

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 14 : OLYMPIADES < > AÉROPORT D'ORLY (LIGNE BLEUE)

LIGNE 14 SUD

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE **G.4.2**

Étude d'impact

Annexe : Étude des effets sur l'urbanisation

Sommaire

Introduction 3

PARTIE 1 - Le programme du Réseau de transport du Grand-Paris Express (RGPE)

Chapitre 1 : Géographie des territoires et approche sociologique, état des lieux 7

- 1.1. Tracés et connexions
- 1.2. Les communes du RGPE, quelle dynamique des territoires?
- 1.3. La spatialisation des données

Chapitre 2 : Effets sur le développement de l'urbanisation 15

- 2.1. Effets du RGPE sur les zones urbanisées : la méthode utilisée
- 2.2. Effets sur le logement
- 2.3. Effets sur les locaux d'activité

Chapitre 3 : Mise en œuvre, accompagnement et suivi 21

- 3.1. Les moyens de la mise en œuvre du projet
- 3.2. Optimiser, atteindre les objectifs
- 3.3. Éviter, atténuer, compenser les aspects négatifs
- 3.4. Les mesures propres à assurer le suivi

PARTIE 2 - Le projet du tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly

Chapitre 4 : État des lieux des tronçons 29

- 4.1. Situation, site et tracé
- 4.2. Territoires, habitants et emplois, données socio-économiques
- 4.3. Paysages, formes urbaines et tissus urbains

Chapitre 5 : Effets sur les zones urbanisées des tronçons 37

- 5.1. Connexions et mobilités nouvelles
- 5.2. Les nouvelles gares et les centralités existantes
- 5.3. La densification des tissus pavillonnaires
- 5.4. La mutation des grands ensembles
- 5.5. Grandes enclaves et logistique
- 5.6. Constructibilités
- 5.7. Accompagnement et suivi

Conclusion générale 43

Introduction

En complément des travaux présentés dans le cadre des études d'impact réglementaires en matière d'occupation du sol et de consommation d'espaces, la Société du Grand Paris a conduit des études pour apprécier l'impact sur l'urbanisation du futur réseau et de chacun de ses tronçons.

Pour ce faire, la Société du Grand Paris s'est appuyée sur l'expérience en matière d'observation de l'urbanisation dans la région capitale de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de l'Etat (DRIEA) et plus particulièrement de son service de la connaissance des études et de la prospective. La SGP a également eu recours pour rédiger ce rapport à un spécialiste des questions urbaines en Ile-de-France, l'urbaniste Philippe Panerai, associé à l'économiste Laurent Davezies.

Ces études avaient pour but de répondre aux questions soulevées par l'Autorité environnementale dans son avis du 26 août 2010 sur l'évaluation stratégique environnementale du réseau de transport public du Grand Paris.

La SGP a souhaité maintenir en annexe de l'étude d'impact réglementaire cette étude sur les effets sur l'urbanisation du réseau de transport public du Grand Paris.

En effet, elle apporte un éclairage complémentaire et synthétique qui lui a semblé utile à la compréhension des enjeux urbains du projet. En outre, elle développe une évaluation du potentiel de mutation foncière autour des gares qui contribue à nourrir le débat sur les possibilités d'urbanisation complémentaire des quartiers de gares. Il lui semblait important de la porter à la connaissance du public.

Ainsi, le rapport d'étude présenté tente de répondre à la question : Comment apprécier les effets du Réseau de Transport du Grand Paris Express sur l'urbanisation ?

Pour cela il examine d'abord le programme général du Réseau de transport du Grand Paris Express; c'est l'objet de la première partie.

Dans une seconde partie, il s'attache d'une manière plus détaillée au projet du tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly, qui sera réalisé et soumis à une enquête publique.

Le RGPE en améliorant l'efficacité du territoire métropolitain va concourir à augmenter sensiblement la population et les emplois dans la zone dense de la métropole au cours des décennies à venir. C'est ce que montrent les modèles de simulation étudiés pour l'évaluation socio-économique.

Encore faut-il que des capacités foncières suffisantes permettent d'accueillir ces nouveaux emplois et ces nouveaux habitants à proximité des gares et de préférence dans la zone dense de l'agglomération.

C'est pourquoi l'étude des effets sur l'urbanisation du RGPE a cherché à identifier si des capacités foncières potentielles existaient aux abords des gares du RGPE et à quelles conditions elles étaient mobilisables.

Trois types d'effets sur l'urbanisation font l'objet des analyses de cette étude :

- l'intensification ou la densification des tissus autour des gares ainsi que l'augmentation ou la revalorisation des prix du foncier qui pourraient l'accompagner,
- le risque d'étalement urbain avec ses conséquences environnementales : consommation de terres agricoles et naturelles, augmentation des déplacements, et sociales : risque de « centrifugeuse sociale » ayant pour effet de repousser encore plus loin les classes moyennes et les populations défavorisées,
- l'articulation, concurrence ou complémentarité, des nouveaux pôles-gares avec les centres existants.

- **L'intensification ou la densification autour des gares** font partie des volontés affirmées du Grand Paris et se traduiront par un apport d'emplois, la dynamisation des échanges et du commerce ou le renouvellement urbain. Elles ne se limitent pas à une densification du bâti ou à un apport d'habitants supplémentaires. Elles sont généralement jugées comme effet positif (sauf peut-être par les habitants inquiets de voir se modifier leur cadre de vie habituel et plus enclins à voir les inconvénients que les avantages) pour les raisons suivantes :

- faire levier pour réorganiser ou renforcer des centralités dans les communes de banlieue et ainsi apporter une amélioration des services de proximité à la population ;

- créer des emplois de services (tertiaires ou commerciaux) sur des points bien desservis par les transports en commun, donc favoriser le rééquilibrage des territoires (impacts économiques) ainsi que la réduction de l'étalement urbain et de l'utilisation des véhicules individuels (impacts environnementaux) ;

- ouvrir de nouveaux territoires à la construction de logements afin d'atteindre l'objectif du Grand Paris de 70 000 logements nouveaux par an.

Cette intensification peut prendre plusieurs formes depuis le changement d'affectation du bâti existant avec des modifications minimales jusqu'à la substitution plus radicale d'un bâti nouveau plus dense et mieux adapté à ces nouvelles fonctions centrales que le tissu actuel jugé obsolète, en passant par la densification modérée et progressive des parties à densité faible ou moyenne comme c'est le cas pour les secteurs de pavillons particulièrement nombreux dans les communes de banlieue.

L'apparente évidence que le Réseau de Transport du Grand Paris Express va induire une densification ou une intensification autour des gares devra cependant être accompagnée par des politiques publiques volontaristes pour ne produire que des effets positifs. En effet, si l'on observe sur un temps long les effets du RER autour des gares, beaucoup d'entre elles n'ont pas suscité de renforcement des centralités et des services. Il y a donc lieu de s'interroger sur les conditions nécessaires pour encourager cette intensification et sur les apports qui permettront de les réunir. Les mécanismes de mobilisation du foncier et les dynamiques engendrées par les Contrats de Développement Territorial (CDT) associant l'État et les collectivités territoriales seront-ils suffisants ou faudra-t-il les conjuguer avec d'autres facteurs ?

L'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier qui pourrait dans certains cas être la conséquence de cette intensification souhaitée peut être considérée selon les lieux comme un effet positif : dans des quartiers défavorisés et dévalorisés, c'est le signe d'une revalorisation longtemps attendue et il faudra simplement s'assurer qu'elle profite aux habitants et aux territoires existants (amélioration du cadre de vie, apport d'emplois et de services), tandis que dans d'autres sites où les valeurs foncières et immobilières sont déjà importantes, une augmentation constituerait un effet négatif en apportant un renchérissement allant à l'encontre des objectifs du projet, voire en rendant difficile sa réalisation.

Ici encore se pose la question des moyens de contrôler ou de réguler les effets de ces augmentations.

- **La poursuite de l'étalement urbain** que l'on a pu observer sur les deux dernières générations apparaît également comme un risque réel tant la pénurie de logement peut inciter à aller chercher du foncier plus éloigné, d'autant que la modernisation du système de transport le rendra plus facilement accessible qu'aujourd'hui. A la recherche de foncier moins cher et faute de moyens pour réguler les coûts, le risque existe en effet de voir le Réseau de transport du Grand Paris Express jouer un rôle de « centrifugeuse sociale » avec un double effet négatif : au plan social repousser encore plus loin les classes moyennes et les populations défavorisées et donc accentuer la disparité des territoires ; au plan spatial et environnemental favoriser l'étalement urbain, parfois même au-delà de l'Ile-de-France.

Il y a donc lieu d'être attentif à ce que le potentiel de foncier mutable identifié dans le cadre de la présente étude aux abords des gares, mais présent plus largement dans les territoires de CDT, soit autorisé par les documents d'urbanisme réglementaire à se densifier et puisse le cas échéant être remembré et aménagé dans le cadre de politiques foncières publiques et de projets d'aménagement urbain.

En outre, les moyens de limitation de l'extension de l'urbanisation par les documents d'urbanisme et en particulier par le SDRIF joueront un rôle fondamental.

- Enfin il faudra articuler les **nouvelles centralités** établies autour des gares avec le maintien ou même le renforcement de la vitalité des centres existants. Le risque existe d'un affaiblissement des centres existants par la mise en concurrence des commerces anciens et du bâti existant avec des structures commerciales et des immeubles d'activité plus modernes et mieux situées sur les points de rupture de charge. Ceci pourrait constituer un troisième effet négatif accentuant les disparités entre les territoires. Là encore le recours à une planification urbaine volontariste s'appuyant sur des projets urbains solides est indispensable pour organiser de manière concertée la mutation positive des territoires.

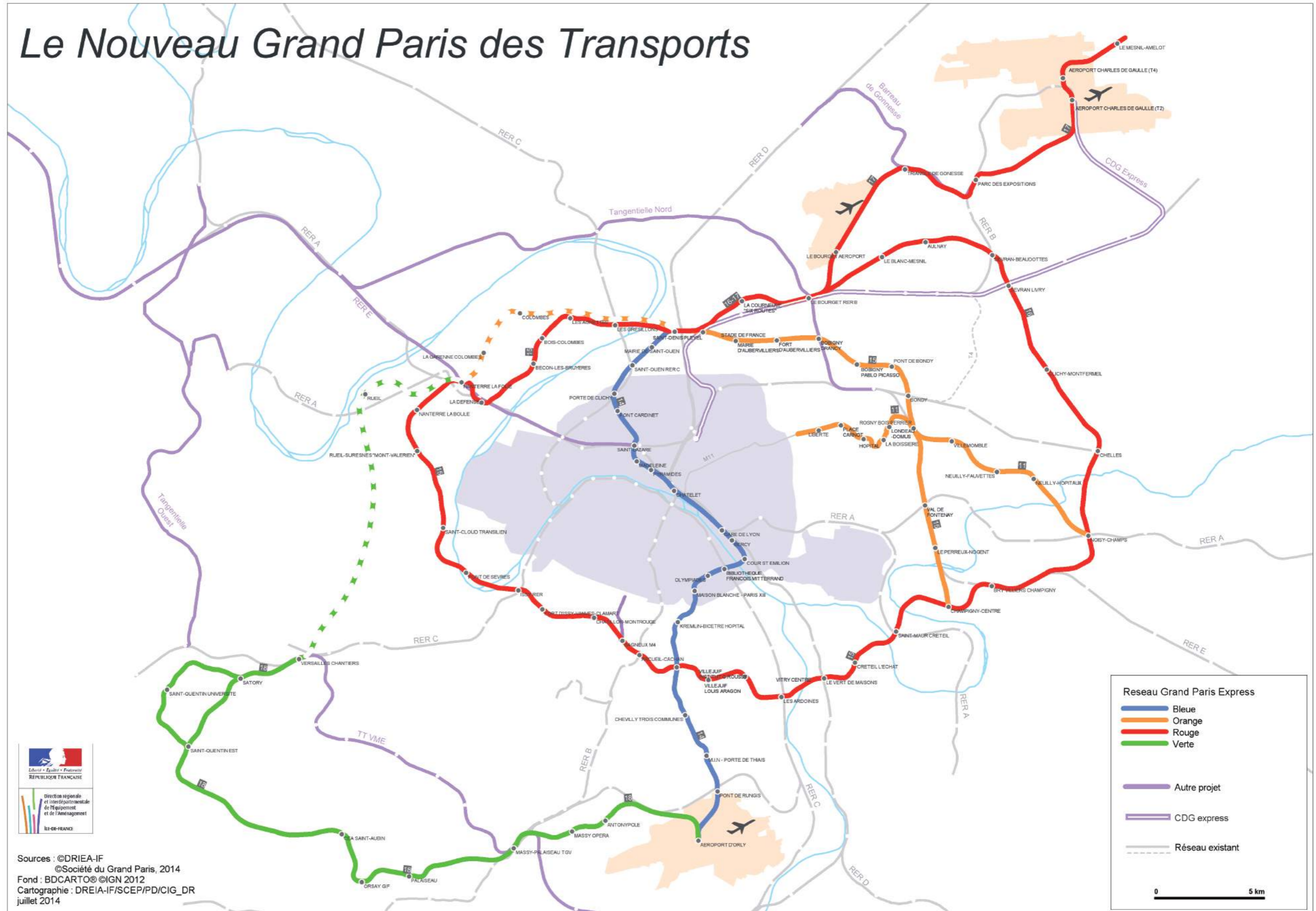
Ce premier inventaire rapide permet de souligner la diversité des situations et l'obligation d'être extrêmement attentif à la réalité du terrain : les territoires sont variés et aucune généralisation ne saurait en rendre compte sans une perte d'information dommageable.

Comprendre ces risques et apprécier les moyens qui existent ou qui peuvent être mis en place pour les éviter, les atténuer ou les compenser, supposent donc une connaissance assez fine des territoires. Celle-ci largement appuyée sur les données dont dispose la DRIEA est résumée à l'échelle globale du programme de l'ensemble du Réseau comme à l'échelle détaillée du projet du tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly dans **un état des lieux** qui rassemble les données géographiques et cartographiques, des données socio-économiques et des données urbaines (paysagères et morphologiques). Les **présentations du programme ou du projet** qui fondent les interrogations viennent logiquement à la suite avec la mesure de ces effets. Enfin, pour chacune des deux échelles les moyens d'éviter, d'atténuer ou de compenser les effets négatifs tout en atteignant les objectifs proposés concluent chaque partie du rapport.

PARTIE 1

Le programme du Réseau de transport du Grand-Paris Express (RGPE)

Le Nouveau Grand Paris des Transports

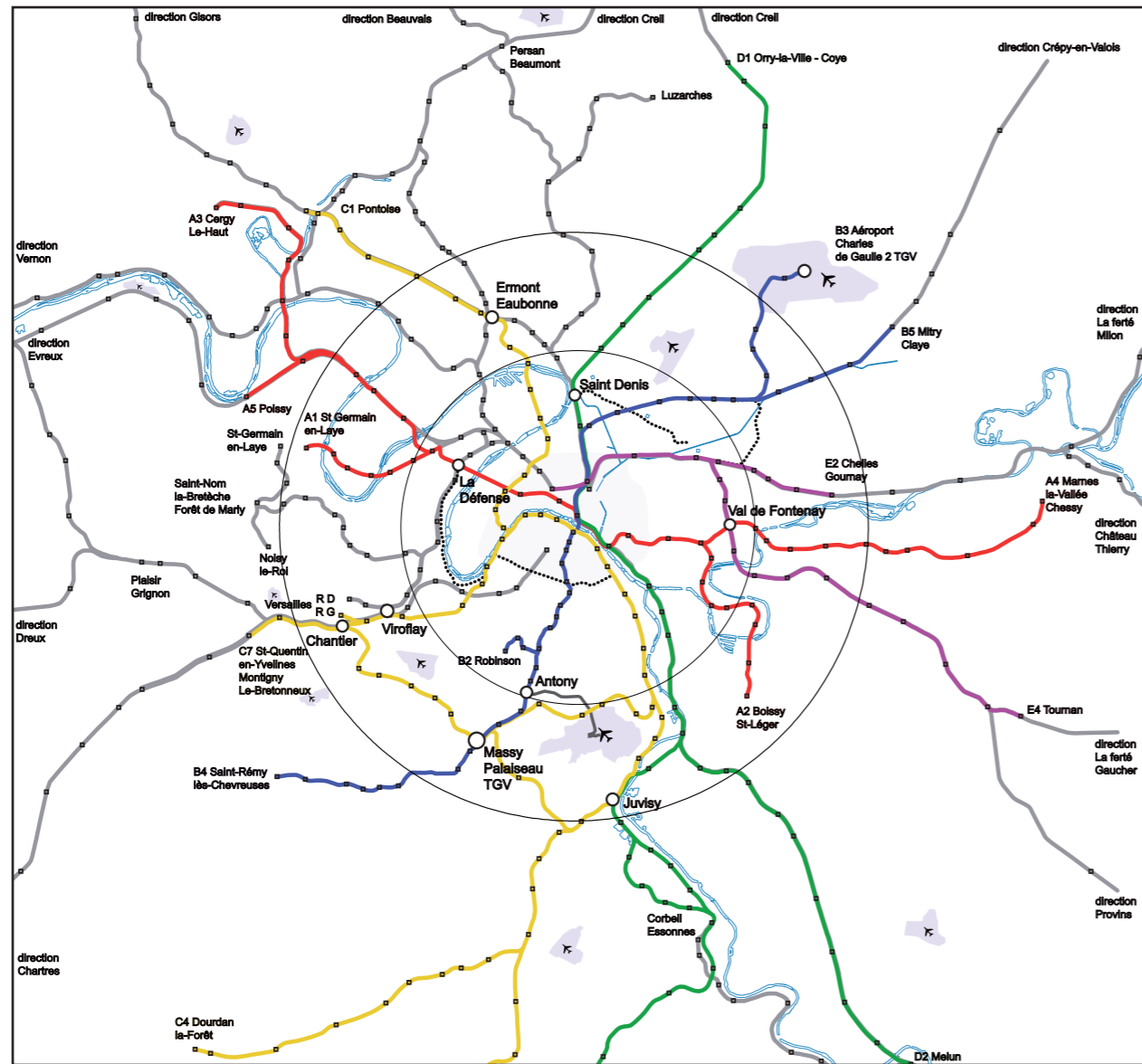


Sources : ©DRIEA-IF
 ©Société du Grand Paris, 2014
 Fond : BDCARTO® ©IGN 2012
 Cartographie : DREIA-IF/SCEP/PD/CIG_DR
 juillet 2014

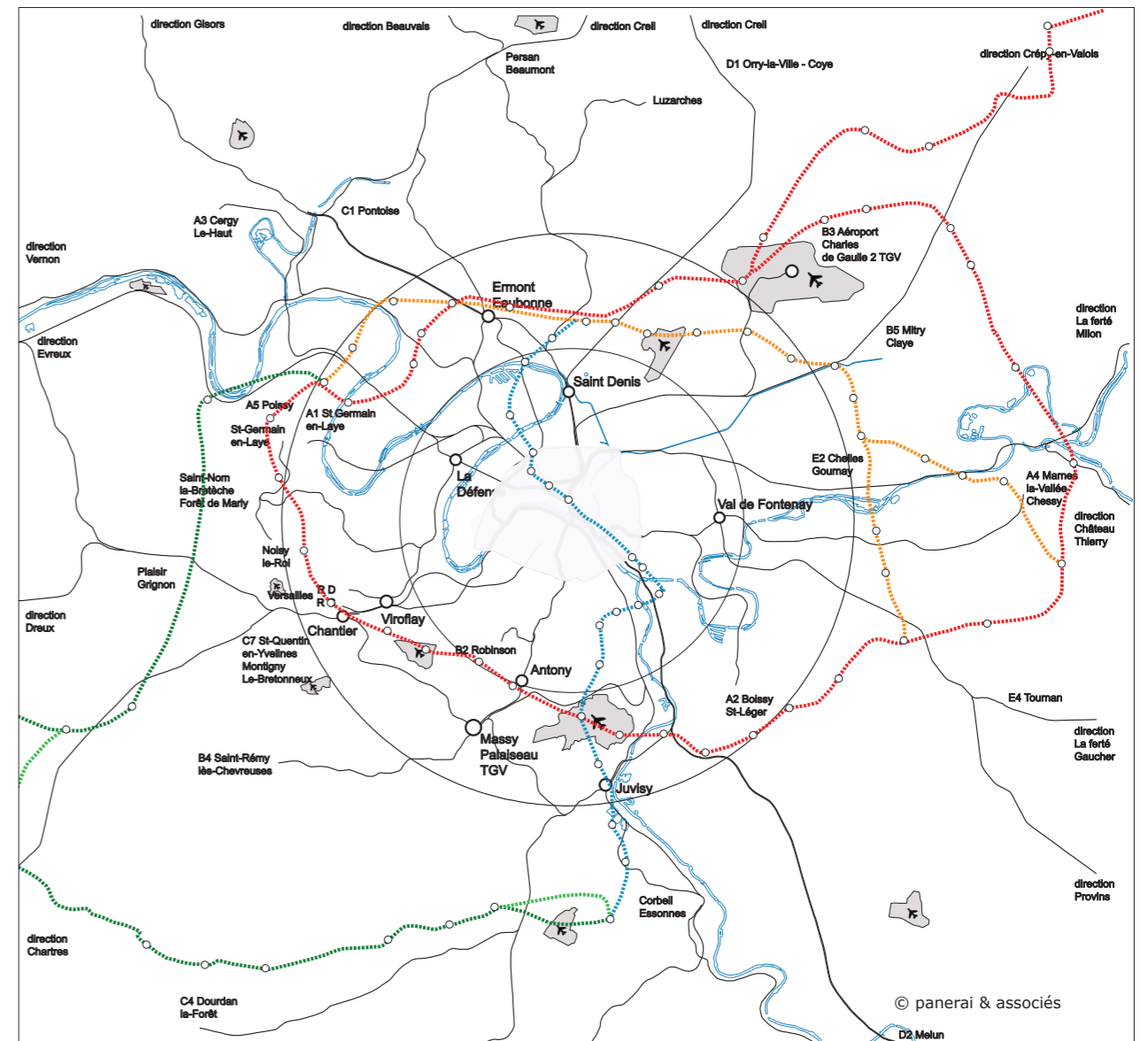
pièce G
 page 6

Chapitre 1

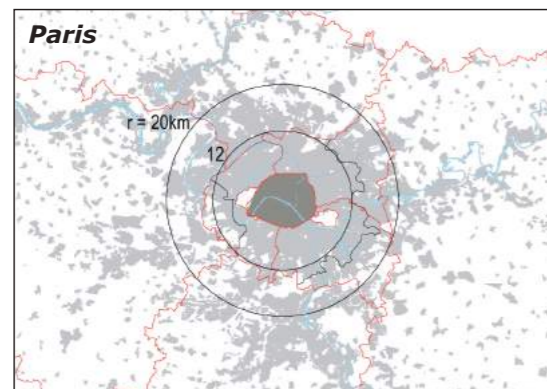
Géographie des territoires et approche sociologique, état des lieux



Les lignes de transports existants (RER + SNCF) une organisation majoritairement radiale

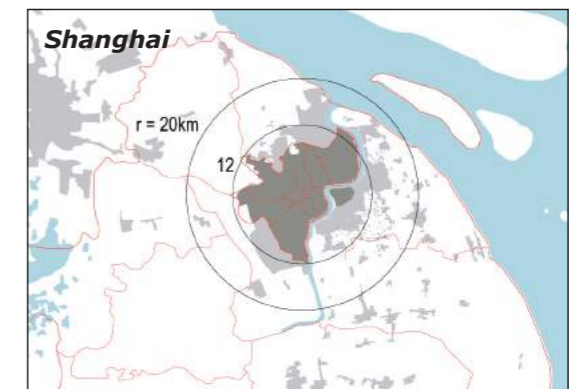
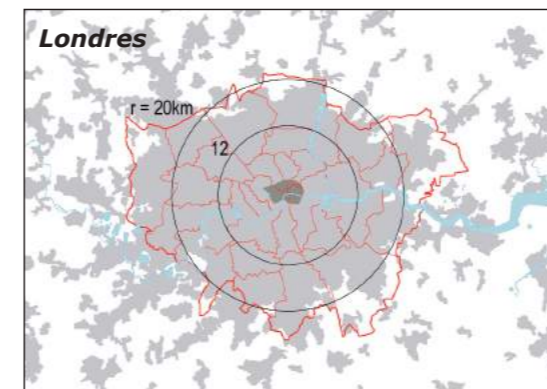


Nouveau Grand Paris / Grand Paris Express, de nouvelles rocade en complément de l'existant



Comparaison des quatre métropoles

© panerai & associés



Toute grande agglomération qui regroupe plus de 10 millions d'habitants ne devient pas automatiquement de ce fait une métropole. Paris, comme Londres, New-York ou Shanghai et quelques autres, ajoute à ces données quantitatives une histoire, un rôle de centre de décision, un rayonnement culturel, un poids universitaire et scientifique et un attrait touristique qui font métropole.

Le Réseau de Transport du Grand Paris Express (RGPE) englobe un territoire d'environ 900 km², Paris compris, soit 8% de la superficie de l'Ile-de-France (12 000 km²). Les villes directement concernées : celles qui bénéficieront d'une gare occupent environ 620 km² (5,2% de la région) mais rassemblent avec Paris près de 6 millions d'habitants, soit 50% de la population de la région (11,2 Mh) et 3,6 millions d'emplois, soit 65% de la région (5,5 Me). On mesure à ces quelques chiffres que la réalisation du réseau intéresse directement la moitié des Franciliens si l'on considère résidents et emplois.

Reconnaître la position du RGPE sur ce territoire, vérifier comment son tracé rencontre les éléments majeurs et où sont précisément situées les gares, mesurer les distances et les densités, forment la première partie de ce chapitre.

La deuxième est consacrée à l'analyse des communes concernées du point de vue de la démographie, de la population et de l'emploi, du logement et des ressources des communes.

La troisième tente de replacer ces données dans une vision géographique de l'ensemble et d'apprécier en première analyse la spécificité et la diversité des territoires afin de poser la question de leurs inégalités.

1.1. Tracés et connexions

Le programme initial du RGPE se compose de trois lignes sous maîtrise d'ouvrage Société du Grand Paris (SGP) qui desservent directement une soixantaine de communes :

- **une ligne rouge** (M15 Sud, M15 Ouest, M16 et M17), composée d'une liaison de rocade d'environ 80 km soit 34 gares espacées d'environ 2,5 km en moyenne, complétée de la gare du Bourget RER vers celle du Mesnil Amelot par une branche de 20 km comprenant 6 gares ;

- **une ligne bleue** qui est l'actuelle ligne 14 prolongée au nord, de Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (le STIF et la RATP sont les maîtres d'ouvrage de ce 1er prolongement et la déclaration d'utilité publique a été obtenue en octobre 2012) puis à Saint-Denis Pleyel et au sud d'Olympiades jusqu'à l'aéroport Orly (la SGP est le maître d'ouvrage); cette ligne aura une longueur de près de 30 km au total, dont environ 9 km correspondent à la ligne 14 actuellement exploitée et dont 15 km seront sous maîtrise d'ouvrage de la SGP (sections Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel et Olympiades - Orly);

- **une ligne verte** (M18) d'environ 50 km : entre Orly et Versailles, la ligne verte assure par 11 gares la desserte du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay ainsi que de grands bassins d'habitat et d'emplois des Yvelines et de l'Essonne ; prolongée à Nanterre, elle doit offrir une liaison de rocade performante en moyenne couronne pour le sud, l'ouest et le nord-ouest parisiens.

S'y ajoute **une ligne orange** (M15 Est), de 30 km environ reliant Champigny-Centre à Saint-Denis Pleyel.

L'anneau de la ligne rouge presque entièrement situé dans la zone dense de l'agglomération s'en écarte un peu à l'est, entre Noisy et Blanc-Mesnil où la densité reste cependant supérieure à 50 habitants à l'hectare brut. Seule la branche nord, vers Roissy CDG (M17), atteint des communes faiblement habitées du fait de l'aéroport et des contraintes qui lui sont attachées.

L'éloignement vers l'est traduit la volonté d'aller desservir Noisy-le-Grand et des communes comme Montfermeil, Clichy ou Sevran qui font aujourd'hui figure d'exclues de la métropole. C'était aussi le secteur qui se distinguait le plus du projet de la Région, ce qui a conduit en fin de compte à intégrer la ligne orange au RGPE.

Certaines gares appartiennent à deux lignes et sont donc des correspondances internes au RGPE. D'autres assurent des correspondances avec le réseau actuel RER/Transilien; s'y ajoutent des correspondances avec le TGV, existantes notamment à Massy-Palaiseau TGV et Aéroport Charles de Gaulle T2, et en projet à Orly, Nanterre ou Saint-Denis Pleyel. Plusieurs recoupent le métro ou le tramway.

Les connexions offertes ne sont pas du même ordre; on peut distinguer les quatre grandes catégories suivantes:

1. Les grandes connexions (7) qui constituent des pôles visibles à l'échelle internationale participant au rayonnement de la ville-monde, où peuvent se superposer trafic interne (francilien) et trafic externe (TGV ou avion): La Défense, Saint Denis-Pleyel, Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4, Massy-Palaiseau, Aéroport d'Orly et, dans une moindre mesure, Versailles-Chantiers

2. Les gares (9) en correspondance avec au moins deux autres lignes ferroviaires (autre ligne Grand Paris Express ou RER, Transilien, tangentielle, métro parisien): Le Bourget RER, Chelles, Noisy-Champs, Issy-RER, Saint-Cloud, Nanterre-La Folie, Rosny-Bois-Perrier, Val de Fontenay, Parc des Expositions.

3. Les gares (30) en correspondance avec une autre ligne ferroviaire (autre ligne Grand Paris Express ou RER, Transilien, tangentielle, métro parisien): Sevran-Beaudottes, Sevran-Livry, Bry-Villiers-Champigny, Saint-Maur, Créteil, Créteil L'Echat, le Vert de Maisons, Les Ardoines, Villejuif Louis Aragon, Villejuif Institut Gustave Roussy, Arcueil-Cachan, Bagneux, Châtillon-Montrouge, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Pont de Sèvres, Bécon-les Bruyères, Bois-Colombes, La Garenne-Colombes, Colombes, Les Agnettes, Les Grésillons, Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Bobigny-Drancy, Bobigny Pablo Picasso, Bondy, Le Perreux - Nogent, Triangle de Gonesse, Pont de Rungis, Maison-Blanche.

4. Les gares (10) en correspondance avec une ligne structurante du réseau de surface (tramway, T Zen ou bus en site propre): Clichy-Montfermeil, Vitry Centre, Nanterre La Boule, Pont de Bondy, La Courneuve « Six Routes », M.I.N. Porte de Thiais, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est.

Seize gares sont sans correspondance avec un autre mode de transport en commun structurant. Ces gares bénéficieront toutefois de la réorganisation du réseau de bus qui sera réalisée en lien avec le Grand Paris Express et favorisera le rabattement et la diffusion.

Parmi les seize pôles d'échange constitutifs des deux premières catégories, deux très proches: La Défense et Nanterre-la-Folie peuvent manifestement conforter un centre déjà visible à l'échelle métropolitaine et internationale. Versailles, déjà mieux desservie que beaucoup de communes par plusieurs gares et qui dispose du prestige de ville historique appuyée sur son château, représente un repère métropolitain que le RGPE vient confirmer. De même Saint-Denis qui rassemble patrimoine historique, Stade de France, plusieurs gares et un nouveau hub ferroviaire.

Si Roissy CDG avec trois gares et dans une moindre mesure Orly/Rungis constituent des pôles d'échanges et de développement appuyés sur les aéroports et la fonction logistique, la possibilité de devenir de véritables centres reste faible tant la vie quotidienne liée à l'habitation en a été jusqu'à présent exclue.

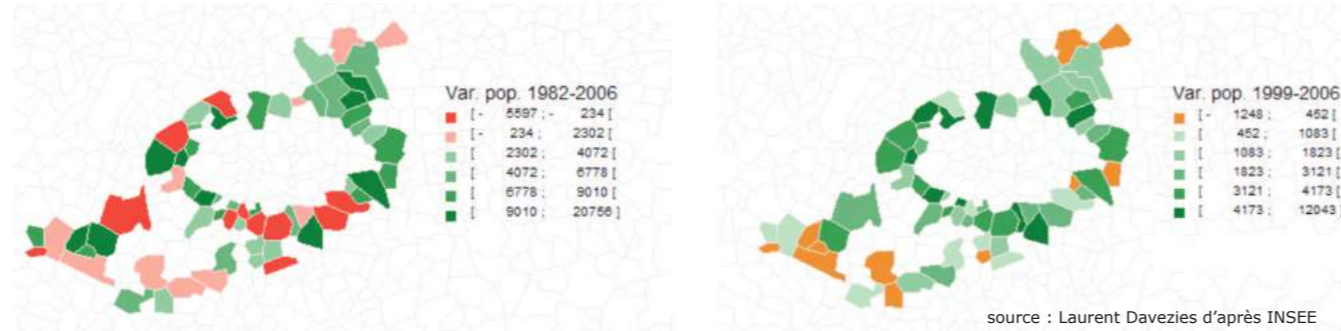
Par contre, trois centres d'échelle métropolitaine se dégagent nettement : Massy où les lignes RER et Transilien rencontrent le TGV et dont l'intensification a déjà été engagée; Noisy-le-Grand, l'un des pôles de la ville nouvelle, qui prend une ampleur accrue, et Le Bourget, particulièrement bien placé sur l'axe La Défense-Roissy CDG et dont l'aéroport d'affaires reste un atout précieux.

A un moindre degré, Val-de-Fontenay, Saint-Cloud, Pont de Sèvres, Issy-RER, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Arcueil-Cachan, Villejuif-Louis Aragon semblent constituer des centralités potentielles déjà repérées. Il restera à vérifier en croisant différents critères si les dynamiques économiques peuvent confirmer l'organisation polycentrique que semble dessiner le RGPE.

1.2. Les communes du RGPE, quelle dynamique des territoires?

Les territoires du Grand Paris sont formés par emboîtement d'échelles, depuis les multiples centres de la proximité où se joue une part de la vie quotidienne de chacun jusqu'à l'échelle régionale, cadre administratif et statistique, à l'intérieur duquel se négocie un nouveau rapport entre la ville et la campagne.

Parmi ces différentes échelles, la commune représente le plus petit échelon politique et celui auquel les Français restent les plus attachés. L'Ile-de-France compte 1 300 communes, l'agglomération environ 400 ;



source : Laurent Davezies d'après INSEE

les variations de population dans les communes traversées

hors Paris, le tracé du RGPE comprend 83 communes directement concernées, ce qui peut se mesurer par le fait qu'elles sont largement touchées par un cercle de 800 mètres de rayon représentant schématiquement un quart d'heure à pied depuis la gare.

Le cercle de 800 m est apparu préférable à celui d'un kilomètre souvent utilisé car en réduisant les superpositions entre les gares proches et minimisant l'aire concernée il rend plus lisible les contrastes.

Les analyses portent principalement sur la période 1990-2006 avec pour la démographie une extension aux chiffres de 2009. Elles utilisent notamment les recensements de 1999 et de 2006 dont les données sont à prendre avec précaution car les modalités des deux recensements diffèrent et les chiffres obtenus ne sont pas rigoureusement comparables. Malgré les incertitudes signalées, on peut saisir quelques tendances.

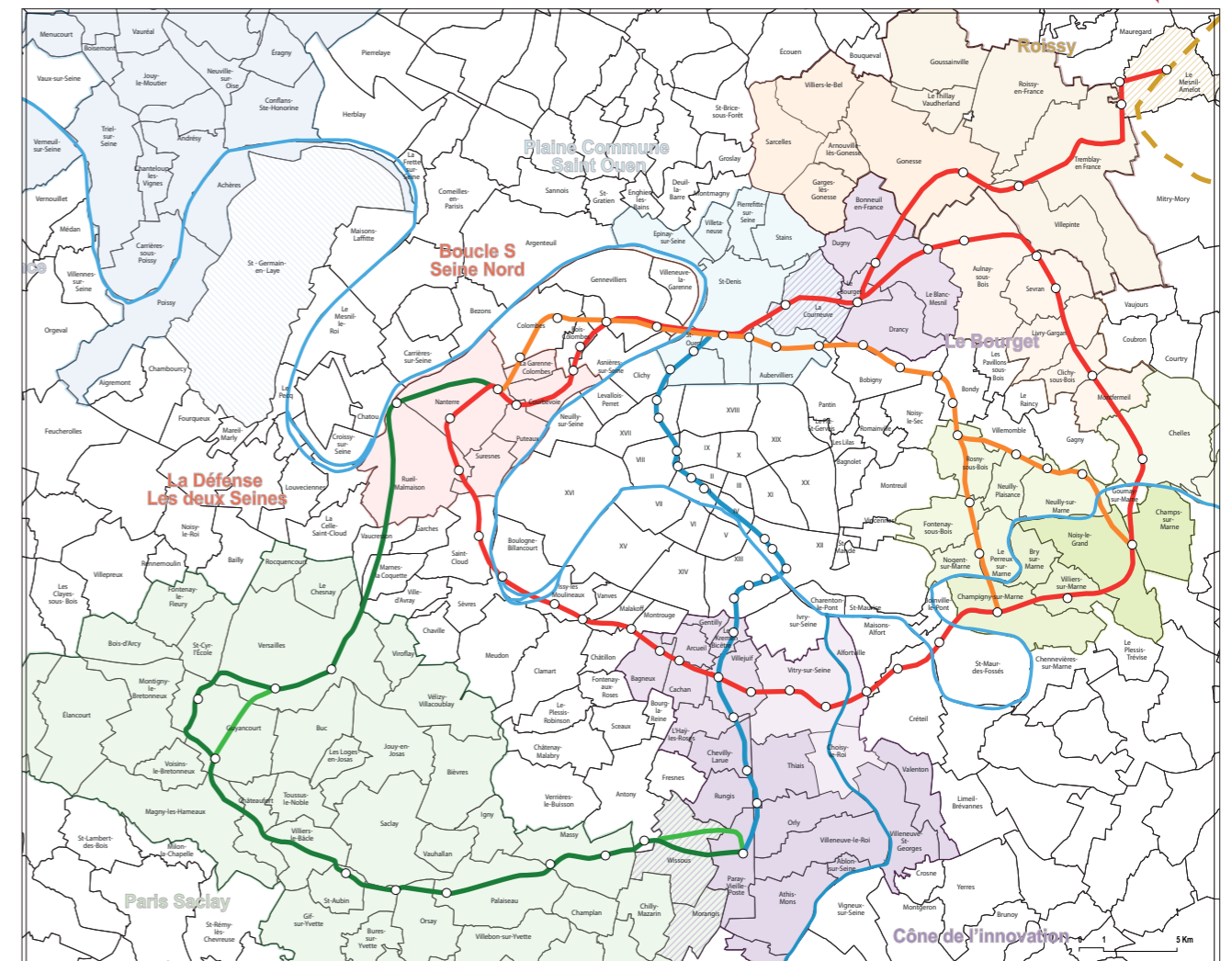
Les 69 communes directement touchées par le Réseau de la SGP rassemblent 2,3 millions d'habitants, soit autant que Paris intra-muros. En incluant la ligne 15 nord (ligne orange), et le prolongement à l'est de la ligne 11, la totalité des communes concernées par le RGPE représente 3,5 M d'habitants.

A l'autre extrémité, six communes comptent moins de 10 000 habitants : trois majoritairement dédiées à la logistique (Roissy, 2 517 h, Rungis, 5 687 h et Paray-Vieille-Poste 7 227 h), trois qui sont encore rurales et agricoles (Le Mesnil-Amelot, 880 h, Saint-Aubin 712 h et Saclay 3 016 h). Sur ces six communes, deux sont sur des pôles majeurs de connexions liés aux aéroports et devraient en bénéficier.

Du point de vue démographique, l'ensemble des 83 communes se caractérise par un solde naturel fortement positif et en augmentation et un solde migratoire structurellement négatif : «on naît beaucoup et l'on quitte la commune davantage que l'on s'y installe».

L'analyse, commune par commune, montre que l'ensemble des villes concernées est marqué par une grande diversité avec des dynamiques fortes côtoyant des secteurs de stagnation voire de diminution d'habitants ou d'emplois. Ainsi, parmi les communes qui ont enregistré les plus grandes pertes d'habitants depuis 1975, Nanterre, Arcueil, Bagneux, Villejuif, Vitry, Saint-Maur-des-Fossés et, dans une moindre mesure, Versailles en ont regagné depuis 1999 même si le solde reste négatif sur 35 ans.

Là encore, la vision globale ne doit pas masquer les disparités, onze communes ont un solde migratoire positif : Suresnes, Issy-les-Moulineaux, Montrouge, Châtillon, Cachan, Villiers-sur-Marne, Aulnay-sous-Bois, Bois-Colombes, Guyancourt, Rungis et le Kremlin-Bicêtre, une quinzaine sont à peu près équilibrées,



© panerai & associés

les lignes du RGPE et les communes concernées

	83 communes	83 comm + Paris	Province	Ile de France
Population 2006	3 490 101	5 671 472	49 858 053	11 532 398
Population 2009	3 541 332	5 775 437	50 726 613	11 728 240
Variation population 2006-2009	51 231	103 965	868 560	195 842
Variation population 2006-2009	1,5%	1,8%	1,7%	1,7%
Variation population 1999-2006	6,8%	5,2%	4,8%	5,3%
Variation population 1990-1999	1,7%	0,5%	3,5%	2,7%
solde naturel 1990-1999	8,3%	7,0%	2,3%	7,4%
solde naturel 1999-2006	8,7%	7,7%	2,3%	7,4%
solde migratoire 1990-1999	-6,6%	-6,5%	1,2%	-4,6%
solde migratoire 1999-2006	-1,9%	-2,5%	2,5%	-2,1%

sources : Laurent Davezies d'après INSEE

une vingtaine ont perdu entre 1 000 et 8 000 personnes tandis que les soldes migratoires négatifs accusant un départ de plus de 10 000 habitants touchent Nanterre, Vitry, Créteil, Champsigny, Sevran, La Courneuve et Versailles.

Cependant la reprise des territoires les plus déprimés qui s'est manifestée de 1999 à 2006 semble se confirmer pour la période 2006-2009. Les communes directement touchées par le RGPE apparaissent particulièrement dynamiques sur le plan démographique.

La structure de la population des 83 communes qui en résulte est marquée par la prépondérance des personnes de 20 à 59 ans, c'est-à-dire en âge de travailler, qui représentent 54,5% de la population (55,2% en IdF, 51,6% en France), tandis qu'avec 17,1% les plus de 60 ans sont moins nombreux que la moyenne régionale (17,9%) ou nationale (22,4%), ce qui est à mettre en relation avec le départ des habitants au moment de la retraite comme composante d'un solde migratoire négatif.

Emploi

Du point de vue de l'emploi, exceptés quelques pics (Courbevoie explicable par La Défense), on note un rattrapage ou un rééquilibrage après la perte massive de l'emploi industriel jusqu'en 1999.

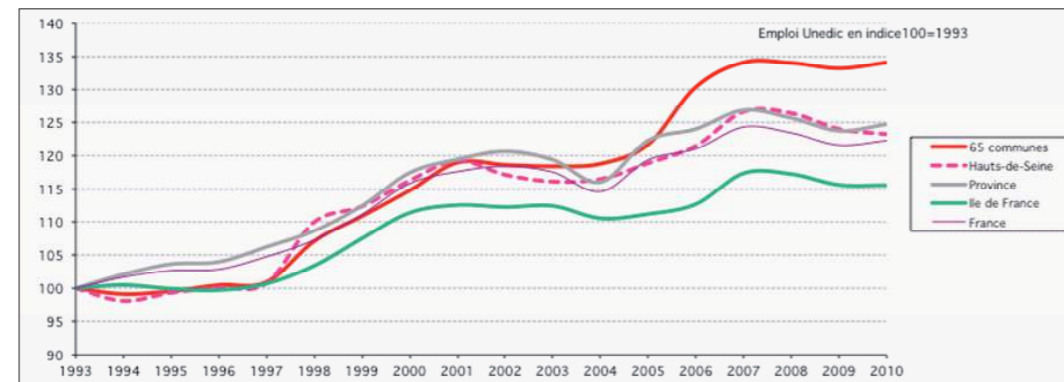
Ces emplois sont majoritairement tournés vers la production compétitive marchande (44% des emplois salariés comparés à 38% pour l'Île-de-France et 35% pour la France) ; l'économie résidentielle et la fonction publique avec 36,5% et 19,5% sont en dessous des moyennes régionales ou nationales.

L'emploi salarié privé est caractérisé par une forte dynamique, plus forte encore que celle des Hauts de Seine et encore accélérée depuis 2005.

La répartition des emplois est inégale puisque onze communes sont largement au-dessus de la moyenne des 83 communes : Nanterre, Rueil, Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Créteil, La Courneuve, Saint-Denis, Bois-Colombes, Courbevoie, Roissy, Versailles parmi lesquelles on repère trois situations :

- les vieilles villes industrielles qui ont su se transformer : Nanterre-Rueil-Bois-Colombes - Courbevoie, dopées par le moteur de La Défense ;
- le pôle de Roissy qui curieusement ne semble pas avoir encore d'effet d'entraînement sur les communes voisines (Gonesse, Tremblay, Villepinte restent nettement en dessous de la moyenne) ;
- les vieilles ou nouvelles villes administratives comme les préfectures de Versailles, Créteil et pour une

	83 communes	83 comm + Paris	Province	Île de France
Total emplois RP90	1 521 103	3 336 448	16 994 356	5 075 974
Total emplois RP99	1 562 882	3 218 918	17 731 577	5 042 724
Total emplois RP2006	1 764 078	3 520 733	19 744 252	5 514 645
Δ 1990-99 emplois	41 779	-117 530	737 221	-33 250
Δ 1990-99 emplois	2,7%	-3,5%	4,3%	-0,7%
Δ 1999-2006 emplois	201 196	301 815	2 012 675	471 921
Δ 1999-2006 emplois	12,9%	9,4%	11,4%	9,4%



sources : Laurent Davezies d'après INSEE

part, Nanterre.

La cartographie de la densité d'emplois au kilomètre carré qui peut donner une indication sur la qualification de l'emploi dessine un arc-ouest de Saint-Denis à Créteil en passant par La Défense avec à l'écart, au nord, Roissy, au sud Rungis/Orly auquel s'oppose un arc-est globalement moins dense en emploi, donc plus faiblement qualifié à l'exception de Noisy-le-Grand-Champs-sur-Marne.

Enfin, sauf quelques exceptions dont Roissy, la répartition des emplois est très proche de celle des actifs. Les villes qui offrent des emplois sont en général des villes habitées par des actifs, ce qui ne signifie pas que les emplois d'une commune soient occupés par des actifs résidant dans cette commune.

Les variations d'emplois sont importantes et contrastées. Nanterre, La Courneuve, Bois-Colombes et Roissy ont les gains les plus forts entre 1990 et 2006, Vanves, Bagneux, Sevran, Asnières, Gif et Palaiseau les pertes les plus marquées mais les différences s'amenuisent et les pertes ont quasiment cessé sur l'ensemble du territoire entre 1999 et 2006.

	en nombre			en %			
	Emplois salariés-Appareil Productif - ensemble établi. 01-2006	Emplois salariés- Economie Résidentielle (Insee) - ensemble établi. 01-2006	Emplois salariés- Fonction Publique - ensemble établi. 01-2006	Emploi total 01-2006	Emplois salariés-Appareil Productif - ensemble établi. 01-2006	Emplois salariés- Economie Résidentielle (Insee) - ensemble établi. 01-2006	Emplois salariés- Fonction Publique - ensemble établi. 01-2006
83 communes	778 099	646 903	346 227	1 771 229	43,9%	36,5%	19,5%
Hauts-de-Seine	502 242	308 114	124 859	935 215	53,7%	32,9%	13,4%
Province	5 587 812	6 530 900	4 066 667	16 185 379	34,5%	40,4%	25,1%
Île de France	2 002 043	2 147 393	1 098 229	5 247 665	38,2%	40,9%	20,9%
France	7 589 855	8 678 293	5 164 896	21 433 044	35,4%	40,5%	24,1%

source Laurent Davezies d'après INSEE

En conclusion, l'ensemble des 83 communes a connu **une dynamique démographique médiocre mais qui s'est apparemment relevée pour la période 2000-2009** marquant un retour de la croissance vers la première couronne après des décennies d'érosion relative. Cette reprise s'avère beaucoup plus importante du point de vue économique. Les 83 communes qui représentent 30% de la population régionale regroupent 32% de l'emploi de l'IdF, et surtout **la moitié des gains d'emplois de la région entre 1990 et 2006** (par création nette ou par déplacement) tandis que dans le même temps on note un recul de 60 000 emplois à Paris.

Ainsi, l'ensemble des communes directement touchées par le tracé du RGPE représente une couronne où se concentrent une assez forte densité d'habitants et la plus forte dynamique de l'emploi.

Revenus et qualifications

Le revenu moyen par habitant, plus faible que pour l'ensemble de l'Île-de-France, reste nettement supérieur à la moyenne nationale ou provinciale. Cela est dû en grande partie à la montée de l'emploi féminin, plus important dans le revenu des ménages des 83 communes que dans l'ensemble de la région. Cependant ce niveau de revenu moyen se concrétise par des disparités importantes entre les communes, voire à l'intérieur de certaines communes.

On note un regroupement de communes à la population très aisée ou aisée à l'ouest et au sud, avec des revenus par habitant compris entre 13 500 et 23 500 €/an, d'une part sur la ligne rouge : Asnières, La Garenne-Colombes, Puteaux, Rueil, Suresnes, Saint-Cloud, Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Vanves et Clamart, Châtillon et Montrouge, puis isolées au sud : Saint-Maur-des-Fossés et Bry-sur-Marne ; d'autre part sur la ligne verte avec Versailles, Voisins-le-Bretonneux, Montigny-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux, Saclay, Gif-sur-Yvette, Orsay et Palaiseau et enfin, Antony.

A l'inverse, les communes dont la population a les revenus les plus faibles font un arc au nord avec Gennevilliers, Saint-Denis, La Courneuve, le Blanc-Mesnil, Sevran, Villepinte, Clichy-sous-Bois et tout au nord-est le Mesnil-Amelot.

Ces disparités s'expliquent. Ainsi on trouve des territoires en difficulté où se mêlent plusieurs critères : le faible niveau de revenus, le pourcentage de RMI (RSA), l'importance des ZUS, le faible niveau de qualification en partie corrélé au pourcentage d'immigrés.

Certaines communes cumulent plusieurs indicateurs de difficultés. On voit apparaître clairement un groupe principal de Gennevilliers à Montfermeil avec Saint-Denis, La Courneuve, Le Bourget, Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevran, Clichy et Montfermeil qui se prolonge avec Gonesse, avec Nanterre à l'opposé ; un groupe

En indice de revenu par habitant -2005/2006				
	Ttes Comm. 3 lignes	Ile de France	Province	France
RDB avant abattement et après impôt sur le revenu	123	130	100	106
Montant des TS et chômage en 2005 avant les abattements	148	153	100	110
Montant des retraites 2005	87	93	100	99
Aides sociales (hors indemn. journalière et chômage)	94	93	100	99
dont:				
Alloc. Fam. et Alloc. Logt tous régimes (hors AAH)	95	94	100	99
Min vieillesse et min. handicap, en euros	58	62	100	93
RMI 2004	117	111	100	102
AAH	69	67	100	94
aides des dép - APA	71	73	100	95
aides des dép - ASH	95	93	100	99
aides des dép - ASE	125	126	100	105
Impôt 2004 en euros	205	248	100	128
Dépenses de tourisme 2005	47	79	100	96
dont:				
dépenses tourisme en RS et location 2005	20	51	100	91
dépenses tourisme dans famille et amis	24	51	100	91
dépenses tourisme campings et hôtels 2005	120	162	100	112

source Laurent Davezies d'après INSEE

secondaire autour de Vitry, Villejuif, Alfortville, Créteil et Orly, avec Champigny un peu à l'écart. Cet arc des difficultés recouvre sensiblement celui des communes où le pourcentage des ouvriers et des employés dépasse 70% des actifs.

Face à cette géographie de la difficulté se confirme une autre géographie. La part des cadres dans les actifs, légèrement inférieure à la moyenne régionale, connaît un rattrapage depuis 1999. En revanche, la part des cadres dans l'emploi est très importante : 29,6% des emplois de cadres de la région pour 25,7% des emplois.

L'analyse de la cartographie des cadres appelle plusieurs commentaires. La part des cadres parmi les actifs résidents reproduit sensiblement l'arc des communes à population aisée, soit le tronçon sud-ouest de la ligne rouge (Hauts de Seine) et la ligne verte (Yvelines/Esbonne). La part des cadres dans l'emploi en diffère légèrement. Tantôt elle se superpose aux communes habitées par les cadres (l'arc de La Défense à Issy-les-Moulineaux), tantôt elle s'en décale : on vit à Versailles, Voisins-le-Bretonneux, Saclay, Gif-sur-Yvette, et Antony, on travaille à Guyancourt, Montigny-les-Hameaux et Massy.

Logement et mobilité

La répartition de l'habitat suscite les remarques suivantes : un peu moins de propriétaires que pour l'ensemble de la région (43,8% au lieu de 47,2%) et nettement moins que la moyenne nationale (57,2%), une part importante de HLM (27,6%) nettement supérieure à la moyenne régionale (22,2%) et bien sûr nationale (14,9%). Cette répartition est peu favorable à la mobilité résidentielle qui repose principalement sur le locatif privé.

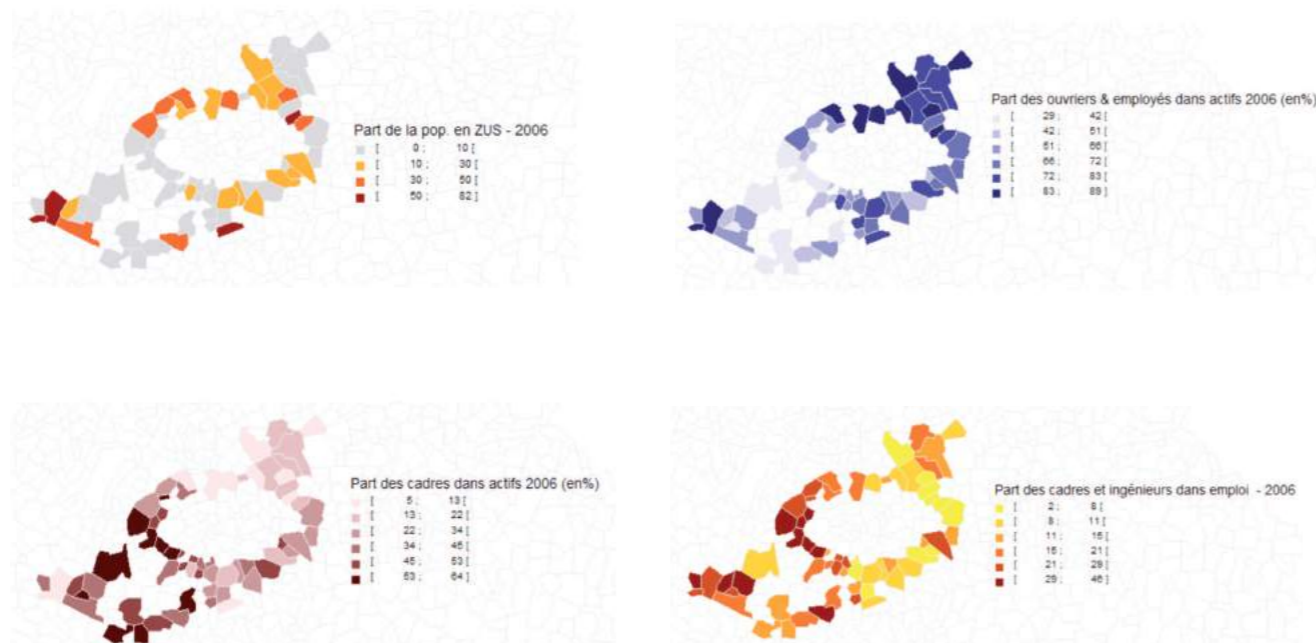
Les communes qui accueillent le maximum de HLM (plus de 40%) sont regroupées au nord : La Courneuve, Saint-Denis, Gennevilliers, Nanterre ; au sud-ouest : Trappes et Guyancourt, et au sud : Orly, Arcueil et Bagneux. A l'inverse, les communes qui comprennent le maximum de propriétaires (plus de 60%) sont au sud : Gif-sur-Yvette, Saclay, Orsay et à l'est : Saint-Maur, Chelles, Montfermeil, Livry-Gargan. La superposition des deux graphiques donne une image inversée assez distincte des autres graphiques. Elle fait apparaître une partie centrale composée de communes caractérisées par une assez forte mixité tandis que les pics vers le haut comme vers le bas désignent des communes où un mode d'habitat prédomine : HLM à Gennevilliers ou à Saint-Ouen, propriétaires à Saint-Maur-des-Fossés ou Gif-sur-Yvette.

Si certaines communes offrent des emplois et des logements pour la même catégorie socioprofessionnelle, avec des villes de cadres se démarquant des villes d'ouvriers et d'employés, ce n'est pas généralisable et les cadres d'une commune de cadres vont fréquemment travailler ailleurs, de même qu'ouvriers et employés d'une commune populaire n'y travaillent pas automatiquement. Globalement ces communes constituent de plus en plus un pôle d'emploi.

Pour ceux qui y résident mais travaillent à l'extérieur, les trajets sont plus courts que pour ceux qui, habitant à l'extérieur, viennent y travailler (17 km pour 24). Les premiers utilisent moins leur voiture (41%) que les seconds (50%). On comprend alors que ces actifs habitants possèdent moins de voitures que la moyenne régionale.

1.3. La spatialisation des données

La spatialisation des données socio-économiques met en évidence des regroupements et des oppositions déjà connus mais sur lesquels il semble utile de revenir.



source : Laurent Davezies d'après INSEE

Total	1990	1999	2006
Emplois/actifs	103%	110%	114%
Sortants/actifs	44%	46%	45%
Entrants/emplois	45%	52%	52%
Cadres		1999	2006
Emplois/actifs		135%	135%
Sortants/actifs		49%	49%
Entrants/emplois		62%	63%

source : Laurent Davezies d'après INSEE

A l'évidence, et si l'on parcourt les lignes 15 ouest et sud et 16 (ligne rouge) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, apparaissent trois séquences contrastées :

- **d'Asnières à Issy-les-Moulineaux**, la première séquence rassemble des communes riches ou très riches, c'est l'arc ouest des Hauts de Seine où tous les indicateurs sont au beau fixe : fort revenu, présence importante des cadres tant dans les actifs habitants que dans l'emploi, pourcentage de propriétaires, niveau de qualification etc. Nanterre constitue toutefois une exception. Elle comprend une assez forte proportion d'emplois de cadres (effet de La Défense) mais cumule les indices négatifs chez les résidents : revenus assez faibles, pourcentage de RMI et de population en ZUS, faible qualification des actifs...

A cette première séquence correspondent des territoires qui se sont pour beaucoup profondément transformés au cours des trois dernières décennies, l'effet Défense accélérant les mutations rendues possibles par le départ de l'industrie. Peu de friches mais une forte densification des terrains libérés, une rénovation parfois lourde des centres anciens et une «gentrification» des tissus pavillonnaires qui s'est progressivement étendue aux logements populaires de l'entre-deux-guerres où le moindre pavillon fait figure de villa bourgeoise.

Exception dans l'arc-ouest, Nanterre dont les disponibilités foncières offrent la seule possibilité d'extension de La Défense constitue ici un enjeu majeur : l'occasion de réconcilier le dynamisme de La Défense et l'héritage de l'industrie dans une ville populaire dont le centre-ville bien conservé témoigne d'une histoire longue ;

- **de Vanves à Chelles**, la ligne décrit une deuxième séquence plus complexe. À l'enchaînement des méandres aux terrains plats bordés par les escarpements de Suresnes (le Mont Valérien), de Saint-Cloud ou de Sèvres succèdent des terrains plus escarpés : un arc de collines traversé par la Bièvre, la vallée de la Seine, le méandre de la Marne (à Saint-Maur-des-Fossés) puis de nouveau la Marne après les buttes de Champigny-sur-Marne et de Noisy-le-Grand. Le fractionnement du territoire a favorisé des différences assez fortes : des communes modestes (Vitry, Maisons-Alfort) voisinent avec des communes assez aisées (Saint-Maur-des-Fossés).

Il y a néanmoins un dénominateur commun qui est le faible pourcentage de cadres et de professions supérieures dans l'emploi à l'exception de Noisy-le-Grand, moteur économique de l'est parisien.

La diversité des situations a créé des tissus variés où alternent des centres anciens encore attractifs, des tissus pavillonnaires et des grands ensembles, des infrastructures de service etc. , des sites logistiques, les vestiges de l'industrie en bord de Seine tandis que les hauteurs qui offrent de belles vues sur Paris sont ponctuées par la ligne des forts de l'enceinte de Thiers.

Dans ce territoire fragmenté plusieurs enjeux apparaissent :

- la réduction des coupures provoquées par les grandes infrastructures;
- le développement des relations est-ouest, aujourd'hui inexistantes, par les transports en commun et difficiles par la voirie courante à cause du faible nombre de franchissements;
- la poursuite d'une requalification des tissus en bordure des grandes voies radiales trop souvent soumis aux impératifs de circulation vers Paris au détriment de la qualité des usages et des activités riveraines;
- l'avenir des grandes plates-formes industrielles et logistiques le long de la Seine (Vitry-Alfortville), de la Marne (Bonneuil, Chelles), dans une vision métropolitaine de la nécessité de maintenir une part de production et de services au cœur de la grande ville.

On notera que cette séquence correspond en grande partie au premier tronçon du programme.

- **de Montfermeil à Gennevilliers**, la troisième séquence forme l'arc nord-est de la Seine-Saint-Denis, encore caractérisé par la concentration des indices de pauvreté mais dont l'évolution récente dans le sud de la Plaine Saint-Denis et le méandre de la Seine voit, à Saint-Denis et Gennevilliers, le pourcentage de cadres dans l'emploi dépasser nettement la moyenne des communes.

Au vallonnement de l'arc-sud succède ici un territoire de plaine dont l'essentiel se situe en dessous de la cote 60 qui marque, dans l'agglomération parisienne, le passage de la plaine aux coteaux. Cette situation favorable à la grande industrie est aussi celle qui a connu la plus forte perte d'emplois avec la désindustrialisation et, depuis 1999, le plus fort dynamisme de redéploiement économique.

Avec une exception notoire : Clichy et Montfermeil isolés sur le plateau, à l'écart des transports en commun.

Moins varié que dans l'arc-sud, le territoire ici est marqué par l'opposition presque caricaturale entre de très grandes nappes de lotissements pavillonnaires et une succession de grands ensembles paupérisés.

L'enjeu majeur est de profiter du redéploiement économique en cours et du désenclavement des parties les plus isolées pour que l'enrichissement du territoire profite à ses habitants.

La branche de **la ligne 17 du Bourget à l'Aéroport Charles de Gaulle (ligne rouge)** confirme pour une part les difficultés de l'arc nord-est compensées par l'attrait de Villepinte et Roissy en ce qui concerne l'emploi en général (fort emploi ouvrier et employé) et aussi celui des cadres dû à l'aéroport.

Marqué par la présence des deux aéroports du Bourget et de Roissy, le territoire de la Plaine de France qui s'étend ici est largement marqué par les contraintes de la circulation aérienne (cônes d'envol, protection au bruit) auxquelles s'ajoutent celles des grandes infrastructures ferroviaires (TGV) et autoroutières (A1) qui ont jusqu'à présent interdit la construction de logement. D'où une occupation encore agricole (triangle de Gonesse, contours de l'aéroport) associée à un développement commercial, logistique et tertiaire le long des axes routiers.

L'enjeu majeur ici est celui d'une occupation partagée entre les infrastructures de transport lourdes et les facilités de la vie urbaine ordinaire dans un territoire aéroportuaire qui fait partie des trois plus grands hubs européens.

De Versailles à Orly, la ligne 18 (ligne verte) traverse et contourne un territoire encore fortement naturel et agricole : le plateau de Saclay caractérisé par une densité globale faible.

La rencontre entre villes anciennes, ville nouvelle, vieilles communes ouvrières et anciennes communes rurales, montre une imbrication assez forte, comme si les cadres habitaient Versailles ou Voisins-le-Bretonneux, Orsay ou Gif-sur-Yvette et travaillaient à Guyancourt et Montigny-le-Bretonneux ou à Massy. Mais l'on sait aussi que cette banlieue ouest des Yvelines moins dense que celle des Hauts de Seine attire depuis longtemps, des cadres qui travaillent à Paris ou à La Défense. La proximité entre Versailles et Saint-Quentin et la concentration des établissements d'enseignement supérieur et des technopôles, qui sont à l'origine du CDT Paris-Saclay, ont déjà produit des effets depuis plusieurs décennies.

L'enjeu majeur ici est de dépasser l'opposition entre le maintien de l'agriculture et la création du cluster Paris-Saclay.

La ligne 14 : Orly-Paris-Saint-Denis-Pleyel (la ligne bleue), renoue avec les principes initiaux du SDAU de 1965, créer une liaison nord-sud efficace distincte de la prolongation de la ligne de Sceaux, raccordée à la gare du nord et devenue le RER B. Raccordée à Saint-Denis-Pleyel à la branche nord de la ligne rouge, c'est une liaison presque directe entre les trois aéroports de la métropole, traversant la ville de Paris et majoritairement située dans la zone dense du centre de l'agglomération.

Si l'on excepte Paris, les deux parties offrent des caractères très différents. Au sud, la majorité de la ligne rassemble des communes appartenant au futur CDT Sciences et Santé (le Kremlin-Bicêtre, Villejuif, L'Haÿ-les-Roses) puis à l'intercommunalité de l'Aéroport d'Orly (la communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne). L'urbanisation est assez ancienne et les communes présentent dans l'ensemble une reprise après l'érosion de l'industrie entre 1975 et 1990, avec une situation d'équilibre et de complémentarité. Au nord, le prolongement de la ligne 14 (maître d'ouvrage RATP) traverse Saint-Ouen qui, avec deux gares, va se trouver reliée à Saint-Denis, ville motrice du futur CDT territoire de la création auquel Saint-Ouen adhère et dont le périmètre va s'identifier à celui de Plaine Commune, déjà un des territoires les plus dynamiques de la métropole en terme de croissance démographique et de création d'emplois.

De Saint-Denis à Champigny-sur-Marne ou Noisy/Champs, la ligne 15 nord (ligne orange), (maîtrise d'ouvrage STIF), referme la boucle de la zone dense en désenclavant le cœur du département de la Seine-Saint-Denis et notamment son chef-lieu, Bobigny. Elle met en relation des secteurs assez résidentiels liés à la vallée de Marne au sud avec d'anciennes villes ouvrières dont la reconversion économique est en cours et offre une relation simple et nouvelle entre les deux extrémités du département.

Face aux dynamiques démographiques et économiques observées sur le territoire des 83 communes, on peut penser que le RGPE va produire un effet d'accélération ou de renforcement de ces dynamiques.

En conclusion, l'ensemble des communes concernées a connu sur 35 ans une dynamique démographique médiocre mais qui s'est apparemment relevée pour la période 2000-2009 marquant un retour de la croissance vers la première couronne après des décennies d'érosion relative. Cette reprise s'avère beaucoup plus importante du point de vue économique. Les 83 communes qui représentent 30% de la population régionale regroupent 32% de l'emploi de l'Ile-de-France, et surtout la moitié des gains d'emplois de la région entre 1990 et 2006 (par création nette ou par déplacement) tandis que dans le même temps on note un recul de 60 000 emplois à Paris.

Ainsi, l'ensemble des communes directement touchées par le tracé du RGPE représente une couronne où se concentrent une assez forte densité d'habitants et la plus forte dynamique de l'emploi de l'agglomération parisienne.

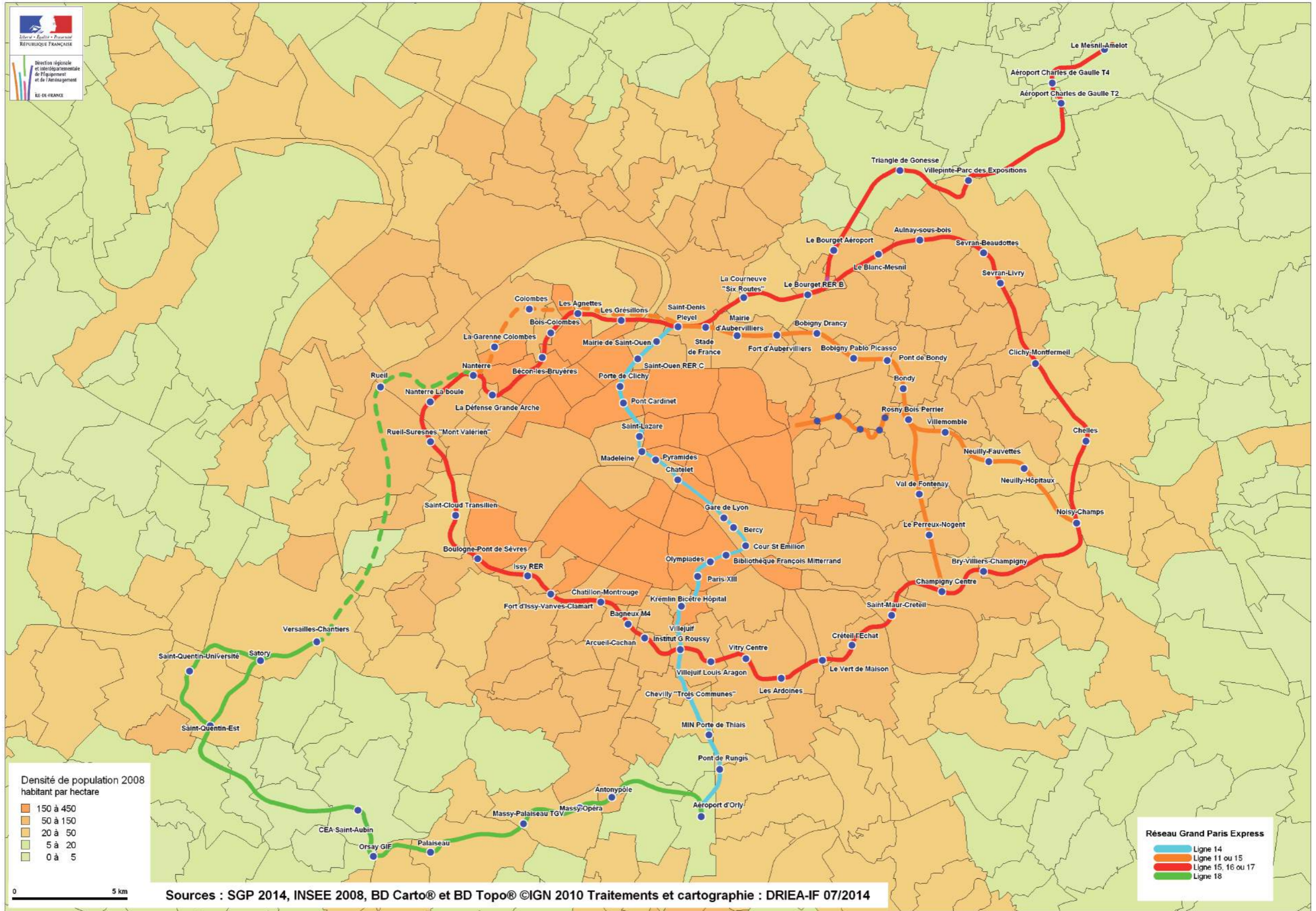
La composition sociale comme les revenus marquent des différences importantes. Celles-ci se traduisent tantôt par des séparations nettes : les communes riches en partie regroupées à l'ouest, les plus pauvres au nord-est, tantôt par une proximité en peau de léopard : l'arc sud de la ligne rouge ou le secteur Versailles-Saint-Quentin.

Sur l'ensemble la part des HLM reste importante de même que la mobilité due à l'emploi que le RGPE devrait encore venir faciliter.

Avec la réalisation du RGPE s'engage une réorganisation des grands axes de développement rompant avec l'héritage radio-centré, différente du SDAU de 1965, et qui marque un pas essentiel dans la mise en place du maillage général du territoire de la métropole. A une première rocade qui confirme et dessert la zone dense sont associés d'autres lignes ou d'autres tronçons reliant des points aujourd'hui isolés et traversant des territoires moins denses propices à accueillir un renforcement de l'urbanisation.

Chapitre 2

Les effets en matière de développement de l'urbanisation



RGPE et densité de population par commune

2.1. Effets du RGPE sur les zones urbanisées : la méthode utilisée

Le RGPE en améliorant l'efficacité du territoire métropolitain va concourir à concentrer la population et les emplois dans la zone dense de la métropole au cours des décennies à venir. C'est ce que démontre l'étude socio-économique du projet. Encore faut-il que des capacités foncières suffisantes permettent d'accueillir ces nouveaux emplois et ces nouveaux habitants à proximité des gares et de préférence dans la zone dense de l'agglomération.

C'est pourquoi l'étude des effets sur l'urbanisation du RGPE a cherché à identifier concrètement si des capacités foncières potentielles existaient aux abords des gares du RGPE et à quelles conditions elles étaient mobilisables.

Pour évaluer les effets du RGPE sur l'urbanisation, on a d'abord estimé le foncier mobilisable autour des gares quelle qu'en soit la destination future : habitat ou localisation d'activités économiques. Il importait en effet de connaître l'ampleur des terrains susceptibles d'être mobilisés avant d'avancer des hypothèses de constructibilité qui peuvent offrir des variations importantes selon les choix en matière de densité et de type d'occupation.

La méthode mise en œuvre par la DRIEA pour la SGP permet d'identifier dans les zones constructibles des documents d'urbanisme (SDRIF, POS et PLU) les secteurs, non entachés de contraintes naturelles ou technologiques lourdes, dont la nature de la propriété (on a exclu les copropriétés), la forme urbaine et l'occupation permettent d'envisager un changement d'usage ou son intensification. Cette intensification est elle-même progressivement envisagée selon la distance à la gare du RGPE. On a ainsi distingué des intensités différentes selon que l'on se trouve dans un premier périmètre de 400 mètres autour de la gare, sa proximité immédiate, ou dans une couronne d'un rayon de 800 mètres autour de la gare, considérée comme sa zone d'attractivité et d'entraînement. C'est sur ce foncier que les outils d'intervention foncière devront se mettre en place.

Les territoires retenus sont ceux liés aux gares du RGPE hors Paris pour lesquels ont été évaluées, selon les

critères définis ci-dessus, les capacités d'urbanisation à l'intérieur des cercles de 800 m de rayon autour des gares, ce qui correspond sensiblement à un parcours d'un quart d'heure maximum et définit une attractivité reconnue.

A l'intérieur de ces cercles, le foncier mobilisable a été évalué à partir de ce repérage du gisement des terrains potentiellement mutables établi par la DRIEA en associant des « seuils » de densité bâtie acceptable. Ces seuils de densité bâtie acceptable ont été définis en prenant comme référence les densités moyennes de la commune et des communes environnantes, autrement dit le COS réel. En dessous de ces seuils la parcelle était jugée propice à une augmentation de densité. Les terrains ainsi repérés représentent 3993 hectares nets (voiries et infrastructures décomptées) sur lesquels on a pris comme hypothèse une capacité de mobiliser sur 25 ans 90% du foncier repéré dans un rayon de 400 m et seulement 45% du foncier dans la couronne entre 400 m et 800 m de rayon.

Ces terrains raisonnablement mobilisables représentent 2 203 hectares nets (15% des terrains à l'intérieur des cercles de 800 m de rayon). Sur ces terrains, l'étude propose de tester le potentiel de construction qui serait dégagé par une augmentation nette de la densité construite.

A partir de l'estimation du foncier mobilisable selon la méthode décrite ci-dessus, les constructibilités, ont été évaluées selon l'hypothèse que les 2 203 ha mobilisables autour des gares du RGPE pouvaient être affectés d'un COS additionnel net moyen de 1,5 à 2 qui se traduirait par la construction possible de 34 à 45 millions de m² de surface de plancher (SP)¹. Cette hypothèse théorique constitue un scénario qui n'est réalisable la plupart du temps qu'à condition de modifier les documents d'urbanisme locaux aux abords des gares afin d'y augmenter les droits à construire.

La question s'est posée d'évaluer les effets indirects du RGPE, définis comme les effets sur les terrains autour des gares existantes stimulés par la réalisation du projet. En effet, selon les études de trafic établies par la DRIEA, 52 gares existantes hors schéma verront leur fréquentation augmentée de plus de 20% grâce aux nouveaux itinéraires ouverts par le RGPE. Après plusieurs simulations cette piste n'a pas été quantifiée car les effets apparaissent faibles sauf à imaginer des actions volontaires comme celles prévues sur les territoires du Grand-Paris en disposant des mêmes outils.

L'étude s'est donc limitée à estimer à quel nombre de logements et de mètres carrés de locaux d'activités le potentiel de constructibilité dégagé autour des seules gares du RGPE pouvait être évalué. En première approche on a considéré que les mètres carrés constructibles pouvaient être affectés pour 60% à l'habitat et pour 40% à l'emploi et aux services (services urbains et équipements qui constituent également une forme d'emploi), ce qui constitue la ratio moyen constaté.

ligne	nb de gares (hors Paris)	SCENARIO GRAND-PARIS					TOTAL
		seuil < COS net moyen	cercle 400 m		couronne 800 m		
			repérés net ha	mobilisables 90% ha net	repérés ha net	mobilisables 45% ha net	
rouge M15S, M16, M17	40	0,8 / 1,2	543	488	1 680	757	1 245
bleue M14	5 (*)	0,8	65	59	130	59	165
verte M18	11	0,6	131	118	344	155	273
orange M15N	15	0,8 / 1,2	247	222	767	345	567
TOTAL	71 (**)	-	986	887	2 921	1 316	2 203

(*) on n'a pas comptabilisé les terrains autour de la gare de Maison-Blanche située dans Paris intra-muros

(**) y compris le prolongement est de la ligne 11

1 Le COS, Coefficient d'Occupation du sol, est une manière d'apprécier la densité selon le rapport entre la totalité des surfaces de plancher et la superficie de la propriété foncière.

Le COS additionnel moyen est défini comme la quantité de m² nouveaux susceptibles d'être réalisés en plus des m² actuels construits sur un terrain donné, quel que soit le moyen utilisé : constructions nouvelles ajoutées aux bâtiments maintenus, constructions nouvelles remplaçant les bâtiments existants (auquel cas les constructions nouvelles ont un COS qui additionne le COS additionnel au COS existant) ou extension des bâtiments concernés. Dans tous les cas il s'agit ici de COS net à l'unité foncière hors voirie.

2.2. Effets sur le logement

Les effets sur le logement ont été calculés selon les deux hypothèses de COS additionnel (1,5 et 2) et en faisant varier la taille moyenne des logements. En hypothèse basse, caractérisée par un COS additionnel moyen de 1,5 et une surface moyenne par logement importante (80 m² de surface moyenne de plancher avec 10% d'aléas), le nombre de mètres carrés construits affecté au logement devrait permettre de réaliser près de 10 000 logements nouveaux par an pendant 25 ans, soit 15% des 70 000 logements inscrits dans la loi relative au Grand Paris. Il s'agit d'un apport de logements nouveaux bruts intégrant des hypothèses de démolition et tenant compte de la baisse continue des surfaces de logements depuis 1990 : les surfaces moyennes de logements collectifs étant passées entre 1990 et 2006 de 80 m² à 56 m² tandis que celles des logements individuels passaient de 109 m² à 92 m².

L o g e m e n t hors Paris	surface de plancher M m ²	surface moyenne	Logt en 25 ans	Logt/an
hypothèse basse	18	80	248 000	9 900
hypothèse haute	26,4	72	367 200	14 700

Une hypothèse haute mais raisonnable, caractérisée par un COS additionnel moyen de 2 et une surface moyenne de 72 m² par logement, permettrait de réaliser sensiblement 15 000 logements par an, soit 21% de 70 000 logements inscrits dans la loi relative au Grand Paris. Elle suppose une politique volontariste en matière d'action foncière et de construction, notamment en incluant dans le SDRIF et les PLU des objectifs de densification aux abords des gares, notamment par des COS réglementaires plus élevés, par la libération des gabarits et des emprises au sol

L'étude de chaque tronçon opérationnel permettra de vérifier et de détailler ces constructibilités.

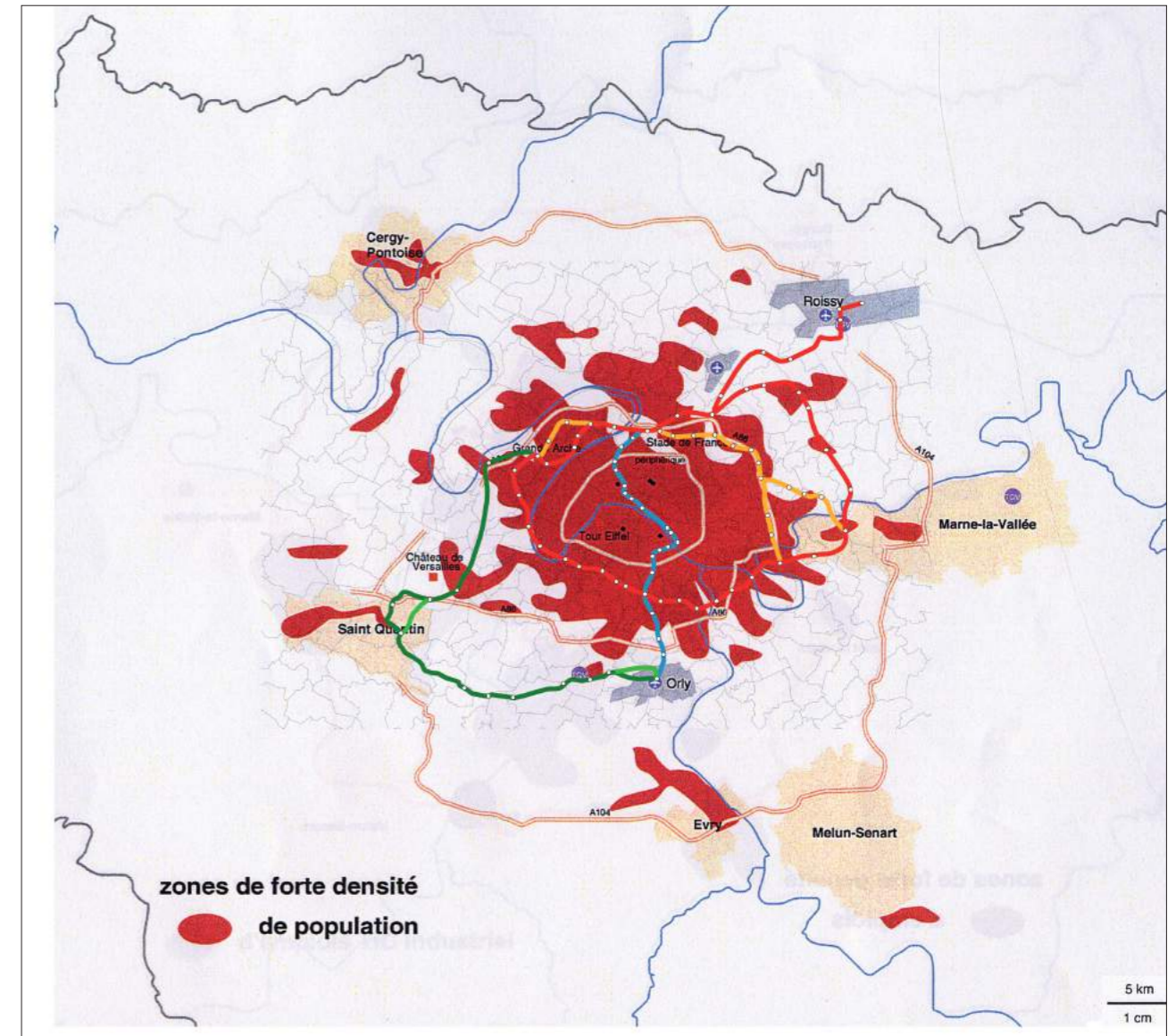
Les territoires qui offrent le plus fort potentiel sont situés autour de la ligne rouge sud, est et nord, et autour de la ligne 15 nord (ligne orange), soit pour une grande part dans la zone qui présente déjà une typologie urbaine offrant la plus grande densité de logements selon les données IRIS. Mais le potentiel se situe dans sa partie la moins dense, c'est à dire là où il est encore possible de modifier les tissus urbains, pour en améliorer la qualité et l'homogénéité, et de densifier raisonnablement. Ainsi, l'arc Noisy-Champs/Saint Denis-Pleyel, moins dense car davantage à l'écart est susceptible d'une intensification plus importante.

En termes de localisation, l'impact touche par définition les territoires situés autour des gares du RGPE (le cercle de 800 m pris comme base de calcul) avec une répartition inégale. Rapportées au nombre de gares, la boucle des lignes 15 ouest, sud et nord (lignes rouge et orange) qui traversent les secteurs centraux représentent proportionnellement les plus grandes capacités à mobiliser du foncier en renouvellement urbain. La ligne 14 (ligne bleue) est légèrement en dessous, la ligne 18 (ligne verte) offre des capacités nettement plus basses.

L'essentiel du tracé du RGPE reste, on l'a vu, nettement à l'intérieur d'un cercle de 18 km de rayon autour de Notre-Dame. Il ne le franchit qu'au sud-ouest entre Versailles et Palaiseau – dans le secteur du cluster Paris-Saclay – et au nord-est au-delà de Gonesse – aux abords de Roissy CDG -. Il le tangente à l'est d'Aulnay-sous-Bois, Chelles et sur le secteur de Clichy-Montfermeil à la limite de la forêt de Bondy.

Si l'on examine les effets aux limites de la zone urbaine, le Mesnil-Amelot, commune en fin de ligne dotée d'une nouvelle gare du RGPE ne peut pas, du fait des servitudes liées à l'aéroport, accueillir des logements. Ceux-ci, on le sait déjà, ont tendance à se localiser au-delà de la limite de la région, là où les contraintes d'urbanisme sont moins fortes. Quant au plateau de Saclay traversé par la ligne verte, le législateur l'a protégé de l'urbanisation par une servitude qui protège l'essentiel des terres agricoles.

Ainsi, les conséquences directes du RGPE sur l'étalement urbain se posent dans des points très limités et sensiblement contrôlés. Mais il faudra également juger des conséquences indirectes par diffusion, soit par l'intermédiaire du reste du réseau de transport lourd, soit par le biais de l'automobile avec rabattement sur les gares les plus proches du RGPE.



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

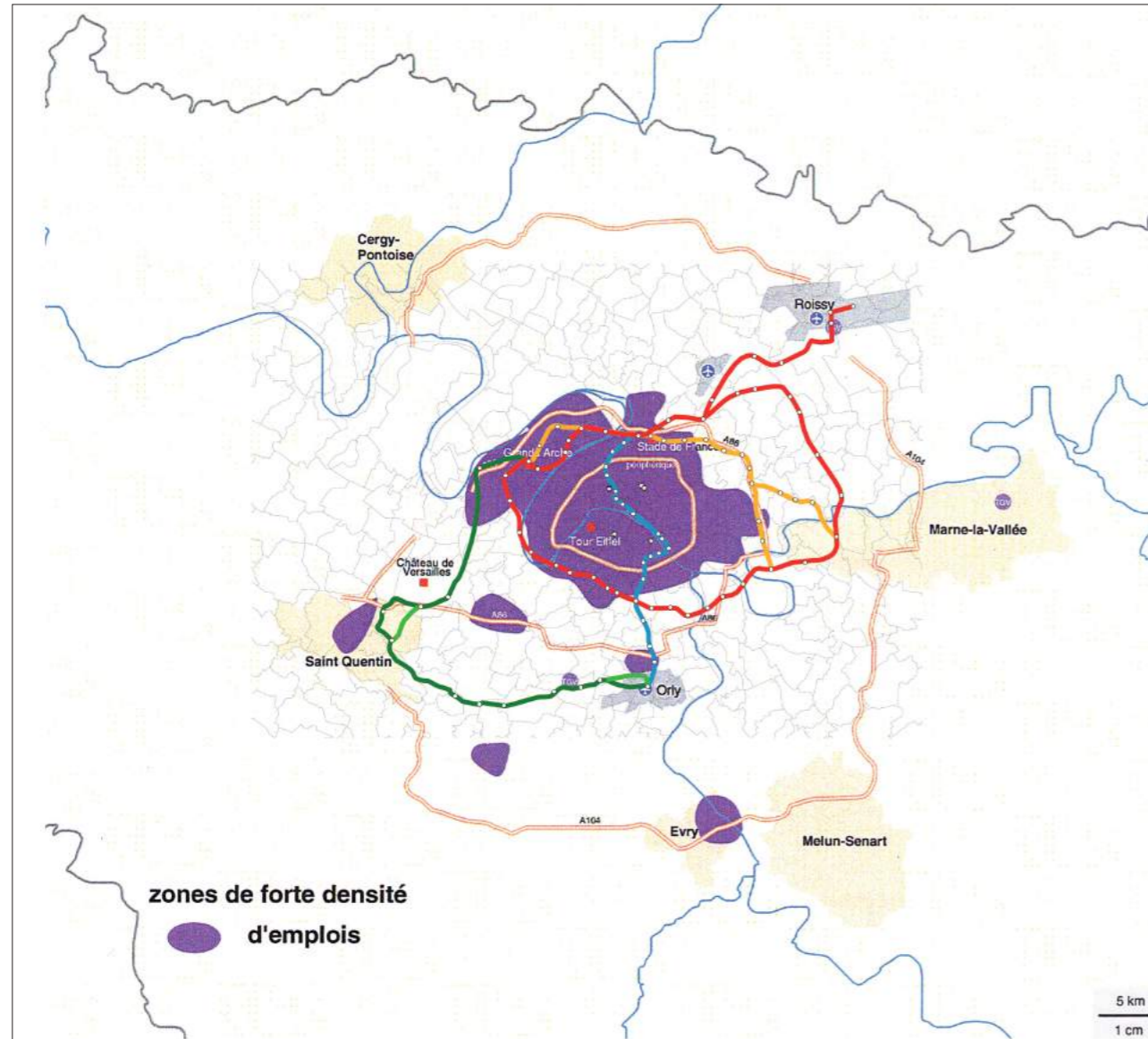
2.3. Effets sur les locaux d'activité

Parmi les différents effets du RGPE sur le dynamisme économique et sur l'emploi, deux grands enjeux apparaissent :

- faciliter l'accès à l'emploi par l'amélioration de la mobilité,
- mettre des terrains et des locaux à la disposition des activités économiques par l'effet d'une desserte apportant un surcroît d'attractivité.

L'amélioration de la mobilité est d'abord générale. On a vu dans le chapitre 2 comment le RGPE, y compris la ligne orange, engageait un changement profond en passant d'une figure exclusivement centrée autour de Paris à un début de maillage du territoire. Il en résulte l'augmentation du nombre de correspondances en dehors de Paris qui passe de 5 ou 6 à 46 dont 16 de plus de trois, ce qui facilite la mobilité des personnes et accroît l'égalité et l'attractivité des territoires.

Il s'agit là d'un effet très positif qui va dans le sens d'une valorisation des territoires les rendant à la fois plus attractifs pour l'investissement et l'implantation d'emplois notamment tertiaires et commerciaux et plus accessibles pour ceux qui ont à y faire : habitants - travailleurs ou clients et fournisseurs.



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

Peu de communes devraient à terme se trouver éloignées d'un système de transport en commun moderne. La facilité et le gain de temps de transport ont des conséquences directes sur le travail en supprimant une fatigue inutile et non productive et en économisant du temps qui peut trouver une utilisation dans le travail lui-même ou dans un enrichissement personnel : vie familiale, sport, culture, formation...

De même que les lignes de la première couronne (rouge nord, ouest et sud; orange à l'est) desservent la zone la plus dense en habitants, elles desservent aussi la partie continue la plus dense en emplois. Avec deux conséquences : elles facilitent, sans passer par Paris, les relations entre les différents segments aux fonctions complémentaires situées dans la première couronne, elles évitent aux actifs de grande banlieue de transiter par Paris pour atteindre leur lieu de travail.

D'une manière générale, le renforcement de la desserte dans la zone centrale du Grand-Paris selon un quadrilatère élargi Roissy - Saint-Quentin/Massy-Orly - Noisy-Champs/Roissy est une manière d'amorcer le maillage de l'agglomération, ce qui constitue un effet positif pour le développement des activités économiques de deux manières : en dynamisant les zones d'emploi existantes et en favorisant la mise à disposition du foncier pour de nouvelles implantations plus facilement accessibles, participant aux secteurs

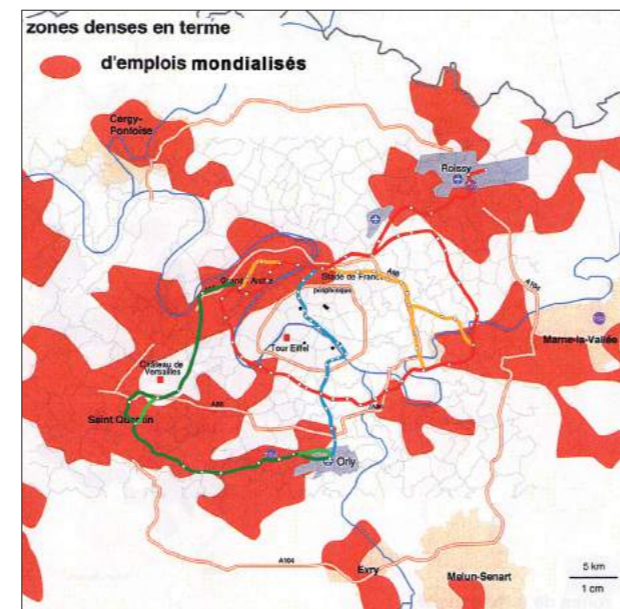
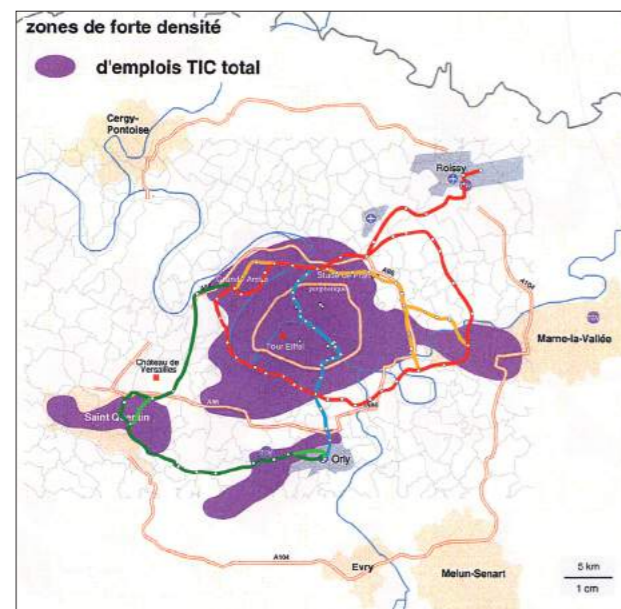
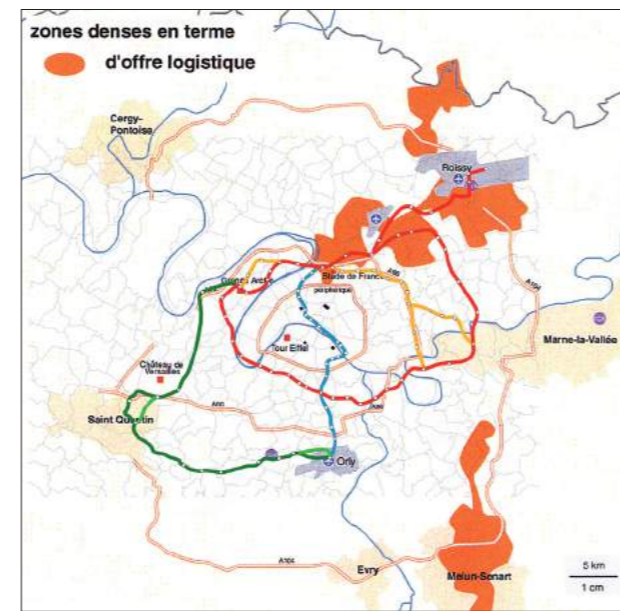
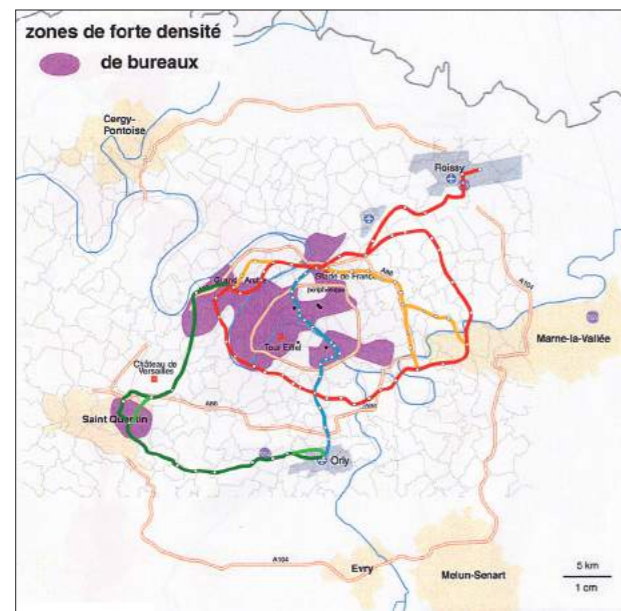
d'intensification autour des gares.

Partant de l'hypothèse de réserver 40% du foncier potentiellement mobilisable à la construction de locaux pour les activités économiques, on disposera d'environ 900 ha bien desservis et qu'il semblerait plus logique de consacrer à des bureaux, à des équipements ou des services profitant de la desserte et des flux qu'à la logistique.

Un COS additionnel moyen de 1,5 comme pour le logement permettrait la construction de 13,5 millions de m² de plancher sur 25 ans soit 540 000 m² par an, un COS additionnel moyen de 2,5 correspondant à une densité de centre-ville permettrait la construction de 22,5 millions de m² sur 25 ans, soit 900 000 m² de plancher annuels.

Néanmoins l'hypothèse de réserver 40% du foncier mobilisable ou des constructibilités potentielles aux activités économiques doit bien être comprise comme une moyenne sur l'ensemble du réseau, telle gare pouvant, dans le rayon de 400 m notamment, accepter une forte concentration de bureaux telle autre une superposition de logements et de services, telle autre encore le maintien ou le renforcement d'une activité commerciale.

Ce potentiel foncier permettra-t-il une nouvelle distribution des emplois dans l'agglomération ? Ce point sera examiné plus attentivement dans l'étude de chaque tronçon opérationnel, en fonction des caractéristiques des territoires traversés.



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

Situé pour l'essentiel à l'intérieur de l'agglomération continue, le RGPE ne touche qu'exceptionnellement des terrains agricoles naturels ou forestiers et l'urbanisation ou l'intensification du tissu autour des gares n'aura donc pas d'effets directs entraînant un étalement urbain.

L'augmentation de la qualité de la desserte et les mesures d'accompagnement prévues, notamment les contrats de développement territorial, sont susceptibles d'apporter à la partie centrale de l'agglomération des occasions de mobiliser un foncier bien desservi à usage d'habitation ou de locaux pour les activités économiques pour un total de l'ordre de 2 200 hectares sur 25 ans.

Le RGPE appuyé sur le SDRIF et les modifications de PLU permettant une densité plus importante aux abords des gares pourrait en première analyse déclencher la construction de 248 000 à 367 000 logements (10 000 à 15 000 logements par an) soit 14% à 21% des 70 000 logements programmés et de 13,5 à 22,5 millions de m² de plancher pour les locaux d'activités économiques, le tout sur les terrains densifiables autour des gares qui ne représentent que 5,4% de la superficie de l'agglomération.

Sans le projet de transport et les différents outils qui l'accompagnent, la densification du cœur de l'agglomération parisienne souffrirait d'une dynamique de projet trop faible, équivalente à celle que l'on constate au fil de l'eau, et qui ne permet pas d'atteindre les objectifs de construction que se fixent les pouvoirs publics pour répondre aux besoins des habitants.

Même s'il est difficile de démontrer une relation systématique et mesurable entre la qualité de la desserte et le développement urbain de chaque territoire pris dans sa spécificité, les territoires urbains dont le Grand Paris Express vient significativement transformer l'identité et l'accessibilité vont voir leur attractivité évoluer. Par là-même ils sont susceptibles de générer des projets urbains socialement et financièrement équilibrés et de susciter l'intérêt des investisseurs immobiliers. Il est démontré ici que le potentiel foncier dans ces territoires est encore important et permet d'accueillir une part significative des nouvelles constructions attendues à l'horizon de 25 ans.

Chapitre 3 - mise en oeuvre, accompagnement et suivi



RGPE et densités bâties

Nouvelle donnée dans le développement de l'agglomération capitale et de la Région Ile-de-France, le RGPE vise non seulement l'amélioration des conditions de transport du Grand Paris, mais par un effet d'entraînement, le développement de l'urbanisation avec des objectifs ambitieux en matière de logement et d'emploi. Il y a donc lieu - et c'est l'objet de ce chapitre - de réfléchir aux moyens d'accompagner la mise en œuvre du projet dans sa dimension urbanisation afin d'atteindre les objectifs proposés et d'éviter ou d'atténuer, le cas échéant, les effets négatifs que l'on pourrait observer.

3.1. Les moyens de la mise en œuvre du projet

Si la loi sur le Grand Paris définit les objectifs et le programme du RGPE ainsi que les missions de la SGP pour en assurer la réalisation, les effets d'entraînement sur l'urbanisation dépendent de multiples acteurs disposant de différents types d'outils dont la présentation succincte permet de repérer les compétences et d'envisager le chaînage.

● Les outils de l'urbanisme

Planification, urbanisme réglementaire, droit des sols orientent à différentes échelles l'action des collectivités territoriales auxquelles il incombe de promouvoir et d'encadrer l'urbanisation dans le respect des règles nationales et notamment du Code de l'Urbanisme.

C'est pourquoi le droit des sols est un des principaux leviers de la mise en œuvre de la loi Grand Paris.

- le SDRIF

Outil majeur de la planification régionale dans la région capitale, il est l'héritier des grands plans d'aménagement de l'agglomération ou de la région parisienne, notamment celui élaboré par Henri Prost et Dausset en 1934, du Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne (PADOG) de 1960, du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (SDAU-RP), élaboré sous la direction de Paul Delouvrier en 1965 puis des différentes étapes de sa révision en 1974 et 1994 pour aboutir à l'actuel projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) dont le projet a été approuvé par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013. Le SDRIF a été approuvé par décret le 27 décembre 2013.

Ainsi l'Ile-de-France possède-t-elle une tradition planificatrice ancienne d'encadrement de l'usage de son territoire, de préservation des éléments naturels et des domaines forestiers, et de contrôle de son urbanisation fixant un cadre général qui s'impose aux collectivités territoriales. Cadre concerté avec l'Etat qui approuve le document par décret, ce qui garantit la mise en cohérence des actions notamment en ce qui concerne le RGPE.

Appuyé sur un état des lieux nourri, le SDRIF révisé se présente sous la forme de quatre fascicules dont les trois premiers : projet d'aménagement de développement durable (PADD), orientations et distribution générale des sols, évaluation environnementale, constituent des documents de planification tandis que le dernier (non opposable aux tiers) traite de la mise en œuvre.

Trois grands objectifs en fondent le contenu:

- relier et structurer
- polariser et équilibrer
- préserver et valoriser

Ces principes se traduisent en orientations d'urbanisme visant à:

- donner la priorité à la densification,
- limiter les capacités d'extension en zone périurbaine et rurale,
- désigner des Territoires d'Intérêt Métropolitains (TIM) à caractère urbain ou naturel

L'importance donnée à la densification des tissus au détriment de l'étalement urbain est symbolisée par le système de pastillage qui devrait renforcer les effets du RGPE, notamment en privilégiant la densification aux abords des gares. La révision des plans locaux d'urbanisme (PLU) pour devenir compatibles avec ces directives devra désormais avoir lieu dans les trois ans suivant l'approbation du nouveau SDRIF. Son effet sur les constructibilités offertes par les documents d'urbanisme aux abords des gares en sera considérablement renforcé.

- Les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU)

La compatibilité des PLU avec les SCOT lorsqu'ils existent et celle des SCOT avec le SDRIF garantissent la cohérence de la mise en œuvre des principes de densification et de limitation de l'étalement urbain.

Cette cohérence est renforcée par la nécessité des PLU d'être également directement compatibles avec les objectifs des PLH correspondant à leur territoire : la traduction des efforts de densification et de limitation de l'étalement urbain nécessaire notamment pour atteindre les objectifs des PLH doit être effective dans un délai de 3 ans au plus.

- Le volet territorial de la loi Grand Paris

- Les **Contrats** de Développement Territorial (CDT) sont conçus comme des outils de planification et de programmation du développement des territoires concernés par le RGPE. Selon les termes de la loi, ce réseau «s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain». Actuellement en cours d'approbation, les CDT ont déjà permis de développer une dynamique de projet entre les différents partenaires. Hors Paris, sur les 72 gares du RGPE, seules 12 à ce stade ne sont pas incluses dans un périmètre de CDT.

- La territorialisation de l'offre de logements et les programmes locaux de l'habitat (PLH) : afin d'atteindre l'objectif de 70 000 logements annuels, « le représentant de l'Etat doit définir tous les trois ans les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans les périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à l'obligation de réaliser un programme local de l'habitat ». Cet exercice a donné lieu à une répartition fixée par arrêté préfectoral du 26 mars 2012. Cette répartition construite à l'horizon 2020-2030 prend notamment en considération le niveau de desserte des territoires, et l'impératif de limiter l'étalement urbain dans les secteurs peu desservis. Ainsi, environ 46% de l'objectif de production de logements se situe en petite couronne (hors Paris). Cette répartition a été réalisée à une échelle assez large pour permettre aux collectivités locales de décliner ces objectifs dans les PLH qui s'imposent à toutes les collectivités de petite couronne. Cela assure une déclinaison et une visibilité des objectifs de production de logement sur l'ensemble du territoire sous influence directe du RGPE.

- En ce qui concerne la protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay, la loi sur le Grand Paris a instauré une zone non urbanisable d'au moins 2300 hectares de terres consacrées à l'activité agricole. Après enquête publique, la délimitation précise de la zone de protection naturelle, agricole et forestière a été fixée par le décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013; la superficie totale de la zone est d'environ 4 115 hectares, dont environ 2 469 hectares de terres agricoles.

- Les opérateurs publics

Les établissements publics d'aménagement d'Ile de France (EPADESA, EPAORSA, EPPS, EPAMarne/France, Plaine de France, Epasénart, EPAMSA), administrés par les collectivités avec le soutien de l'Etat, ainsi que l'AFTRP, outil de l'Etat, sont des opérateurs urbains stratégiques dont l'intervention répond aux enjeux régionaux. Ils offrent une ingénierie urbaine et un ancrage territorial propre à générer les projets d'aménagement qui répondent aux objectifs de développement durable de la région-capitale.

Les sociétés d'économie mixte locales, de statut privé mais adossées aux principales collectivités locales du territoire, sont aussi les opérateurs incontournables de la mutation de certains territoires métropolitains stratégiques : La Plaine Saint Denis, les abords de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif...

● Les outils fonciers

Le droit de préemption urbain (DPU) et, dans une moindre mesure en zone urbaine, les zones d'aménagement différé (ZAD) sont des outils puissants d'action foncière qui peuvent être mis au service des politiques urbaines de densification des constructions aux abords des gares.

Ces outils peuvent être utilisés par des opérateurs fonciers spécialisés comme les quatre **établissements publics fonciers** (EPFIF, EPFY, EPF95, EPF92). Les EPF, dont la capacité d'intervention repose sur une ressource fiscale dédiée, peuvent intervenir à long terme dans les rayons de 800 mètres aux abords des gares afin de contrôler les mutations foncières et de préparer les remembrements et les aménagements nécessaires pour optimiser l'usage de ces fonciers stratégiques. Ils sont devenus les soutiens des collectivités pour l'anticipation et la préparation de leurs projets urbains. À l'horizon de réalisation du projet du Grand Paris Express, la mise à disposition et la remise en état du potentiel de terrains et des immeubles mobilisables en zone urbanisée passera largement par leur action.

● Les outils fiscaux

Dans l'état actuel de la législation les outils existants n'apparaissent pas tous adaptés pour répondre à la volonté de favoriser la mise à disposition des terrains (c'est-à-dire éviter les stocks) tout en maîtrisant les coûts. Néanmoins, parmi les outils, il faut signaler la nouvelle **Taxe d'Aménagement** (TA) perçue sur les autorisations d'urbanisme et instituée en mars 2012 en remplacement de la taxe locale d'équipement, de la taxe départementale des espaces naturels et sensibles, de la taxe pour le financement des CAUE, etc.

Taxe unique accompagnée, si le conseil municipal le décide, d'un versement pour sous-densité (VSD), elle répond au défi d'une densification raisonnée des territoires de l'agglomération. Son souci de mieux intégrer la politique fiscale dans la politique urbaine et les liens prévus avec les PLU devraient permettre de pratiquer un **zonage fiscal** favorisant les dynamiques urbaines volontaristes.

● **Les acteurs locaux**, et en premier lieu les élus municipaux et ceux des intercommunalités jouent, on le voit bien, un rôle essentiel dans la mise en œuvre du projet. De leur engagement dépend que le RGPE ne soit pas seulement un projet technique dont l'utilité est d'ailleurs largement reconnue mais aussi l'occasion d'un développement urbain des territoires métropolitains.

3.2. Optimiser, atteindre les objectifs

Pour les logements, l'objectif fixé par la loi relative au Grand Paris est de 70 000 logements nouveaux par an, soit 1,75 millions de logements nouveaux sur 25 ans, un objectif volontariste qui intègre démolition/reconversion de logements insalubres, rénovation urbaine, expropriation et réinstallations dues aux opérations d'urbanisme.

En première approche, les effets directs du RGPE pourraient permettre de réaliser, selon les densités retenues, et si les PLU le permettent, 14 à 21% de cet objectif.

En effet, les terrains autour des gares (cercle de 800 m de rayon incluant celui de 400 m) représentent 24% de la superficie totale des communes concernées, 5,4% de la superficie de l'agglomération (2 700 km²). Les 2 200 hectares estimés mobilisables en 25 ans représentent 25% de la superficie des terrains autour des gares, 3,6% de l'ensemble des 83 communes, moins de 1% de la superficie de l'agglomération. Sur ces 2 200 hectares, on a fait l'hypothèse d'en consacrer 60% aux logements.

Ces terrains sont les plus propices à des constructions nouvelles et devraient être les plus convoités pour des projets urbains dans les prochaines années. Viendront s'y ajouter les autres terrains identifiés comme mutables dans le cadre des CDT. De plus, la métropole parisienne dispose encore de nombreuses réserves foncières, notamment aux abords des autres stations et gares du réseau régional de transport, au sein des grandes opérations d'urbanisme (les deux villes nouvelles notamment), mais également en extension urbaine, qui seront repérées dans le SDRIF, et auxquelles seront fixées des objectifs de densification, renouvellement, et de viabilisation raisonnés.

Pour l'emploi, l'ambition est la création d'un nombre d'emplois nouveaux d'au moins 115 000 de plus que

la tendance constatée au cours des trente dernières années.

La question est alors celle de la quantité du foncier nécessaire pour atteindre cet objectif. Question délicate car le ratio entre emploi et m² construits (ou foncier nécessaire pour le construire) apparaît extrêmement variable. On peut tabler sur une réduction de la surface par emploi pour le tertiaire de 25 m² à 20, puis 15, mais on ne dispose pas de références du même ordre pour le commerce de grande distribution ou la logistique. En première approche néanmoins, la possibilité d'affecter 900 hectares bien desservis aux locaux activités économiques autour des gares apparaît vraisemblable et cohérente.

3.3. Éviter, atténuer ou compenser les impacts négatifs

Si la localisation de l'urbanisation apparaît bien comme un problème local directement appréhendable (les constructions nouvelles se portent sur tel ou tel site), l'impact n'est pas seulement local, c'est le total de toutes les constructions nouvelles qui fait sens. Ainsi en est-il par exemple de la question de l'étalement urbain sans incidence s'il s'agit de quatre ou cinq pavillons, plus inquiétant si le processus se reproduit à plusieurs centaines d'exemplaires.

A l'inverse si les effets sur les dynamiques économiques ne peuvent guère s'énoncer que globalement, l'impact en terme de création ou de perte d'emploi est vécu localement à l'échelle de la commune et des communes voisines.

Enfin, les trois catégories de l'urbanisation, du développement économique et de l'environnement sont étroitement imbriquées à tel point que l'atténuation ou la compensation (que l'on pourrait entendre aussi au sens de contrepartie) peuvent se trouver dans une catégorie autre que celle où s'observe l'effet négatif. C'est par exemple le cas quand l'augmentation du prix du foncier est compensée par une moindre dépense énergétique.

Comme on l'a vu les risques d'effets négatifs peuvent être ramenés à trois thèmes principaux :

- l'augmentation du prix du foncier et de l'immobilier,
- la mise en relation des territoires avec ses effets sur le logement et l'économie,
- l'étalement urbain qui en est une conséquence avec ses effets sur l'environnement et sur l'énergie,

a) L'augmentation du prix du foncier et de l'immobilier apparaît à beaucoup comme la conséquence inéluctable de l'intensification autour des gares.

L'inquiétude que suscite cette question suggère d'abord d'en vérifier la réalité et une des premières mesures proposée par la SGP a consisté à mener **une série d'observations sur l'évolution du marché du foncier** (disponibilité, coût). Cela se traduit par la création d'un observatoire permanent compte tenu de l'ambition du projet et de la durée totale prévisible pour réaliser la totalité du réseau.

A l'intérieur d'une vision assez large du marché régional, la SGP associée à la Chambre des Notaires et la DRIEA prend en compte un périmètre plus restreint, directement lié au tracé du RGPE, soit le territoire d'action d'un rayon de 800 mètres autour des gares qui constitue la zone d'attractivité directe.

A l'intérieur de ces périmètres la SGP et ses partenaires se proposent comme objectif de renseigner les trois points suivants :

- Y a-t-il davantage de mutations, les prix sont-ils plus élevés que les prix observés en 2010, 2009, 2008 et 2007, c'est-à-dire en remontant avant la crise et l'annonce du Grand Paris ?
- Comment s'inscrivent ces évolutions dans le contexte régional et national ?
- Quels sont les biens dont la mutation est observée et quelle est leur destination ? S'agit-il d'entrepôts, de pavillons, de logements, de locaux de bureaux, ou de commerces, de friches industrielles ou de terres agricoles, etc.

A partir de ces observations et des analyses qu'elles auront permis d'établir (et qui devront être régulièrement actualisées), la puissance publique pourra utiliser les différents types d'outils urbanistiques, fonciers et fiscaux présentés ci-dessus pour prévenir et réguler les prix du foncier et de l'immobilier.

Mais en fin de compte, et dans une vision pragmatique attentive à la diversité des situations, l'action par ces différents outils urbanistiques, fonciers et fiscaux devra venir appuyer ce qui apparaît comme **la**

principale mesure de régulation : l'élargissement substantiel de l'offre de foncier, si les propriétaires y sont incités par les effets conjugués des différents outils. Il s'agit dès lors de développer une ingénierie foncière permettant de concilier les intérêts publics et privés. Ainsi on peut raisonnablement espérer une production plus importante de logements neufs de manière à résorber la pénurie actuelle. Cette accélération du rythme de la construction devrait conduire à une stabilisation voire une baisse à moyen terme des prix du foncier par le fait que l'offre accrue de logement permettra de réduire la pression foncière.

A l'inverse, la mise en service du nouveau réseau sans dynamique ou volonté de densification, conduirait inéluctablement à une tension accrue sur le marché du logement, générant une perte d'attractivité et de compétitivité économique de la métropole, et un risque de mitage aux franges internes et externes de la région.

Dans une vision générale de l'agglomération, voire de la région, l'impact négatif de l'augmentation du prix du foncier dans les secteurs où ils sont déjà élevés ne pourra-t-il pas être compensé par l'impact positif de réévaluation du foncier dans les secteurs où les prix particulièrement bas (friches) ont entraîné une rétention des terrains dont l'augmentation nouvelle (à la faveur de l'apport que constitue une nouvelle gare) favorise la mise à disposition?

Il faudrait distinguer alors dans la question de l'augmentation du prix du foncier :

- la nécessité d'éviter les dérapages et de limiter au maximum les spéculations, pour permettre l'équilibre financier des opérations d'aménagement et leur mixité sociale et fonctionnelle,
- la nécessité de capter la majeure partie de la plus-value (conséquence d'un investissement public) au bénéfice de la collectivité : Etat ou collectivités locales pour des projets d'intérêt général.

b) La mise en relation des territoires, qui va accompagner la mise en œuvre du projet et aura des effets heureux sur la modération de l'envolée du foncier, présente cependant deux risques sous-jacents :

- concernant **le logement et les habitants**, accentuer le mécanisme de « centrifugeuse sociale » en rejetant les habitants et les familles les plus modestes à l'extérieur des territoires desservis par le RGPE, là où les terrains comparativement dévalués seront plus abordables; ce risque, on le voit conjugué des effets négatifs dans trois domaines : favoriser l'étalement urbain (voir plus loin), accentuer la ségrégation sociale et augmenter l'usage de l'automobile - par manque de transports en commun - donc la dépense énergétique et la production de gaz à effet de serre;
- concernant **l'économie** et pour les mêmes raisons que précédemment, accentuer une hiérarchie entre les territoires bien dotés et ceux qui le sont moins. Cela peut conduire à repousser inexorablement les activités à caractère industriel, en particulier la logistique au service de cette agglomération dense sur les terrains les plus éloignés et les moins prisés. La logistique devient alors encore plus consommatrice d'espace alors que dans des terrains plus centraux l'obligation de la densité oblige à trouver des dispositions plus économes avec des superpositions d'activités, l'enfouissement et la réduction des stationnements etc.

C'est pour éviter ces risques que le législateur a d'emblée prévu un ensemble de dispositions d'urbanisme et de gouvernance collective, illustrés notamment par les CDT, qui permettent de relancer fortement l'aménagement des territoires desservis par le nouveau réseau et d'augmenter ainsi considérablement l'offre de logements mais aussi d'équipements et de locaux d'activité appropriés dans la zone centrale de l'agglomération.

Par **la gouvernance du projet**, l'Etat et la SGP au moyen des CDT, entendent bien associer les collectivités locales, partager avec elles les objectifs du projet et envisager ensemble les mesures appropriées dans une logique de développement durable. Celles-ci ne se régleront vraisemblablement pas à l'échelle de la commune et devront combiner les outils urbanistiques du nouveau SDRIF, des SCOT et ceux des PLU.

c) L'étalement urbain tel qu'il a été défini (cf. chapitre 3) porte sur l'avancée du front d'urbanisation sur les territoires naturels et agricoles. S'il est le plus souvent évoqué à propos du logement et en particulier des lotissements de maisons à basse densité, il convient de rappeler que **la plus forte consommation de terrain agricole** est due aux constructions liées à la logistique qui nécessite beaucoup d'espace pour un très faible nombre d'emplois.

L'étalement urbain concerne ici une extension sur des terrains non encore urbanisés qui, à l'exception des territoires du Plateau de Saclay ou du Triangle de Gonesse, ne se trouvent pas au contact du RGPE.

Pour l'essentiel, les effets du RGPE sont donc indirects, par l'effet de maillage avec les autres lignes du système global des transports régionaux. Une observation attentive devra déterminer les risques de « bourgeonnement » aux extrémités des lignes. Les mesures à prendre qui ne sont pas de la compétence de la SGP appartiennent à l'évidence aux actions d'urbanisme : orientations claires dans les documents d'urbanisme éventuellement appuyées sur des ZAD.

3.4. Les mesures propres à assurer le suivi

La réalisation de l'ensemble du RGPE va s'étaler sur plus de quinze ans et comprend une succession de phases : travail amont, chantiers, mise en service et exploitation qui va connaître selon les lignes des temporalités différentes.

Dans la première phase que nous vivons aujourd'hui, la SGP met en place les conditions du suivi et en particulier **l'observation d'un état initial** sans lequel aucun suivi n'est possible. Cet état des lieux, l'observatoire des quartiers de gare est réalisé avec l'appui de la DRIEA et de l'APUR et porte sur les différents domaines suivants : démographie, urbanisation, foncier, transports existants, projets en cours....

Au-delà de cette première mesure, la SGP prolonge l'observation de l'état initial par la création de **l'observatoire des marchés fonciers et immobiliers autour des gares** avec la participation de son comité stratégique. Il s'agit d'inscrire dans la durée la nécessaire observation des faits de façon à obtenir un diagnostic actualisé et de permettre d'alerter au moindre risque de dérapage.

Parallèlement se met en place **un dispositif d'observation de l'urbanisation et de la construction** autour des gares en s'appuyant sur le système de suivi des permis de construire par les services de l'Etat.

Enfin, sur les projets d'aménagement, il sera nécessaire d'observer **l'émergence des projets urbains, leur mise en place et leur réalisation** en s'appuyant sur des bases de données en cours de développement, notamment dans le cadre du dispositif OCEAN et de l'observatoire régional du foncier.

La réalisation du réseau de transport s'étalera jusqu'en 2030, calendrier relativement proche et court au regard des durées de réalisation des opérations d'aménagement et encore plus de la mutation spontanée des territoires. C'est pourquoi l'impact sur l'urbanisation doit nécessairement être considéré sur une période plus longue et postérieure à la mise en service du réseau.

Le projet du Grand Paris ne se résume pas à l'indispensable amélioration des conditions de transport en commun dans la partie centrale de la métropole. S'appuyant sur un nouveau réseau de transport moderne et efficace, il se fixe également comme objectif de favoriser le dynamisme de la métropole tant sur le plan économique que démographique. Pour cela, il dispose d'un certain nombre d'outils afin d'accompagner le développement de l'urbanisation, d'atteindre les objectifs annoncés et d'en éviter, atténuer ou compenser les éventuels impacts négatifs.

Parmi les moyens de mise en œuvre du projet qui ont été retenus figurent d'abord les outils urbanistiques dont l'éventail, depuis l'échelle régionale avec le SDRIF jusqu'à l'échelle communale avec les PLU, met en évidence le rôle de l'Etat et des collectivités locales et la nécessaire mobilisation des acteurs locaux facilitée par l'existence des intercommunalités et des CDT. A ces outils urbanistiques, il conviendra d'associer et de faire converger des outils fonciers et fiscaux, notamment le volet foncier des CDT et la nouvelle Taxe d'Aménagement.

Pour les objectifs de développement deux domaines ont été abordés : la construction de logements et la mise à disposition de terrains pour les activités économiques. Face au manque actuel de logements en Ile-de-France, le RGPE pourra contribuer à atteindre l'objectif de 70 000 logements nouveaux par an pendant 25 ans pour une part significative estimée entre 14 % et 21% autour des gares selon les densités acceptées. La mise à disposition potentielle de foncier pour accueillir et développer les activités économiques est évaluée à 900 ha par an.

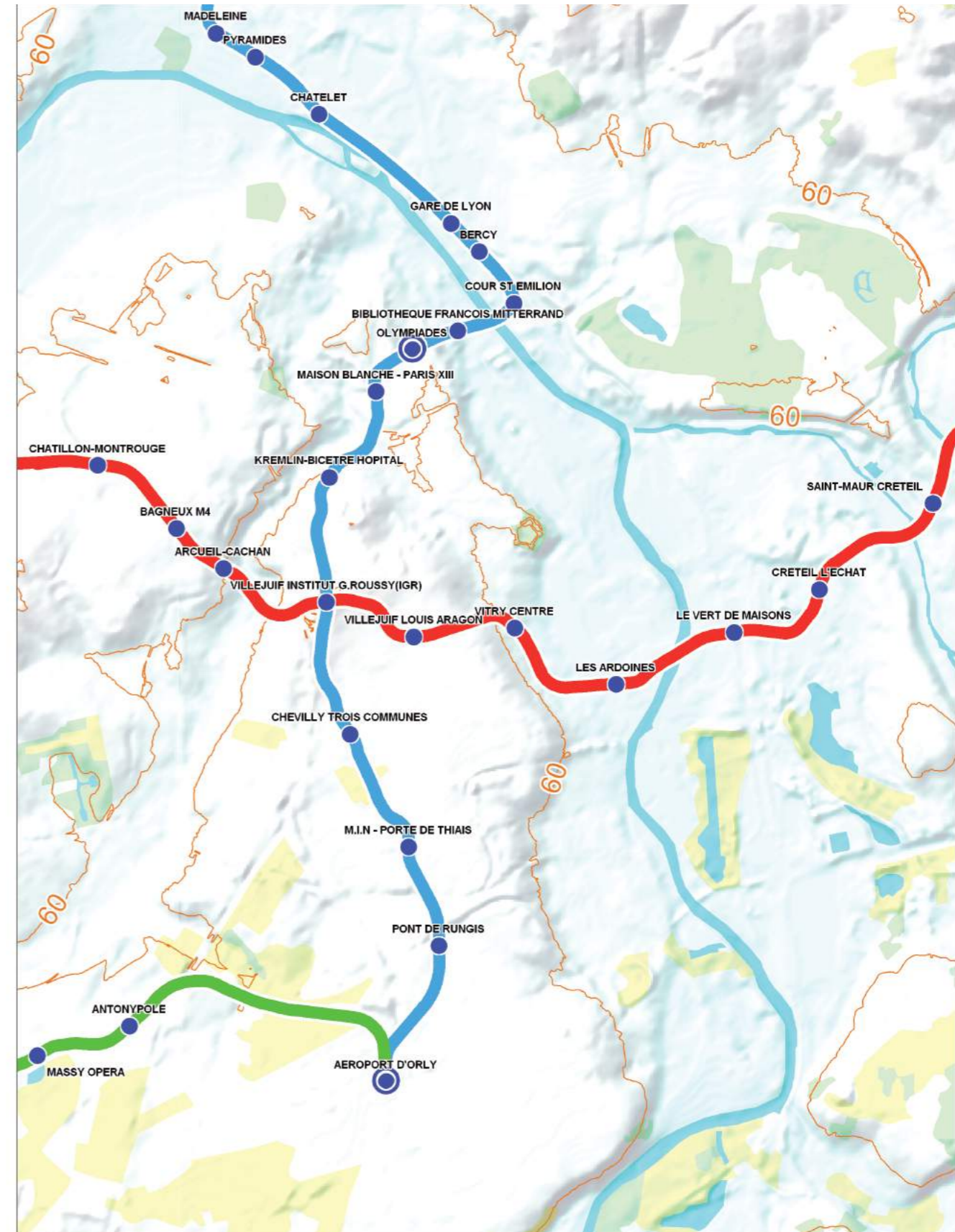
Le développement de l'urbanisation porte pour l'essentiel sur des secteurs déjà urbanisés. Les dispositifs existants et utilisables par les pouvoirs publics pour l'évitement, l'atténuation ou la compensation de leurs éventuels effets négatifs concernent donc peu la question de l'étalement urbain mais principalement la régulation des prix du foncier et de l'immobilier en zone urbaine. La SGP a déjà engagé des démarches dans le cadre de l'observatoire des prix du foncier. La création d'une offre plus abondante permettant de lutter contre l'augmentation des prix du foncier apparaît toutefois comme une des mesures les plus efficaces à moyen terme.

PARTIE 2

Le projet du Tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly

Chapitre 4 - État des lieux du tronçon

Le tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly sur le site géographique
en vert les massifs forestiers, en jaune les terres agricoles



0 2 km

Sources : SGP 2014 et BD Carto® et BD Topo® ©IGN 2010 Cartographie : DRIEA-IF 07/2014

4.1. Situation, site et tracé

Le tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly se forme la poursuite de la ligne 14 au sud de la capitale. Il présente un linéaire de 14 km en incluant les voies de raccordement au SMR de Morangis dont 12,6 en dehors de Paris, son tracé, sensiblement nord-sud desservira 7 nouvelles gares.

Le projet comprend la reprise de l'actuelle ligne 14. Outre la gare des Olympiades, actuel terminus de la ligne 14 qui depuis Saint-Lazare traverse Paris avec 8 stations, il propose une gare supplémentaire intra-muros en correspondance avec la station Maison Blanche de la ligne 7 du métro, puis six autres gares pour atteindre l'aéroport dont l'une : Villejuif-Institut Gustave Roussy permet la correspondance avec la ligne 15 sud (ligne rouge) du RGPE, tandis que le terminus, Aéroport d'Orly, sera également correspondance avec la ligne 18 (ligne verte) venant de Nanterre par Versailles, Saint-Quentin et Saclay. Enfin le projet de cette prolongation au sud doit se comprendre dans un dispositif général qui envisage au nord une prolongation semblable de la ligne 14 depuis Saint-Lazare jusqu'à Saint-Denis Pleyel (soit quatre nouvelles gares).

Hors Paris, l'écart moyen entre les gares est de 2 km avec des variations peu significatives exceptée la proximité entre les gares MIN-Porte de Thiais et Pont de Rungis (750 m).

Outre le 13^{ème} arrondissement parisien, il concerne 9 communes : le Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Cachan, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly et Paray-Vieille-Poste; soit un territoire de 3 874 ha rassemblant 221 000 habitants (INSEE 2009) et 118 000 emplois salariés (chiffres de 2006).

Le tronçon sud de la ligne bleue s'inscrit dans une topographie assez simple:

- La partie parisienne prolonge la ligne 14 actuelle dans la vaste vallée alluviale du lit majeur de la Seine qui s'est élargi ici à la rencontre de la Bièvre. Olympiades avec une cote de surface à environ 51 IGN se situe entre les hauteurs de la Butte-aux-Cailles (la place d'Italie est à la cote 60) et de la pointe nord du plateau d'Orly (le petit Ivry comme l'entrée du Kremlin-Bicêtre sont à la cote 62 IGN). Le sol formé d'alluvions récentes de la Seine et de la Bièvre reste en dessous de la cote 60 qui marque dans la géographie parisienne le début des coteaux.

- A partir de la gare Le Kremlin-Bicêtre-Hôpital, le tronçon est engagé dans le plateau des alluvions anciennes du bassin parisien : calcaires, meulière, argiles et sables des terrains tertiaires. Le sol de surface se situe rapidement au-dessus de la cote 85 IGN, Villejuif étant la commune la plus élevée avec un point culminant à la cote 118 IGN à l'entrée du vieux village, 120 IGN à l'Institut Gustave Roussy puis le sol redescend légèrement vers Orly : les Sorbiers à côté de la gare Chevilly-Larue/Trois communes est à la cote 93 IGN, l'échangeur de Belle Epine proche de la gare MIN porte de Thiais à la cote 86 IGN de même que l'aérogare d'Orly.

Le plateau qui s'étend au sud jusqu'à la courbe de la Seine (Athis-Mons) et à la vallée de l'Yvette (Longjumeau) connaît peu d'accidents. A l'est, il descend vers la Seine avec deux coteaux assez marqués au nord, formant un palier intermédiaire à Ivry et Vitry. A l'ouest, la vallée encaissée de la Bièvre s'ouvre au sud de l'Haÿ-les-Roses et reçoit à Antony un petit affluent : le ruisseau de Rungis qui a formé une légère dépression avec des affluents aujourd'hui ignorés comme le ru de Wissous et celui du Petit Massy. Enfin, deux aqueducs traversent le plateau du sud au nord : l'aqueduc de La Vanne, souterrain avant de traverser la Bièvre à Cachan.

Le tracé de la ligne qui serpente légèrement en biais s'écartera progressivement de la vallée de la Bièvre et de l'autoroute A6 pour venir couper à Rungis la RN 7. Sensiblement radial, le tronçon Olympiades-Villejuif décrit la variation des tissus, des occupations et des densités qui mènent du Paris intra-muros caractérisé par un tissu compact, dense et présentant une forte mixité fonctionnelle à une banlieue moins dense où les activités spécialisées, cimetières, forts, hôpitaux, logistique, se séparent progressivement des tissus d'habitat. Il est symptomatique que deux gares fassent référence à la santé (le Kremlin-Bicêtre-Hôpital et Villejuif-Institut Gustave Roussy) tandis que les trois dernières desservent des secteurs d'activités et de logistique d'où l'habitat est exclu : MIN porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly.

Ainsi, si la topographie et la géologie distinguent deux séquences tranchées, l'une parisienne dans la vallée, l'autre banlieusarde sur le plateau, la géographie urbaine met en avant un découpage en trois parties : la première parisienne, la deuxième où les territoires traversés, les communes de première couronne, présentent encore un mélange d'habitat de plusieurs types et d'équipements locaux ou métropolitains (les hôpitaux...) tandis que dans la troisième partie, le tronçon ne rencontre directement (et bien au-delà des cercles de 800 m de rayon) que des grands terrains monofonctionnels, cimetières, MIN, zones d'activités, aéroport, qui sont venus occuper tardivement au sud de Villejuif et de Chevilly-Larue et grâce à l'essor

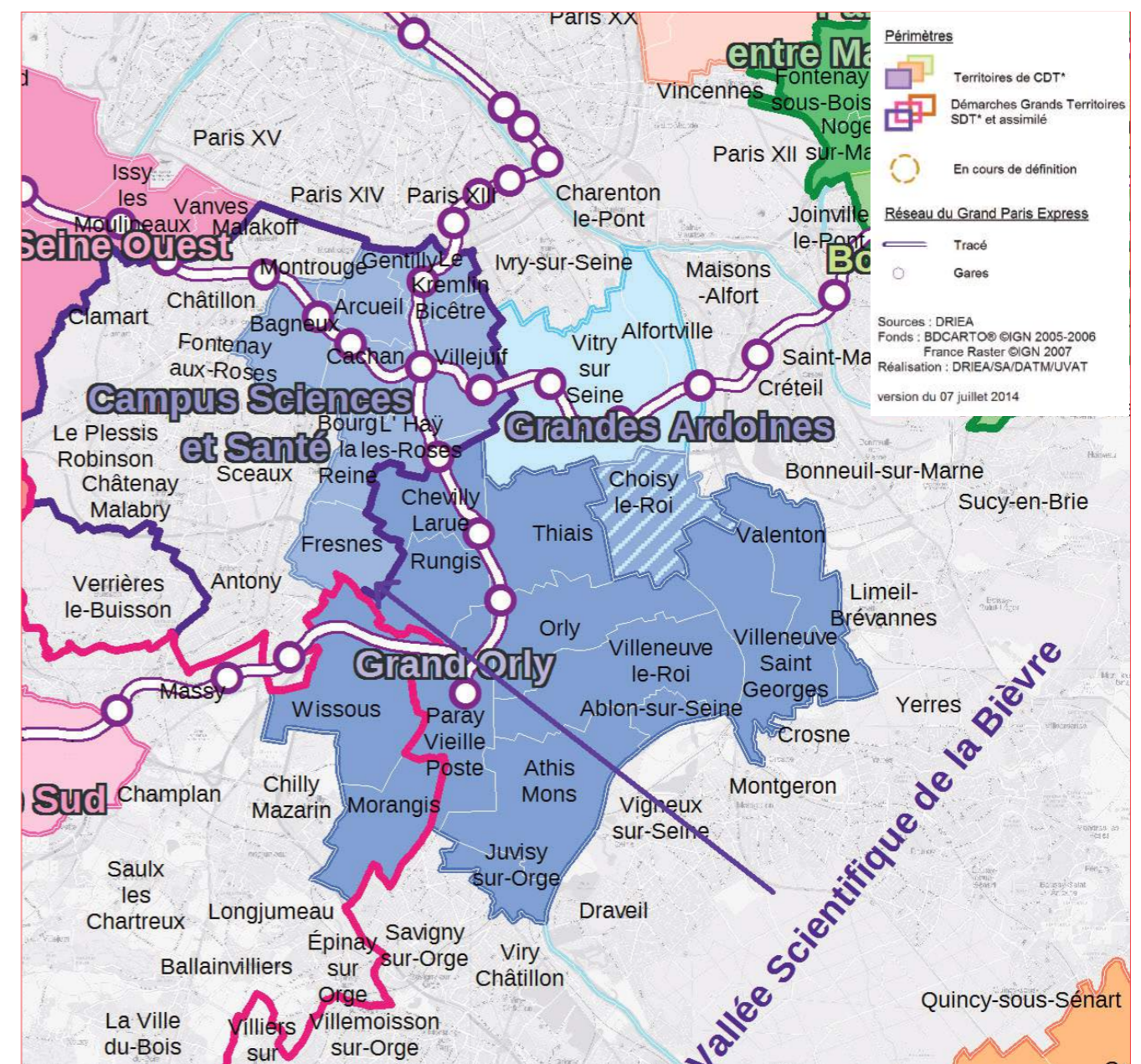
d'Orly après la guerre, un plateau resté jusque là essentiellement agricole.

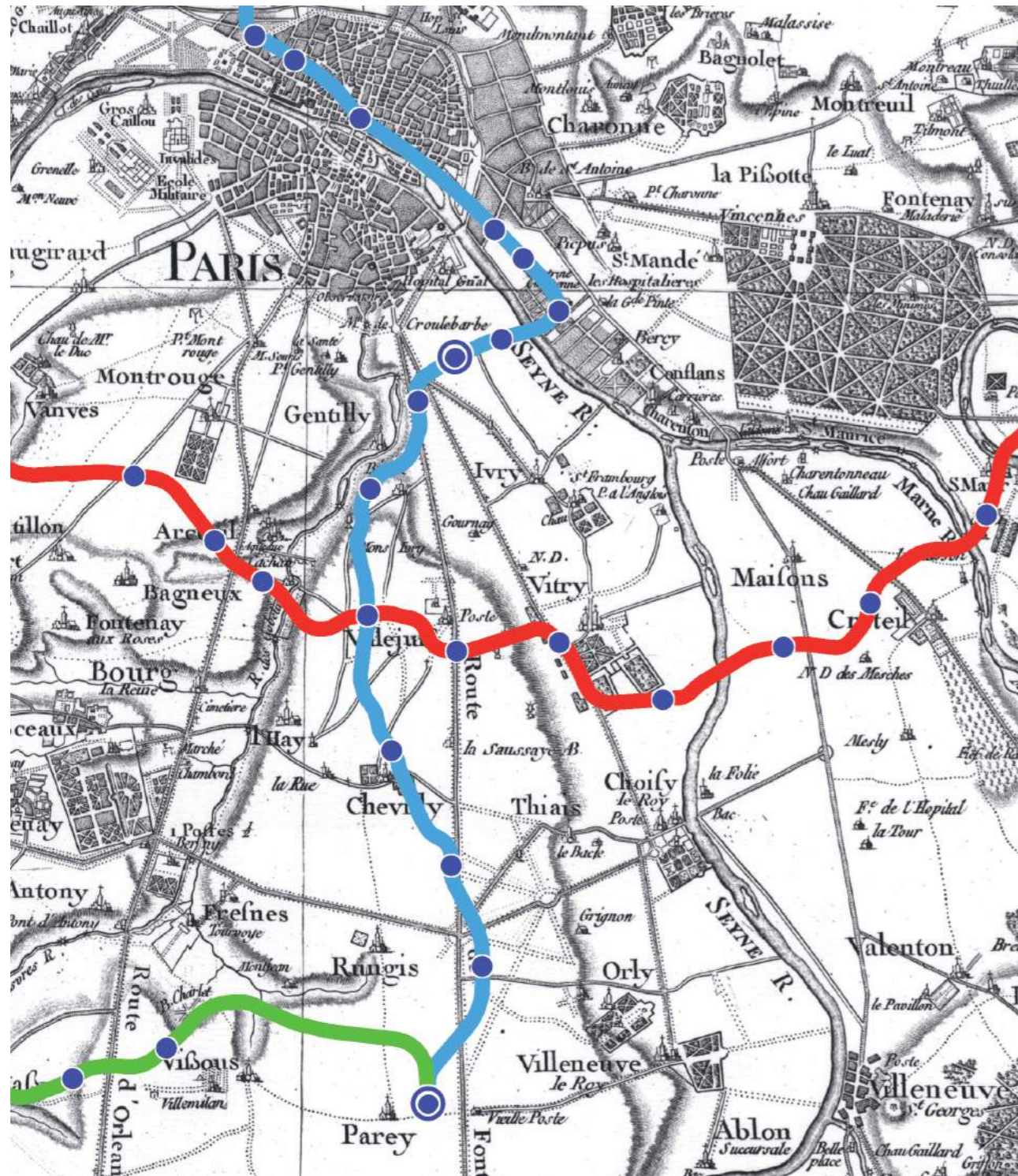
La différence d'histoire entre le nord et le sud du plateau se marque, on le verra, dans le paysage. Le nord, regarde vers Paris, le sud vers Orly. Quelques communes penchant vers les vallées : Thiais vers Choisy-le-Roi et la Seine, Cachan, Chevilly et l'Haÿ-les-Roses vers la Bièvre.

Ces inclinaisons se concrétisent dans l'appartenance des différentes communes à plusieurs intercommunalités ou CDT :

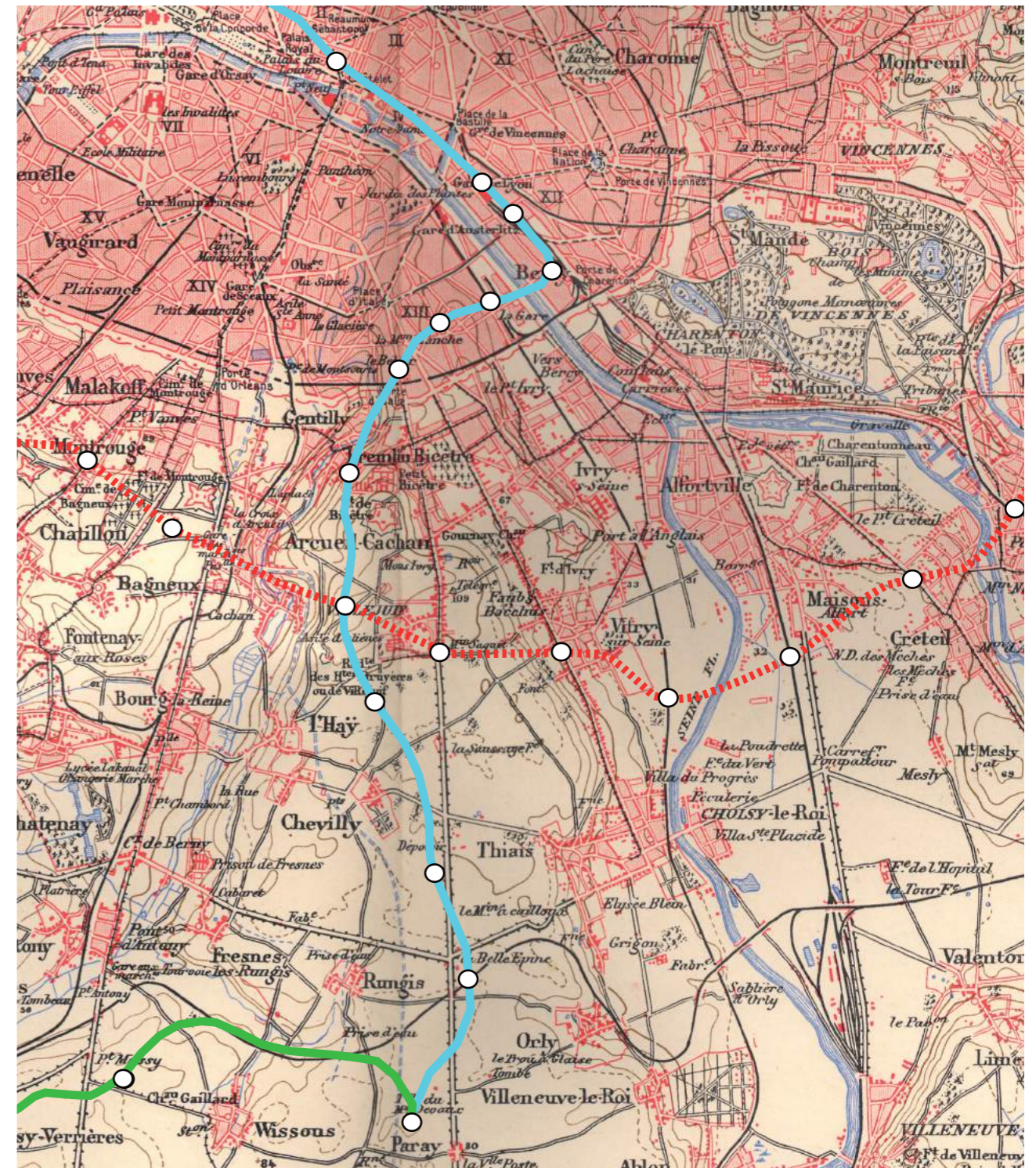
- le Kremlin-Bicêtre, Villejuif, l'Haÿ-les-Roses, Fresnes, Gentilly, Arcueil et Cachan ont formé la **Communauté d'Agglomération de la Vallée de la Bièvre** (CAVB) qui rassemble 200 000 habitants et 74 000 emplois;
- les mêmes auxquelles s'est ajouté Bagneux..... forment le **CDT Campus Sciences et Santé**, 8 communes, 240 000 habitants, 90 000 emplois avec un objectif de construction de 1 700 logements par an;
- Fresnes, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Villeneuve-le-Roi, Athis-Mons, Ablon-sur-Seine, Paray-Vieille-Poste, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Wissous, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges et Choisy-le-Roi forment le **pôle d'Orly**, soit 14 communes, 250 000 habitants et 134 000 emplois; l'Etat vise ici une production de 2 600 logements par an.

les CDT autour du tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly





Report du tronçon Olympiades/Aéroport d'Orly sur la carte de Cassini (18^{ème} siècle)



Report du tronçon Olympiades/Aéroport d'Orly sur la carte des environs de Paris dans l'Atlas Quillet, 1923

4.2. Territoires, habitants et emplois, données sociologiques

Les neuf communes directement concernées par le tronçon possèdent des caractéristiques très différentes, conséquence d'une urbanisation qui pour l'essentiel procède à partir de Paris et entraîne des histoires locales différentes. Première commune hors Paris, en vue de la capitale, le Kremlin-Bicêtre offre depuis le XVII^{ème} siècle un hospice connu tandis qu'Orly et plus encore Rungis ne connaîtront un développement significatif qu'après 1945.

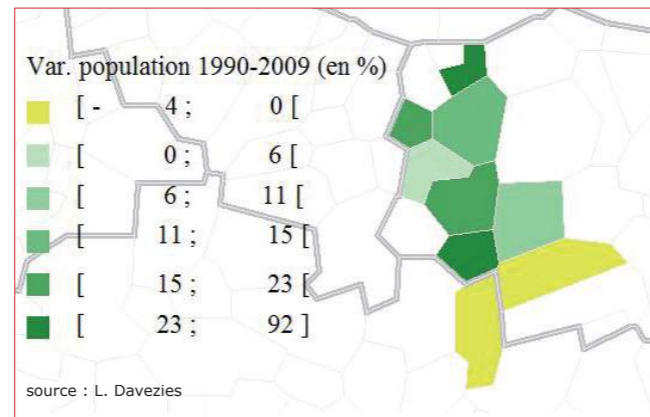
L'histoire de la formation de la banlieue parisienne est celle d'un passage de communes rurales, distantes de la voisine par moins d'une heure de marche, au statut de commune urbaine où le nombre d'habitants et la présence d'équipements et d'emplois comptent plus que la superficie du territoire communal. Les neuf communes concernées se caractérisent par la modestie de leurs territoires communaux, 430 hectares en moyenne, deux d'entre elles atteignent à peine 150 hectares (le Kremlin-Bicêtre et l'Haÿ-les-Roses) tandis que trois dépassent 600 hectares (Thiais, Orly et Paray-Vieille-Poste). Cinq communes sur neuf comptent entre 20 000 et 30 000 habitants.

Villejuif avec 55 250 habitants fait figure de grande ville, Rungis avec 5 600 habitants et Thiais avec 7 000 habitants restent particulièrement peu peuplées.

Sensiblement nord-sud, le tronçon Olympiades/aéroport d'Orly décrit depuis Maison-Blanche une radiale et les neuf communes s'éloignent progressivement de la capitale. Cet écart progressif se traduit par des densités décroissantes, 171 h/ha au Kremlin-Bicêtre, 103 à Villejuif, 100 à Cachan, 45 à Chevilly-Larue et Thiais, comme si les ondes provenant du cœur de la métropole s'affaiblissaient avec les distances. L'Haÿ-les-Roses avec 195 h/ha peut s'expliquer par l'exiguïté de son territoire peu marqué par l'industrie.

Au-delà de ce premier groupe, la densité d'habitants tombe brusquement du fait de la place accordée aux grandes infrastructures logistiques du MIN de Rungis et de l'aéroport d'Orly. Pour les trois dernières communes, la faible densité résidentielle (13 h/ha à Rungis, 31 à Orly, 12 à Paray-Vieille-Poste) est en partie compensée par l'importance des emplois.

Sur 34 ans de 1975 à 2009, la population est restée relativement stable puisqu'elle a regagné puis dépassé depuis 1990 ce qu'elle avait perdu au cours des 25 années précédentes. Cependant ces variations sont très inégalement réparties, Chevilly-Larue et Rungis connaissent une croissance très forte tandis que Villejuif, l'Haÿ-les-Roses, Paray-Vieille-Poste et surtout Orly ont perdu des habitants. L'érosion générale entre 1975 et 1982 a été largement compensée depuis 1990 (+3% entre 1990 et 1999, + 6% de 1999 à 2006). Le regain de la période 1990-2006 est dû à un solde naturel largement positif tandis que le solde



migratoire reste pour l'ensemble négatif, dénotant des communes peu attractives ou dont l'offre de logements reste nettement inférieure à la demande, notamment à Villejuif, l'Haÿ-les-Roses, Thiais et Orly.

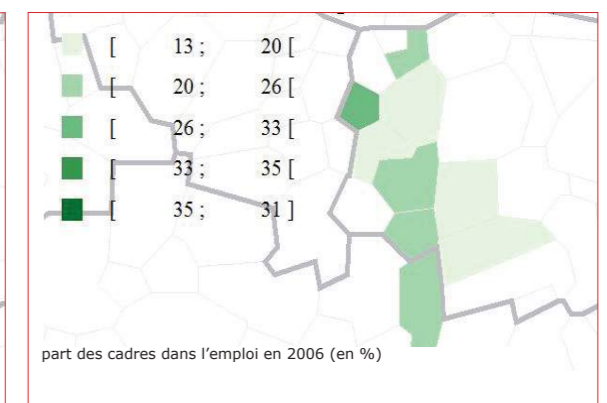
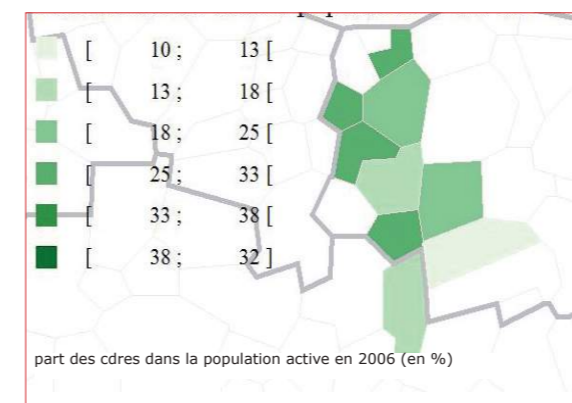
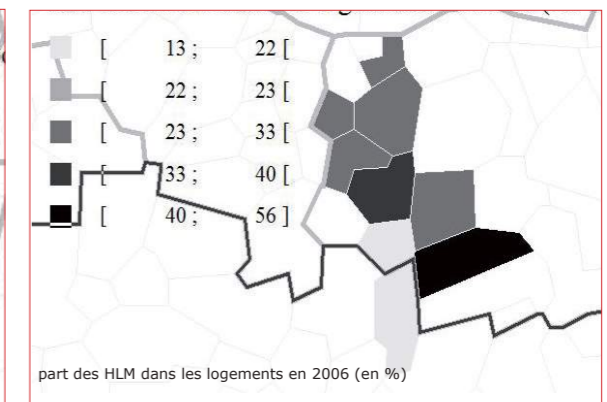
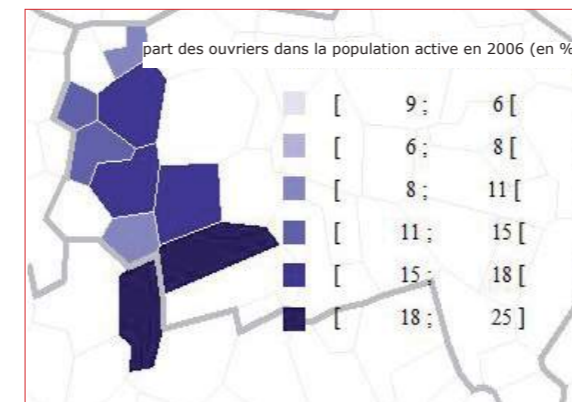
Pour la période 1990-2006, l'augmentation générale de la population est de 8%, celle de la population active, occupée résidente de 4% tandis que l'emploi baisse de 5% (-8 500 e) pour l'ensemble, avec des pertes importantes à Chevilly-Larue, Orly et Paray-Vieille-Poste. Malgré ces pertes, la localisation des emplois obéit à deux logiques : la proximité de Paris où les gains sont les plus importants au Kremlin-Bicêtre (+9% depuis 1190) qui avec Villejuif rassemble 25% des emplois des neuf communes et le pôle Orly-Rungis qui avec Thiais regroupe encore 55% des emplois malgré une perte importante à Orly.

Le tronçon se caractérise par une augmentation substantielle de la part des cadres et des professions intellectuelles

supérieures, tant dans les actifs résidents que dans l'emploi, conséquence de l'élargissement de l'offre de logements due à la saturation de Paris intra-muros et des mutations économiques qui voient le remplacement des emplois industriels par des emplois tertiaires. Ce changement est sensible aussi bien chez les actifs résidents parmi lesquels les cadres représentent 21% en moyenne, avec des pointes à plus de 25% au Kremlin-Bicêtre, à l'Haÿ-les-Roses et à Rungis et plus de 30% à Cachan que parmi les emplois au lieu de travail : 20% sur l'ensemble avec 23% au Kremlin-Bicêtre et à Paray-Vieille-Poste, 25% à Rungis, 31% à Cachan. Les ouvriers qui ne comptent que pour 18% au total des emplois sont encore très présents à Thiais, Rungis et Orly, tandis que les employés (29% des emplois) s'affirment au Kremlin-Bicêtre, à Villejuif, à l'Haÿ-les-Roses et à Thiais. L'héritage de l'industrie se marque dans la proportion de logements locatifs sociaux parmi le parc de logement (31% des résidences principales) particulièrement important à Villejuif (32%, Chevilly-Larue (37%) et Orly (56%).

Si l'on examine un ensemble de données associant la répartition des catégories socio-professionnelles dans la population active résidente et dans l'emploi, les statistiques du chômage, le niveau de qualification, le pourcentage des propriétaires occupants et celui du logement social, une géographie des territoires habités apparaît, structurée par l'opposition entre les communes de la banlieue ancienne au nord liées à la dynamique parisienne et les pôles logistiques d'Orly et de Rungis au sud où se maintiennent des emplois ouvriers.

Sur cette grande opposition apparaissent quelques particularités. Le Kremlin-Bicêtre se remarque par son dynamisme démographique et économique; parmi les communes les moins peuplées et les moins denses du fait des infrastructures, Rungis qui présente le plus fort potentiel fiscal par habitant a doublé sa population et maintenu ses emplois tandis que Paray-Vieille-Poste également riche a perdu des habitants et des emplois. Malgré une perte d'habitants et d'emplois, Orly reste le plus gros pôle d'emploi des neuf communes mais ce sont des emplois faiblement qualifiés d'ouvriers et d'employés. Villejuif reste la commune la plus peuplée (25%), dotée d'équipements publics et hospitaliers assurant une forte mixité sociale. Indéniablement, cette spécificité hospitalière accentuée par la création du CDT Campus Sciences et Santé marque le territoire et l'inscrit dans une dynamique porteuse de développement. Enfin, d'une façon générale, la part des cadres et professions intellectuelles supérieures qui augmente dans de nombreuses communes, en font un territoire caractérisé par une mixité sociale qui s'affirme.



4.3. Paysages, formes urbaines et tissus urbains

Sensiblement parallèle à la RN7 qui joint la porte d'Italie à l'aéroport d'Orly, le tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly décrit l'évolution du paysage depuis la ville-centre jusqu'à la seconde couronne. Quittant Paris par la vallée de la Bièvre, l'essentiel du tronçon se situe sur un plateau resté longtemps agricole avec des villages distants de deux à trois kilomètres tandis que l'industrie desservie par les chemins de fer et la navigation fluviale restait cantonnée dans les vallées. Au XVIII^{ème} siècle, deux routes royales inscrivent ce territoire dans la grande échelle : la route de Versailles à Choisy-le-Roi, future RN186 puis A86; la route de Lyon, future RN7. Elles formeront l'armature de l'urbanisation ultérieure et du développement économique du territoire. Enfin, au XIX^{ème} siècle, la ligne des forts de l'enceinte de Thiers occupe la pointe nord du plateau avec le fort de Bicêtre et le flanc de la vallée de la Bièvre avec le fort des Hautes Bruyères. Si la partie proche de Paris se rattache à la banlieue dès la fin du XIX^{ème} siècle prolongeant les grandes institutions mises à l'écart comme l'hospice de Bicêtre ou les hôpitaux de Villejuif, l'urbanisation connaît un nouveau développement après 1945 au moment où le transport aérien (Orly) et routier (l'autoroute du sud et l'A86) rendent accessible le plateau qui dispose encore de larges disponibilités foncières. L'aéroport d'Orly suscite un secteur industriel moderne, Rungis accueille le MIN tandis que dans la banlieue plus proche la petite industrie fait place peu à peu à des services et des activités tertiaires que le prolongement de la ligne 13 du métro relie à Paris.

Peu nombreux, **les bourgs et les villages anciens** regroupent quelques maisons et vestiges de fermes autour d'une chapelle, d'un monastère, d'un château ou de son parc dont subsistent encore des traces



© Panerai & ass.

Le centre ancien de Villejuif

comme l'hospice de Bicêtre, les églises de Villejuif, de Chevilly ou de Thiais, la Roseraie de l'Haÿ. Dès le XIX^{ème} siècle, la route nationale suscite une urbanisation linéaire qui relie le Kremlin-Bicêtre à Villejuif; à la cassure du relief Thiais occupe un carrefour sur la route de Choisy-le-Roi à Bourg-la-Reine. De même, Orly un peu plus au sud.

En partie modernisés, ces centres anciens sont encore attractifs et forment des repères au cœur d'un territoire qui s'est bâti et peuplé en moins d'un siècle. Souvent ils ont fédéré autour d'eux des équipements et des commerces qui en font indiscutablement le centre-ville de la commune comme à Villejuif tandis qu'ailleurs la rénovation du centre-ville en a gommé les traces anciennes comme au Kremlin-Bicêtre où le centre s'étend sur l'avenue de Fontainebleau (l'ancienne

RN7) à la faveur d'une densification récente spectaculaire.

L'attention à ces centres et la préservation des traces de l'histoire apparaissent d'autant plus nécessaires qu'ils constituent pour les habitants un témoignage important et répondent à une forte demande de commerces et de services de proximité qui trouvent difficilement leur place dans les programmes actuels.

L'enjeu majeur consiste à concilier leur maintien et la mise en valeur des territoires autour des gares, surtout si le centre ancien est en partie situé à l'intérieur ou à la limite du périmètre de 800 m de rayon autour des gares comme c'est le cas pour Villejuif et pour Chevilly-Larue.



© DRIEA

Paray-Vieille-Poste

Les tissus pavillonnaires ont formé autour des centres anciens la première vague importante d'urbanisation en associant plusieurs logiques. On trouve d'une part leur établissement sur les anciens terrains maraîchers ou fruitiers qui sont lotis au coup par coup, sans plan d'ensemble, et se prêtent à une occupation progressive mêlant des bâtiments d'époques différentes où s'exprime la liberté des habitants. C'est notamment le cas sur les coteaux qui descendent vers la Seine à l'est, à Villejuif, à Thiais ou à Orly ou vers la Bièvre à Cachan ou l'Haÿ-les-Roses.

Dans le même temps et sur des terrains faiblement accidentés se sont établis de vastes lotissements ordonnancés dont le plus spectaculaire est celui de Paray-Vieille-Poste qui couvre près de 400 ha et se poursuit sur Athis-Mons - mais on trouve

aussi des tentatives plus modestes qui s'apparentent aux cités-jardins, tels le Jardin Parisien à l'Haÿ-les-Roses (55 ha) ou la cité du Moulin Vert à la limite de Chevilly-Larue, de Vitry et de Thiais (14 ha) ou la

petite cité-jardin du Pont de Rungis (4 ha).

Pour la part qui est touchée par les projets autour des gares et se situe à la limite du cercle de 800 m de rayon, l'enjeu consiste à concilier le respect de ces tissus auxquels sont attachés une grande part des habitants avec le renforcement autour de la gare d'un pôle d'emploi, de services et d'habitat sensiblement plus dense.

Les années 60 voient s'imposer la construction d'**immeubles de logements collectifs en implantation discontinue** qui prennent la forme du grand ensemble ou de la résidence privée.



© Google

Chevilly-Larue: grand ensemble Les Sorbiers/La Sausaie

Sans avoir l'ampleur de ce que l'on peut observer dans d'autres parties de la métropole, les logements sociaux occupent une place importante puisqu'ils représentent plus de 30% des résidences principales à Villejuif (32%), Chevilly-Larue (37%) et Orly (56%). Néanmoins la part comprise à l'intérieur du périmètre de 800 m de rayon autour des gares reste faible sauf autour de Chevilly-Trois Communes.

Les résidences locatives ou en copropriété sont en général dispersées en petites unités dans le tissu habité des communes et ne se signalent pas particulièrement dans le paysage.

L'enjeu majeur pour les grands ensembles de logements sociaux situés à proximité des gares est de les inscrire dans un

projet global, notamment à la faveur des CDT pour conduire une requalification du tissu et apporter outre une diversification de l'offre d'habitat, les services et commerces de proximité qui font aujourd'hui défaut.

Les **grandes enclaves** institutionnelles, commerciales ou industrielles, les grands équipements et les zones tertiaires ou logistiques forment ici une catégorie fortement représentée et depuis longtemps. L'hôpital-hospice de Bicêtre, annexe de La Salpêtrière, qui accueille infirmes et indigents dès le milieu du



© DRIEA

MIN de Rungis et cimetière de Thiais

XVII^{ème} siècle avant de devenir prison et asile d'aliénés marque avec les hôpitaux de Villejuif le début de la spécialisation du territoire qui conduira au CDT Campus-Sciences et Santé et à la création de la vallée scientifique de la Bièvre.

La logistique s'y déploie également très tôt avec le passage des aqueducs de la Vanne et du Loing ainsi que les Réservoirs de Villejuif et l'Haÿ-les-Roses ou les grands cimetières d'Ivry et de Thiais. Elle s'affirme de manière spectaculaire avec l'aéroport d'Orly, le MIN de Rungis et les zones d'activités qu'ils suscitent : douanes, SENIA, centre commercial de Belle-Epine.

Au total, sur les six gares créées à l'extérieur de Paris deux, au nord, sont liées à la santé : Kremlin-Bicêtre-Hôpital et Villejuif-

Institut Gustave Roussy, tandis que le pôle logistique de Rungis/Orly, au sud, occupe plus de 2 400 ha d'un seul tenant, traversés par des voies autoroutières et des routes de services qui seront desservies par trois gares : MIN-Porte de Thiais, Pont de Rungis, Aéroport d'Orly.

L'enjeu majeur qui apparaît consiste ici à trouver les moyens de concilier le maintien des fonctions de services et de logistique indispensables à la métropole et la constitution autour des gares de pôles de vie qui échappent à la ségrégation fonctionnelle, assurent le meilleur rendement du tronçon et participent à la revalorisation de la vie urbaine dans ces territoires. Ceci passe vraisemblablement pour une partie d'entre elles par la superposition de fonctions nouvelles, voire de logements aux activités logistiques qui occupent le sol.

Sur 14 kilomètres de la gare des Olympiades à l'Aéroport d'Orly, le tronçon sud de la ligne bleue compte sept nouvelles gares. Outre le XIII^{ème} arrondissement parisien, il intéresse directement 9 communes, soit 221 000 habitants et 118 000 emplois.

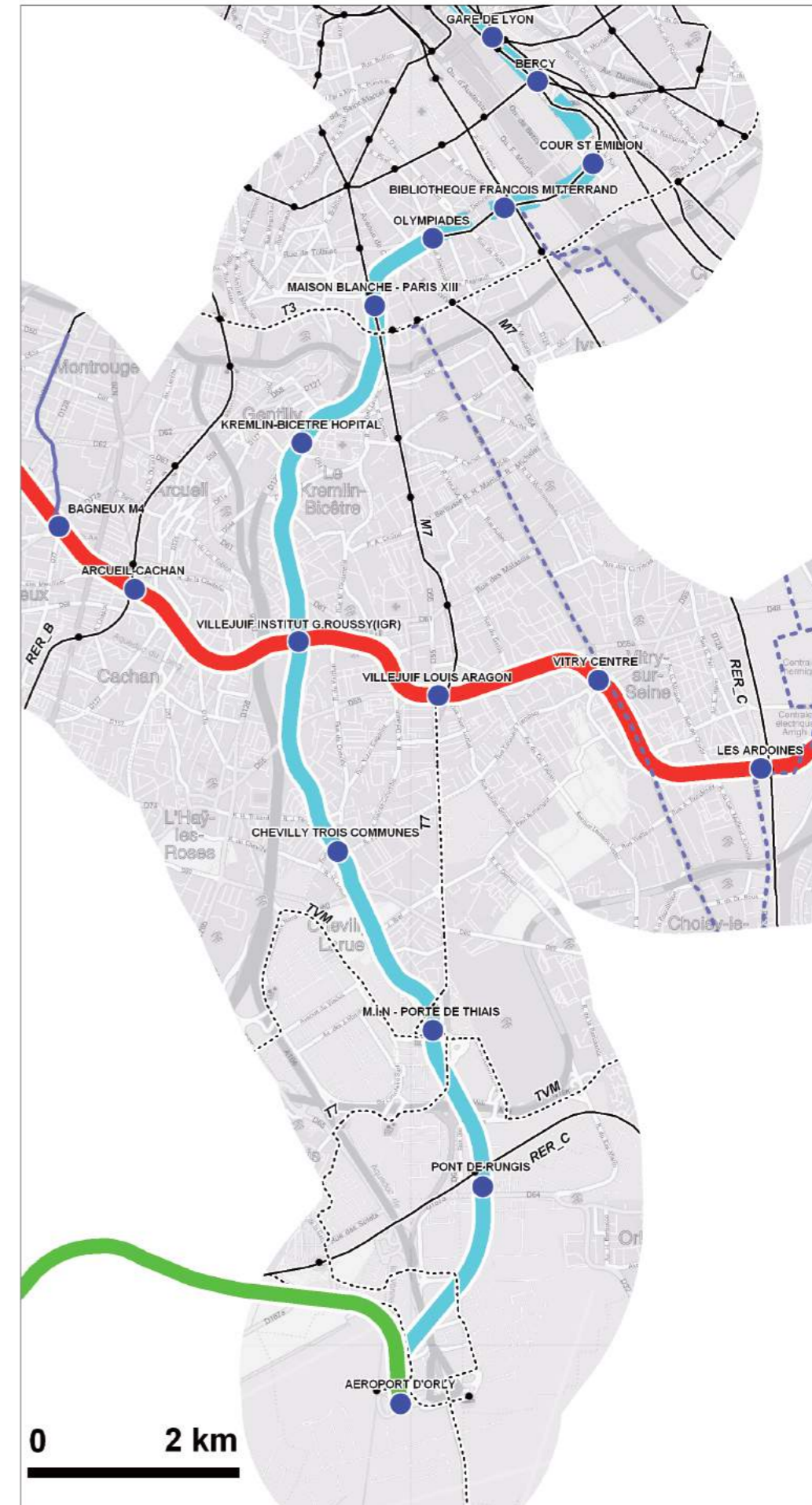
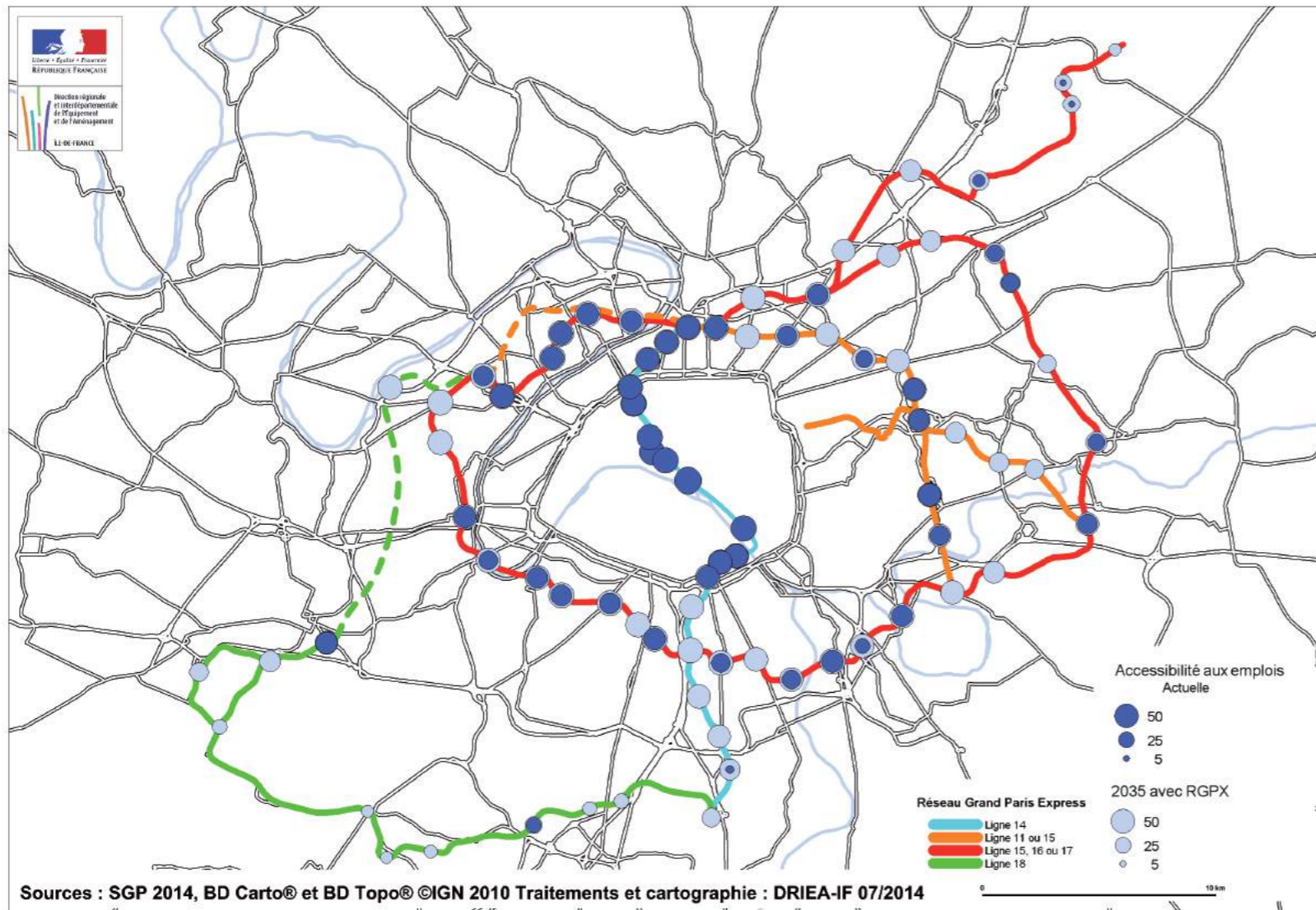
Etabli selon une radiale, il traverse des tissus variés dont la densité décroît avec l'éloignement et qui sont pour l'essentiel situés sur le plateau d'Orly avec une part des coteaux est de la vallée de la Bièvre.

Hors de Paris, la partie nord comprend des communes de banlieue ancienne touchées par les mutations de l'économie ou après un fléchissement significatif entre 1975 et 1990 on observe un rétablissement de la démographie dû à un solde naturel important qui compense un solde migratoire médiocre. Le regain de l'emploi qui profite des disponibilités foncières proches de Paris favorise une mixité sociale et fonctionnelle importante.

La partie sud, largement dévolue aux grandes infrastructures logistiques du pôle Orly/Rungis rassemble encore 55% des emplois mais connaît à la fois une certaine baisse d'activité et une diminution du nombre de ses habitants.

Chapitre 5

Effets sur les zones urbanisées du tronçon



L'accessibilité aux emplois avant et après le RGPE
 Extrait de *Démarche Gare* - rapport du groupe de travail - avril 012

Réseau Grand Paris Express
 Ligne 14
 Ligne 11 ou 15
 Ligne 15, 16 ou 17
 Ligne 18

Projets TC
 Métro
 Tramway, Tzhen, ou TCSP

Réseau existant
 TGV
 ferré lourd
 tram ou site propre

Sources : SGP 2014, BD Carto® et France Raster® ©IGN 2011 Cartographie : DRIEA-IF 07/2014

Pour mesurer les effets du projet sur le développement de l'urbanisation, on a tenu compte du fait que les contraintes du relief et les structures socio-démographiques incitent à regrouper les territoires en deux séquences, mixité fonctionnelle et sociale au nord, spécialisation logistique et industrielle au sud, qui peuvent être examinées successivement à partir d'un report sur la carte IGN au 1/25 000^e, afin d'appréhender de manière détaillée la nature des tissus concernés. De ces observations, ont été retenus les points suivants :

- le rapport des nouvelles gares avec les centralités et les tissus anciens de villages et de faubourgs,
- la densification des tissus pavillonnaires,
- la mutation des ensembles de logements sociaux,
- l'évolution des grandes enclaves.

Le chapitre se termine par une estimation quantitative des constructibilités à partir du repérage du foncier mobilisable autour des gares.

5.1. Connexions et mobilités nouvelles

Le rôle essentiel de ce tronçon qui marque l'achèvement de la ligne 14 vers le sud consiste à rejoindre Orly et d'assurer une desserte efficace de l'aéroport par un transport en commun moderne, inscrit dans le réseau de la métropole.

Les prolongements de la ligne 14 seront réalisés par étapes, à partir du tronçon existant (Saint-Lazare-Olympiades) d'une longueur de 8,5 km et ponctué de neuf stations. Au sud d'Olympiades, le tunnel se poursuit pour le remisage des trains jusqu'à l'atelier Tolbiac National 2 qui permet d'assurer la maintenance.

A l'horizon 2017, la ligne 14 sera prolongée vers le nord dans le cadre de l'opération de désaturation de la ligne 13 portée conjointement par la RATP et le STIF. Ce nouveau tronçon entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen sous maîtrise d'ouvrage STIF-RATP, sera doté de quatre nouvelles stations, soit 5,5 km de ligne supplémentaire, et d'un Site de Maintenance et Remisage situé à Saint-Ouen dans le secteur des Docks.

A l'horizon 2023, sous maîtrise d'ouvrage SGP:

- le prolongement au nord d'1,5 km permettra de relier Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel et ainsi de connecter la ligne 14 à la ligne 16. A terme la gare de Saint-Denis Pleyel accueillera également les lignes 15 et 17, devenant un des pôles majeurs du réseau Grand Paris Express;
- le prolongement au sud*, de 14,4 km dont 13,8 km d'infrastructure nouvelle reliera Olympiades à Aéroport d'Orly avec la réalisation de six nouvelles gares (celle de Villejuif Institut Gustave Roussy étant dans le cadre de la réalisation de la ligne 15) et d'un site de maintenance et de remisage à l'extrémité sud de la ligne, à Morangis.

* La réalisation du tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly, objet du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, était initialement prévue en deux phases:

- une première phase reliant Olympiades à Villejuif Institut Gustave Roussy, à l'horizon 2023, comprenant alors la réalisation d'un centre de dépannage rapide (CDR) provisoire situé au niveau de la gare Villejuif IGR;
- une seconde phase à l'horizon 2027, prolongeant la ligne 14 depuis Villejuif IGR jusqu'à l'Aéroport d'Orly et comprenant la réalisation du SMR;

Or, le 9 juillet dernier, le Premier Ministre a annoncé une accélération du calendrier du Grand Paris Express précisant que « la desserte de l'Aéroport d'Orly, l'accessibilité du Plateau de Saclay par les lignes 14 et 18, et l'accessibilité, grâce à la ligne 7, des zones d'activité situées entre Pleyel et Roissy seront accélérées en vue d'une **mise en service en 2024** » plutôt que 2027 dans le schéma initial.

Le tronçon vient directement fortifier la partie nord de la vieille banlieue : le Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Cachan, l'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue qui profite déjà de l'extension de la ligne 7 (le Kremlin-Bicêtre, Villejuif-Léo-Lagrange, Villejuif-Paul-Vaillant-Couturier et Villejuif-Louis-Aragon) et de la proximité du RER B

(Gentilly, Laplace, Arcueil-Cachan). Le CDT Campus Sciences et Santé et le projet de vallée scientifique de la Bièvre devraient s'en trouver confortés, et la densité relativement modeste des communes et des tissus traversés au-delà du Kremlin-Bicêtre permet d'envisager autour des gares une densification au bénéfice du logement et de l'activité.

Pour la partie sud, les trois gares desservent directement des zones de logistiques et d'activités du pôle Orly/Rungis situées dans des communes peu denses en habitants (Thiais 45 h/ha, Orly 31, Rungis 13 et Paray 12) et dont les secteurs habités sont pour la plupart loin des gares. Outre la desserte de l'aéroport d'Orly essentielle pour les voyageurs, le rôle de ces trois gares apparaît comme une facilité nouvelle pour l'accès à un pôle d'activité qui rassemble encore aujourd'hui 65 000 emplois. Si la rentabilité énergétique des transports en commun comparés à l'automobile individuelle n'est pas négligeable, il faudra néanmoins se demander comment ces trois gares peuvent aussi intéresser des habitants, soit que l'on y implante des logements, amorçant ici un début de mixité fonctionnelle gage d'économies, soit que l'on mette en place des systèmes de rabattement à partir des secteurs habités voisins dont le tramway T7 représente le premier jalon.

5.2. Les nouvelles gares et les centralités existantes

A partir de Maison Blanche, le tracé de la ligne 14 s'écarte de l'ancienne RN7 et de la ligne de métro n°7 (M7) qui en suit l'emprise jusqu'à son terminus, Villejuif-Louis-Aragon, pour aller desservir les hôpitaux de Bicêtre et de Villejuif. De ce fait, le nouveau tronçon délaisse dans son premier segment les centralités anciennes et leurs extensions plus récentes. En effet, les vieux centres-bourgs du Kremlin-Bicêtre ou de Villejuif sont situés à proximité de la route nationale qui ordonne les extensions des centres-villes à partir du XIX^{ème} siècle. Pourtant, les cercles de 800 m de rayon atteignent les centres anciens au Kremlin-Bicêtre, à Cachan, à Villejuif ou à Chevilly-Larue qui s'en trouveront fortifiés mais ils restent éloignés de ceux de Thiais ou de l'Haÿ-les-Roses qui ne devraient pas en attendre des modifications importantes.

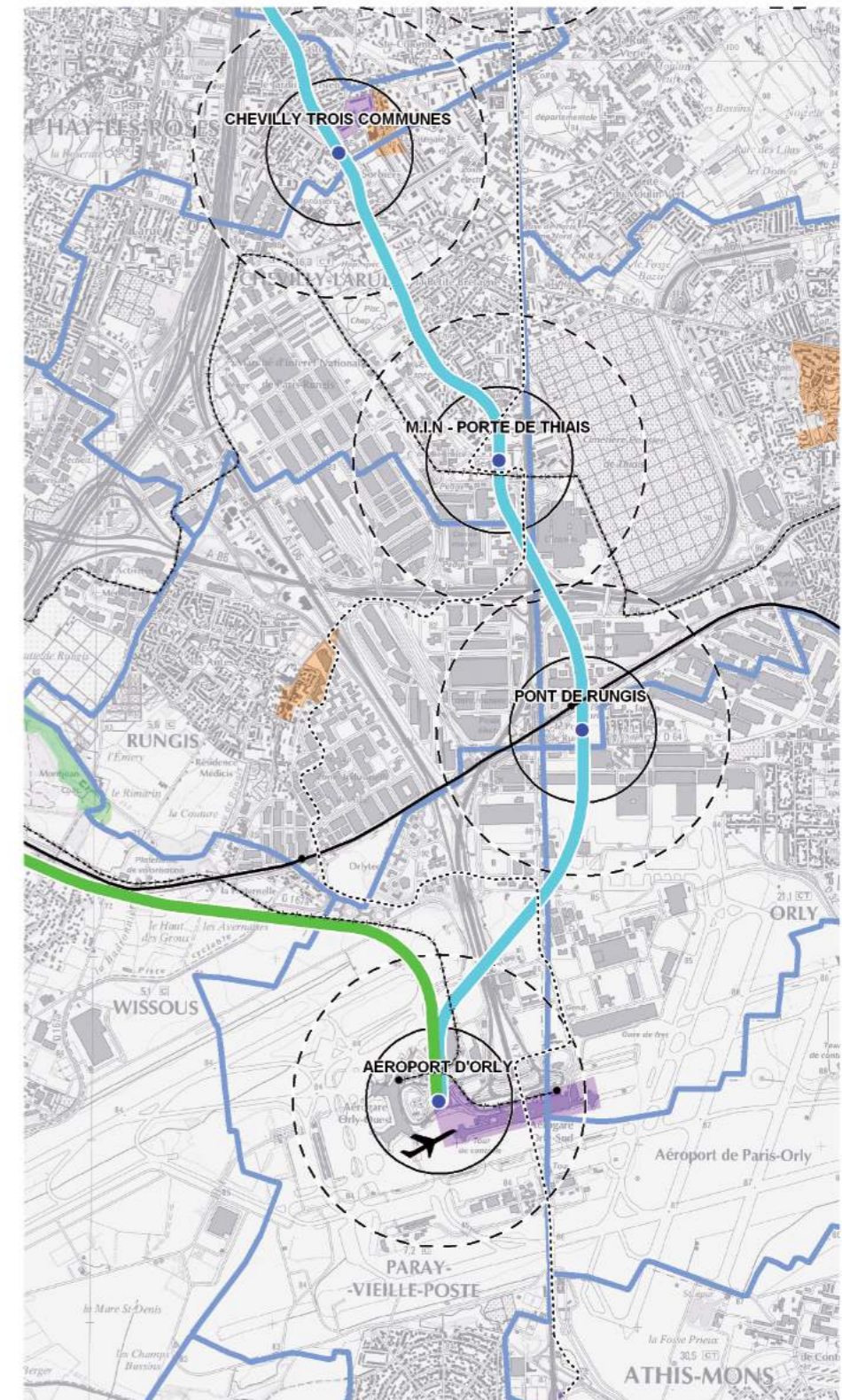
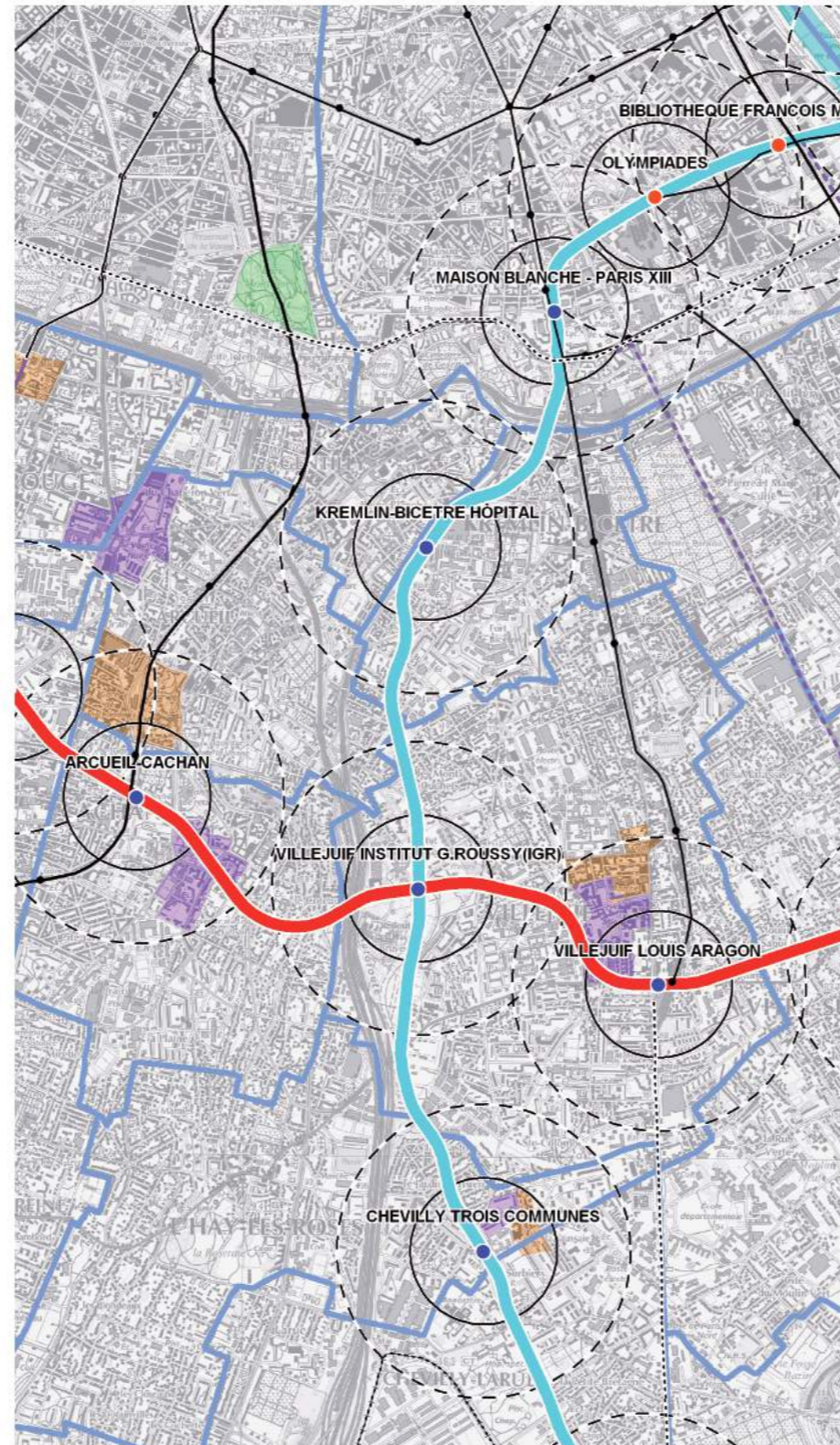
A partir de la gare MIN-Porte de Thiais, le tracé rejoint l'ancienne route nationale, mais c'est dans un secteur exclusivement dévolu aux grandes infrastructures : MIN, zone d'activité aéroportuaire puis aéroport elle-même. Les centres-bourgs des parties habitées que ce soit à Orly, à Rungis ou à Paray-Vieille-Poste restent assez éloignés des nouvelles gares et ne seront vraisemblablement pas directement touchés par l'ouverture des nouvelles gares. La question posée reste celle de créer de vraies centralités nouvelles à partir des pôles logistiques principalement monofonctionnels. Par contre, grâce aux nouvelles gares apparaîtra la possibilité de développer des centralités nouvelles en introduisant commerces et services, voire logements, dans des secteurs aujourd'hui monofonctionnels et de contribuer ainsi à un meilleur équilibre des territoires métropolitains.

5.3. Densification des tissus de villas et pavillons

Si l'ensemble des territoires communaux comprend de grandes plaques de tissus pavillonnaires, celles-ci sont inégalement réparties. Ainsi la somme des terrains mutables repérés à l'intérieur des cercles de 800 m de rayon autour des six gares du tronçon (hors Paris) ne comprend que 36% de tissus pavillonnaires, 93 ha sur 254. La proportion est importante dans les tissus de la vieille banlieue : 27% autour de la gare de Chevilly-Larue Trois-Communes, 66% autour de celle de Villejuif-IGR, elle décroît au Kremlin-Bicêtre (25%) où la proximité de Paris a suscité depuis deux décennies une densification notable, ainsi qu'à partir du Pont de Thiais à cause du MIN où cependant la présence d'une petite cité-jardin maintient la présence de 23% de tissus pavillonnaires parmi le mutable repéré alors qu'il tombe à 5,7% autour du Pont de Rungis et est totalement absent sur la plate-forme aéroportuaire d'Orly.

Participant pleinement à l'identité des communes dans la partie nord, à Villejuif, au Kremlin-Bicêtre, autour de la gare de Chevilly-Larue, avec un débord notable sur la commune de l'Haÿ-les-Roses (le jardin parisien), ces tissus méritent une attention particulière pour concilier une densification significative autour des gares (dans le rayon de 400 m) et le long des voies structurantes afin d'apporter services et équipements nécessaires et le maintien d'une forme d'habitat à laquelle les habitants sont particulièrement attachés.

La question se pose différemment au sud où la part de pavillons est minime autour des gares qui desservent les grands secteurs logistiques. Ainsi la petite cité-jardin accolée à la gare du Pont de Rungis ne représente que 4 ha et il ne semble pas opportun de venir bouleverser le seul secteur habité qui subsiste au centre de plusieurs centaines d'hectares de logistique.



- | | | |
|--|-------------------|---|
| RTGP
et distance aux gares (400 et 800 m) | Autres projets | eau |
| — sud ligne 15 - nord lignes 16 & 17 | — ferré lourd | bois |
| — ligne 15 | - - - tram - TCSP | — centre historique d'après la carte de Cassini |
| — ligne 14 | Réseau existant | — centre urbain actuel |
| — ligne 18 | — TGV | — limite de commune |
| | — ferré lourd | |
| | - - - tram - TCSP | |

Sources : SGP 2014 ; BD Carto®, BD Topo® et Scan25® ©GN 2011 ; limites d'îlots INSEE 1999 Cartographie : DRIEA-IF 07/2014

Centres historiques (en brun) et centres-villes (en mauve) reportés sur la carte IGN

Réseau de Transport public du Grand Paris / Tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly

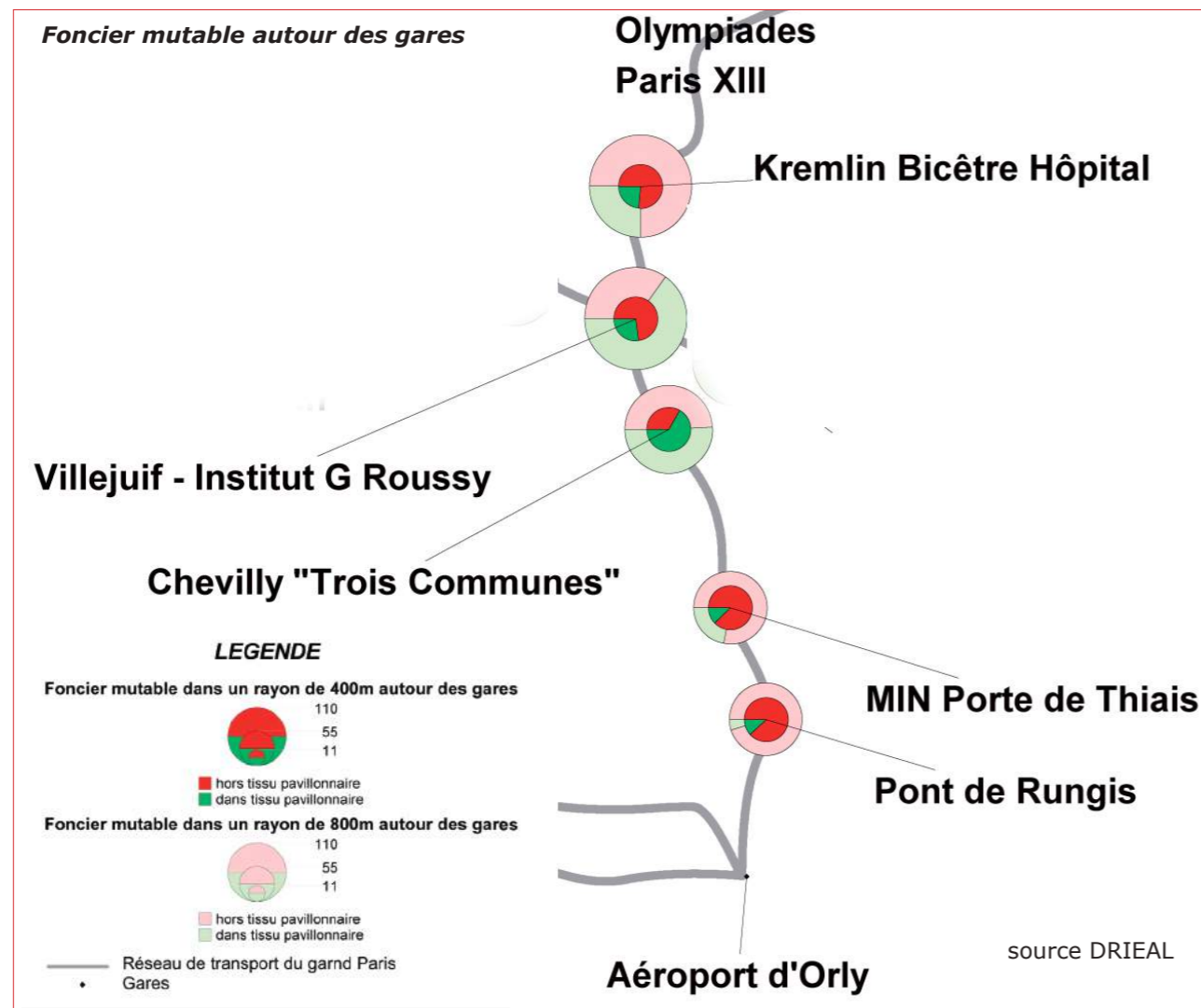
5.4. La mutation des grands ensembles

Complément des pavillons dans la construction de la banlieue parisienne, les grands ensembles constituent, on l'a vu, une partie significative des territoires communaux. Pourtant leur part apparaît relativement modeste autour des gares du tronçon : 3,4 ha à Chevilly, à peine un au Pont de Thiais, soit au total 3,2% de l'ensemble du foncier repéré.

Si l'ouverture d'une nouvelle gare peut entraîner une amélioration des conditions de vie des habitants de ces quartiers, leur faible importance numérique limite les constructibilités que l'on pourrait espérer de leur densification.

5.5. Grandes enclaves et logistique

Généralement propriétés publiques ou para-publiques, créées à l'initiative de l'Etat (Orly, Rungis) ou des collectivités, les grandes enclaves d'équipements occupent une part non négligeable des territoires métropolitains. A l'intérieur des 800 m de rayon autour des gares, ils occupent plus de 40% du foncier repéré comme mutable et fournissent la plus grande marge d'action pour la requalification des territoires puisqu'ils combinent propriété publique et faible densité. Néanmoins, on l'a vu, l'enjeu sera de combiner densification et maintien de l'essentiel des fonctions actuelles.



5.6. Constructibilités

L'approche des constructibilités autour des gares du tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly procède en deux temps. D'abord un repérage des terrains dont la densité pourrait raisonnablement être augmentée (terrains mutables) accompagnée d'une estimation de ceux qui seraient vraisemblablement mobilisables sur 25 ans en prenant en compte assez finement la nature des tissus traversés dont les caractères sont mis en évidence dans les cartes IGN au 1/25000° présentées plus haut, complétées par des analyses in-situ. Puis, à partir de ces données, une évaluation des constructibilités potentielles selon plusieurs hypothèses de densification.

Partant de l'hypothèse que le tronçon Pont-de-Sèvres-Noisy-Champs sera le premier réalisé, et donc la gare Villejuif-IGR déjà construite, on ne l'a pas pris en compte pour le calcul des constructibilités qui portent donc ici sur 5 gares hors Paris sans double compte.

Les mutabilités potentielles repérées autour des gares (rayon de 400 m et couronne de 800 m) sont assez variables. L'analyse des tissus croisée avec les données socio-économiques mettent en évidence deux groupes :

- au nord, les communes d'urbanisation ancienne qui présentent une grande mixité fonctionnelle avec, autour des gares, la présence des équipements hospitaliers du Kremlin-Bicêtre et de Villejuif (IGR) ainsi que de tissus pavillonnaires jusqu'à Chevilly-Larue Trois-Communes;
- au sud, la prédominance des grandes enclaves institutionnelles et logistiques où l'habitat est très faiblement représenté; l'aéroport d'Orly notamment occupe tout l'espace autour de la gare.

- au centre, la gare du MIN-Pont de Thiais marque la transition en associant des fragments de tissus résidentiels aux grandes emprises du MIN et du cimetière. Pour tenir compte des difficultés de mobilisation du foncier des tissus pavillonnaires du fait de l'extrême fractionnement de la propriété, on a fait l'hypothèse d'une mobilisation de 90% du foncier repéré à l'intérieur du périmètre de 400 m de rayon et de 45% du foncier repéré dans la couronne entre 400 et 800 m de rayon .

Sur ces bases, le foncier mobilisable autour des 5 gares nouvelles hors Paris du tronçon a été estimé à 116,6 ha nets. Ces chiffres qui peuvent en première lecture paraître exagérément optimistes doivent être lus en prenant en compte les facteurs suivants :

- il s'agit d'une estimation moyenne portant sur un territoire de 1 005 ha brut environ, 854 ha net (cercles de 800 m de rayon);
- la quasi-totalité des communes fait partie de CDT, ce qui permet d'espérer une volonté publique portée tant par l'Etat que par les collectivités territoriales de faire évoluer le territoire dans la zone de valorisation créée par la gare.

Enfin, la réalisation des gares conduit dès à présent la SGP à acquérir le foncier nécessaire pour effectuer les travaux, notamment installer les bases chantier, creuser les puits d'accès des tunneliers, construire les gares souterraines et les bâtiments-gares en surface, etc. Les terrains nécessaires pendant les travaux sont plus importants que ceux occupés par la suite, une partie du foncier devenue inutile au fonctionnement de la ligne et de la gare constituera une réserve foncière publique pour des petits programmes immobiliers permettant d'amorcer l'aménagement autour des gares, réserve foncière qui fait actuellement l'objet par la SGP d'études de faisabilité, en concertation avec les communes.

Foncier		cercle de 400 m (251 ha)	couronne 400 à 800 m (754 ha)	TOTAL (1 005 ha)
repéré	ha	64,8	129,6	194,40
mobilisable	%	90%	45%	60%
mobilisable	ha	58,32	58,32	116,64

* : 6 gares hors Paris dont Villejuif sur la ligne rouge n'est pas comptée ici et dont l'aéroport d'Orly est compté pour zéro.

Dans tous les cas, il s'agit de foncier net hors voirie mobilisable en vingt cinq ans et dont une part significative correspondant à des terrains publics ou parapublics peut être mobilisée plus rapidement pour enclencher la dynamique de requalification et de densification.

Partant du foncier potentiellement mobilisable, l'évaluation des constructibilités a porté principalement sur le logement pour lequel on a retenu l'hypothèse de lui consacrer 60% du foncier, soit 70 ha nets tandis que 40%, soit 46,64 ha, seraient affectés aux activités économiques, aux services et aux équipements.

Pour les logements, compte-tenu d'une densité moyenne modérée sur ce tronçon (0,8), on a pris comme hypothèse un COS additionnel moyen de 1,6 en hypothèse basse, de 2 en hypothèse haute. Le COS additionnel correspond à l'apport de constructibilité nouvelle qui vient s'ajouter sur un terrain donné aux quantités construites existantes, qu'il s'agisse d'une substitution totale qui intègre la reconstitution de l'existant ou de constructions nouvelles qui viennent s'ajouter au bâti existant conservé. Il a été déterminé en tenant compte d'un seuil de COS=0,8 pour l'ensemble du tronçon au dessous duquel les terrains situés autour des gares sont considérés en sous-densité. Ce seuil indique le maximum de l'occupation actuelle des terrains mutables, dans de nombreux cas l'occupation est plus faible, voire nulle (friches).

Partant du principe qu'en matière de logement, les objectifs sont comptés en supplément des logements existants conservés ou reconstruits, le COS réel à l'opération se situe donc entre 1,6 (cas de terrains libres de construction utilisée) et 2,8 (cas de terrains occupés à la limite du seuil de 0,8), soit une densité moyenne modérée permettant de conserver ou de créer des jardins ou des espaces publics dans les opérations.

Logt	surface plancher totale	surface moyenne/lgt	lgt sur 25 ans	lgt/an
hyp basse	1,12 M m ²	80 m ²	14 000	560
hyp haute	1,4 M m ²	72 m ²	19 400	780

Pour les locaux destinés aux activités économiques, aux services et aux équipements, et compte tenu de la variété des types d'espaces et des densités selon les activités programmées, il a semblé préférable de s'en tenir à une estimation du foncier mis à disposition qui s'élève sur vingt cinq ans à 46,6 ha. En effet, si les bureaux peuvent accepter des densités moyennes aussi élevées, voire plus élevées que celles des logements, la volonté de conserver ou développer à certains endroits des activités productives ou de maintenir des services logistiques indispensables au bon fonctionnement de l'agglomération entraînera des densités plus limitées. Les estimations sont ici très directement liées aux projets des collectivités territoriales.

5.7. Accompagnement et suivi

Outre les outils d'accompagnement et de suivi décrits au chapitre 4, on peut noter quelques spécificités de ce tronçon. Ainsi, toutes les gares sont comprises dans un périmètre de CDT : Campus Sciences et Santé au nord, Pôle d'Orly au sud.

Les accords-cadres signés depuis février 2012 pour conclure la première phase de préparation des CDT prévoient une intensification des constructions aux abords des gares, tout en soulignant la nécessité d'un équilibre fonctionnel et d'un maintien de la diversité des types d'habitat. Le décret relatif aux CDT prévoit que ceux-ci préciseront les conditions de réalisation et d'aménagement notamment autour des gares, par l'intermédiaire de fiches-projets.

Stimulée par une meilleure accessibilité qui augmente la demande et par les moyens d'actions dont disposent les collectivités locales et l'Etat, notamment dans le cadre de CDT, l'urbanisation autour des nouvelles gares du RGPE devrait prendre des formes différentes selon les tissus traversés.

La relation des nouvelles gares aux centres-villes et aux centralités actuelles, facteur essentiel de dynamisation des territoires semble aller dans le sens du confortement ou de la requalification de l'existant au Kremlin-Bicêtre, à Villejuif ou à Chevilly-Larue.

Elle peut fortifier des polarités existantes en apportant une mixité fonctionnelle autour des nouvelles gares de MIN-Porte de Thiais ou Pont de Rungis. Enfin, elle renforce l'attrait et l'accessibilité du pôle aéroportuaire d'Orly.

Les possibilités de mutations ont été estimées à 116 ha pour l'ensemble des terrains autour des gares du tronçon, soit une constructibilité potentielle de 560 à 780 logements par an en moyenne, ce qui correspond de 13 à 18% des objectifs fixés pour l'ensemble (4 300 logements) des CDT concernés (mais ils rassemblent 23 communes hors Paris dont seules 8 sont comptées ici) et une mise à disposition de 46 ha nouveaux pour les activités économiques, les services et les équipements sur vingt cinq ans.

Conclusion générale

Quel seront les effets du programme du RGPE sur le développement de l'urbanisation?

Pour répondre à cette question il a d'abord été procédé à un rappel de l'état des lieux replaçant le RGPE dans le cadre de la métropole parisienne et de la Région Ile-de-France.

Avec quatre lignes et 72 gares en comptant le réseau complémentaire (ligne orange), le programme de l'ensemble du RGPE intéresse directement 83 communes hors Paris sur lesquelles ont porté un recueil des données géographiques et socio-économiques en distinguant plus particulièrement la question du logement - avec l'objectif de réaliser 70 000 logements nouveaux par an sur l'ensemble de la région - et celle de la production de locaux destinés aux activités économiques - avec l'objectif de favoriser un rééquilibrage des territoires de la métropole.

Compte-tenu du tracé prévu pour le RGPE et de la nature des territoires qu'il traverse, une première conclusion apparaît : le RGPE ne renforce pas l'étalement urbain, il contribue au contraire à le réduire. Situé pour l'essentiel de son tracé dans les zones déjà urbanisées il en renforce l'attractivité au détriment des territoires les plus éloignés.

L'importance du potentiel foncier mobilisable autour des gares du RGPE constitue la seconde conclusion : il existe des capacités physiques importantes de constructions nouvelles. Ces capacités sont - on l'a vu précédemment - situées dans des territoires urbanisés et reposent sur la densification modérée des tissus que la réalisation du RGPE est susceptible d'entraîner en leur apportant une valeur nouvelle. C'est cette valeur apportée qui peut rendre la mutation économiquement possible à condition que les PLU accordent davantage de constructibilité sur ces territoires qu'il n'y en a dans la plupart des cas aujourd'hui.

A l'échelle de l'agglomération, la répartition entre construction de logements et affectations aux locaux d'activités n'apparaît pas significative et devra faire l'objet d'approfondissements motivés à l'échelle de chaque tronçon. Néanmoins, et à l'exception de la ligne verte entre Saint-Quentin et Massy et de la branche Le Bourget-Roissy CDG, le RGPE traverse les communes présentant la plus forte densité de logements et pour l'arc-ouest la plus forte densité d'emplois. Il ne pourra que renforcer cette spécificité.

Revenant sur les effets négatifs et les mesures pour les éviter, les atténuer ou les compenser, l'étude a retenu trois domaines : l'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier, la mise en relation des territoires, l'étalement urbain.

Une troisième conclusion a mis en avant le fait que dans une appréhension globale des mécanismes, l'atténuation ou la compensation d'un effet dans un domaine peut être trouvée dans un autre domaine : ainsi la régulation des coûts apparaît comme devant être garantie à terme par une offre plus abondante de foncier.

L'examen de ces différents points a mis en évidence l'importance des mesures propres à assurer le suivi de la réalisation du programme.

Quels seront les effets du tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly sur le développement de l'urbanisation?

S'agissant des effets du tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly sur l'urbanisation, l'approfondissement du diagnostic général à partir d'un état des lieux plus attentif aux particularités géographiques des sites, à la variété des données socio-économiques d'une commune à l'autre et à la nature des paysages et des tissus urbains rencontrés a permis de distinguer trois grandes parties :

- un court tracé parisien,
- la traversée des communes de la première couronne caractérisée par une urbanisation ancienne où l'industrie est aujourd'hui remplacée par des emplois tertiaires et des services du Kremlin-Bicêtre à Chevilly-Larue,
- une dernière partie consacrée presque exclusivement aux grands équipements logistiques et aéroportuaires : cimetière de Thiais, MIN de Rungis, Aéroport d'Orly.

Conditionnées à l'origine par la nature des sites, mais aussi par l'histoire des occupations industrielles puis par les politiques urbaines menées depuis le départ de l'industrie, les communes traversées présentent des visages variés parmi lesquels on a pu reconnaître des types de tissus auxquels sont associés des enjeux précis. D'où une réflexion sur l'impact que ces nouvelles gares avec les mesures d'intensification urbaine qui leur seront associées peut avoir sur les terrains d'accueil.

Sur six gares prévues hors Paris une, Villejuif-IGR, assure la correspondance avec la ligne rouge du RGPE dont le tronçon, Pont-de-Sèvres-Noisy-Champs sera réalisé en premier. Une seconde correspondance est prévue à l'Aéroport d'Orly avec la ligne verte du RGPE. Ces deux connexions jouent un rôle important dans le maillage des transports en commun de la métropole.

La question du rapport des nouveaux pôles avec les centres-villes existants et de leur capacité à conforter ou développer ceux-ci a semblé pertinente. Proche d'un centre existant comme ceux de Kremlin-Bicêtre, de Cachan, de Villejuif, de Chevilly-Larue, on peut s'attendre à une affirmation combinant centralité historique et polarité nouvelle.

Dans d'autres cas comme à MIN-Porte de Thiais, Pont de Rungis ou Aéroport d'Orly, majoritairement occupés aujourd'hui par de la logistique, se pose davantage la question de créer des centralités complémentaires qui ne soient pas concurrentes des centres existants.

Face à la part des tissus pavillonnaires - 36% du foncier repéré comme mutable sur l'ensemble du tronçon mais 60% voire plus dans certaines communes -, apparaît la nécessité d'une approche au cas par cas alliant une volonté de densifier autour des gares afin de conforter ou de créer des pôles de services et de commerces pour les habitants et d'accueillir des emplois et une préservation des qualités d'habitat, de paysage et d'environnement d'un secteur globalement assez dense.

Aussi importante que soit aujourd'hui la question de l'avenir des grands ensembles de logements sociaux, leur faible part dans les secteurs de 800 m autour des gares a conduit à ne pas les considérer ici comme un enjeu quantitatif.

Enfin, face à la logistique et aux grandes enclaves industrielles et institutionnelles, se pose la question de savoir valoriser le foncier par une utilisation plus rationnelle et plus dense, tout en maintenant dans les secteurs centraux de la métropole les fonctions nécessaires à son fonctionnement.

La part relativement modeste du foncier raisonnablement mobilisable sur vingt cinq ans autour des gares : 116 hectares pour l'ensemble du tronçon, montre à l'évidence que le développement de pôles de services et de centres de proximité autour des gares ne s'inscrira pas comme une conséquence naturelle de leur création. C'est dans un ou plutôt des projets de territoires portés par l'ensemble des acteurs locaux et en premier lieu les élus communaux et intercommunaux auxquels les gares peuvent servir de déclencheur, que réside le développement possible des communes concernées, les CDT fournissant le cadre contractuel rassemblant l'Etat et les collectivités territoriales.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr