transport par voie d'eau.

Le transport aérien, tant de voyageurs que de marchandises, s'appuie essentiellement dans la région, pour

les vols commerciaux sur les plates-formes d'Orly et de Roissy.

Orly, plate-forme en amélioration constante, devrait arriver à saturation à la fin de la décennie avec 30 millions de passagers par an.

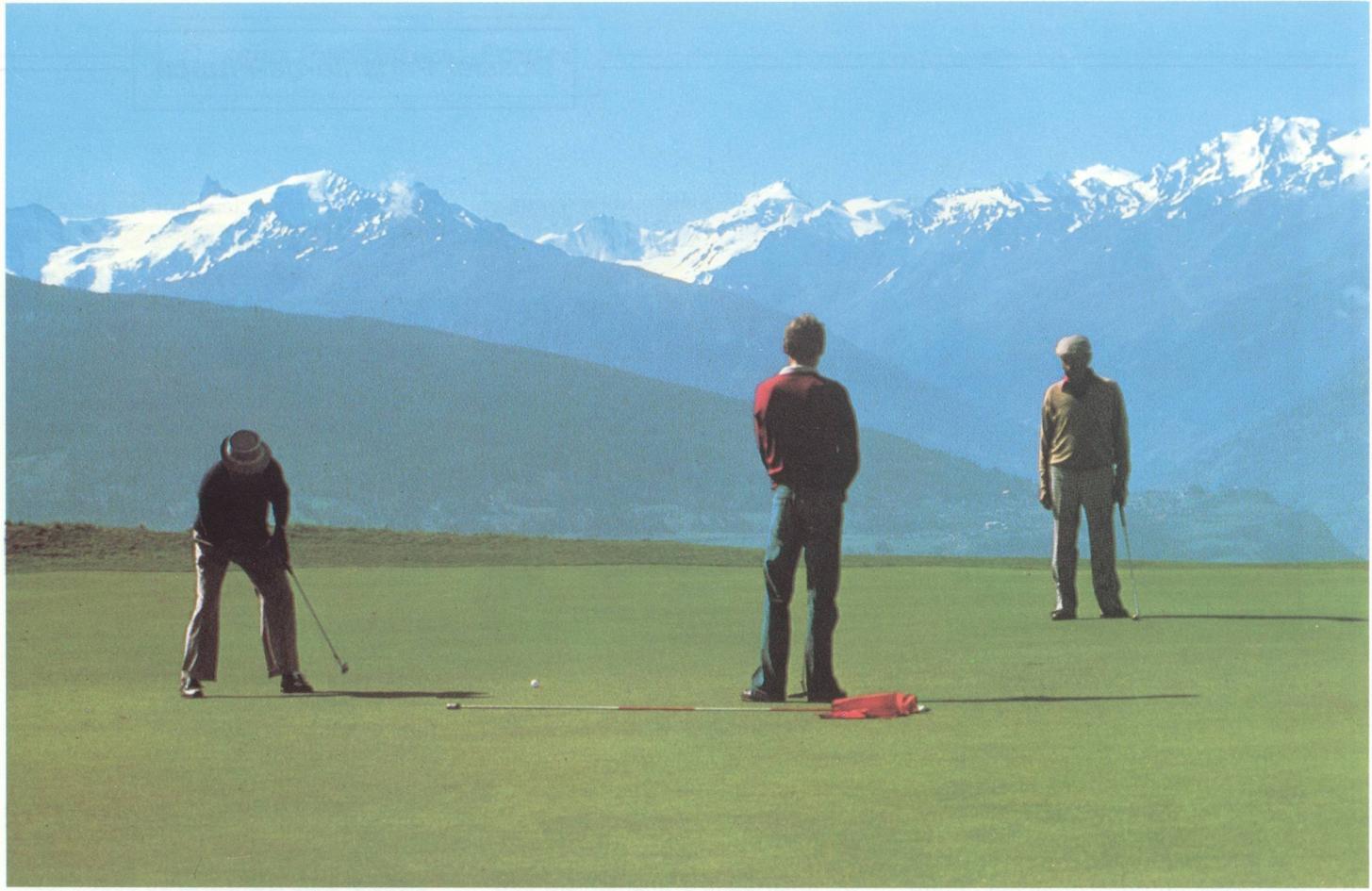
Roissy, plate-forme aéroportuaire qui dispose en Europe de la plus importante réserve foncière, a une capacité de développement très grande et doit voir son trafic tripler dans les vingt ans à venir pour atteindre 65 millions de passagers par an. Les travaux entrepris et en cours sont considérables.

Le raccordement de ce site à l'ensemble du réseau TGV grâce à l'interconnexion en cours de construction lui conférera un caractère unique et une position privilégiée de redistribution nationale et européenne des trafics intercontinentaux. Ainsi sur le site de Roissy, il y aura continuité pluri-modale des transports rapides.

Quant à la voie d'eau, outil indispensable et irremplaçable pour certains trafics de marchandises tels les pondéreux et les matériaux de construction, outil qui permet de pénétrer au cœur de l'agglomération sans créer de pollution et avec peu de nuisances, les travaux d'amélioration des infrastructures sont en cours et devraient s'accélérer avec le lancement par les pouvoirs publics de "France-Voies navigables". Cette accélération des investissements devrait permettre dans un premier temps la réalisation de la liaison Seine-Nord et relier ainsi par canaux à grand gabarit, la Seine au grand réseau nord européen de voie fluviale avant d'envisager la liaison Seine-Est.

Le fleuve n'est pas qu'un outil de transport, il est aussi un haut lieu du tourisme et de la sauvegarde du cadre de vie.

En conclusion, l'ensemble des travaux d'infrastructures de transport - engagés ou en projet en région d'Ile-de-France - doit apporter à cette région, mais aussi à l'ensemble du Bassin Parisien et au pays tout entier, un meilleur potentiel de développement à l'intérieur de l'Europe ouverte de 1993. Ils améliorent également de façon très sensible les conditions de vie de près de 11 millions de Franciliens. ■



A L'IMAGE DU PRESTIGIEUX GOLF
DE CRANS-SUR-SIERRE,
GASTON BARRAS CONSTRUIT POUR VOUS
DES RÉSIDENCES DE GRANDE QUALITÉ



St Andrews, un chalet de 8 appartements, construit par Gaston Barras

AGENCE IMMOBILIÈRE
Gaston et Christian BARRAS

VENTE - LOCATION

3963 CRANS-SUR-SIERRE VALAIS/SUISSE
TÉLÉPHONE : 027 / 41 27 02 - TÉLEX : 473 80
FAX : 027/414671

LA MAISON DU VALAIS

20, rue Royale
75008 PARIS

Tél. : (1) 42 60 22 72
(1) 42 60 23 75

Le Port autonome de Paris en 1991

Un établissement public qui travaille avec l'esprit d'entreprise

Jacques Trorial, Président du Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris

Entré en activité en 1970, le Port Autonome de Paris est aujourd'hui le 1^{er} port fluvial de France, le 2^e en Europe après Duisburg en Allemagne, avec un trafic de près de 23 millions de tonnes en augmentation de 17 % entre 1987 et 1990.

Cela représente un patrimoine de plus de 800 ha et 200 000 m² d'entrepôts et de bureaux soit un réseau de plates-formes logistiques multi-modales dont les plus importantes en trafic et par leur chiffre d'affaires sont Gennevilliers, qui en représente la moitié, Bonneuil, Limay et 60 ports de stockage-distribution.

Une mission principale assortie de 4 objectifs peuvent aujourd'hui définir le 1^{er} port fluvial de France :

■ La mission :

- exploiter, développer et créer des ports publics sur 500 km de fleuves et rivières d'Ile-de-France ;

■ Les objectifs :

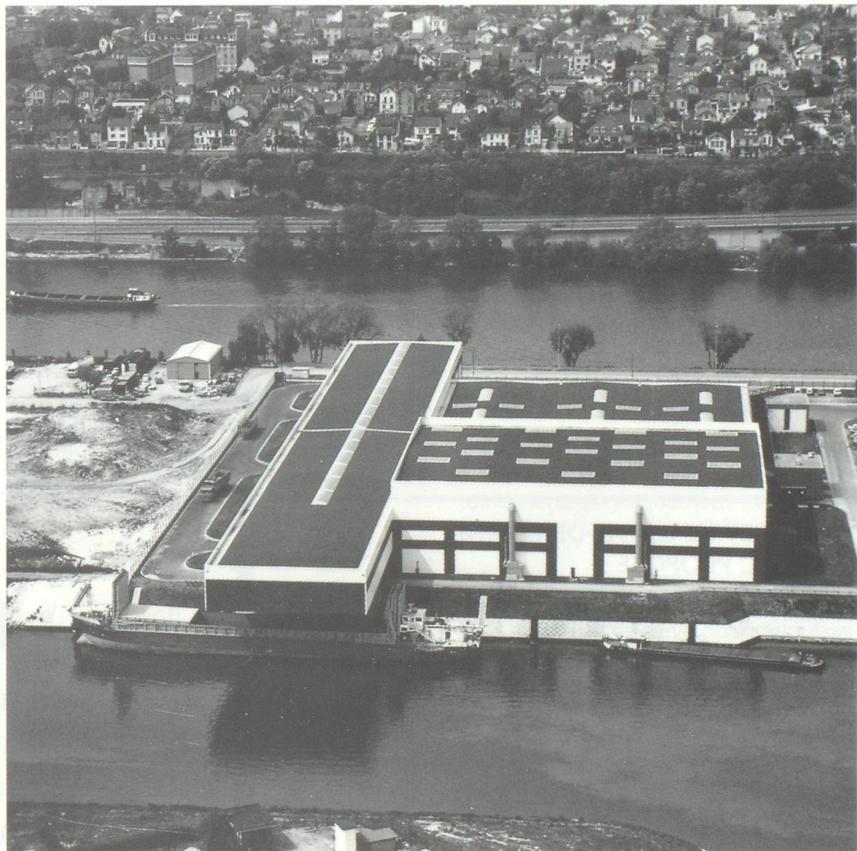
- assurer l'acheminement des marchandises à moindre coût et limiter l'encombrement des routes,
- intensifier l'effort d'équipement pour offrir à l'économie de la région des plates-formes multi-modales c'est-à-dire des sites d'entreposage et de distribution raccordés à la fois au réseau routier, ferré et bien entendu à la voie d'eau, pour l'accueil de l'activité logistique,
- revaloriser et développer les activités d'animation et de loisirs sur le fleuve et ses berges en favorisant la plaisance, le transport de passagers, le

stationnement de bateaux supports d'activités...

- participer avec le Service de la Navigation au bon fonctionnement de l'autoroute fluviale que représentent la Seine et ses affluents, l'Oise et la Marne.

Le Port Autonome de Paris qui se présente volontiers comme un outil au service du développement de l'Ile-de-France doit insérer ses activités dans le tissu urbain le plus précieux et le plus convoité de notre région.

La voie d'eau est aujourd'hui en Ile-de-France la seule infrastructure capable d'acheminer les marchandises qui n'est pas saturée, qui est loin de l'être puisqu'elle pourrait acheminer sensiblement 3 fois plus de marchandises que ce n'est le cas. Voilà une bonne raison purement régionale et de bon sens de valoriser l'avantage que représentent la voie d'eau et les plates-



Entrepôts British Steel à Gennevilliers. Photo Bardin.
© Port Autonome de Paris.



Les bateaux bus à Paris. Photo Antoine Maier. © Port autonome de Paris.

formes logistiques dont le Port Autonome de Paris est l'un des opérateurs.

A partir de 1988, le Port Autonome de Paris a décidé de doubler son effort annuel d'équipement pour répondre à la forte demande d'implantations d'activités logistiques, de s'engager résolument vers de nouvelles acquisitions foncières, et de développer des centres de vie pour ennobrir les zones portuaires.

L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE SE DÉVELOPPE

Plus que jamais le Port se doit de contribuer à son accueil en recherchant une participation plus étroite d'investisseurs privés dans le montage d'opérations nouvelles pour démultiplier l'action de valorisation des sites portuaires. Le Port Autonome de Paris, conscient du souci des populations d'une meilleure

intégration des ports dans la ville, s'attache, en liaison avec ses clients, à obtenir sur les ports une architecture industrielle de qualité en faisant appel à des architectes de renom. Il fait entrer la vie dans les ports : à Gennevilliers la réalisation d'un centre de vie restaurant, point de rencontre des industriels ou lieu de séminaires, est mis en chantier actuellement. Sur les ports de Bonneuil et de Gennevilliers, des hôtels-restaurants viennent d'être mis en service.

Le Port Autonome de Paris va de l'avant ; il tient à prendre part dans l'action engagée par les responsables politiques et économiques de la Région d'Ile-de-France pour faire de Paris la grande capitale économique mais aussi culturelle de l'Europe de demain.

Un convoi poussé de 5 000 tonnes sur la Seine, c'est 200 camions de moins sur la route. Des centrales à béton sur la Seine, c'est l'utilisation d'une voie de pénétration dans la capitale non saturée, au lieu de voir doubler les autoroutes pour le seul transport des marchandises, mais il faut que les centrales soient de bonne qualité architecturale.

Participer au projet européen, faire du Bassin Parisien le grand carrefour international digne de sa situation géographique, voilà le défi que le Port Autonome de Paris s'emploie à relever. ■

A CRETEIL DANS LE VAL-DE-MARNE LA SEMAEC PROPOSE :

- Dans **Acti-Cité**, des locaux d'activités industrielles ou tertiaires
 - Dans l'**Espace Paul Cézanne**, au cœur de Créteil, des bureaux de standing
 - Dans **Créteil-Village**, des locaux commerciaux à vendre ou à louer
 - Dans **Créteil-Parc**, des terrains à bâtir pour bâtiments tertiaires de qualité
- Renseignements-Commercialisation : (1) 49 80 92 01

Ayez le réflexe minitel !

36-16 code CECOM

Des informations sur la Suisse disponibles 24 h / 24 grâce au service télématique de la Chambre de Commerce Suisse en France

Au sud de l'Ile-de-France, une cité scientifique dans l'univers des technopoles

Pierre Noé, Président de l'Association de la Cité Scientifique Parcs et Technopoles Ile-de-France Sud, Membre fondateur de France Technopoles

La Cité Scientifique est une organisation conçue comme un ensemble cohérent et ouvert par des hommes qui ont adopté la démarche scientifique, démarche de rigueur, d'exigence et d'objectivité, caractéristiques propres de la science. Dans cette Cité des hommes, sciences et technologie sont parties intégrantes de la culture, et la culture n'est jamais dissociée du social ni de l'économie. C'est une démarche globale, la démarche technopolitaine par excellence.

UNE ASSOCIATION

La Cité Scientifique au Sud de l'Ile-de-France, c'est cet ensemble constitué d'acteurs de terrain qui ont épousé la démarche technopolitaine, qui ont décidé librement de vivre en synergie et pour ce faire d'être réunis au sein d'une association.

L'Association est le noyau à partir duquel se diffuse le changement de culture par ses animateurs et par ses adhérents membres actifs, qui le traduisent en terme de projets et de réalisations de terrain et qui, de proche en proche, change les comportements.

Il ne s'agit pas d'animation culturelle mais de vie culturelle. Tout ce qui peut concourir à l'émergence et au développement d'un haut niveau de culture doit être priorité.

Cette Cité est la superposition de deux réalités :

- L'une historique qui en fait le jardin de Paris pour sa richesse agricole et la qualité de l'environnement.
- L'autre contemporaine qui a créé des centres d'enseignement et de re-

cherche importants, dont l'implantation fut souvent le fait d'opportunités ; puis l'on vit venir la construction de trois villes nouvelles sur les cinq programmées en Ile-de-France.

C'est un lieu privilégié pour faire naître des idées novatrices, un lieu d'expérimentation par la prédominance de la matière grise.

C'est aussi, aujourd'hui, un lieu de réalisations concrètes par la mise des compétences en réseaux dans une gestion sans barrières vers la Cité sans murs.

SON HISTOIRE

Son aventure débute le 1er avril 1982 avec une lettre de mission du Ministre d'Etat, Ministre de la Recherche et de la Technologie. Nous fûmes ainsi chargés de remettre un rapport de préfiguration en vue de la création d'une Cité Scientifique en Ile-de-France Sud.

Ce rapport fut remis le 13 juin 1983 ; il conclut à la mise en place d'une Association et fixe sa mission :

"Décloisonner les hommes, les activités, les établissements. Mettre en synergie par la rencontre. Valoriser l'ensemble sur le plan économique, social et culturel en contribuant à valoriser chacun".

Le 17 novembre 1983, l'Association était créée, sous l'impulsion de l'Etat, par cinq grands établissements d'enseignement de recherche et d'industrie et se mettait au travail.

Elle regroupe aujourd'hui avec les collectivités locales et ses membres fondateurs, auxquels se sont joints d'autres acteurs de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'industrie, les aménageurs publics et privés ainsi que les développeurs. La Caisse des Dépôts et Consignations et la Caisse d'Epargne y représentent les financiers, la seconde Chambre Consulaire de France de Commerce et d'Industrie y tient toute sa place, ainsi que le Comité Economique et Social d'Ile-de-France.

SON ROLE

L'Association est le point de rencontre des acteurs réels du terrain, le premier élément de synergie et décloisonnement. C'est aussi un lieu de débats et d'observation par ses groupes de travail constitués inter-thématiquement par ses membres et son Observatoire Economique.

Lieu d'examen des projets, elle est également lieu de production de dossiers d'aide à la décision et peut coordonner si cela lui est demandé.

Lieu de vie et d'animation, l'Association est totalement portée intellectuellement, physiquement et financièrement par ses seuls adhérents.

Libre de ses expressions et de son action, convaincue depuis l'origine qu'il n'y a pas de développement possible sans relations et échanges internationaux, nous avons dès sa création adhéré au Club International des Technopoles.

C'est dans ce cadre, riche d'échanges d'expériences, que nous affinons nos réflexions et renforçons nos réseaux relationnels mis au service de nos projets et de nos adhérents qui les portent.

Valoriser l'ensemble sur le plan économique, social et culturel en contribuant à valoriser chacun. Unir les hommes dans une démarche de fraternité, c'est créer le ciment nécessaire à l'édification de la Cité sans murs. C'est regarder la "petite étoile" sans laquelle le quotidien est quelquefois un peu terne, mais c'est aussi être présent tous les jours sur le terrain afin de suivre les travaux.

SON TERRITOIRE

Notre Cité contient plusieurs technopoles constituées en réseau dans une même volonté de décloisonnement, de synergie sur un territoire géographique sans barrières artificielles, donc sans murs.

C'est un rassemblement de proximité appelé aussi Axe Sud de l'Ile-de-France.

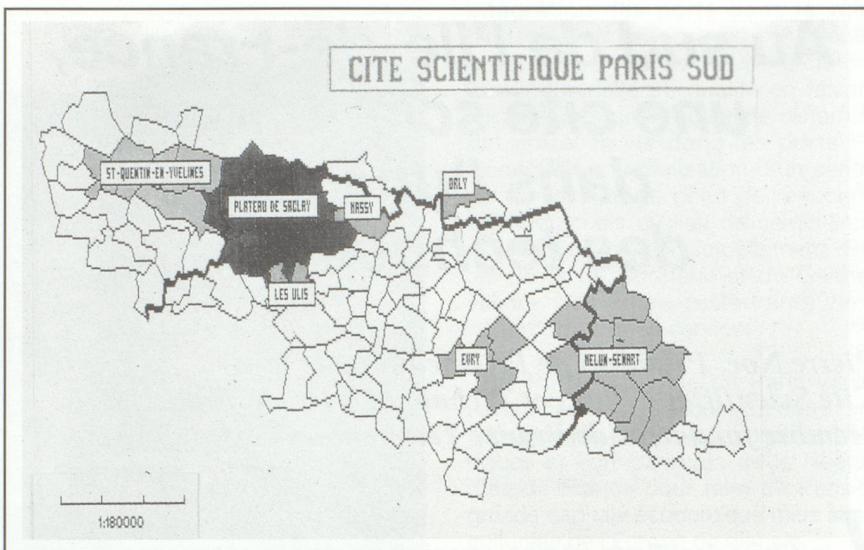
4 technopoles la composent : à 30 km au Sud de Paris, Évry ; au Sud-Ouest, Saint-Quentin-en-Yvelines ; au Sud-Est, Melun-Sénart. Entre Saint-Quentin-en-Yvelines et la ville de Massy : le plateau de Saclay-Palaiseau.

ÉVRY, UNE TECHNOPOLE VOLONTAIRE

Poids lourd techno-industriel de la Cité Scientifique Ile-de-France Sud, Évry affiche aussi comme priorité le développement de la formation en accueillant des instituts de dimensions diverses : 1 000 élèves ingénieurs étaient déjà formés dans l'agglomération nouvelle chaque année, avant même l'ouverture en 1990 des filières de l'université Évry-Val d'Essonne.

Elle a fait preuve d'un esprit technopolitain avant la lettre en créant, dès l'origine, un lieu d'échanges entre les organismes de formation et les entreprises d'informatique ainsi qu'une pépinière d'entreprises.

La plus grande pépinière d'Ile-de-France, avec l'ouverture d'une deuxième pépinière, commence à jouer son rôle d'incubateur en accueillant une "spin-off" de laboratoires universitaires et en établissant



© Cité Scientifique Parcs et Technopoles Ile-de-France Sud.

des liens entre les entreprises et les universités pour le partage des compétences. Elle met en place un programme de soutien à la création par essaimage, en relation avec les plus grandes entreprises de la région, facilitant ainsi l'émergence des projets et valorisant cette méthode de création d'entreprise dans le monde de la petite et moyenne industrie.

Dans une Cité Scientifique "sans murs", Évry est ville et technopole à part entière. Elle permet la complémentarité des fonctions, leur enrichissement réciproque et accueille une multiplicité de réseaux qui tous concourent au développement économique et social dans la Cité.

SAINTE-QUENTIN-EN-YVELINES, UNE TECHNOPOLE DE FAIT

Saint-Quentin-en-Yvelines est dans sa troisième étape qui débuta en 1983 ; elle est passée du stade de Ville Nouvelle à celui de Nouvelle Ville. C'est-à-dire du stade d'un territoire en développement où sont juxtaposées zones d'activités, zones d'habitat, zones de commerces, zones de loisirs, à celui d'une vraie ville où la diversité, la complexité, la richesse du tissu économique et social devient un facteur décisif de l'efficacité des entreprises.

On entre ainsi dans le cercle vertueux où les qualités de la ville sont un plus pour les entreprises petites et grandes et où, à l'inverse, la société locale et ses leaders peuvent prendre appui sur le dynamisme pour améliorer encore le milieu de vie.

Quantitativement, les chiffres rendent compte de ce dynamisme de "technopole de fait" : les 4 000 emplois supplémentaires dégagés chaque année sont le résultat du jeu des créations et des disparitions d'entreprises qui s'équilibrent, ainsi que d'une forte croissance des entreprises existantes.

MELUN-SÉNART, UNE TECHNOPOLE D'AVENIR

Elle bénéficie de grands espaces encore vierges. Sa vaste étendue, 12.000 hectares, en fait l'égal de Paris, les rivières et le charme des ruisseaux en plus.

Les estimations envisagent pour Melun-Sénart 150 000 habitants à l'horizon 2005, contre 80 000 aujourd'hui. Les zones d'habitations comportent une majorité de maisons individuelles ; ces quartiers ont été conçus comme compléments des villages préexistants et leur apportent des équipements nouveaux. Souvent, ils ont été dessinés autour de plans

d'eau qui ont pour fonction de réguler les eaux pluviales des affluents, grands et petits de la Seine.

La croissance mesurée de Melun-Sénart se traduit par quelques chiffres significatifs : dans les cinq ans, la S.A.N. prévoit, en concertation avec les collectivités locales, la création de nouvelles ZAC et la construction de 6.000 nouveaux logements. A l'heure actuelle, 64 % de la population de Melun-Sénart est propriétaire de logements neufs, notamment de maisons individuelles.

Cité paysagère, Melun-Sénart compte bien renforcer cette image en accueillant, en 1997, le premier Festival International des Jardins à se tenir en territoire français.

Le Grand Stade qui doit être inauguré en 1996, et l'université future sont les deux équipements lourds au programme. Un espace central a été mis à l'étude en 1986 dont le principe est de regrouper, au cœur de la Ville Nouvelle, un ensemble de services et d'activités économiques. Ce plan d'aménagement comprend un centre commercial en bordure d'un lac de 45 hectares.

LE PLATEAU DE SACLAY-PALAISEAU, UNE TECHNOPOLE EN DEVENIR

Le schéma directeur a été adopté par les 15 communes concernées. Les grandes options retenues sont les suivantes :

- maintien de 2 000 hectares en zone agricole,
- ouverture de 658 hectares, à l'urbanisation nouvelle, destinés à accueillir, dans la perspective d'un pôle scientifique et technologique européen, des établissements d'enseignement supérieur, et des centres de recherche scientifique, des activités de haute technologie, des logements traditionnels et temporaires, des équipements publics et des centres de vie intégrant toutes les fonctions de la ville,
- priorité à une liaison "transport en commun en site propre" est-ouest reliant Saint-Quentin-en-Yvelines à Massy et, au delà, à Orly.



Bureaux à Saint-Quentin-en-Yvelines.«Cette nouvelle ville dégage chaque année 4 000 emplois supplémentaires»...

© Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Un district regroupera les communes. Le programme est fixé sur 21 ans, en trois phases de 7 ans.

MASSEY AU COEUR DU RÉSEAU DES TECHNOPOLES DE LA CITÉ SCIENTIFIQUE, UN POINT DE RENCONTRE OBLIGÉ

La gare d'interconnexion de Massy vient d'être inaugurée le 28 septembre 1991. Dès le lendemain, une dizaine de TGV ont été mis en service au départ de Massy, pour Bordeaux, Nantes, Rouen, Rennes ou Lyon.

En 1994-95, Lille, Londres, Bruxelles ou Amsterdam, pourront être atteints également à partir de Massy. Cette gare, dont la structure souterraine existe depuis trois ans, confirme la vocation de Massy d'être le centre géométrique d'un réseau exceptionnel de communications.

Par communications, on entend aussi bien les transports ferroviaires (RER, TGV) que routiers (autoroutes), mais aussi la communication entre les hommes, entre le monde des affaires et le monde de la recherche. En bref, Massy est essentiellement un pôle technologique et un pôle de convergence.

Elle est également, par sa position géographique, le pivot de l'Axe Sud

de l'Ile-de-France, elle-même aussi au centre de nombreux réseaux technologiques et scientifiques, en raison de son système relationnel avec les autres villes de France et d'Europe.

La communication ce n'est pas suffisant, la ville de Massy toute entière doit être au niveau de l'enjeu. Elle s'organise autour de quatre éléments architecturaux de très grande qualité :

- L'Arche, liaison Est-Ouest au dessus des voies ferrées et qui relie les 3 gares (RER, TGV) avec des commerces et bureaux - un bâtiment de plus de 200 mètres de long.
- une sphère de 70 mètres de diamètre avec 35 000 m² de bureaux.
- Une pyramide de 70 mètres de haut, 100 000 m² de plancher.
- Une place ronde de 120 mètres de diamètre. A cela s'ajoute l'opéra-théâtre, un centre de congrès, une annexe du Palais de la Découverte et une vitrine permanente de la recherche scientifique.

A l'heure où les combats économiques sont décisifs, nous sommes convaincus qu'il n'y a pas de mission plus exaltante que d'unir les forces de la "fraternité économique".

C'est le ciment qui permettra d'établir notre "Cité sans murs", notre Cité Scientifique, la Cité des Hommes.

C'est la mission que nous nous sommes donnée. ■



LA PERFORMANCE : NOTRE VOCATION

Avec un budget de recherche de plus de 7 milliards de francs, CIBA-GEIGY, un des leaders mondiaux de la chimie fine, est engagé dans la course à la performance. Pharmacie, agriculture, matières plastiques, additifs, pigments, colorants et produits chimiques : autant de domaines où nous nous impliquons.

Créativité, qualité, innovation et protection de l'environnement sont notre vocation et plus que jamais de solides atouts pour gagner aujourd'hui et demain.

CIBA-GEIGY

2 et 4 rue Lionel Terray, 92506 Rueil Malmaison Cedex.
Tél. : (1) 47.52.30.00.

"Avec Seine Rive Gauche, nous allons créer une ville dans la ville et renforcer de manière considérable le 13^e arrondissement"

**Jacques Toubon, Député de Paris,
Maire du 13^e arrondissement.**

130 ha à aménager dans Paris le long de 2,7 km de berges de Seine — d'Austerlitz à Masséna — à 3 km de Notre-Dame, tel est l'enjeu du projet Seine Rive Gauche. Une nouvelle ville dans la ville, faite de 2 millions de m², créée d'ici 12 à 15 ans.

Seine Rive Gauche comportera 520 000 m² de logements, dont un tiers PLA, un tiers PLI et un tiers secteur libre. 900 000 m² de bureaux seront construits dont 70 000 m² pour le Ministère de l'Intérieur et 30 000 m² pour la Région Ile-de-France. 150 000 m² d'activités artisanales et industrielles sont prévues ainsi que 100 000 m² de commerces au rez-de-chaussée des immeubles. Plus de 300 000 m² (hors Ministère et Région d'Ile-de-France) de grands équipements publics sont programmés ; il s'agit des 250 000 m² de la Bibliothèque de France, des 80 000 m² de l'Université (3^e cycle), des 20 000 m² pour le centre hospitalier de la Pitié-Salpêtrière, sans oublier la Cité des Arts Graphiques et les ateliers d'artistes.

Des équipements publics sont aussi prévus : 1 collège, 5 écoles, ainsi que des équipements sociaux (crèches, haltes-garderies,...), sportifs (gymnase, stade) et culturels (bibliothèque). Des espaces verts seront étendus (square Marie Curie) ou créés (près des Grands Moulins). Les Berges de la Seine seront reconquises pour la promenade et les loisirs.

L'esprit du quartier ? Pas de Défense bis. En dépit de la création d'un pôle tertiaire important qui occupera les

3/5^e du site, il n'est pas question de laisser se développer un quartier mort à partir de 18 heures, à l'image de la City londonienne. Dans ce morceau de la ville, on retrouvera les composantes qui rendent une cité vivante : à savoir le bon dosage entre bureaux, activités, logements, commerces et équipements publics.

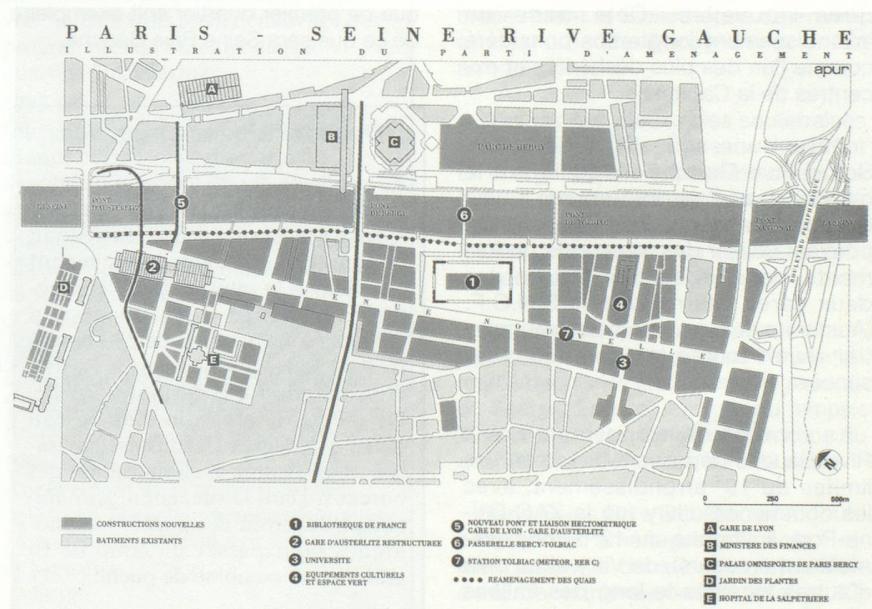
Notre projet doit être d'implanter un grand nombre de logements, mais également de créer plus d'emplois, de sorte que le problème important des trajets domicile/travail soit réduit pour les habitants de l'arrondissement. Nous allons donc redonner une activité au 13^e arrondissement, réorganiser sa cohésion initiale.

Ce projet a donc une philosophie en continuité de la ville actuelle, par la hauteur des bâtiments, le découpage des rues et des espaces publics, les échanges et l'animation quotidienne ainsi que le rapprochement des emplois et de l'habitat.

ACTIVITÉS ET EMPLOIS

Occupé jusqu'à présent quasi exclusivement par des entreprises industrielles et de transport, le secteur Seine Rive Gauche est appelé à devenir un des pôles d'activités les plus importants de Paris.

60 000 emplois tertiaires : les quartiers de Seine Rive Gauche seront sans nul doute le moteur principal du développement économique de Paris. Le secteur tertiaire y connaîtra un très important développement puisque, comme indiqué précédemment, 900 000 m² lui sont affectés, à un rythme de 75 000 m² annuels.



Le concept de "cité financière" a été écarté, au profit de quartiers polyvalents, où sur les 60.000 emplois créés, 45 000 seront amenés par l'implantation de bureaux et 15 000 dérouleront des activités mises en place. Ces 60 000 personnes côtoieront les 20 000 résidents et les visiteurs.

Les espaces de bureaux seront répartis entre une cinquantaine de sièges sociaux. S'y ajouteront quelques grandes institutions comme le Ministère de l'Intérieur et le Conseil Régional.

DES IMMEUBLES INTELLIGENTS

Les immeubles de bureaux seront conçus et équipés de manière à satisfaire aux exigences de la bureautique moderne : climatisation, liaisons multiples, etc.

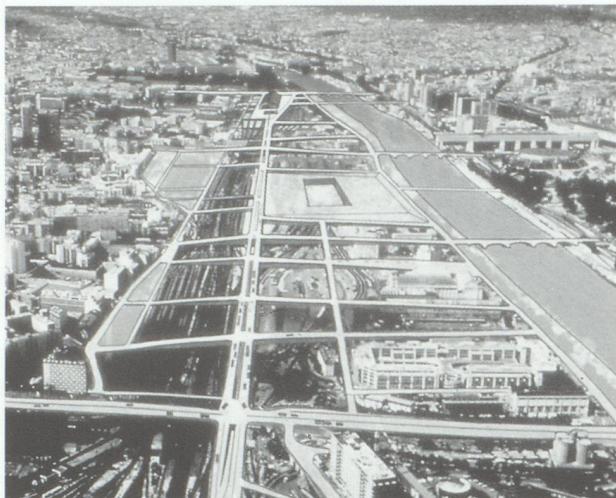
Autrement dit, des "immeubles intelligents". Ils seront situés aux abords de la Gare d'Austerlitz et le long de l'avenue centrale.

Il m'importe qu'une réelle collaboration technique soit mise en place intégrant les avis des professionnels de la promotion et de l'immobilier.

Il s'agira de créer un nouveau pôle d'affaires dans Paris. Une activité tertiaire allant dans le sens des autorités administratives soucieuses de regrouper à l'est des emplois tertiaires correspondant à des activités économiques nouvelles. Cela dans un arrondissement longtemps considéré comme l'un des plus déshérités et excentrés de la Capitale.

Offrant une nouvelle opportunité, Seine Rive Gauche rééquilibrera le marché dans Paris intra-muros : avec des loyers acceptables, un personnel pouvant utiliser des transports performants, dans un secteur proche des deux gares internationales S.N.C.F. (Austerlitz et Lyon), ce nouveau quartier réunit toutes les conditions du succès.

La zone de développement Seine Rive Gauche dépassera largement les limites du 13^e arrondissement, avec les communes d'Ivry (où la ZAC Seine-Port, limitrophe du 13^e arrondissement est en cours), de Vitry et au delà d'autres localités le long des vallées de la Seine et de la Marne.



Maquette de Seine Rive Gauche - "Les voies" - Novembre 1990.

© Photothèque du Pavillon de l'Arsenal.

Ce pôle d'activités très puissant contrebalancera celui de l'Ouest parisien et sera, à terme, un nouveau centre passant par les arrondissements de l'Est de Paris.

Aucun secteur d'activité ne sera privilégié. Nous souhaitons atteindre le haut de gamme, c'est-à-dire les sièges sociaux des grands groupes français et internationaux. L'aménageur public (SEMAPA) se préoccupera de l'architecture et de la vente des charges foncières aux promoteurs en blanc et aux utilisateurs finaux.

Quoi qu'il en soit, nous vendrons les charges foncières selon les usages habituels, mais en attachant la plus grande importance à l'utilisateur final afin que ce premier quartier soit exemplaire de ce que sera Seine Rive Gauche.

Des techniques originales.

La collecte des 80 tonnes d'ordures ménagères produites quotidiennement sera assurée par un réseau pneumatique. Les ordures seront évacuées à la vitesse de 70 kilomètres par heure dans un réseau d'égouts sous pression de 23 kilomètres de long, aboutissant à l'usine d'incinération d'Ivry, toute proche. De même, la création d'un réseau d'eau à 5 degrés Celsius est envisagée pour assurer la climatisation des bureaux. Dans la rue, enfin, les habitants trouveront des bornes téléphoniques pour passer un coup de fil grâce à leur combiné de poche.

LES TRANSPORTS : TOUT VA CHANGER AVEC SEINE RIVE GAUCHE

Les quartiers de Seine Rive Gauche étaient jusqu'alors particulièrement mal desservis par les transports.

● TGV et grandes lignes à Austerlitz :

Pour les aménageurs, il ne fait nul doute que l'effet de la nouvelle gare TGV de Paris-Austerlitz contribuera au succès du pôle d'affaires. Actuellement, la Gare d'Austerlitz reçoit les trains de grandes lignes desservant le Sud-Ouest (13 millions de voyageurs par an). La grande halle, entièrement rénovée (et peut-être allongée), sera reliée à la Gare de Lyon par un système de transport léger suspendu, passant sur le futur Pont Charles-de-Gaulle.

Dans l'avenir, elle pourrait accueillir, aux périodes de pointe, certaines rames TGV des Gares de Lyon et de Montparnasse. Vers 2010, Austerlitz deviendra la tête de ligne parisienne de ce nouveau réseau TGV et son trafic doublera.

● Météor :

En 1995, la RATP ouvrira dans le 13^e arrondissement, entre l'avenue d'Italie et les quais, trois stations d'une nouvelle ligne qui reliera le sud-est parisien à la Gare Saint-Lazare, les stations Masséna, Tolbiac, Nationale et Maison Blanche. Il s'agit de la première tranche du métro rapide : le projet Météor. Rive droite, le métro s'arrêtera à Saint-Lazare, Madeleine, Pyramides, Châtelet, Gare

de Lyon, Bercy et Dijon. Achevée, cette ligne d'importance régionale joindra le futur pôle d'activités de Gennevilliers à la Cité Universitaire.

Le coût de la première partie de la ligne (Maison Blanche-Saint-Lazare) est évalué à 6 milliards de francs, dont 450 millions pris en charge par la Ville.

Le calendrier

10 juillet 1989 :

Délibération du Conseil de Paris autorisant l'élaboration d'un Plan d'Aménagement de Zone (PAZ).

24 octobre 1989 :

Création de l'Etablissement Public de la Bibliothèque de France.

22/23/24 juin 1990 :

Présentation aux Parisiens, sur le quai Saint-Bernard, du projet Seine Rive Gauche.

25 juin 1990 :

Adoption par le Conseil de Paris du projet initial de PAZ.

Octobre-Novembre 1990 :

Enquête publique.

Janvier 1991 :

Rapport favorable des commissaires-enquêteurs.

Février 1991 :

Le projet Seine Rive Gauche est déclaré d'utilité publique.

Avril 1991 :

Début des travaux préliminaires sur le site de la Bibliothèque de France.

10 mai 1991 :

Le projet Météor est déclaré d'utilité publique.

8 juillet 1991 :

Adoption définitive du PAZ par le Conseil de Paris et approbation de la convention chargeant la Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Paris (SEMAPA) de la maîtrise de l'ouvrage du projet.

Eté 1991 :

Délivrance du permis de construire à la Bibliothèque de France.

Automne 1991 :

Début de la reconstruction de l'usine souterraine des eaux, de la construction de la Bibliothèque de France et

• Les autobus :

Les quartiers de Seine Rive Gauche seront desservis par plusieurs lignes de bus, dont les couloirs réservés sont prévus, notamment sur l'avenue centrale.

• Le pôle d'échanges Masséna-Tolbiac :

La station Météor-Masséna, entre la rue de Tolbiac et le boulevard Masséna,

est une pièce maîtresse du développement des quartiers de Seine Rive Gauche. Là, sera assurée la correspondance entre :

- le R.E.R. C. L'actuelle gare Masséna sera déplacée pour assurer la connexion avec la ligne Météor. 17 millions de voyageurs y transiteront à partir de 1995.

- une nouvelle gare T.A.A. (Trans Autos Accompagnés) souterraine près de la Bibliothèque de France.

- une nouvelle gare-annexe d'Austerlitz, souterraine elle aussi. Elle accueillera les trains des grandes lignes en complément de la gare d'Austerlitz, qui sera restructurée pour recevoir le TGV.

- la ligne n° 10 du métro (Boulogne-Austerlitz) dont le prolongement est à l'étude.

LA CIRCULATION

Le doublement du pont de Bercy sera achevé et mis en service avant fin 1991. Avant 1995, le pont d'Austerlitz sera doublé par le pont Charles-de-Gaulle.

Aujourd'hui, 10 km de rues desservent la ZAC Seine Rive Gauche. Avec la construction de l'Avenue principale irriguant les nouveaux quartiers et des voies secondaires, ce seront 15 ou 18 km de plus qui viendront désenclaver la zone d'ici dix ans. Avant l'an 2000, une passerelle piétonne sera créée reliant la Bibliothèque de France aux jardins de Bercy dans le 12^e arrondissement.

D'ici dix ans, deux voies souterraines sous le quai et sous l'Avenue prendront en charge le trafic entrant et sortant. Le quai, la Grande Avenue, les voies transversales assureront des fonctions plus locales : dessertes des quartiers, promenades, pistes cyclables...

Pour réaliser un projet d'une telle ampleur, le plus ambitieux dans Paris intra-muros depuis les grands aménagements du Second Empire, il faudra du temps : 12 à 15 ans minimum (la construction du quartier de la Défense a duré 30 ans).

Paris Seine Rive Gauche, avec toute cette série d'aménagements sera vraiment une ville dans la ville, et renforcera, de manière considérable, le 13^e arrondissement.

Avec un assureur à la hauteur on peut voir plus loin



CIA

Voir plus loin est depuis longtemps déjà une réalité pour Winterthur. L'expérience acquise sur de nombreux marchés internationaux fait de Winterthur un Groupe d'Assurance Européen de tout premier plan, organisé autour d'implantations authentiques et fortement intégrées à l'économie locale.

Vous donner les moyens de voir plus loin, plus large, plus clair, telle est l'ambition commune de tous nos collaborateurs et conseillers dont le professionnalisme a fait la réputation de Winterthur.

Du simple particulier à l'entreprise multinationale, la qualité de nos produits et de nos services s'inscrit dans la plus pure tradition d'excellence et de rigueur suisses, toujours au plus haut de l'assurance.

winterthur

Aucune compagnie ne vous parle avec une telle assurance

Winterthur - société suisse d'assurances - Tour Winterthur - Cedex 18 - 92085 Paris la Défense - Tél. (1) 49.03.87.87

Les principaux aspects de l'aménagement du quartier de la Défense et ses perspectives d'avenir

Guy Berrut, Directeur du Groupe des Agences BNP Puteaux-Le Parvis

Une entreprise qui souhaite s'implanter en Ile-de-France a le choix entre Paris intra-muros, un nouveau quartier d'affaires en proche périphérie ou une des villes nouvelles. Son choix dépendra essentiellement de son budget, de sa taille, de l'image qu'elle veut donner d'elle et des commodités d'accès pour son personnel. La Défense est le type même d'une conception réussie d'un nouveau quartier d'affaires à l'immédiate périphérie d'une capitale.

LA DÉFENSE A 30 ANS

Lorsque le 12 août 1883 Monsieur René Waldeck-Rousseau, qui représente le Président Jules Ferry, inaugure le Monument de la Défense au rond-point de Courbevoie, il ne pouvait pas pressentir que sur cet emplacement s'élèverait, un siècle plus tard, le plus grand quartier d'affaires d'Europe.

Il ne se passa pas grand chose sur le site jusqu'après la Deuxième Guerre mondiale.

Vers le milieu des années 1950, le besoin d'espace pour de grandes expositions se fit sentir et cela amena le développement du projet de création du CNIT (Centre National des Industries et des Techniques) qui sera financé par les souscriptions des entreprises et sous la coordination de la Banque de France et de la Caisse des Dépôts et Consignation.

Le premier coup de pioche est donné en 1955 et le CNIT est inauguré en septembre 1958 par le Général de Gaulle.

— ça vous va Malraux ?

demandait-il à son Ministre de la Culture. Cela "allait" à Malraux et ce bâtiment, qui était à l'époque la plus grande voûte du monde, devait être le point de départ de ce qui sera le quartier de la Défense.

C'est en effet, à ce moment-là, que fut créé l'Etablissement Public pour l'Aménagement de la Défense "l'EPAD" qui associait l'Etat et les collectivités, avec pour but de procéder à la réalisation du projet d'aménagement de la banlieue, au delà du Pont de Neuilly.

L'aventure du quartier de la Défense commence alors vraiment et il sera exemplaire par son association réussie du secteur public et de l'initiative privée. Le Périmètre de l'EPAP s'étend sur une vaste zone de 1 700 hectares dont un premier quartier est en phase d'achèvement : il s'agit du quartier A, plus communément appelé la "poire" puisque inséré au sein d'un boulevard circulaire qui présente cette forme.

Les années 1960 voient se développer un énorme chantier. Les premiers immeubles surprennent les Parisiens par leur modernisme et très vite la

Défense deviendra le Manhattan de Paris ; la France verra apparaître ses premiers gratte-ciel. Eso fut la première grande entreprise à venir s'y implanter en 1968, sur un terrain qui lui appartenait depuis 1957. Puis la montée en charge fut assez rapide jusqu'en 1973, date à partir de laquelle la Défense connaît une crise qui allait durer jusqu'au début des années 1980. C'est ensuite un nouvel essor que connaît la Défense avec, en point d'orgue, la construction de la Grande Arche en 1989.

Les étrangers qui visitent la Défense sont en effet extrêmement intéressés par le montage de l'opération et le mode de financement original qui a été mis en place pour le développement de ce site. L'EPAP a effectivement été au départ doté par l'Etat mais tout le financement ultérieur a été fait sans recours à l'argent du contribuable puisque c'est la vente des droits à construire qui a permis à l'EPAD de financer les équipements collectifs.

Outre l'EPAD, un intervenant majeur dans la construction de la Défense a été le promoteur SARI et son dynamique Président, Christian Pellerin.

UN POLE ÉCONOMIQUE DE PREMIERE IMPORTANCE

On peut, à ce jour, dresser un premier bilan économique de la Défense. C'est aujourd'hui, 2 200 000 m² de bureaux dans le seul quartier d'affaires, auxquels il faut ajouter 300 000 m² sur Nanterre.

Il y a 8 000 logements sur Nanterre et quelque 110 000 personnes travaillent sur ce site.

Ce quartier a attiré, principalement, des grandes entreprises : tous les grands noms du commerce et de l'industrie s'y retrouvent, mais il y a aussi 6 000 entreprises de toutes tailles qui évoluent dans les secteurs les plus divers.

On peut toutefois citer 5 secteurs d'attraction prédominants à la Défense :

- la chimie et la pharmacie: Rhône-Poulenc, Orkem, Hoechst, Bayer, Atochem.

- Pétrole: Elf, Total, Esso, Mobil, Texaco.

- l'Informatique: IBM, Olivetti, Bull, Wang, Unisys, Nec.

- les assurances: UAP, GAN, PFA, SCOR, Winterthur, Coface.

- les sociétés d'ingénierie et de services : Technip, Framatome, SGTE, ECCO, Cap Gemini, Sligos.

Sur les 6 000 entreprises de la Défense qui emploient 110 000 personnes, 43 d'entre elles en occupent 50 000. C'est dire que la Défense a été jusqu'à présent un site d'implantation de grandes entreprises.

Le secteur tertiaire, qui emploie 56 % des effectifs, pèse un poids déterminant sur les 50 premiers groupes industriels mondiaux. 12 ont une implantation à la Défense et un seul est français (ELF).

Parmi les 20 premières firmes françaises, 14 sont présentes sur le site de la Défense.

On peut estimer que le chiffre d'affaires global réalisé à la Défense par les 6 000 entreprises qui y sont implantées s'élève à environ mille milliards de francs.

UN QUARTIER D'AFFAIRES DOIT SE SITUER DANS UN ENVIRONNEMENT DE GRANDE QUALITÉ

Ce qui fait le succès de ce quartier c'est la cohérence de son développement en terme d'équipement collectif et notamment de transport. Ceci a été rendu possible en raison du rôle joué par l'EPAD qui s'est porté acquéreur des terrains et qui a ainsi pu contrôler le développement du site.



*La Défense. Vue sur Nanterre et la Grande Arche.
Photo : Guyomard. © Documentation Française-Interphothothèque*

Un quartier d'affaires ne peut cependant se cantonner à ce seul rôle. Il doit associer les habitations, les commerces et les activités artistiques et de loisirs. C'est ce qui a pu être réalisé à la Défense avec la création de centres commerciaux de toute première importance. La transformation du CNIT en 1989 a permis de développer les commerces de luxe et en parallèle, le Centre commercial des 4 Temps, qui regroupe quelque 260 commerces, est l'un des plus importants d'Europe.

Aujourd'hui, la Défense est devenue, pour les habitants des communes voisines, un endroit où l'on vient faire ses courses et où l'on est certain de trouver une diversité importante de commerces avec des facilités de parkings que l'on ne retrouve pas en ville.

On ne sait pas toujours que sur ce site une soixantaine de sculptures monumentales ont été installées, œuvres d'artistes contemporains, qu'un espace Art-Défense présente en permanence des expositions et que l'EPAD a réservé 6 000 m² dans le futur projet du terrain ESSO pour y

aménager un musée d'art contemporain. Enfin, le Parvis accueille des manifestations culturelles diverses : Fête de la Musique, concert de Jean-Michel Jarre, etc.

La construction de la Grande Arche, véritable monument de la fin de ce siècle, donne une référence symbolique à ce quartier en le rattachant aux siècles passés, le situant dans le prolongement de l'Arc de Triomphe de l'Etoile et du Grand Louvre.

L'Arche de la Défense est maintenant visitée au même titre que les autres monuments de la capitale. Elle a accueilli plus d'un million de visiteurs l'an dernier.

LES MOYENS DE TRANSPORT Y SONT ESSENTIELS

La qualité des transports est une des clés du succès d'un quartier d'affaires comme la Défense qui réunit une population importante ayant les mêmes habitudes de vie et, souvent, des horaires communs.

Le RER a contribué largement au succès de la Défense. La ligne A est devenue aujourd'hui la ligne de métro la plus chargée du monde et c'est incontestablement l'une des faiblesses de ce quartier. Le prolongement de la ligne n° 1 du métro, qui doit être mis en service dans un an, devrait permettre de soulager le RER. Le quartier est également desservi par la SNCF, à partir de la gare Saint-Lazare (7 mn de trajet), et le principe de l'ouverture d'une gare TGV, près de la Préfecture de Nanterre, est quasiment acquis. Ceci permettra de relier la Défense à tout réseau TGV et notamment au TGV Nord.

Il est aussi prévu que sur cette ligne, en alternance avec les TGV, des na-

vettes rapides permettent de relier Roissy-Charles de Gaulle, la Défense devenant ainsi le quartier qui sera le mieux desservi à partir de l'aéroport principal de Paris.

LA CONCURRENCE DES VILLES NOUVELLES

Avec l'inauguration de la Grande Arche à la Défense, ce quartier a maintenant une image assez proche de celle de la capitale. Les prix au m² ont d'ailleurs traduit cette notoriété puisque, aux abords immédiats de l'Arche, les nouvelles réalisations se négocient actuellement à plus de F 50 000.- le m² à l'achat et F. 3 000.-/3 500.- en location.

La Défense ne considère pas être en concurrence avec l'Est de Paris et ses nouveaux quartiers de Tolbiac et de Bercy, qui n'ont pas sa cohérence et sa notoriété. Quant aux villes nouvelles, elles sont beaucoup plus éloignées et ne donneront jamais aux entreprises qui s'y implantent, le prestige de la Défense. On vient d'assister d'ailleurs au départ de deux grandes sociétés, ESSO et BP, qui se sont installées dans l'Ouest de Paris, l'une à Rueil Malmaison, l'autre à Cergy. On n'a encore jamais vu une entreprise quitter la Défense pour l'Est parisien.

LE FUTUR DE LA DÉFENSE

Le quartier d'affaires proprement dit, c'est-à-dire tout ce qui se trouve à l'intérieur du Boulevard Circulaire, verra encore trois grands projets. Il y est prévu la construction d'une Tour (entre la Tour Atlantique et la Tour GFF), ainsi que la démolition de l'immeuble ESSO et la construction d'un ensemble de 190 000 m². L'immeuble de BP situé sur Courbevoie, le long de la Seine, va être totalement réhabilité suite au départ du pétrolier britannique pour Cergy. Ces opérations mettent en évidence que la durée de vie d'un immeuble moderne est de 30 ans...

Les Pouvoirs Publics ont pris la décision de prolonger l'axe historique - Louvre, Etoile, Grande Arche - de 2,5 km, en aménageant une trouée de 170 mètres de large, comparable à celle de l'Avenue Foch (les Champs Elysées ne font que 130 m de large). Cette

prolongation entraînera la couverture de l'autoroute A 14, ce qui nécessitera 1,35 milliard d'investissements.

On envisage aussi, au delà de l'Arche la mise en souterrain du RER, qui passera sous l'Université, et d'enterrer l'échangeur entre la A 14 et la A 86 de façon à pouvoir prolonger ultérieurement le grand axe jusqu'à la Seine.

...«La Défense ne considère pas être en concurrence avec l'Est de Paris et ses nouveaux quartiers de Tolbiac et de Bercy»...

L'EPAP devra trouver des financements pour ce grand projet, chiffré actuellement à 4 milliards de F, car il est exclu que l'Etat finance l'opération.

Le programme de ce deuxième souffle de la Défense s'étalera sur les 15 ans à venir et devrait lui permettre d'accueillir des activités nouvelles, notamment des Instituts Universitaires. Le projet d'un Centre International Universitaire est à l'étude, de même que celui de la création d'une Université privée sous l'égide du Conseil Général des Hauts-de-Seine. La fondation de l'Ecole Polytechnique envisagerait également de s'installer à la Défense.

Enfin, il sera fait une plus grande place à l'habitation en vertu de la règle qui impose la construction de 2 m² d'habitation pour 1 m² de bureau.

QUELS SERONT LES NOUVEAUX ARRIVANTS À LA DÉFENSE ?

Trois types d'entreprises peuvent s'implanter à la Défense : celles en quête de très grandes surfaces (50 000 m² ou plus) et qui sont de grandes sociétés désireuses d'avoir leur nom sur une Tour. Ce mouvement a quasiment fait le plein ; les entreprises à la recherche de surfaces comprises entre 10 000 et 20 000 m² et qui prennent quelques étages d'une Tour ou un petit immeuble ; enfin, les établissements intéressés par des surfaces comprises entre 1 000 et 5 000 m² et qui préfèrent de beaucoup les immeubles traditionnels.

Aujourd'hui, il est clair que la plupart des grandes entreprises ont réglé leur problème de Siège Social. Les grands

mouvements s'expliquent davantage par la volonté de ces groupes de réaliser des plus-values immobilières, plutôt que poussés par la nécessité.

L'avenir de la Défense passe donc par l'accueil des petites et moyennes entreprises et une campagne publicitaire doit être lancée sur ce thème. Ceci aura une influence sur l'architecture

qui sera développée dans l'avenir : il y aura davantage d'immeubles de moyenne hauteur et d'immeubles bas.

LE "PLUS" DE LA DÉFENSE POUR L'IMPLANTATION D'UNE SOCIÉTÉ ÉTRANGERE

Cette entreprise y trouvera des prestations internationales de qualité, des bureaux agréables, climatisés et pré-câblés, ce qui est rarement le cas dans Paris intra-muros, sinon dans les nouvelles réhabilitations d'immeubles anciens mais où les prix des loyers sont nettement supérieurs à ceux pratiqués à la Défense.

Elle y trouvera un environnement de prestige, le calme - car la circulation automobile est souterraine - et un réseau de transports qui sera très prochainement d'une exceptionnelle qualité permettant de relier le centre de Paris en 7 minutes.

La Défense termine une première phase de son développement et entame une deuxième épopee avec le prolongement de l'axe historique.

La Défense va encore surprendre. Le projet de la "Tour sans fin", qui sera la plus haute d'Europe avec ses 420 mètres, verra-t-il le jour ? Le permis de construire va être déposé dans quelques semaines mais, si elle se réalise, elle coûtera 6 milliards de francs et ne semble pas aujourd'hui économiquement viable.

Le premier quartier d'affaires d'Europe est ainsi devenu une espèce de laboratoire architectural qui, à lui seul, mérite d'être visité. ■



L'HISTOIRE DE NOTRE ENTREPRISE EST ÉTROITEMENT LIÉE À CELLES DES ÉDITEURS, DES ARTISTES, DE TOUS LES PASSIONNÉS POUR QUI LA QUALITÉ DE REPRODUCTION EST UN ART EN SOI. QUALITÉ QUE NOUS MAÎTRISONS À LA PERFECTION ET QUI A FAIT NOTRE RÉPUTATION, DANS LE MONDE ENTIER.

IRL

Imprimeries Réunies Lausanne s.a.
Chemin du Clozel 5
1020 Renens/Lausanne (Suisse)
Tél. 021/635 95 35
Télécopie 021/634 79 37

Le développement du tourisme d'affaires à Paris

les infrastructures d'accueil de la capitale

**Jacques Pélissier, Président
de l'Office du Tourisme et des Congrès de Paris**

De tout temps, Paris a manifesté un grand intérêt pour les congrès, salons et réunions de toutes sortes. Il y a plusieurs siècles en effet, les premiers "congrès" dont l'objet était la défense des intérêts d'une profession et la diffusion de l'information étaient les réunions de la "Hanse" (marchands Hansés).

Ces réunions se tenaient rue de la Harpe, dans la Maison de la Marchandise ou Parloir aux Bourgeois (actuelle place du Châtelet) puis, par la suite, dans la Maison de Grève, dans la Maison aux Piliers, à l'emplacement de l'actuel Hôtel de Ville.

Le premier congrès international tenu à Paris a eu lieu il y a 150 ans ; c'était le troisième congrès international de la Paix, en 1849.

Très vite, Paris est devenue une grande capitale de congrès internationaux puisque, en 1887, elle accueillit 97 congrès et, en 1900, 175 congrès.

Ce bref rappel historique montre à l'évidence que cette activité de tourisme d'affaires eut, très tôt, une grande importance dans notre capitale. Elle n'a fait, depuis, que s'amplifier pour devenir désormais une activité économique de toute première importance.

Il serait bon, pour bien apprécier le développement à Paris de cette activité dite de "Tourisme d'Affaires", de tenter d'en définir les différents aspects, souvent fort différents des uns des autres, et dont les infrastructures et les modalités de commercialisation sont également très dissemblables.

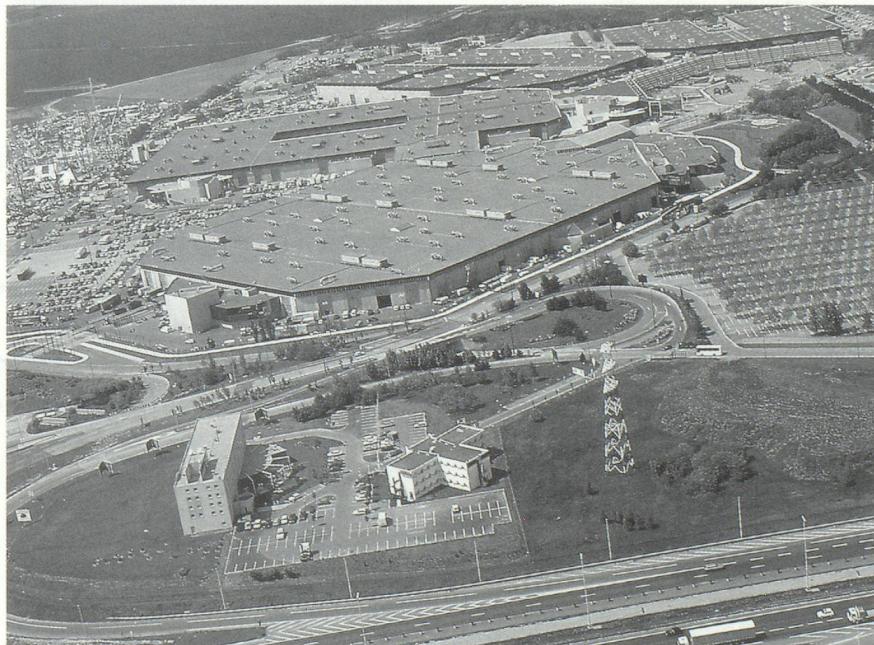
- le tourisme d'affaires individuel constitué essentiellement par les hommes d'affaires séjournant à Paris, à titre individuel, hors salon ou hors congrès.

LES SALONS PROFESSIONNELS

Paris est, sans nul doute, la première ville européenne par l'importance des superficies qu'elle offre pour la tenue des salons professionnels. Elle dispose en effet, pour ce type d'activité, de 555 000 m² bruts couverts. Les salons professionnels se tiennent à Paris depuis fort longtemps. Leur développement s'est opéré toutefois de façon intense après la Deuxième Guerre mondiale.

Le Parc des Expositions de Paris (Porte de Versailles) a connu, après la dernière guerre, une grande extension pour atteindre désormais 221 000 m². Une prochaine phase de travaux devrait porter cette superficie, avant la fin de cette décennie, à près de 300 000 m².

Ce parc fut très rapidement insuffisant pour les besoins de notre capitale qui, faute de place, se voyait contraint de refuser 200 000 m² d'expositions par an. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris fut ainsi amenée à prendre la décision, il y



Vue aérienne du Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte. Photo : Gourbin.
© Société d'Exploitation du Parc d'Expositions de Paris-Nord Villepinte



EXIGEZ DE VOTRE AGENCIE DE VOYAGES LE MEILLEUR SERVICE!

**Pour tous vos déplacements : Tourisme, voyages d'affaires, séminaires, congrès, etc.,
votre agence de voyages**

KUONI
met à votre disposition :

Des conseillers-voyages confirmés :

Ils connaissent toutes les destinations et vous feront bénéficier de leur précieuse expérience.

Des équipements informatiques de réservation :

Plus d'attente... confirmation immédiate, pour vos demandes de réservations : train, avion, hôtels,
voitures sans chauffeur, etc.

Une implantation internationale :

Avec plus de 120 bureaux sur les 5 continents, KUONI vous assure du meilleur accueil dans le monde entier.



LA QUALITÉ SUISSE DANS LA TRADITION FRANÇAISE



Lic.46

AGENCES KUONI EN FRANCE

- 75008 PARIS 33, bd Malesherbes - Tél. : 42.65.29.09 • 75008 PARIS 40, rue de Léninegrad - Tél. : 42.82.04.02 • 75009 PARIS 12, bd. des Capucines - Tél. : 47.42.83.14
- 92521 NEUILLY s/ SEINE ©/ Société Roche 5, rue du Lt Boncour - Tél. : 42.73.52.74
- 38000 GRENOBLE 15, av. Alsace Lorraine - Tél. : 76.87.83.42
- 68100 MULHOUSE 1, av. de Latte - de Tassigny - Tél. : 89.45.16.16
- 06000 NICE 3, bd. Victor Hugo - Tél. : 93.16.08.00
- 92230 GENNEVILLIERS ©/ General Motors 56, av. Louis Roche - Tél. : 47.90.79.41
- 69002 LYON 14, rue de la Barre - Tél. : 78.42.57.51
- 67000 STRASBOURG 36/38, rue du Vieux Marché aux Vins - Tél. : 88.32.86.85
- 33000 BORDEAUX 27, allées de Tourny - Tél. : 56.44.19.89

a dix ans, de construire un nouveau Parc, situé près de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Ce nouveau parc, le Parc International d'Expositions de Paris-Nord-Villepinte, construit en trois phases successives, dont la dernière fut achevée en 1990, offre 164 000 m² supplémentaires aux organisateurs de salons.

Cependant, malgré l'importance de ces deux très grands parcs, très modernes et fort bien outillés, particulièrement celui de Paris-Nord-Villepinte, Paris manque encore de superficies nécessaires pour accueillir, de façon efficace, de nouveaux salons qui se créent ou de plus anciens qui se développent.

D'ores et déjà, il est envisagé de construire, à proximité vraisemblablement du parc actuel de Villepinte, un troisième parc international dont la superficie serait environ de 150 000 à 200 000 m².

Jouissant de la proximité de l'aéroport international de Roissy-Charles de Gaulle, lui-même en plein développement, et bénéficiant aussi de l'interconnexion prochaine des réseaux du TGV et du RER, cette nouvelle zone d'exposition, sensiblement agrandie, disposerait alors d'atouts exceptionnels pour conforter la place de Paris et de sa région comme la première en Europe par l'importance et la qualité remarquable de ses superficies d'exposition.

Paris disposerait alors, en effet, en prenant en compte les superficies moins importantes et déjà plus anciennes, (Le Bourget - CNIT-Paris la Défense - Le Palais des Congrès - La Grande Halle de la Villette - le Parc Floral de Paris-Vincennes - l'Espace Champerret, etc.) de plus de 700 000 m² bruts couverts.

Aucune autre capitale au monde ne pourrait offrir de pareilles facilités pour la tenue de salons professionnels.

Un organisme spécialisé, Promosalons (avec près de 40 représentations à l'étranger) - au sein duquel la ville de Paris, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et les organisateurs de salons se retrouvent partenai-

res - assure la promotion des salons professionnels de la capitale et s'emploie activement à les faire visiter par les étrangers.

Les retombées économiques en sont extrêmement importantes.

Les salons professionnels (164 manifestations) et grand public (43 expositions) ont induit, en 1990, un chiffre d'affaires de 15,4 milliards de francs, en augmentation de 3,8 % par rapport à 1989.

L'aspect financier des salons professionnels, à l'exception des transports d'accès (1,7 milliard de francs), bénéficie à l'ensemble de Paris et de l'Ile-de-France ainsi même qu'aux zones les plus proches du bassin parisien.

Le tableau ci-dessous permet d'apprécier la ventilation des retombées économiques des salons de Paris et de l'Ile-de-France.

En millions de Francs	
□ Retombées directes : 8 623 F	
<i>dont :</i>	
Réalisation des stands	3 992
Inscription	3 061
Transports des marchandises	276
Promotion et réception	1 017
Personnel temporaire	276
□ Retombées indirectes : 6 629 F	
<i>dont :</i>	
Transports locaux	342
Hôtel	1 977
Repas	1 755
Cadeaux	536
Sorties	316
Transports d'accès	1 703
□ Total retombées : 15 252 F	

LES CONGRES, SEMINAIRES DE SOCIETES (CORPORATE MEETINGS), VOYAGES DE STIMULATION (INCENTIVES)

Les congrès nationaux et internationaux

Paris, depuis douze années consécutives, est placée première ville mondiale pour le nombre de congrès internationaux qu'elle reçoit. Ce classement est effectué chaque année par un organisme international, l'Union des Associations Internationales, dont le siège est à Bruxelles. Le dernier classement, valable pour l'année 1990, se présente de la manière suivante :

Paris.....	361
Londres.....	268
Bruxelles.....	194
Vienne.....	177
Genève.....	166
Berlin-Ouest et Berlin-Est	166
Madrid	151
Singapour	136
Amsterdam.....	108
Washington	101

8 859 congrès internationaux se sont tenus dans le monde durant l'année 1990, dont 61,1 % en Europe.

Paris, à elle seule, en a reçu 361, soit 4,20 %. Ce qui constitue un excellent résultat.

Si on y ajoute les congrès nationaux que notre ville a également hébergés durant la même période, on obtient un chiffre total de 1150 congrès (nationaux et internationaux).

On peut ajouter à ceci quelques explications complémentaires :

Nombre de congrès en 1990	1 150
Participants/congrès (moyenne)	500
Nombre total des participants.....	575 000
Durée de séjours/nuitées	3
Nombre total de nuitées.....	1 725 000

Dépenses/jour :

. par congressiste national.....	1 600F
. par congressiste international	2 300F
. Moyenne pondérée.....	1 950F

L'évaluation en chiffre d'affaires (nuitées x dépenses/jour), pour les congrès nationaux et internationaux,

est de 3 363 750 000 F. On peut également préciser que Paris a reçu 47,69 % des congrès internationaux qui se sont tenus en France.

Les séminaires de sociétés (corporate meetings)

Ces réunions sont organisées par une entreprise pour améliorer la formation de son personnel. Elles sont essentiellement nationales. Dans ce domaine, également, notre capitale occupe une place de choix. Voici quelques chiffres pour l'année 1990 :

Nombre	4 500
Participants/réunions	80
Nombre total de participants	360 000
Durée de séjour/nuits	2
Nombre total de nuitées.....	72 000
Dépenses/jour.....	1 500 F

L'évaluation en chiffre d'affaires pour les séminaires est de 1 080 000 000 F.

Les voyages de stimulation ou incentives

Ces réunions, pour une grande part d'origine étrangère, sont destinées à récompenser de leurs efforts les cadres et clients d'une société et à les inciter à en obtenir de meilleurs encore dans l'avenir. Paris est une destination privilégiée pour les incentives en provenance de l'Europe et du monde anglo-saxon. Les données pour 1990 sont les suivantes :

Nombre.....	350
Participants/groupe	200
Nombre total de participants	70 000
Durée de séjour/nuits.....	4
Nombre total de nuitées.....	280 000
Dépenses/jour.	2 800 F

L'évaluation en chiffre d'affaires pour les incentives est de 784 000 000 F.

On constate donc que l'évaluation en chiffre d'affaires pour ces trois types de réunions est de :

congrès.....	3 363 750 000 F
séminaires.....	1 080 000 000 F
incentives	784 000 000 F

soit un chiffre d'affaires total de 5 227 750 000 F



Le Palais des Congrès, Porte Maillot. Photo : Marc Verhille. © Mairie de Paris

Les réunions individuelles d'hommes d'affaires hors salons ou hors congrès.

de Paris et le secteur privé pour créer et développer les infrastructures de Paris.

Paris, en vingt ans, a subi une mutation surprenante, passée quasiment inaperçue. Elle s'est dotée, insensiblement, au meilleur moment, d'infrastructures de tourisme d'affaires incomparables dont elle peut s'enorgueillir à juste titre et qui expliquent les résultats remarquables qu'elle obtient. Elle offre en effet 110 000 sièges de conférence par jour, dont une quarantaine de centres d'une capacité de 100 à 15 000 places. Elle dispose de onze hôtels de conférences parfaitement adaptés à recevoir séminaires et incentives. Son parc d'hôtels est le plus important d'Europe (1 430 hôtels comprenant 71 000 chambres classées).

Le plus surprenant encore est que ce besoin de changer, de construire, de s'adapter, loin de se ralentir, ne fait au contraire que s'amplifier. Aucune autre capitale mondiale n'offre autant de changements, ne projette, n'imagine autant de nouvelles infrastructures de toutes sortes, de nouveaux bâtiments de prestige que Paris.

Paris, est désormais, à la fin de ce siècle, une grande capitale de tourisme d'affaires, l'une des toutes premières au monde. Refusant de se contenter de ses succès actuels, elle a l'ambition, maintes fois réaffirmée, de devenir une capitale de mieux en mieux adaptée, dans le domaine du tourisme d'affaires, aux nouveaux besoins du siècle prochain.

Récapitulatif total du chiffre d'affaires de ces 3 catégories du tourisme d'affaires :

- salons spécialisés..... 15 252 000 000 F
- congrès-séminaires-incentives..... 5 227 750 000 F
- voyages individuels d'affaires..... 3 500 000 000 F

Nous constatons donc que les trois familles du tourisme d'affaires (salons-congrès, séminaires, incentives-réunions individuelles d'hommes d'affaires) ont engendré, pour Paris, en 1990, un chiffre d'affaires proche de 25 milliards de francs.

Ceci a été rendu possible par les efforts entrepris par la Ville de Paris, la Chambre de Commerce et d'Industrie

Paris crée sa première pépinière d'entreprises “Paris Avenir Soleillet”

Jean-Claude Mouret, Responsable de la Direction de L'Information, de l'Appui et du Développement International des Entreprises, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

Chaque région, chaque département, chaque municipalité cherchent à favoriser la création, le développement et le maintien d'activités économiques sur son territoire, dans la mesure où elles sont créatrices de richesses et d'emplois.

La région Ile-de-France, malgré sa taille économique (27 % de la valeur ajoutée nationale et 22 % des emplois), développe aussi des mesures incitatives vis-à-vis des entreprises à la fois pour participer au rééquilibrage de son tissu économique et pour endiguer une “tertiairisation” de son économie.

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) participe activement à ces opérations qui s'inscrivent dans sa mission d'équipement et d'aménagement du territoire.

La spécificité de l'Ile-de-France est d'être une région aux poids économique et culturel très importants mais qui est victime de son succès ; des loyers chers, des salaires élevés et des temps de transport longs.

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris, qui couvre les quatre départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Paris intra-muros, a mis en place divers services qui répondent aux objectifs d'accueil des petites et moyennes entreprises en offrant des structures à faibles loyers. Outre les entrepôts de Pantin, elle a créé cinq hôtels d'activités : Saint-Maur-des-Fossés (6 700 m² - 18 entreprises), Elancourt (4 850 m² - 10 entreprises),

Les Richardets (4 200 m² - 10 entreprises), Les “Lilas” I (3 500 m² - 16 entreprises), Les “Lilas” II (2 830 m² - 14 entreprises). C'est au sein de ce dernier hôtel industriel que se situe la première pépinière d'entreprises de Paris ouverte en juin dernier.



Pépinière des “Lilas” II

Photographie : V. Hodapp. © Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.

Il était surprenant qu'aucune pépinière d'entreprises n'ait encore vu le jour à Paris même. En effet, la majorité des grandes villes européennes (Londres, Berlin, Stockholm, etc.) ont déjà des réalisations à leur actif et la quasi-totalité des capitales régionales françaises ont réalisé ou préparent des projets de technopoles ou de parcs scientifiques intégrant une Pépinière d'Entreprises.

Cette formule permet d'améliorer les taux de “natalité”, de croissance et de rentabilité des entreprises. Elle offre l'avantage de réduire certaines charges fixes en les transformant en charges variables, tout en offrant à l'entreprise nouvelle un environnement porteur.

En un an, “Paris Avenir Soleillet” a examiné 52 projets présélectionnés de création d'entreprises de production ou de services à l'industrie, dont 31 ont été retenus, représentant 105 emplois directs alors que le “remplissage” a été étalé sur les 12 mois. Le niveau moyen de formation des créateurs est supérieur à BAC+5, celui des collaborateurs, pour 75 %, à BAC+3, ce qui correspond aux PMI innovantes dans les secteurs de hautes technologies.

Par ailleurs, la Chambre de commerce et d'industrie de Paris développe toute une gamme de services d'aide et d'appui à la création d'entreprise :

- formalités,
- élaboration de Business Plan,
- conseil en matière juridique, fiscale...,
- protection industrielle,
- études de débouchés en France et à l'étranger,
- information économique au travers de banques de données.

Toutes ces activités sont regroupées au sein de la Direction de l'Information, de l'Appui et du Développement International des Entreprises (DIADI), qui est implantée à la Bourse de Commerce, véritable "Maison de l'Entreprise".

A noter, par ailleurs, que la CCIP participe activement aux travaux de l'Agence pour l'implantation des entreprises en Ile-de-France, structure créée par le Conseil Régional Ile-de-France, dont l'objectif est de promouvoir l'investissement étranger dans la région. Grâce à l'action de cette Agence, 31 nouveaux sièges sociaux d'entreprises étrangères se sont installés en Ile-de-France. ■

Les caractéristiques de la Pépinière "Paris Avenir Soleillet"

Capacité d'accueil : 34 entreprises
Locaux de 45 m² en moyenne, allant de 11 à 79 m², totalisant 1 529 m² mis à disposition pour 23 mois au maximum (convention d'occupation précaire).

Parties communes : Espace paysagé - Cuisine pour les réceptions - Aire de déchargement - 3 salles de réunion - Parkings en sous-sol - Accueil et services - Monte-chage - Terrasses

Conditions financières :

Moyennant une redevance forfaitaire de 106/m²/mois/HT :

- les locaux meublés, équipés et leur assurance,

- les charges communes
- l'accès aux services (permanence téléphonique, télécopieur, photocopieur, reliuse, traitement de textes WORD 5, imprimante laser...)

Facturé selon les consommations : téléphone, télécopie, photocopie, reliure, dactylographie, salle de réunion, parking, etc.

Les conditions d'admission :

Pour entrer dans la Pépinière d'Entreprises "Paris Avenir Soleillet", la Société doit avoir moins d'un an d'existence ainsi qu'une activité industrielle ou de service à l'industrie

Présidé par un membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, le Comité de Sélection, composé de 9 membres représentant les partenaires et les actionnaires, étudie les dossiers des candidats à la Pépinière, les reçoit et se prononce sur leur admission.

Les partenaires :

- La Ville de Paris
- Le Conseil Régional Ile-de-France
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris
- Le Ministère de l'Industrie et de la Recherche (DRIR)

Ses actionnaires

- L'AGRR (Association Générale de Retraites par Répartition)
- La SRMI (Société Rhodanienne Mobilière et Immobilière - C.L.)
- La SCIRPAZA (Société Civile de la Région Parisienne pour l'Aménagement de Zones d'Activités)
- SOFIPARIL (Société de Financement et de Prise de Participation dans les PME Industrielles d'Ile-de-France).

Pour tout renseignement, s'adresser à la DIADI

Bourse de Commerce
2, rue de Viarmes
75001 Paris
Tél. (1) 45 08 35 00 - Fax (1) 45 08 38 51

Étudier, évaluer
louer et gérer
vendre et acheter
TOUS
BIENS IMMOBILIERS

60 ans de présence
et d'expérience à PARIS



Appelez

NEVEU & Cie
75016 PARIS
103, bd de Montmorency
Tél. 16 (1) 47.43.96.96
Fax 16 (1) 47.43.19.29

Président-Directeur Général : Xavier BRUN