

# L'INSERTION URBAINE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

 **NOTE n°213**

JUIN 2022

## LE CAS DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE VAUCANSON À MONTFERMEIL



© Apur

Quelles perspectives d'avenir pour les zones d'activités économiques situées au cœur de la Métropole du Grand Paris ?



Les ZAE de Vaucanson :

**11,5**

hectares de zones d'activités économiques au cœur de la métropole et de son tissu résidentiel

L'Apur et la Mairie de Montfermeil, en collaboration avec la direction du développement économique de l'Établissement Public Territorial de Grand Paris Grand Est, ont cherché à apporter des éléments de réponse à la question de l'avenir des zones d'activités économiques (ZAE) situées au cœur de la Métropole du Grand Paris, en s'intéressant au cas des deux ZAE de Vaucanson à Montfermeil. Le choix de ces ZAE a été motivé à la fois par leur situation urbaine et leur insertion dans un tissu résidentiel, essentiellement pavillonnaire, et par l'existence d'une Zone Franche Urbaine (ZFU) qui explique pour beaucoup le développement et l'attractivité de ces ZAE. La mission de diagnostic a été confiée aux étudiants de l'École d'Urbanisme de

Paris ; cette note synthétise leur travail. Les évolutions du réseau de transport public avec l'arrivée de la ligne 16 du Grand Paris Express à Clichy – Montfermeil et les gains d'accessibilité associés vont-ils générer des pressions foncières supplémentaires qui mettent en danger ces ZAE ? Quel est le niveau d'insertion urbaine des ZAE au sein du tissu pavillonnaire et quelles en sont les conséquences ? Quel est le potentiel de mutation et de recomposition de ce tissu économique, en termes de typologie d'activités, de formes du bâti et d'espace public, au regard des usages actuels et du règlement ? Quelle valeur d'exemple pour la Métropole du Grand Paris ces deux ZAE ont-elles du point de vue de leur insertion dans le tissu urbain ?

# Un ancrage local et une insertion forte des ZAE de Vaucanson dans leur environnement

Les deux zones d'activités économiques (ZAE) de Vaucanson, d'une superficie de 11,5 hectares, se situent à 900 m à l'est du centre historique de Montfermeil (Établissement public territorial de Grand Paris Grand Est), et en limite à l'ouest de la commune de Chelles (Seine-et-Marne). Elles sont localisées au cœur d'un tissu résidentiel essentiellement pavillonnaire, à mi-chemin du terminus du tramway T4 et des gares RER et Transilien de Gagny et Chelles ainsi que des deux futures gares du Grand Paris Express de Clichy — Montfermeil et Chelles (ligne 16).

## Des ZAE relativement récentes insérées dans le tissu urbain

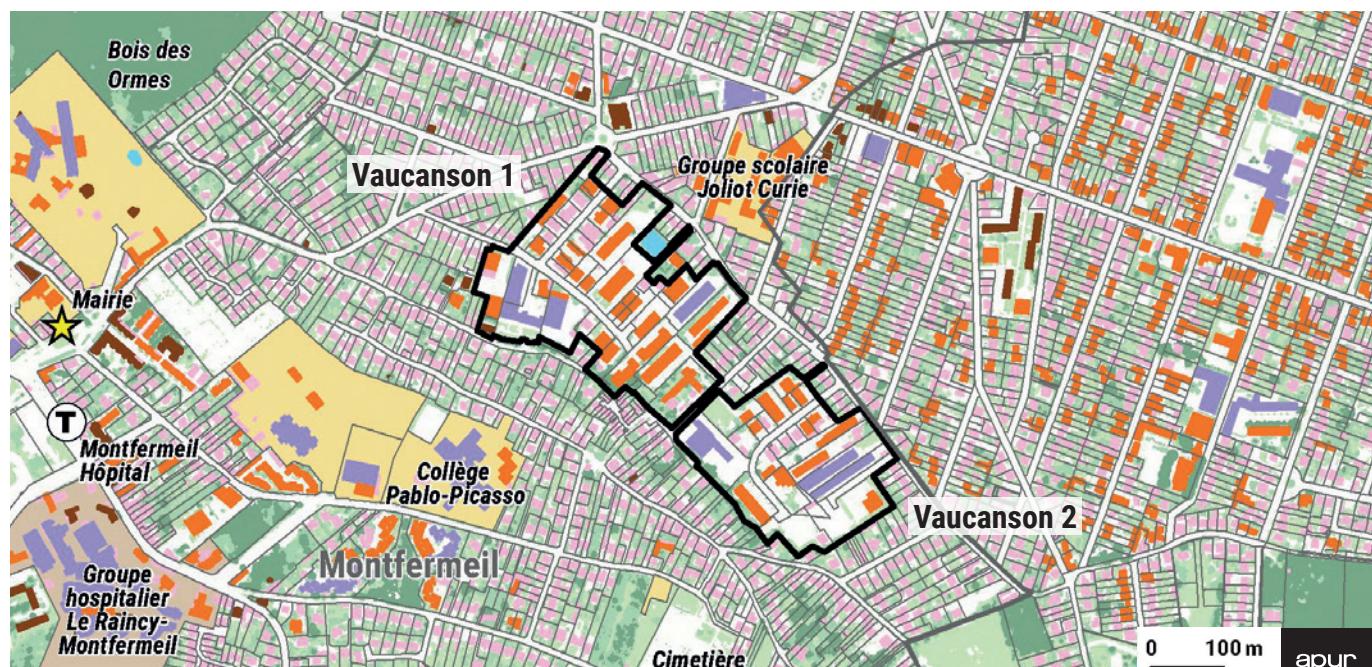
À l'emplacement des ZAE de Vaucanson se trouvait historiquement un réseau

d'anciennes carrières de gypse à ciel ouvert, à l'époque moteur économique de Montfermeil. Ces carrières, entourées d'un tissu résidentiel pavillonnaire développé dans les années 1930, ont été remblayées progressivement avec des ordures ménagères notamment, ce qui fait que cette zone fut longtemps considérée peu attractive. Dans les années 1980, la première ZAE de Vaucanson a été créée, afin de répondre au besoin d'entrepôts des artisans du tissu pavillonnaire. Son implantation est suivie dans les années 1990 par celle de la seconde ZAE de Vaucanson, sur les terrains adjacents disponibles du secteur. Progressivement, la zone s'est densifiée, par le développement et le renouvellement de locaux d'activités, et parfois même avec la construction

de pavillons au sein même des ZAE ou entre ces deux zones. En effet, les documents réglementaires ont autorisé la construction de pavillons en bordure de l'avenue Vaucanson, artère qui borde les ZAE au nord-est et les dessert en impasses successives. Cette règle a permis de protéger les vues depuis l'avenue, de préserver ainsi le tissu résidentiel déjà bâti et de ne pas grever les possibilités de développement des activités économiques qui se retrouvaient ainsi invisibilisées.

## Une diversité d'activités économiques

L'étude des activités sur cette zone révèle la forte présence d'activités appartenant aux secteurs du BTP, des transports, de la réparation d'automobiles.



## LES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE VAUCANSON ET LE TISSU URBAIN ENVIRONNANT

Type de bâtiments	Équipements	Hauteur de végétation
Emprise bâtie de 3 à 190 m <sup>2</sup> , hauteur inférieure à 10 m	Métropolitain	Moins de 1 m
Emprise bâtie de 190 à 1 000 m <sup>2</sup> , hauteur inférieure à 10 m	Local	1 à 10 m
Emprise bâtie inférieure à 1 000 m <sup>2</sup> , hauteur de 10 à 37 m	Tramway	Plus de 10 m
Emprise bâtie supérieure à 1 000 m <sup>2</sup> , hauteur inférieure à 20 m	Mairie	
Emprise bâtie supérieure à 1 000 m <sup>2</sup> , hauteur de 20 à 37 m		
Hauteur supérieure à 37 m		

Sources : Apur  
Photo proche infrarouge -  
MNE - MNT 2018 - © Géomni

On trouve également des bâtiments de bureaux spécialisés dans ces domaines variés : immobilier, enseignement, action sociale, gestion, assurances, finance, comptabilité, ingénierie, et services liés au BTP.

On compte aussi un établissement et service d'aide par le travail (ESAT) géré par l'AGECET ainsi qu'un équipement singulier, une maison de santé, dont l'implantation est liée à une opportunité fiscale saisie par son gérant. Les ZAE de Vaucanson ont en effet la qualité de ZFU, ce qui explique un effet d'adresse important reflété par le nombre conséquent d'entreprises « localisées » dans les ZAE, bien qu'elles n'y aient qu'une boîte aux lettres. Finalement, de nombreuses parcelles ou bâtiments abritent en réalité plusieurs types d'activités, à l'instar des bureaux du 7 rue Henri Pescarolo (transport, administration d'entreprise du BTP et de la construction, commerce de détail, location, immobilier, gestion).

## Une organisation urbaine singulière

Les ZAE de Vaucanson s'insèrent dans un tissu urbain dense, où les disponibilités foncières sont rares. Les parcelles qui composent les ZAE sont remarquables par leur étroitesse et leur forte intégration au tissu pavillonnaire environnant avec y compris des pavillons au sein du périmètre des ZAE. Organisées autour de voies en impasse, les zones de Vaucanson offrent une diversité de bâti intéressante, qui permet d'accueillir des activités économiques très diversifiées (entrepôt de stockage avec ou sans étage, immeuble d'activités pour PME, immeuble de bureaux ou simple local). Cette diversité morphologique permet d'envisager l'accueil d'entreprises variées, bien qu'essentiellement de type PME – PMI et TPE – TPI. Ces formes et le type de bâti permettent d'envisager l'accueil de fonctions différentes et potentiellement réversibles. Certains

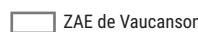
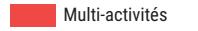
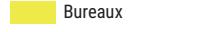
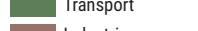
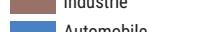
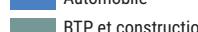
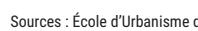
bâtiments peuvent faire office à la fois de bureau, de logement ou encore accueillir des petites activités, sans qu'il n'y ait besoin d'en modifier la structure ou l'aspect extérieur.

Une forme de montée en gamme architecturale s'observe dans la zone au gré des transformations, comme l'architecture contemporaine de l'ESAT qui intègre des façades et des espaces extérieurs travaillés, à l'instar du patio et de la terrasse plantée.

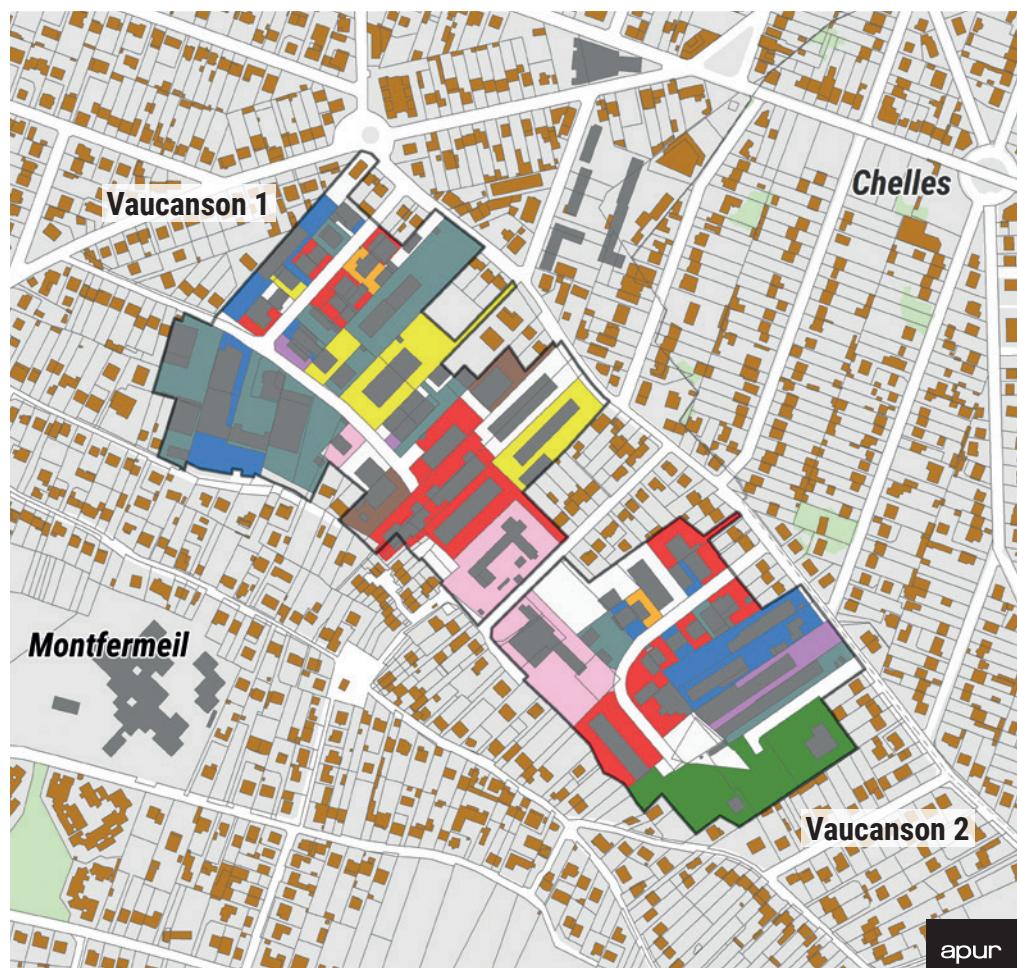
## Les ZAE bien intégrées dans le paysage

La géographie et la végétalisation du site favorisent aussi l'insertion des deux ZAE. Avec un relief marqué, les ZAE sont délimitées à l'est par un coteau, doublé d'un corridor écologique suivant un axe nord-est/sud-ouest, les pentes étant parfois trop contraignantes pour pouvoir y implanter des constructions. En limite sud-ouest, le relief s'élève fortement : avec

### TYPE D'ACTIVITÉS PRÉSENTES DANS LES ZAE DE VAUCANSON

	ZAE de Vaucanson
<b>Types d'activités</b>	
	Multi-activités
	Bureaux
	Santé
	Transport
	Industrie
	Automobile
	BTP et construction
	Commerce
	Ingénierie
	Parcelle vacante

Sources : École d'Urbanisme de Paris, Apur, 2022



une différence d'altitude d'environ 8 m entre le bas et le haut de l'avenue Galle, constituée de pavillons et située entre les deux ZAE, et le relief va en s'accentuant jusqu'à la rue du Docteur Calmette. Dans Vaucanson 2, un aménagement en terrasse permet de compenser ce relief important. Depuis le coteau et les pavillons situés sur ses hauteurs, les ZAE sont ainsi peu visibles et bien intégrées au paysage grâce à plusieurs facteurs : la faible hauteur des bâtiments (un ou deux étages), le choix des matériaux et des couleurs des constructions, ou la disposition des voies et le découpage des parcelles dans le sens de la pente, etc.

De plus, la forêt et la végétation des coteaux étaient déjà présentes à l'époque de l'exploitation des carrières pour freiner l'érosion de la butte très argileuse, ainsi que pour créer une zone tampon entre les pavillons et les carrières implantées. Les ZAE se caractérisent par la présence d'arbres sur le coteau et de la végétation à l'intérieur des parcelles.

### Une forte proximité géographique entre les ZAE, leurs actifs et leurs usagers

Le travail des étudiants montre que la bonne insertion des ZAE provient égale-

ment de la proximité entre les lieux de résidence et d'emploi des actifs travaillant dans les ZAE de Vaucanson, mais aussi et surtout des chefs d'entreprise, résidant principalement à Montfermeil ou à Chelles. Cela crée un attachement fort des entreprises et de leurs dirigeants à leur territoire, favorisant le maintien de leur activité à Vaucanson. Ces ZAE révèlent par ailleurs un réseau de connaissances locales et d'acteurs économiques très serré, dont l'installation à Vaucanson a pu se faire grâce au bouche-à-oreille. Cet ancrage de proximité fait l'identité des ZAE de Vaucanson et constitue un atout pour Grand Paris Grand Est et sa politique de développement économique autour du maintien de l'artisanat, des TPE et des PME dans les zones d'activités, favorisant ainsi les emplois locaux.

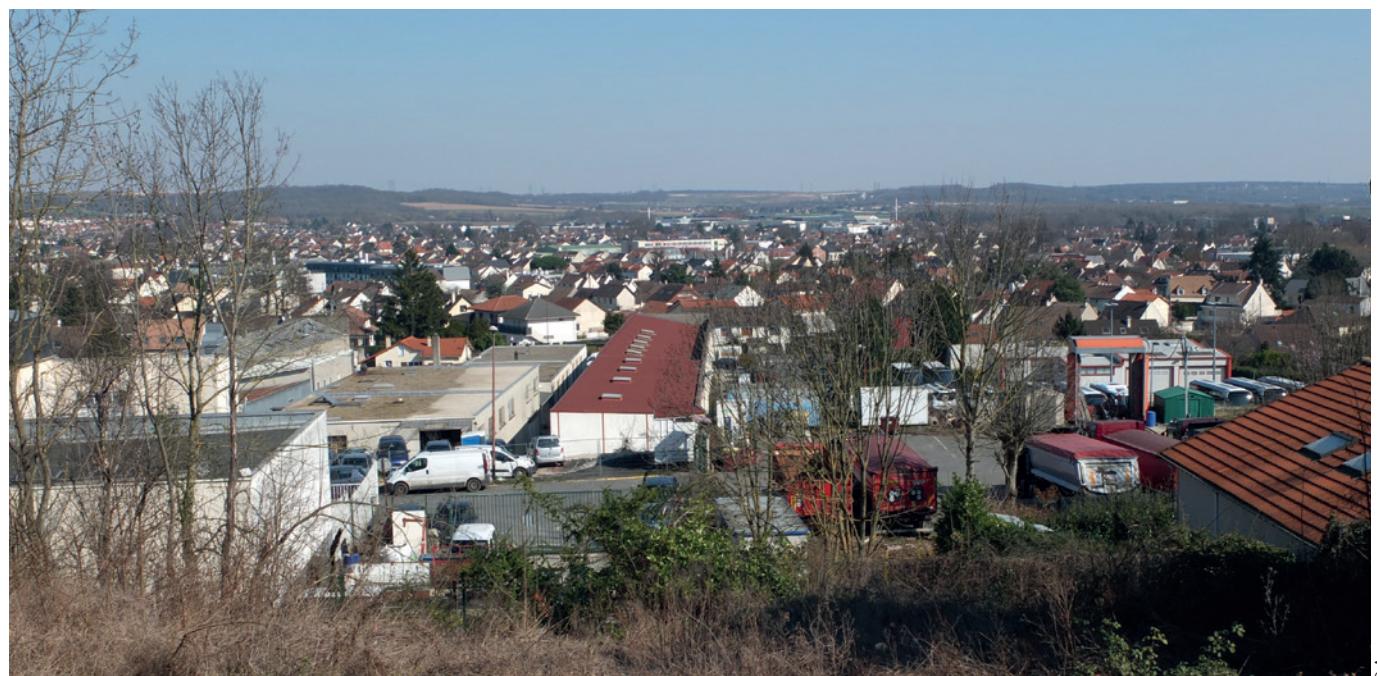
Les interrelations fortes entre les ZAE et leur environnement urbain bénéficient aussi aux habitants et aux commerces alentour, à l'image de ceux situés à proximité de la place Ampère, accueillant des actifs travaillant dans les ZAE ainsi que leurs usagers. À l'inverse, les riverains des ZAE profitent fréquemment des biens et services offerts par les entreprises des ZAE comme

pour l'entretien de leurs véhicules ou de leurs pavillons. Certaines entreprises de services ont aussi renforcé récemment leur clientèle de proximité, à l'instar du fromager La Table de Maître Corbeau.

### Des nuisances faibles ou contenues

La présence d'activités économiques en milieu urbain est potentiellement génératrice de nuisances. À Vaucanson, selon les entretiens menés par les étudiants et l'étude qui en résulte, l'impact des activités apparaît faible. Les nuisances sont soit localisées, soit plutôt contenues. Par exemple, en ce qui concerne les nuisances sonores, peu de conflits sont relevés dans l'étude, à l'exception d'un nœud de tensions très localisé avec une société de BTP, dont les partenaires livrent et viennent chercher du matériel de chantier à toute heure du jour et de la nuit. En ce qui concerne la pollution liée aux ordures et aux encombrants présents sur la voirie, il a été constaté que des dépôts illégaux de déchets sont fréquents mais marginaux et circonscrits à l'intérieur des ZAE, en particulier au niveau du terre-plein de l'avenue Marcel Dassault.

### VUE DES ZAE DE VAUCANSON, DE LA FORÊT DE VAUJOURS ET DU BOIS DE BERNOUILLE DEPUIS LA RUE DU DOCTEUR LAENNEC



# Accessibilité, stationnement et circulation : des freins au développement des ZAE

L'étude du fonctionnement des ZAE révèle néanmoins des problèmes au quotidien, principalement lié à la mobilité et à la trame viaire : les flux de véhicules sont importants, la voirie étroite et en impasse ne facilite pas la circulation et l'offre de stationnement n'est pas adaptée.

De par la nature d'un certain nombre d'activités économiques présentes dans les ZAE, la circulation de véhicules personnels, utilitaires et poids lourds est importante. La desserte en transports en commun n'est quant à elle pas suffisante pour reporter une partie des flux vers ces modes : le tramway et le RER sont trop éloignés, la fréquence des bus avenue de Vaucanson insuffisante.

En ce qui concerne la voirie, les deux ZAE ont la particularité d'être desservies par

des voiries en impasse. Ainsi, les entrées et les sorties de véhicules s'effectuent à partir de l'avenue de Vaucanson, ce qui génère des croisements et ne permet pas d'optimiser les flux de circulation. Les manœuvres peuvent être difficiles sur la voirie, d'autant plus que de nombreux poids lourds circulent dans les ZAE, et ce même si un retournement est possible à l'intérieur des parcelles ou grâce aux dégagements en bout de rue. Par ailleurs, si la voirie a partiellement été refaite dans la ZAE de Vaucanson 2, elle n'est pas toujours en bon état, avec des revêtements globalement accidentés, des nids-de-poule et de nombreuses irrégularités, même.

Les difficultés de circulation sont aussi à mettre en regard de la question du stationnement. Faute de pouvoir stationner

à l'intérieur des parcelles, de nombreux véhicules se garent dans l'espace public. Les aménagements visant à éradiquer ce type de stationnement (lignes jaunes ou barrières de trottoirs) ont tendance à générer d'autres comportements plutôt qu'à le supprimer totalement (rue Henri Pescarolo et avenue des Frères Lumière par exemple), les automobiles stationnant sur la chaussée. Au final, stationnement illicite mais aussi manque de lisibilité et grande variété des règles de stationnement renforcent les problèmes de circulation dans les ZAE de Vaucanson.

En revanche, cette organisation en série d'impasses limite la circulation des véhicules des ZAE au sein du quartier pavillonnaire voisin. Elle est très adaptée au contexte urbain.



# Propositions d'actions pour l'évolution des deux zones d'activités économiques de Vaucanson

L'insertion urbaine et l'ancre économique local des deux ZAE de Vaucanson constituent des atouts et plaident pour le maintien et le développement de ces zones d'activités. L'étude réalisée par les étudiants propose des perspectives d'évolution des ZAE. Elles impliquent ainsi d'améliorer leur usage au quotidien, en privilégiant la mise en œuvre d'actions relevant de l'ordre de la réorganisation des flux, du réordonnancement progressif du bâti et des parcelles, de l'optimisation et de la rationalisation de l'existant, via notamment la mutualisation de services.

## Modifier le plan de circulation en créant une nouvelle voie

Les problématiques de circulation induites notamment par un système viaire en impasse peuvent être atténuées par la création d'une nouvelle voie qui serait située entre l'avenue de Vaucanson (n° 44) et le bout de l'avenue Marcel Dassault, à travers la parcelle correspondant au numéro 25 de cette avenue. Cette action supposerait de créer de l'espace public à partir de parcelles actuellement privées. Suite à une rupture de canalisation dans l'avenue du Vaucanson et à un mois de travaux sur celle-ci, un accès temporaire à la ZAE de Vaucanson 1 avait été créé via ce procédé et avait fonctionné.

## Améliorer l'accessibilité en transport en commun

Une amélioration de l'accessibilité en transports en commun, en particulier en bus, pourrait permettre également d'imaginer un report modal de certains actifs travaillant sur le site, voire pour des usagers de certains services comme la Maison de santé. Cela implique de renforcer la fréquence de passage des lignes de bus (5, 100 et 602) à proximité des ZAE de Vaucanson. La question de la signalétique peut également être un vecteur de facilitation du report modal,

dans la mesure où elle peut améliorer la perception de proximité de ces ZAE par rapport à la desserte en transports en commun.

## Mutualiser le stationnement

Pour éviter le stationnement anarchique sur les trottoirs, ayant pour conséquence des difficultés de manœuvre, de croisement ou de dépassement, il s'agirait de rationaliser et de mutualiser les espaces de stationnement, en particulier pour la ZAE de Vaucanson 1.

Dans cette zone, la récente Maison de Santé et de l'aire collective de stationnement situés entre celle-ci et l'entreprise Cerbère constituent un exemple sur lequel s'appuyer. La Maison de santé, peu accessible en transports en commun depuis l'avenue de Vaucanson, incite à l'usage de la voiture individuelle. Elle offre ainsi une aire de stationnement privée en fond de parcelle (7 emplacements), réservée aux employés, et une autre en entrée de parcelle, avec 6 emplacements offerts aux patients. À cela s'ajoute une aire de stationnement, de l'autre côté de la rue et devant la parcelle de l'entreprise Cerbère, offrant quant à elle 10 emplacements en bataille et n'empêtant pas sur la voirie et dont une partie est partagée avec l'entreprise.

Il apparaît nécessaire de penser globalement le stationnement à l'échelle des ZAE, en cherchant à utiliser le potentiel de stationnement à l'intérieur des parcelles, via un système de mutualisation. Cela implique néanmoins deux choses : une entente et une gouvernance entre les entreprises (voir par ailleurs), mais aussi une réorganisation des parcelles entre elles et en leur sein.

## Rationaliser l'implantation des bâtiments dans les parcelles

La zone est sous-densitaire par rapport à ce que permet le Plan Local d'Urbanisme aujourd'hui et les parcelles ne

sont pas toutes occupées à leur maximum. La densification ne devrait pas nécessairement être un objectif en soi mais plutôt une opportunité à saisir au gré des mutations qui se présentent. Actuellement, une opération sur la parcelle de l'entreprise Da Silva située avenue Marcel Dassault crée un entrepôt de 4 m de hauteur en sous-sol, ainsi que la construction de 33 logements au-dessus, donnant sur la rue du Docteur Calmette et offrant une vue dégagée en surplomb de la ZAE.

De nouvelles installations pourraient se faire sur des parcelles plus grandes, avec des activités toujours plus concentrées, mais il s'agirait surtout de faire en sorte que se recompose l'usage des parcelles pour permettre une optimisation de l'espace et du foncier. Cette rationalisation de l'usage de la parcelle impliquerait par exemple de positionner le bâti en limite séparative, de telle sorte qu'il ménage un espace de circulation, de manœuvre et de stationnement optimisé.

L'exemple des parcelles situées à l'extrémité de l'avenue Marcel Dassault est intéressant à ce titre. Sur cette parcelle, s'articule un mélange de bureaux et d'entrepôts. Cette configuration d'entrepôts en rez-de-chaussée et de bureaux en R + 1 est récurrente au sein des ZAE. Dans le cas de cette parcelle, certains bâtiments ne comportent que des bureaux, tandis que d'autres sont des entrepôts avec des bureaux en R + 1. Les entreprises possédant des entrepôts y ont un accès unique alors qu'une entrée commune permet d'accéder aux bureaux au 1<sup>er</sup> étage. Cette solution architecturale récente permet de mutualiser des espaces, et compte tenu du fait que c'est sur cette parcelle qu'a pu être organisée la déviation temporaire lors des travaux sur l'avenue de Vaucanson, cela renforce l'intérêt d'optimiser la composition de la parcelle en termes de flexibilité des usages.



1 © Apur



2 © Apur



3 © Apur



4 © Apur

## Offrir des services mutualisés aux actifs des ZAE

En attendant que d'éventuelles mutations plus importantes s'opèrent, la solution de la mutualisation de certains services apparaîtrait comme une option intéressante pour améliorer la qualité de vie et de travail dans les deux ZAE de Vaucanson. Le stationnement et les services de restauration sont apparus dans les entretiens comme des points d'amélioration importants pour les actifs des ZAE. Si la plupart d'entre eux choisissent l'option de la « gamelle », voire de se faire livrer leur repas, les options de restauration sur site semblent inexistantes ou trop éloignées pour la plupart des personnes interrogées. L'idée d'un food truck a été évoquée, mais pose la question de sa rentabilité et de son emplacement. Une solution plus immédiate consisterait

à utiliser les services de restauration déjà existants de l'ESAT AGESET situé avenue des Frères Lumière (Vaucanson 2) ou avenue Galle, en particulier une cafétéria accessible à tous et inconnue des usagers des ZAE interrogés.

## Mettre en place une gouvernance à l'échelle des ZAE

Mettre en œuvre les actions de mutualisation impliquerait cependant d'instaurer une gouvernance entre les acteurs des ZAE. Cela permettrait de créer un espace de dialogue et de décision collégiale, pour d'une part gérer ces services mutualisés et d'autre part mieux communiquer sur les actions et services disponibles sur site. Outre les entreprises présentes dans les deux ZAE, le groupe de pilotage des ZAE pourrait inclure des acteurs publics comme la ville de Montfermeil et l'EPT Grand Paris Grand Est.



1 Entreprises situées au bout de l'avenue Marcel Dassault, sur des parcelles réorganisées lors de leur récente mutation, ayant notamment servi de voie de passage vers l'avenue de Vaucanson (ZAE de Vaucanson 1) lors de travaux sur celle-ci.

2 L'ESAT AGESET, avenue des Frères Lumière, dispose d'un service de restauration et d'une cafétéria ouverte au public (ZAE de Vaucanson 2).

3 Construction de 33 logements sur la parcelle de l'entreprise Da Silva (ZAE de Vaucanson 1), donnant sur l'avenue du Docteur Calmette, située en limite de la ZAE.

4 Entrée de la ZAE de Vaucanson 1 par la rue Henri Pescarolo, donnant sur l'avenue de Vaucanson.

En conclusion, les deux zones d'activités économiques de Vaucanson, créées à partir des années 1980 sur d'anciennes carrières et dont le développement est fortement lié à leur situation en zone franche urbaine (ZFU), ont la particularité d'être étroitement insérées dans un tissu résidentiel et pavillonnaire avec lequel la cohabitation fonctionne bien.

Elles bénéficient ainsi d'un ancrage local très marqué et leur forte insertion amplifie l'intérêt de les préserver malgré la pression foncière qui s'exerce au cœur de la Métropole du Grand Paris et qui s'intensifie du fait de l'arrivée nouvelle du Grand Paris Express. Ce maintien en zone dense ne peut se faire qu'en permettant, anticipant et créant les conditions de leur mutation. En effet, accueillant principalement des activités liées au BTP et aux transports, les flux de véhicules y sont importants et les problématiques de circulation et de stationnement constituent les principaux freins à leur évolution et leur développement. Néanmoins, les mutations n'ont pas besoin d'être radicales, mais devraient plutôt privilégier la mise en œuvre d'actions de l'ordre de la réorganisation des flux, du réordonnancement progressif du bâti et des parcelles, de l'optimisation de l'existant, via notamment la

mutualisation de services comme le stationnement et la restauration. Pour ce faire, l'organisation d'une forme de gouvernance des ZAE qui inclurait à la fois les acteurs des ZAE de Vaucanson mais aussi par exemple les collectivités locales comme la ville de Montfermeil et l'EPT Grand Paris Grand Est serait un préalable nécessaire.

Les ZAE de Vaucanson apparaissent comme un cas pertinent de zone d'activités économiques insérée dans un tissu urbain résidentiel pour laquelle la cohabitation fonctionne. Cela tient notamment au fait que la trame végétale à flanc de coteau participe fortement à son insertion paysagère et sensible, montrant ainsi que la qualité d'intégration des ZAE dépend aussi de la place accordée au végétal dans leur aménagement, une place qui n'est ni incompatible, ni incohérente avec le développement économique, bien au contraire.

Les ZAE de Vaucanson viennent ainsi nourrir le débat sur le maintien d'activités économiques dans le cœur dense de la Métropole du Grand Paris en apportant un exemple des conditions de leur réussite autant que des pistes d'amélioration qui favoriseraient leur dynamisme.

Ce travail de diagnostic des étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris a été réalisé à partir de plusieurs exercices méthodologiques : des visites de terrain, des enquêtes quantitatives et qualitatives à partir d'entretiens spontanés et sollicités (plus longs) auprès des actifs, riverains et autres usagers des ZAE de Vaucanson, puis des traitements statistiques, représentations cartographiques, maquettes et plans de coupe.

Les étudiants ont également bénéficié des échanges tout au long de leur travail avec les services de l'EPT Grand Paris Grand Est, et en particulier Cécile Germain et Hanan Saada, ainsi que ceux de la ville de Montfermeil et leurs représentants Sylvie Masuero et Émilie Binard.

Les résultats de leurs travaux ont été présentés lors de réunions de suivi puis d'une restitution finale devant le Maire de Montfermeil et Président de l'EPT Grand Paris Grand Est, Monsieur Xavier Lemoine et les élus de Montfermeil, les représentants des services de l'EPT Grand Paris Grand Est et de la ville de Montfermeil, ainsi que de l'Apur, commanditaire de cette étude.

## ÉCOLE D'URBANISME DE PARIS

Le groupe d'étudiants du Master :  
**B. AUDRY, V. AURICK, N. CLAVEL,  
D. GUILLAUME, A. KALCHEVA,  
S. KOULABOUTH, M. LARUE,  
M. RIBEIRO, A. RITTIMAN, J. WEBER**

Encadrants :  
**Rita CHEDID et Anne PETILLOT**

Directrices de la publication :  
**Dominique ALBA**  
**Patricia PELLOUX**

Note réalisée par : **Clément MARIOTTE**  
Sous la direction de :  
**Christiane BLANCOT,**  
**Stéphanie JANKEL**

Cartographie et traitement statistique :  
**Marie-Thérèse BESSE,**  
**Laurent PLANCHOT**

Photos et illustrations :  
**Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**  
[www.apur.org](http://www.apur.org)

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :