



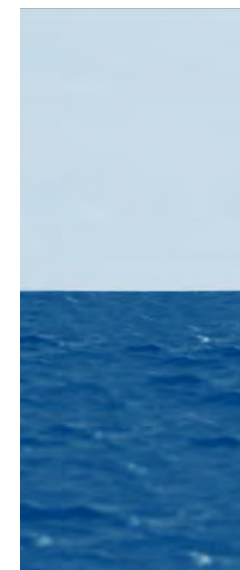
## ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS

---

NOUVELLE ÉCONOMIE – L'ÉCONOMIE  
MÉTROPOLITAINE OU LA ROBUSTESSE  
D'UNE VILLE GLOBALE EUROPÉENNE

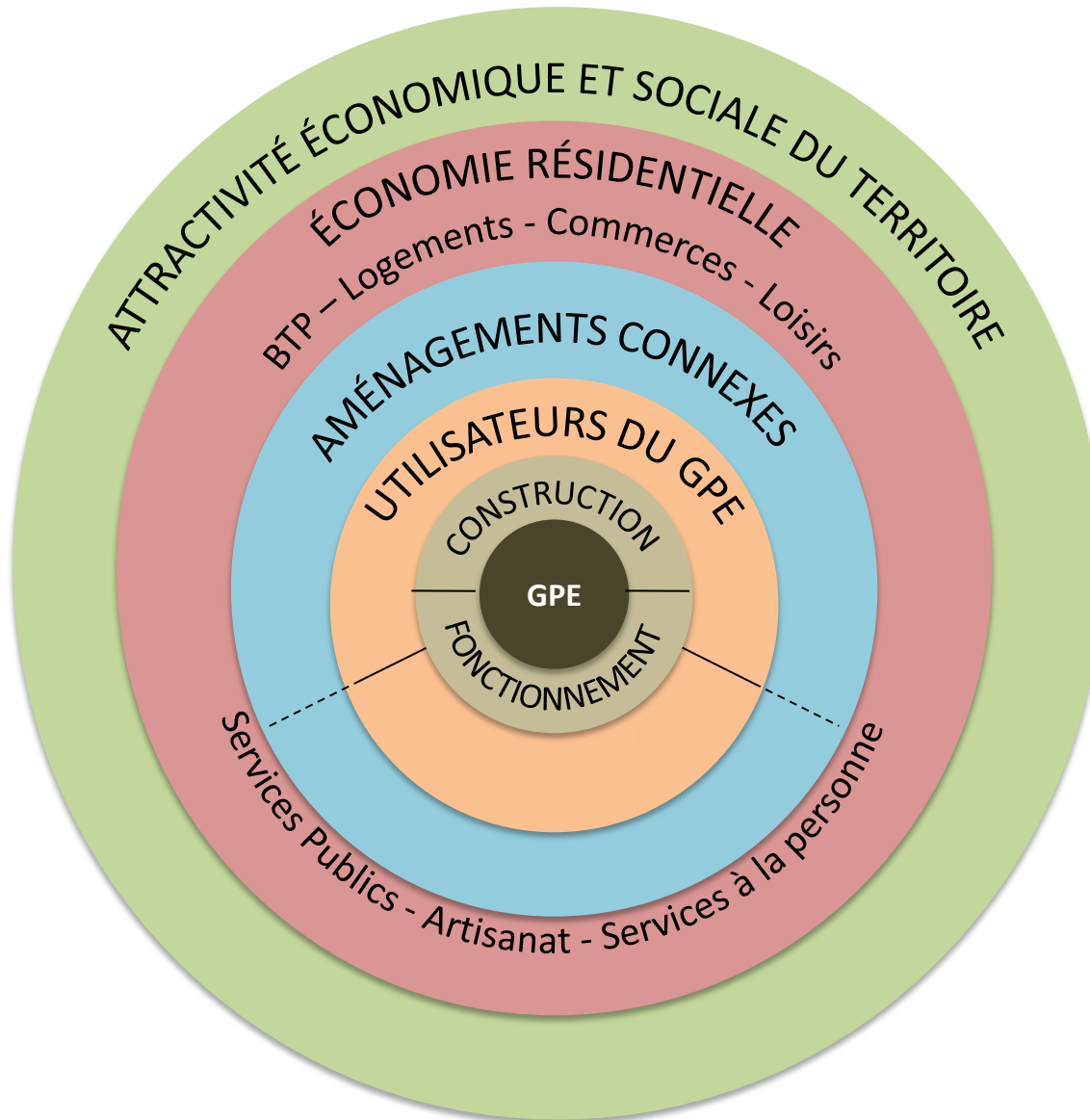
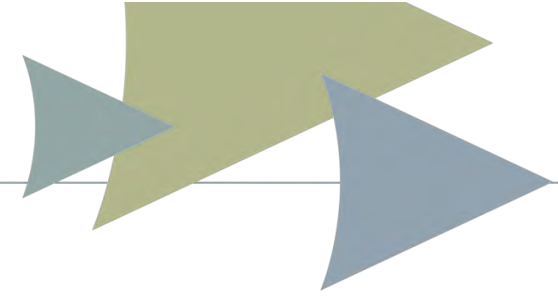
---

Document-support séminaire  
AIGP / Palais de Tokyo  
22 mai 2015



*Vincent BEAUCOURT, Directeur  
Katalyse - Bureau de Paris*

# Impacts du GPE au sens large

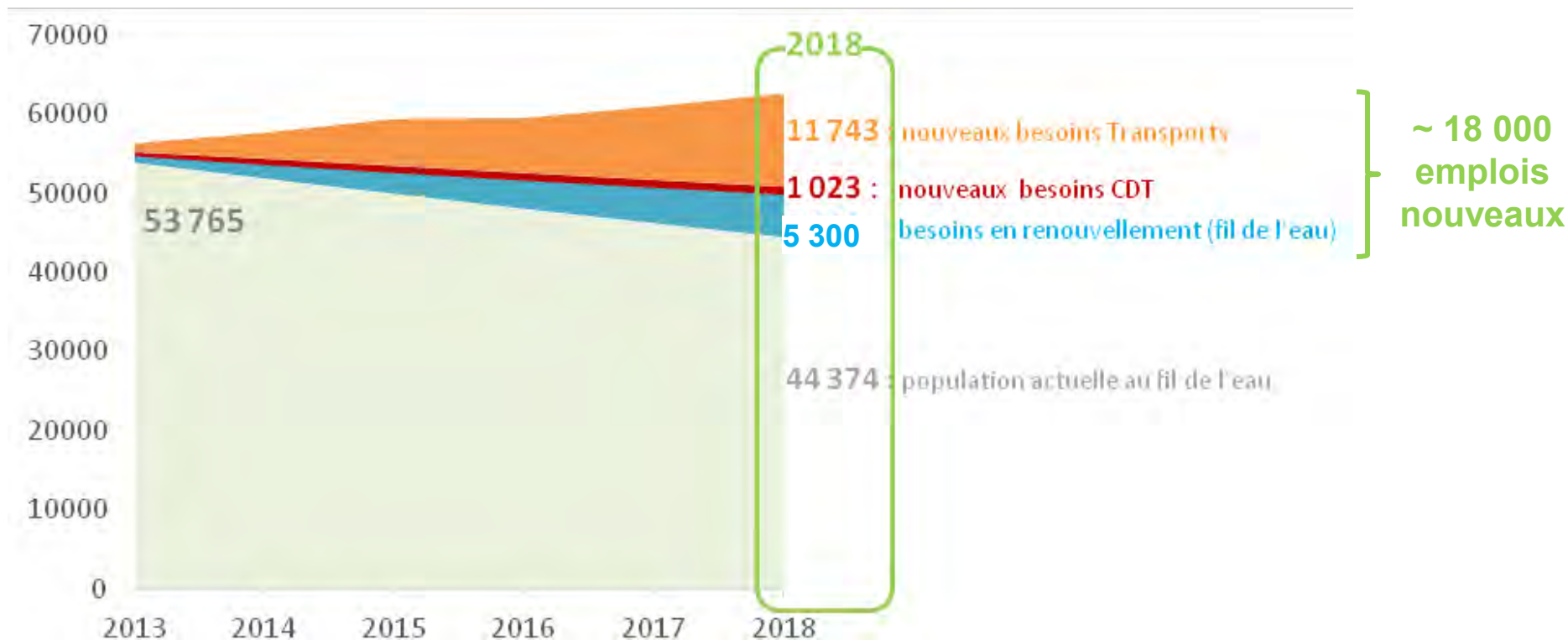


## Légende

- Impacts propres
- Impacts directs
- Impacts indirects
- Impacts urbains induits
- Impacts économiques induits

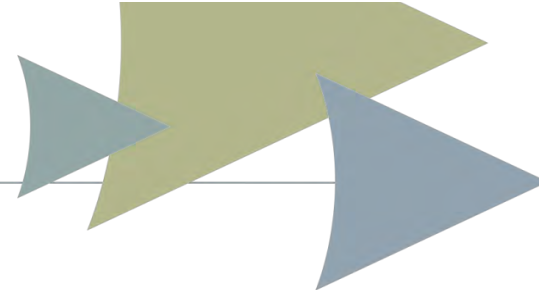
# Impacts propres des projets de transport du Grand Paris (construction) sur la filière Travaux Publics

- ▶ **62 500 emplois dans les travaux publics en Ile-de-France en 2018** (travail temporaire inclus)
  - ▶ 18 000 emplois nouveaux
  - ▶ 7 000 emplois supplémentaires par rapport à 2013
  - ▶ Impacts propres des projets de transport du Grand Paris (construction, dont GPE en grande majorité) ~ 11 500 à 12 000 emplois *nouveaux*



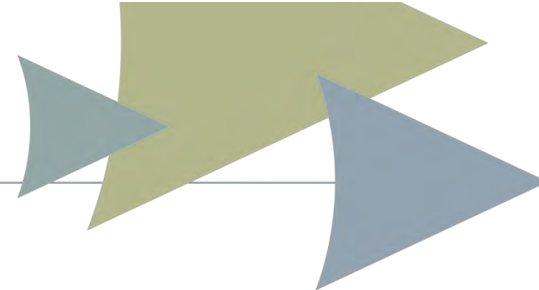
Source : estimations Katalyse (extrait mission 2013-14 pour le compte de Constructys / FRTP IdF)

# Impacts indirects et induits du GPE sur le développement économique



- ▶ **Au fil des projets connexes et à terme, un bouleversement certain de la spatialisation de l'économie**
  - ▶ Des barycentres renforcés / nouveaux / supprimés
  
- ▶ **Couplé aux CDT et à l'émergence des futures grandes agglomérations, un GPE qui modifiera les développements économiques « locaux »**
  - ▶ Redéfinition des politiques de développement économique
  - ▶ Émergence de territoires aux cœurs-de-cible d'avenir spécialisés
  - ▶ Remaniement des stratégies d'implantation et de couverture géographique des entreprises
  
- ▶ **Un bouleversement qui soulève de multiples enjeux dont il faudra nécessairement se saisir :**
  - ▶ Quid des disponibilités tertiaires actuelles colossales de bureaux ?
  - ▶ Comment préserver a minima l'industrie et les services-supports de l'industrie en tissu urbain ?
  - ▶ Et donc comment freiner le desserrement des activités économiques classiques en 2<sup>nde</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes ?
  
- ▶ **Une grande majorité de gares GPE qui génèrent des projets connexes, le cas échéant avec des volets économiques, excellents prétextes à des stratégies éclairées pour les territoires**
  - ▶ Des « pôles gares » et leurs cercles concentriques
  - ▶ Des projets qui devront être « réfléchis » des points de vue Marché et Valeurs d'avenir (cf. page suivante)

# Des projets connexes aux gares GPE intégrant nécessairement des valeurs d'avenir



## Dimensions 21<sup>ème</sup> siècle

Degré d'excellence



Densité et formes urbaines

« Un parc consommateur intelligent de foncier, architecturalement intéressant, bien intégré à la ville »



Cohabitation des usages

« Un parc traversable, ouvert aux autres usagers qu'entreprises et salariés, valorisé par les résidents à proximité comme un espace à vivre (en sécurité) »



Efficience énergétique

« Un parc peu consommateur d'énergie, voire producteur d'énergie pour lui-même et pour les autres »

Transports des marchandises et des salariés



« Un parc peu générateur de flux et/ou dont les flux sont gérés pour éviter de se surajouter aux nœuds de congestion urbains »

Performance écologique



« Un parc espace de diversité végétale et animale, peu producteur de rejets non valorisables »

Gouvernance



« Un parc où les relations inter-entreprises et entre entreprises et territoire sont réactives, transparentes et apaisées et où les services Smart city aux entreprises, salariés et résidents sont proposés »

**CONFORMITÉ 21<sup>ÈME</sup> SIÈCLE**



Source : recommandations Katalyse (extrait mission 2012-13 pour le compte de la Métropole Européenne de Lille)