

NOUVEAU GRAND PARIS

**GRAND PARIS EXPRESS** LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 15 : PONT DE SÈVRES < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)

## **LIGNE 15 OUEST** **DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Hiver 2014-2015

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 oeuvre 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 Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel**

---

### **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** 45

---



# 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 Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel, objet du présent dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité 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 situés 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.

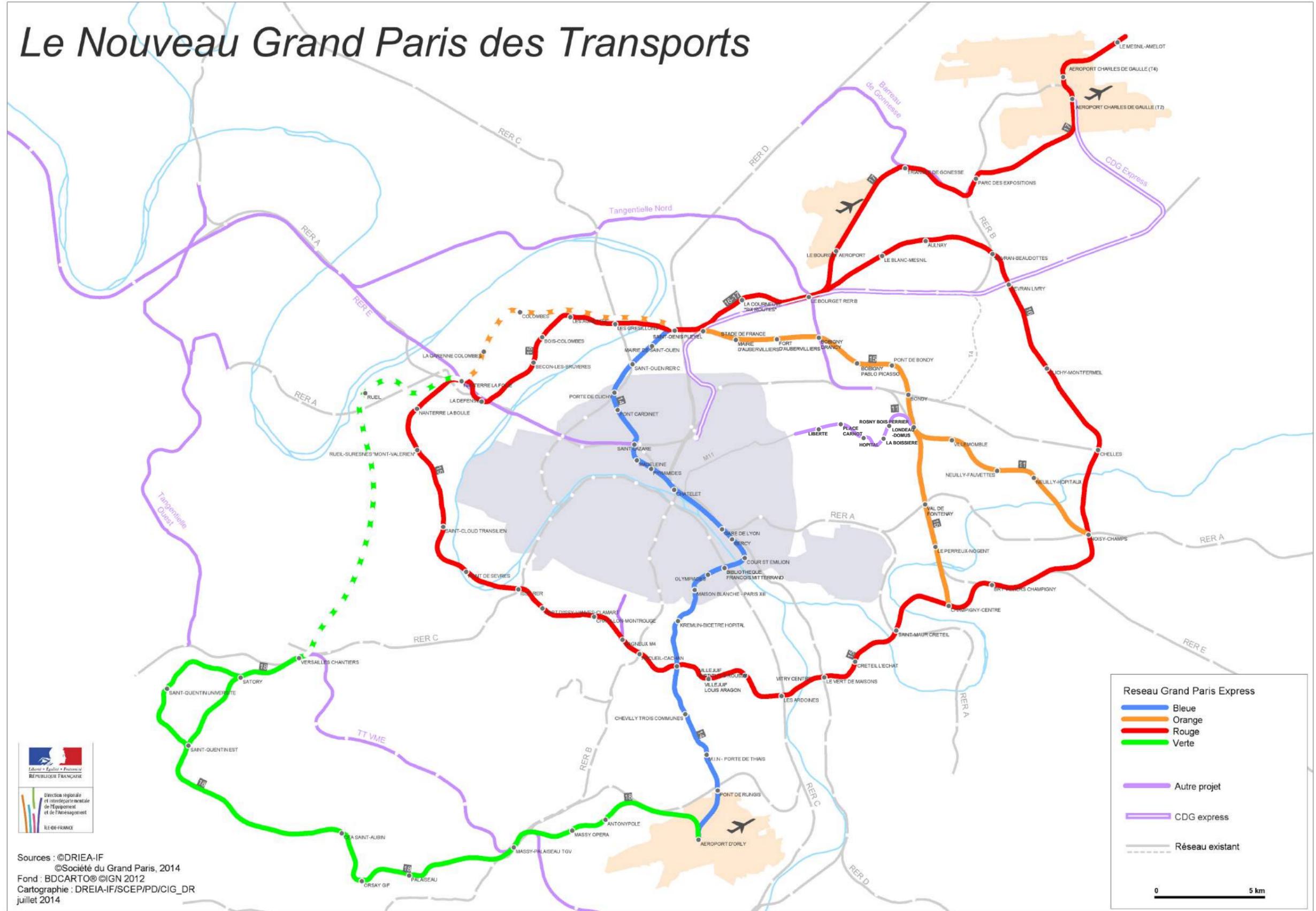
Ce premier inventaire rapide permet de souligner la diversité des situations et l'obligation d'être extrêmement attentif à la réalité du terrain : les territoires sont variés et aucune généralisation ne saurait en rendre compte sans une perte d'information dommageable.

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 Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel 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**

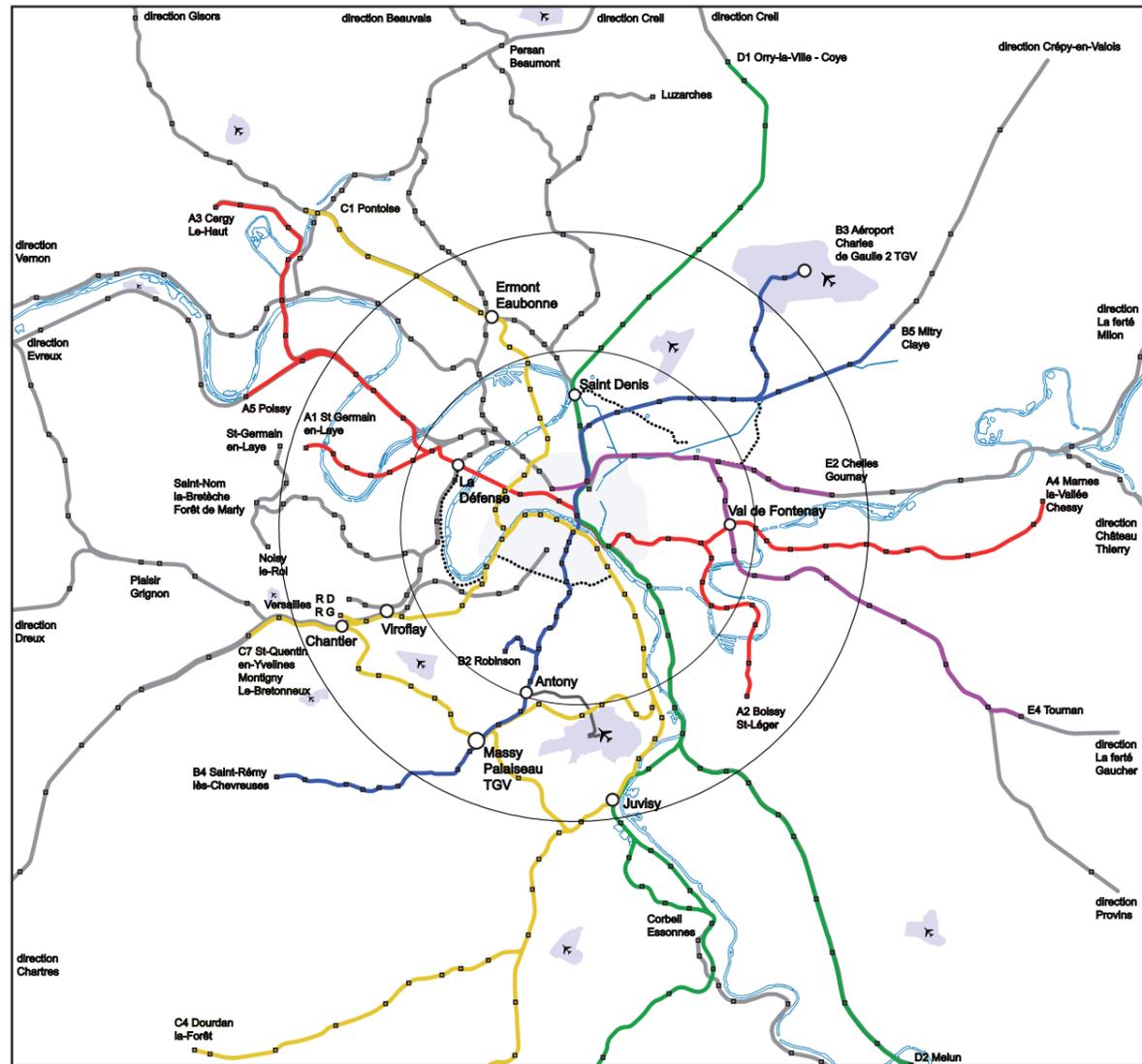
### **Le programme du Réseau de transport du Grand Paris Express (RGPE)**

# Le Nouveau Grand Paris des Transports

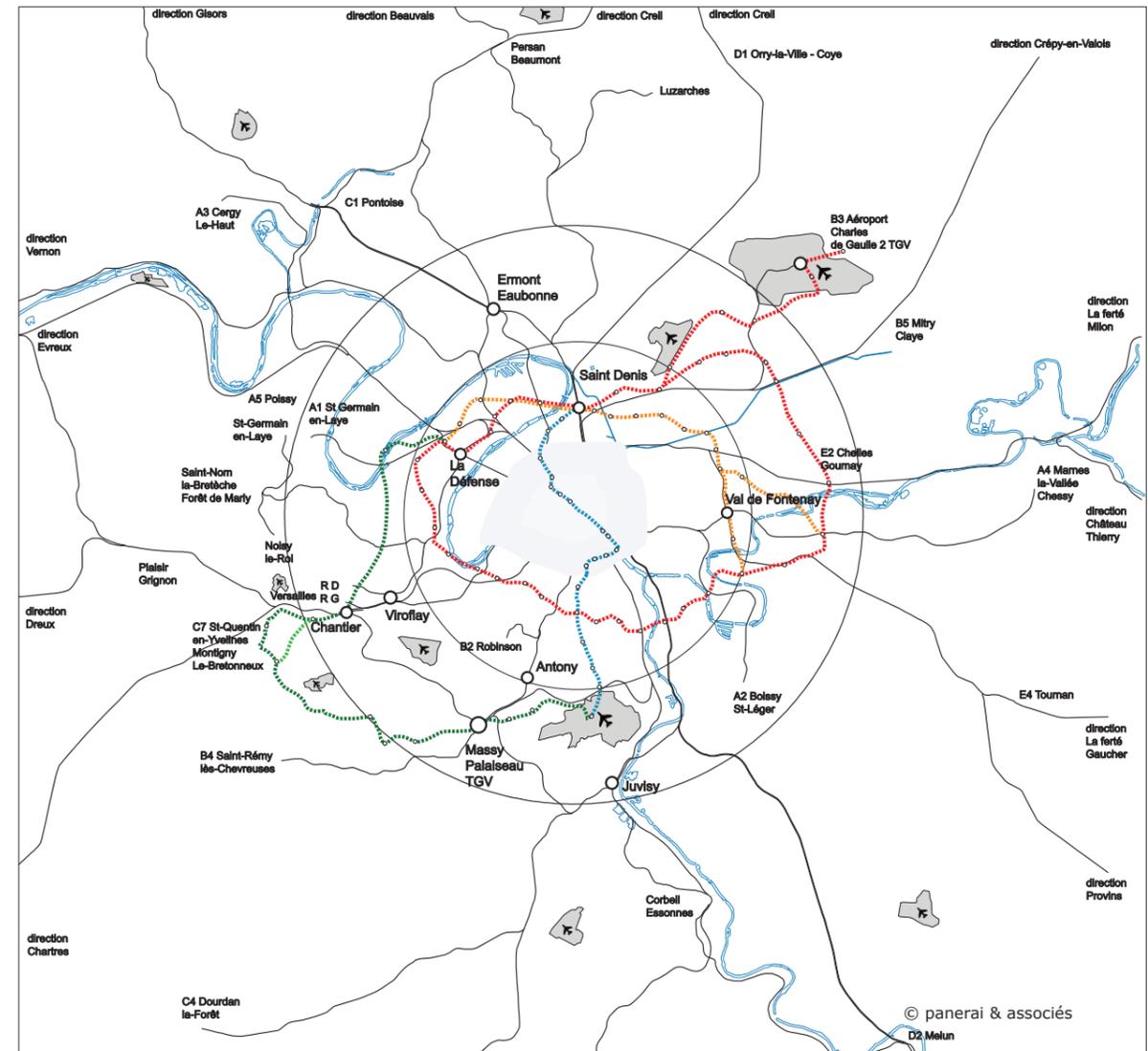


# **Chapitre 1**

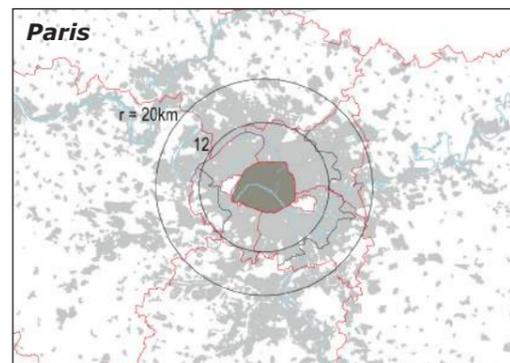
## **Géographie des territoires et approche sociologique, état des lieux**



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

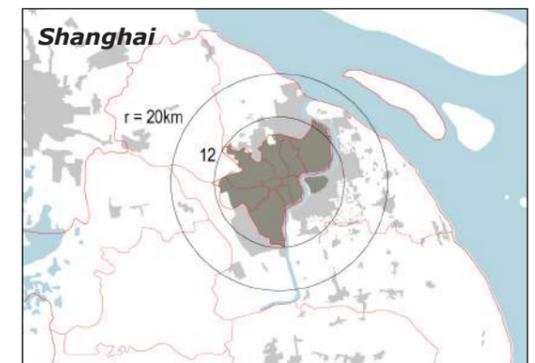
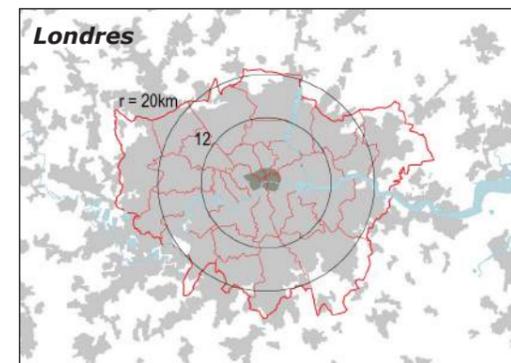


Nouveau Grand Paris / Grand Paris Express, de nouvelles roades en complément de l'existant



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 km<sup>2</sup>, Paris compris, soit 8% de la superficie de l'Ile-de-France (12 000 km<sup>2</sup>). Les villes directement concernées : celles qui bénéficieront d'une gare occupent environ 620 km<sup>2</sup> (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 Aéroport d'Orly et Versailles-chantiers, 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.

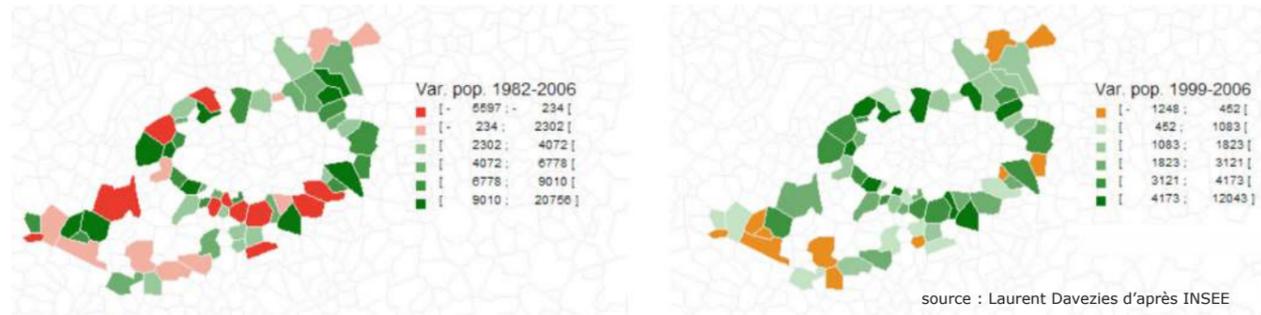
Par contre, trois centres d'échelle métropolitaine se dégagent nettement : Massy où les lignes RER et Transilien rencontrent le TGV et dont l'intensification a déjà été engagée; Noisy-le-Grand, l'un des pôles de la ville nouvelle, qui prend une ampleur accrue, et Le Bourget, particulièrement bien placé 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 l'aire concernée et les superpositions entre les gares proches 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 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 est (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.

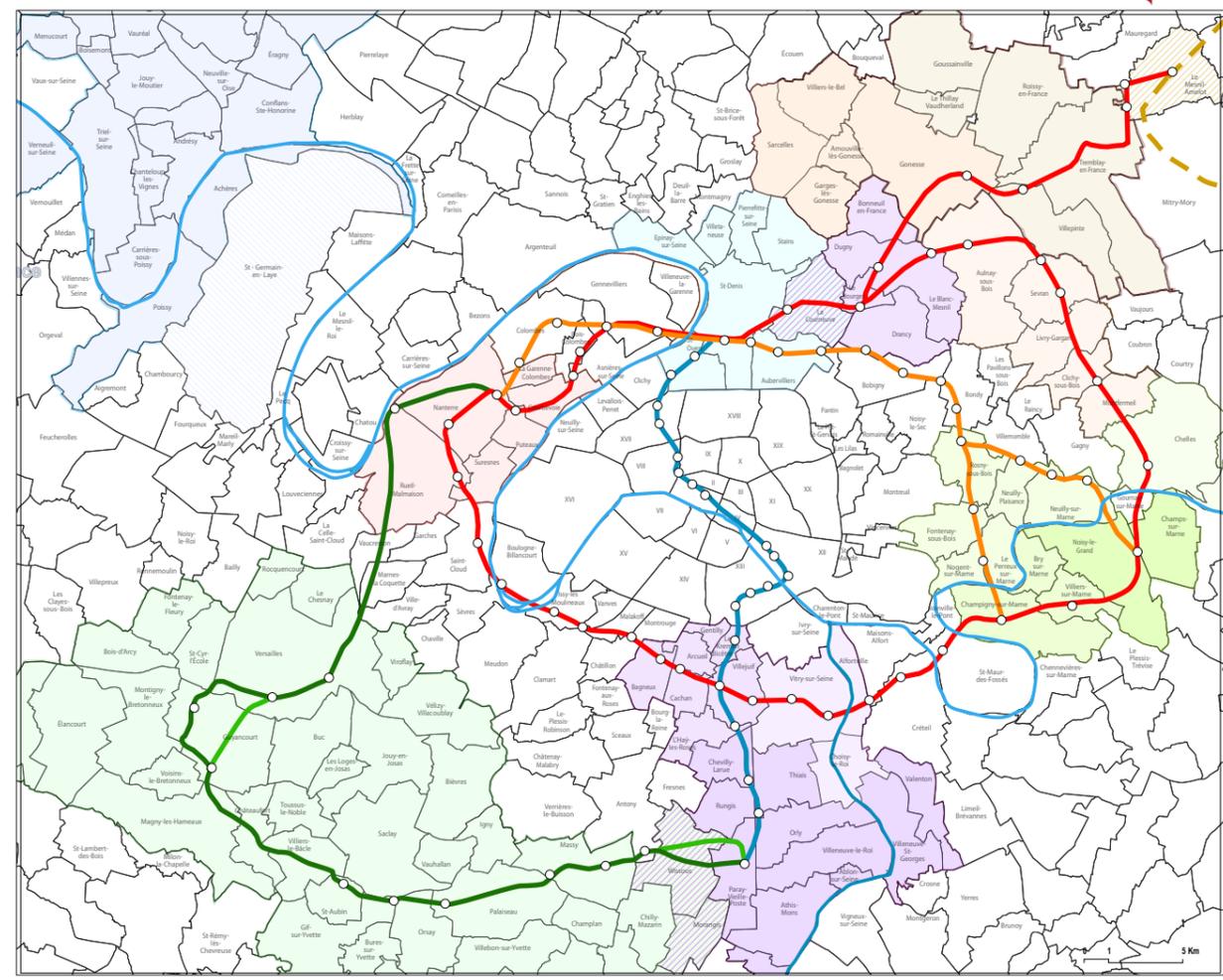
Si un bon nombre d'entre elles se situent autour de la moyenne (41 000 h par commune), dix seulement dépassent 80 000 habitants : Boulogne-sur-Seine (113 085 h, chiffres INSEE 2009), Saint-Denis (105 749 h), Nanterre (89 966 h), Créteil (89 359 h), Courbevoie (86 945 h), Versailles (86 477 h), Vitry (85 380 h), Colombes (84 527 h), Aulnay-sous-Bois (82 525 h), Asnières (81 603 h), ces dix communes totalisent 905 581 habitants, presque le tiers des habitants des 83 communes. Neuf d'entre elles sont situées dans les trois départements de la première couronne, sensiblement l'ancien département de la Seine, seule Versailles s'en écarte – et de peu.

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».

	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



© panerai & associés

**les lignes du RGPE et les communes concernées**

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, 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, Champigny, 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.

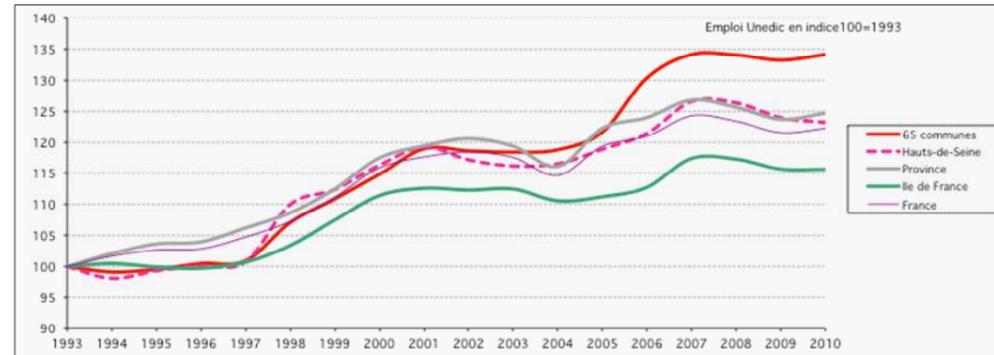
## Emploi

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.

	83 communes	83 comm + Paris	Province	Ile 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

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 part, Nanterre.

	en nombre			en %			
	Emplois salariés- Appareil Productif - ensemble établ. 01-2006	Emplois salariés- Economie Résidentielle (Insee) - ensemble établ. 01-2006	Emplois salariés- Fonction Publique - ensemble établ. 01-2006	Emploi total 01- ensemble établ. 2006	Emplois salariés- Appareil Productif - ensemble établ. 01-2006	Emplois salariés- Economie Résidentielle (Insee) - ensemble établ. 01-2006	Emplois salariés- Fonction Publique - ensemble établ. 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%
Ile 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

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 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-Amélot.

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.

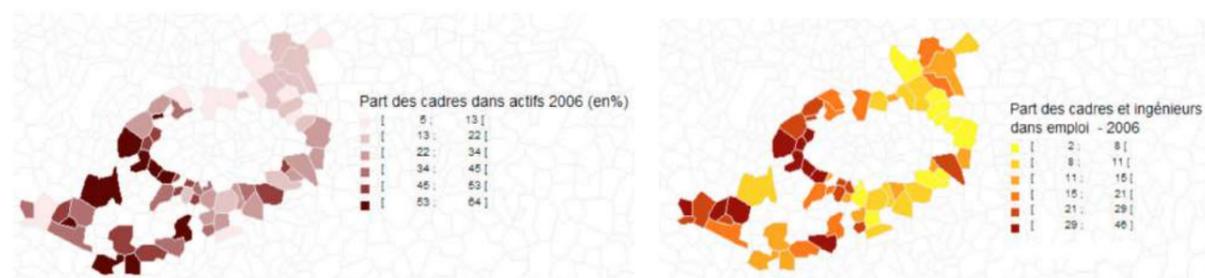
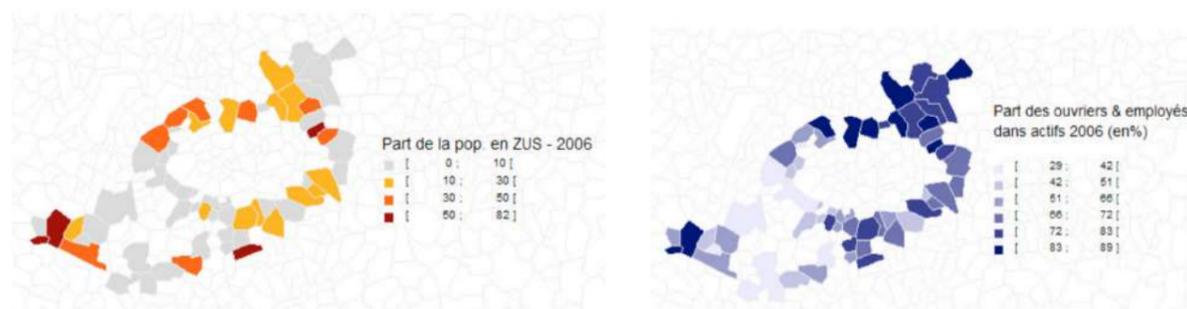
Certaines communes cumulent plusieurs indicateurs de difficultés. On voit apparaître clairement un groupe principal de Gennevilliers à Montfermeil avec Saint-Denis, La Courneuve, Le Bourget, Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevran, Clichy et Montfermeil qui se prolonge avec Gonesse, avec Nanterre à l'opposé ; un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

En indice de revenu par habitant -2005/2006				
	Ttes Comm. 3 lignes	Ile de France	Province	France
<b>RDB avant abattement et après impôt sur le revenu</b>	<b>123</b>	<b>130</b>	<b>100</b>	<b>106</b>
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

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.



source : Laurent Davezies d'après INSEE

## 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.

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

### 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.

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.
- **de Montfermeil à Gennevilliers**, la troisième séquence forme l'arc nord-est, 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 est (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.*

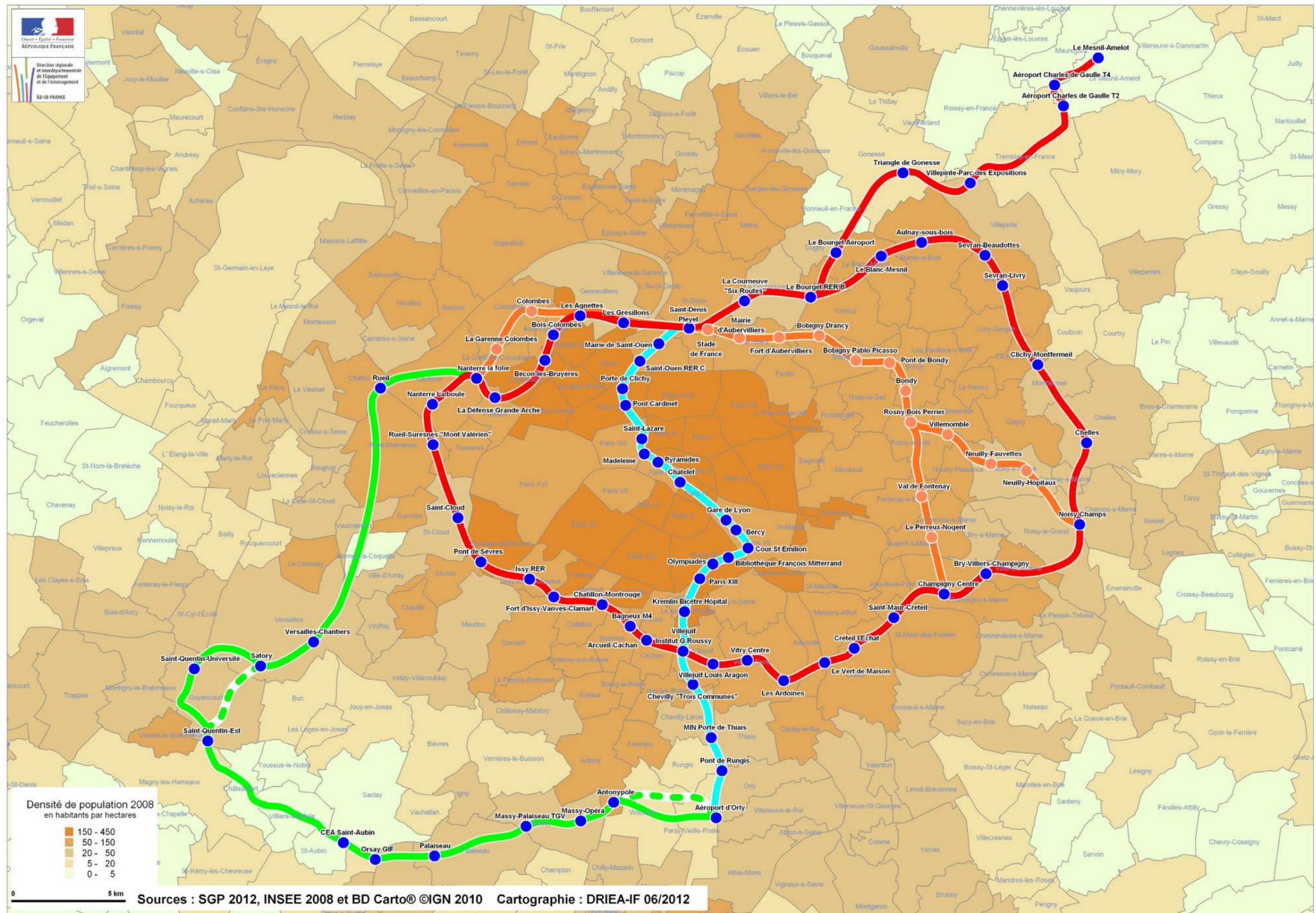
*La composition sociale comme les revenus marquent des différences importantes. Celles-ci se traduisent tantôt par des séparations nettes : les communes riches en partie regroupées à l'ouest, les plus pauvres au nord-est, tantôt par une proximité en peau de léopard : l'arc sud de la ligne rouge ou le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

Réseau de Transport public du Grand Paris / Tronçon Pont de Sèvres - Saint-Denis-Pleyel (ligne 15 ouest)

## 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 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SP)<sup>1</sup>. 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 élargis 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 augmenter de plus de 20% grâce aux nouveaux itinéraires ouverts par le RGPE. Après plusieurs simulations, cette piste n'a pas été quantifiée dans la présente étude. Une approche prospective est fournie dans la pièce G.2 de l'étude d'impact, en raisonnant sur la réduction, grâce au projet, de la consommation d'espace liée à l'urbanisation nouvelle, à l'échelle de l'Ile-de-France tout entière.

La présente 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 le 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	
<b>rouge</b> M15S, M15O, M16, M17	<b>40</b>	0,8 / 1,2	543	488	1 680	757	1 245
<b>bleue</b> M14	<b>5 (*)</b>	0,8	65	59	130	59	165
<b>verte</b> M18	<b>11</b>	0,6	131	118	344	155	273
<b>orange</b> M15E	<b>15</b>	0,8 / 1,2	247	222	767	345	567
<b>TOTAL</b>	<b>71 (**)</b>	-	<b>986</b>	<b>887</b>	<b>2 921</b>	<b>1 316</b>	<b>2 203</b>

(\*) 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 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs

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 m<sup>2</sup> nouveaux susceptibles d'être réalisés en plus des m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 14% 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 m<sup>2</sup> à 56 m<sup>2</sup> tandis que celles des logements individuels passaient de 109 m<sup>2</sup> à 92 m<sup>2</sup>.

L o g e m e n t hors Paris	surface de plancher M m <sup>2</sup>	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 m<sup>2</sup> 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 les PLU, comme le prévoit le SDRIF, des objectifs de densification aux abords des gares, en particulier par la libération des gabarits et des emprises au sol. Le SDRIF prévoit en effet que, dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, à l'horizon 2030, les documents d'urbanisme locaux à l'échelle communale doivent permettre une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat.

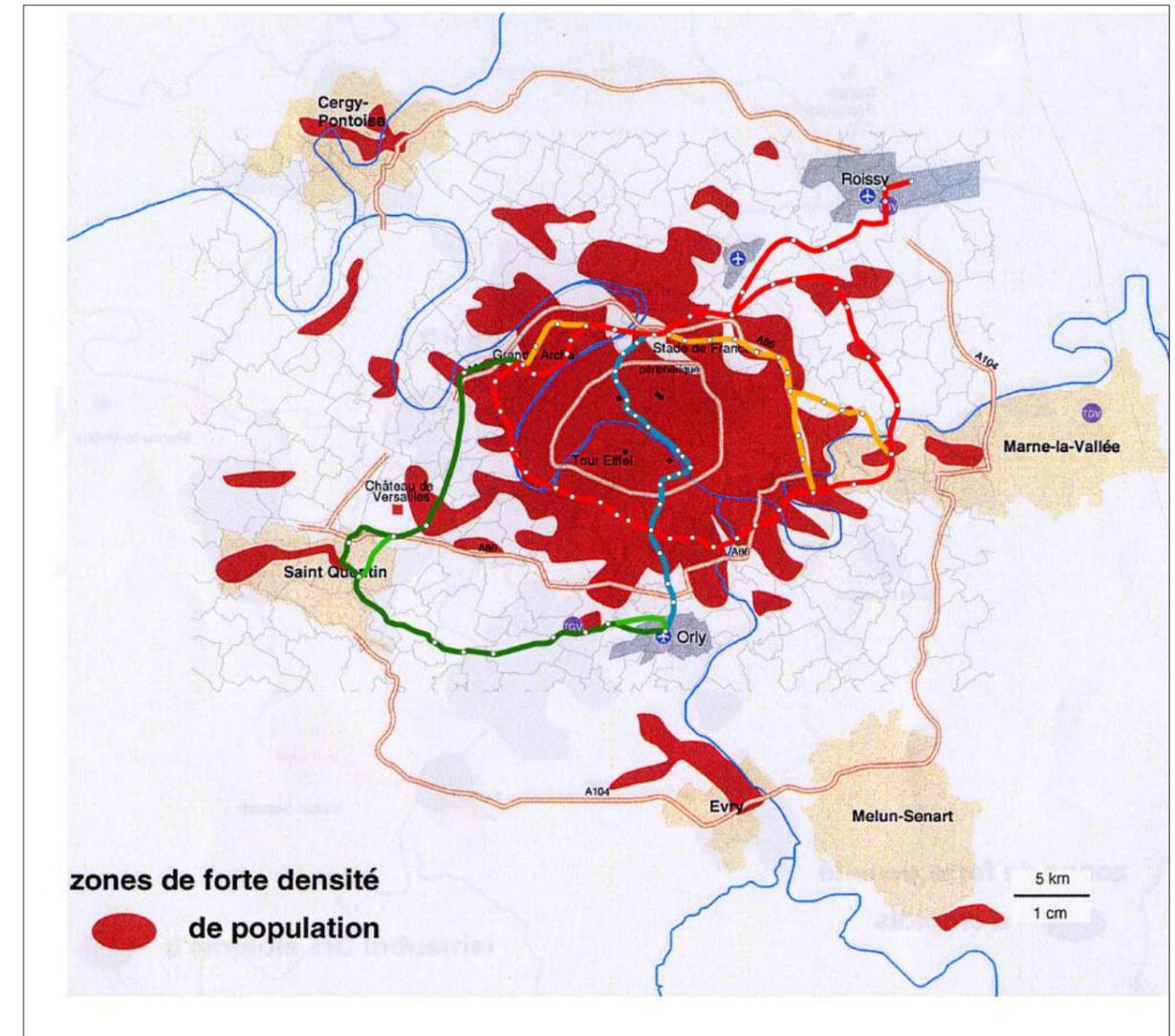
L'étude de chaque tronçon opérationnel permettra de vérifier et de détailler ces constructibilités.

Les territoires qui offrent le plus fort potentiel sont situés autour de la ligne 15 et de la ligne 16, 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. Rapportée au nombre de gares, la boucle de la ligne 15, qui traverse les secteurs centraux du coeur d'agglomération hors Paris, représente 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.



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

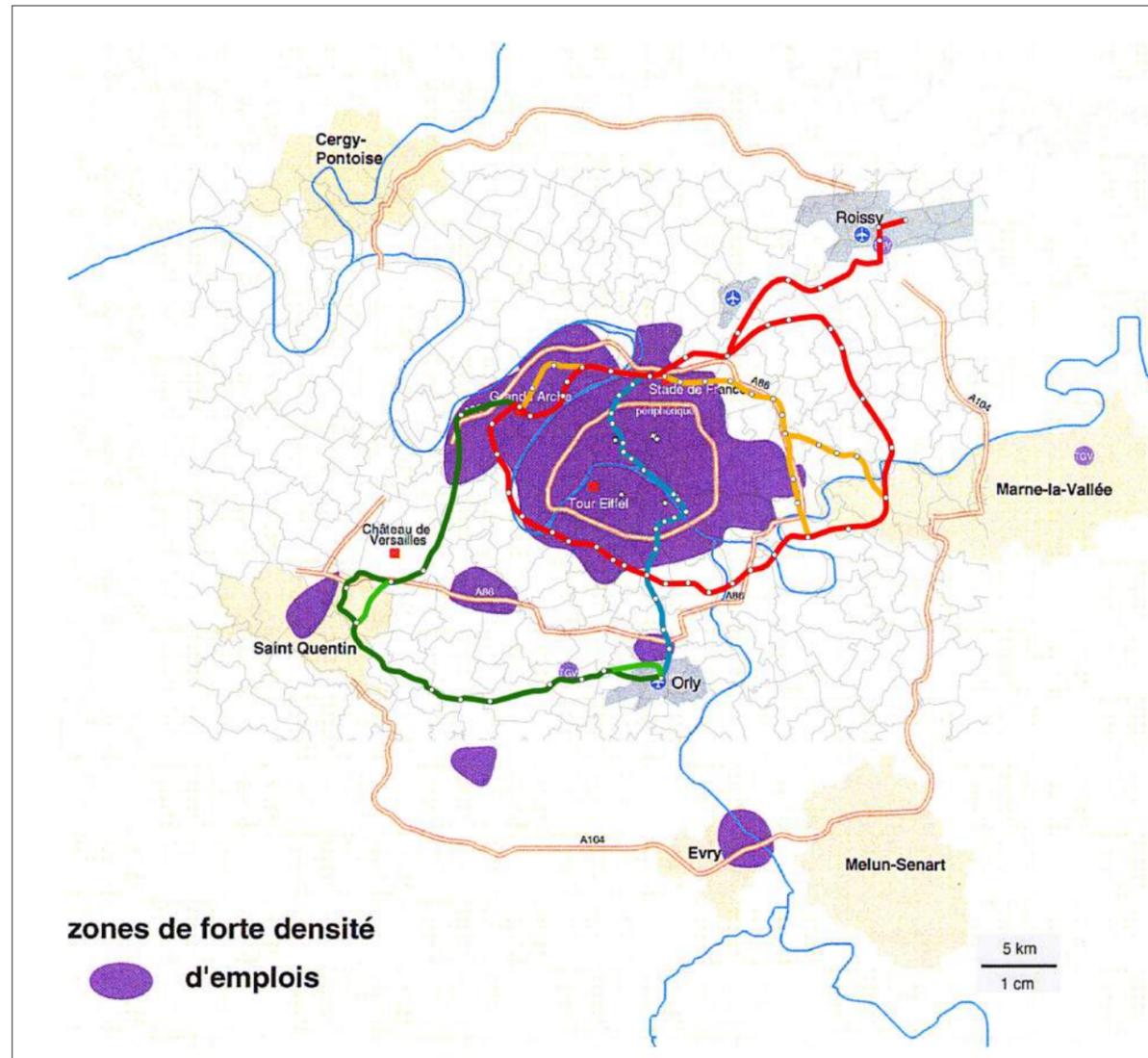
Ainsi, les conséquences directes du RGPE sur l'étalement urbain se posent dans des points très limités et sensiblement contrôlés. Mais il faudra également juger des conséquences indirectes par diffusion, soit par l'intermédiaire du reste du réseau de transport lourd, soit par le biais de l'automobile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

## 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



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

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.

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.

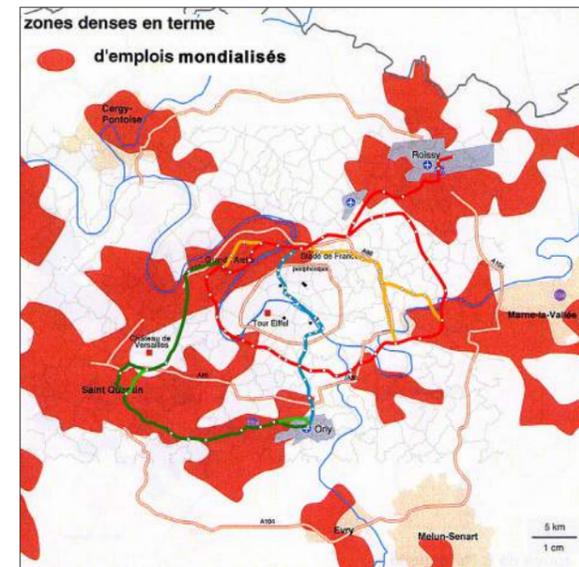
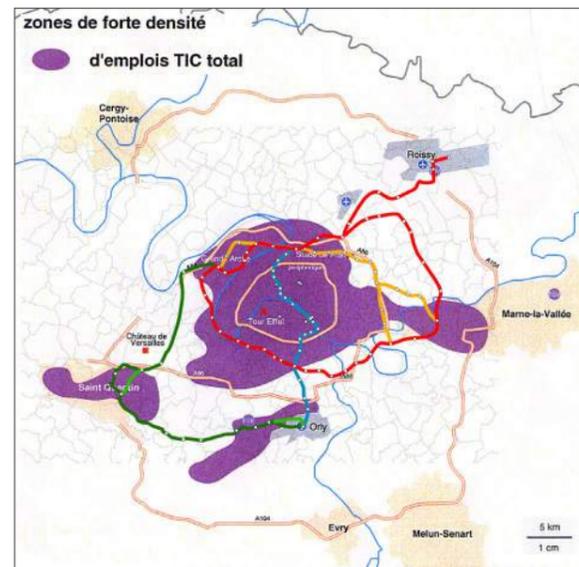
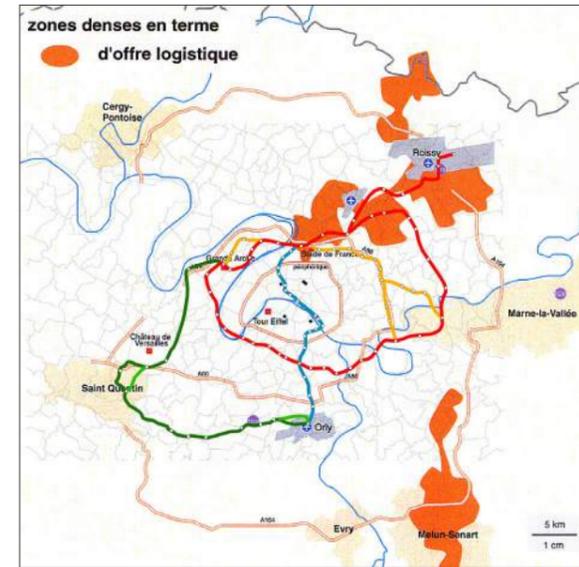
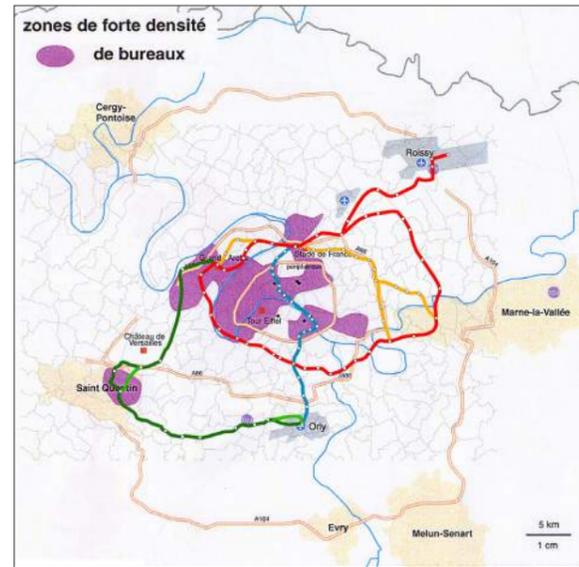
D'une manière générale, le renforcement de la desserte dans la zone centrale du Grand Paris selon un quadrilatère élargi Roissy - Saint-Quentin/Massy-Orly - Noisy-Champs/Roissy est une manière d'amorcer le maillage de l'agglomération, ce qui constitue un effet positif pour le développement des activités 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 m<sup>2</sup> de plancher sur 25 ans soit 540 000 m<sup>2</sup> par an, un COS additionnel moyen de 2,5 correspondant à une densité de centre-ville permettrait la construction de 22,5 millions de m<sup>2</sup> sur 25 ans, soit 900 000 m<sup>2</sup> 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.*

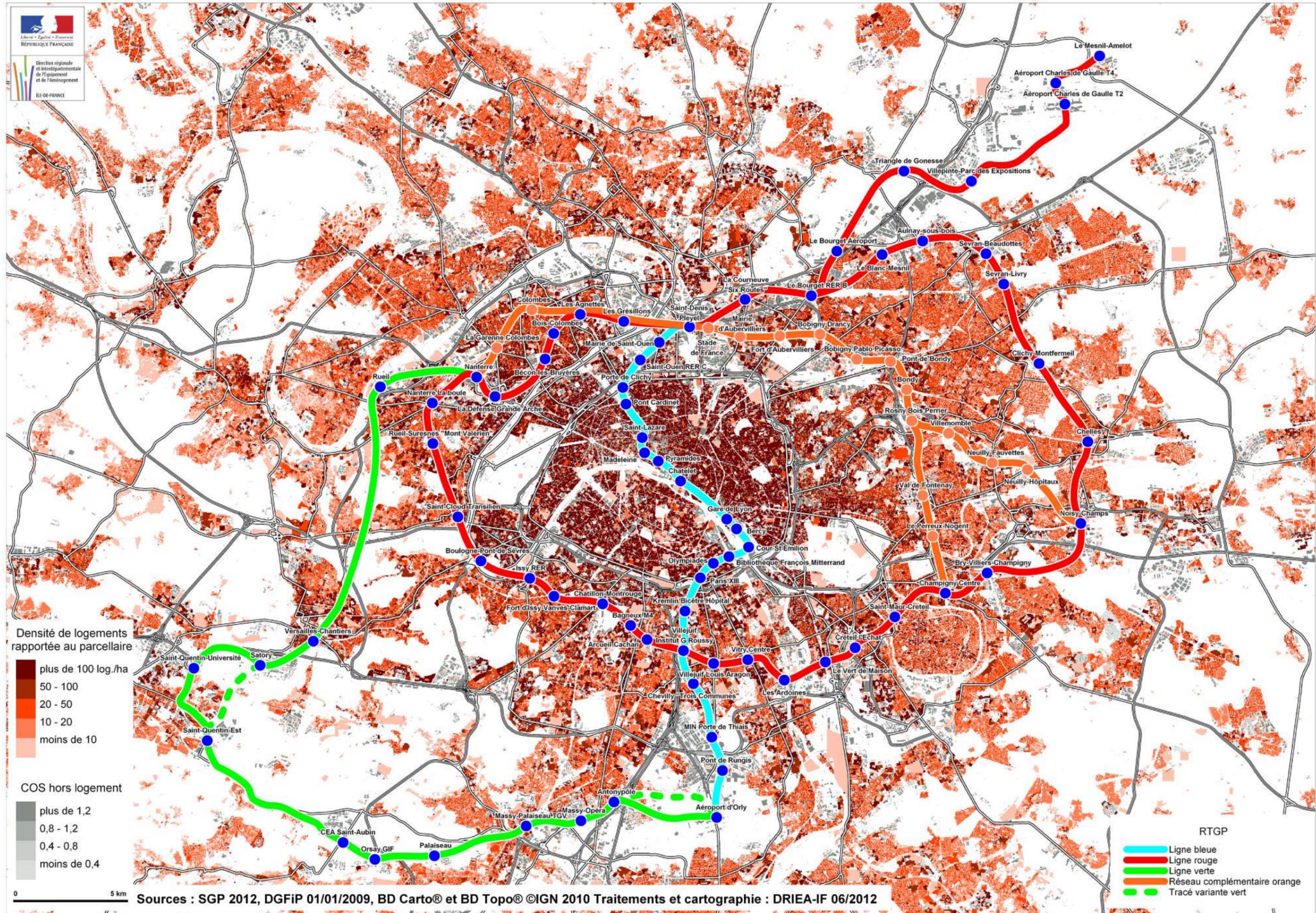
*L'augmentation de la qualité de la desserte et les mesures d'accompagnement prévues, notamment les contrats de développement territorial, sont susceptibles d'apporter à la partie centrale de l'agglomération des occasions de mobiliser un foncier bien desservi à usage d'habitation ou de locaux pour les 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 m<sup>2</sup> 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 propose trois grands objectifs : relier et structurer, polariser et équilibrer, préserver et valoriser qui 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'État, 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'État 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'État, ainsi que l'AFTRP, outil de l'État, 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 km<sup>2</sup>). 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 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 « bourgeolement » 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**

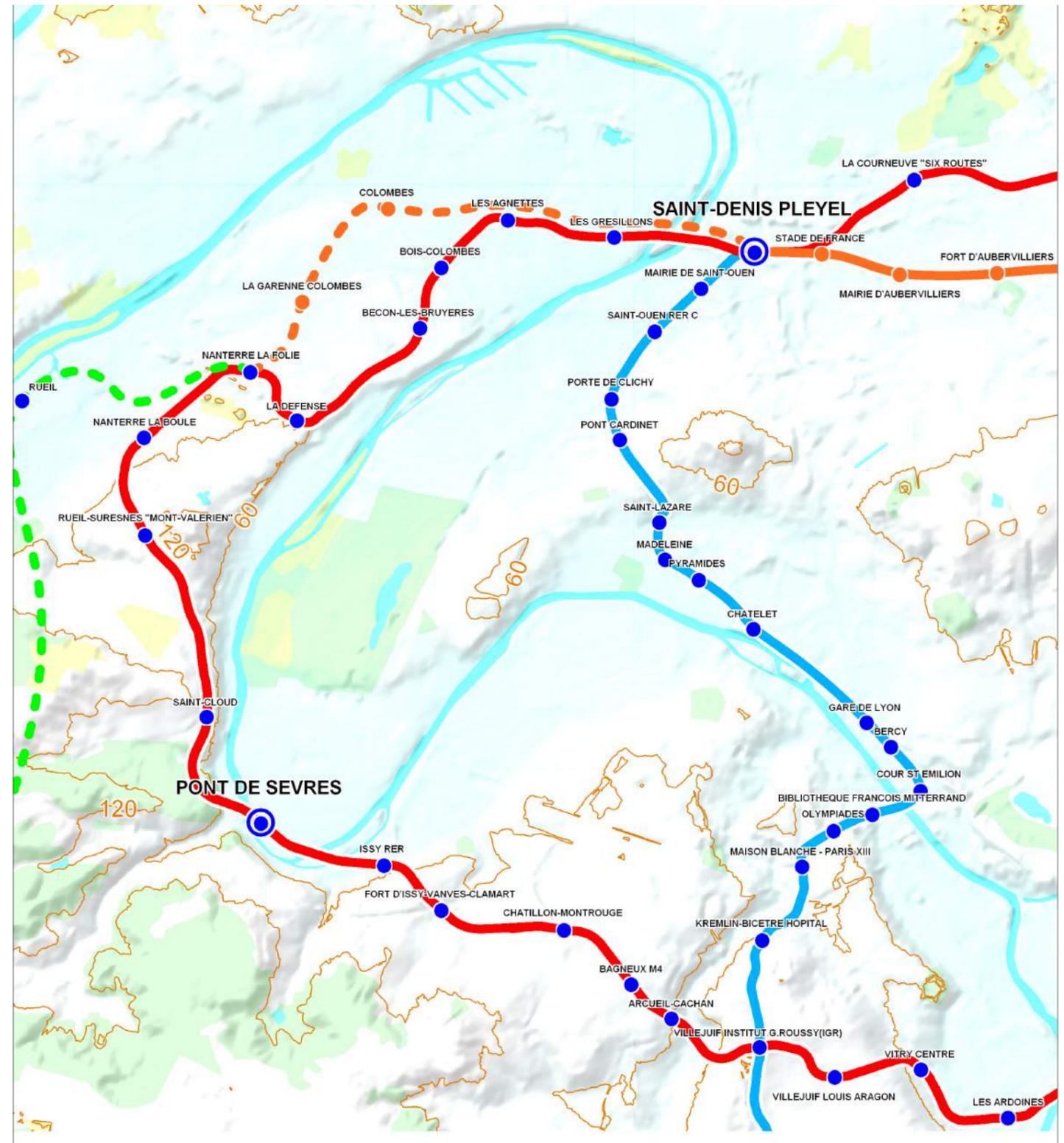
### **Le projet du Tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel**

*pièce G*

**28**

## Chapitre 4 - État des lieux du tronçon

**Le tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel sur le site géographique**  
en vert les massifs forestiers, en jaune les espaces naturels



#### 4.1. Situation, site et tracé

Le tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel joue avec la courbe de la Seine. Partant du méandre de Billancourt, la ligne traverse le fleuve pour décrire un arc de 20 km ponctué par 11 gares qui s'achève à Saint-Denis Pleyel, au début de la Plaine Saint-Denis. Les écarts entre les gares sont assez réguliers, un peu plus allongés entre Saint-Cloud et Rueil-Suresnes-Mont Valérien (3,4 km), assez resserrés entre Nanterre-la Folie et La Défense Grande Arche ou Bécon-les-Bruyères et Bois-Colombes (1,2 à 1,3 km). Il concerne 13 communes, soit un territoire de 8 630 ha rassemblant 769 510 habitants (chiffres de 2009) et 557 265 emplois (chiffres de 2006) et présente les plus fortes densités d'habitants et d'emplois ainsi que la plus forte concentration de richesse de la Région hors Paris.

La topographie divise le site en trois parties :

- **la courbe de la Seine jusqu'au Mont-Valérien**, face à Boulogne où sitôt quitté le Pont de Sèvres, le tracé chemine sous les coteaux boisés du parc de Saint-Cloud et du Mont-Valérien en balcon sur la Seine jouissant d'une exposition sud-est et de belles vues sur la capitale, le bois de Boulogne en premier plan. Les déclivités sont fortes, la majeure partie du territoire se situant entre la cote 60 IGN et la cote 120 IGN qui marque en arrière de Saint-Cloud l'extrême pointe du massif forestier de la forêt de Marly qui sépare la vallée de la Seine de celle de la Mauldre et dont le bois de Saint Cucufa, entre Bougival, la Celle-Saint-Cloud et Garches, représente un ultime témoignage.

Cette partie qui comporte la traversée de la Seine en biais suppose une attention particulière due aux contraintes techniques et patrimoniales;

- **de la Seine à la Seine, l'intérieur de la boucle** marque un relief moins vif et une occupation ancienne avec les deux gares de Nanterre, celle de La Défense-Grande Arche, puis celle de Bécon-les-Bruyères. Le terrain naturel se situe en général en dessous de la cote 60, la partie alluviale du méandre commence ici dans un territoire bien desservi depuis longtemps - les deux premières lignes de chemin de fer de la Région parisienne le traversent - ce qui a favorisé une densification ancienne;

- **le méandre de Gennevilliers** dominé par le port autonome et les activités logistiques qui l'accompagnent termine le tronçon avec les gares de Bois Colombes, les Agnettes et les Grésillons. Le terrain plat et bas est dominé au-delà de l'Ile-Saint-Denis par les coteaux de l'extrados du méandre : Argenteuil, Epinay-sur-Seine jusqu'à Saint-Denis.

Cette partie qui prépare la traversée de la Seine entre Les Grésillons et Saint-Denis-Pleyel comporte des risques d'inondation. Le tronçon traverse une partie de la commune de l'Ile-Saint-Denis mais sans gare.

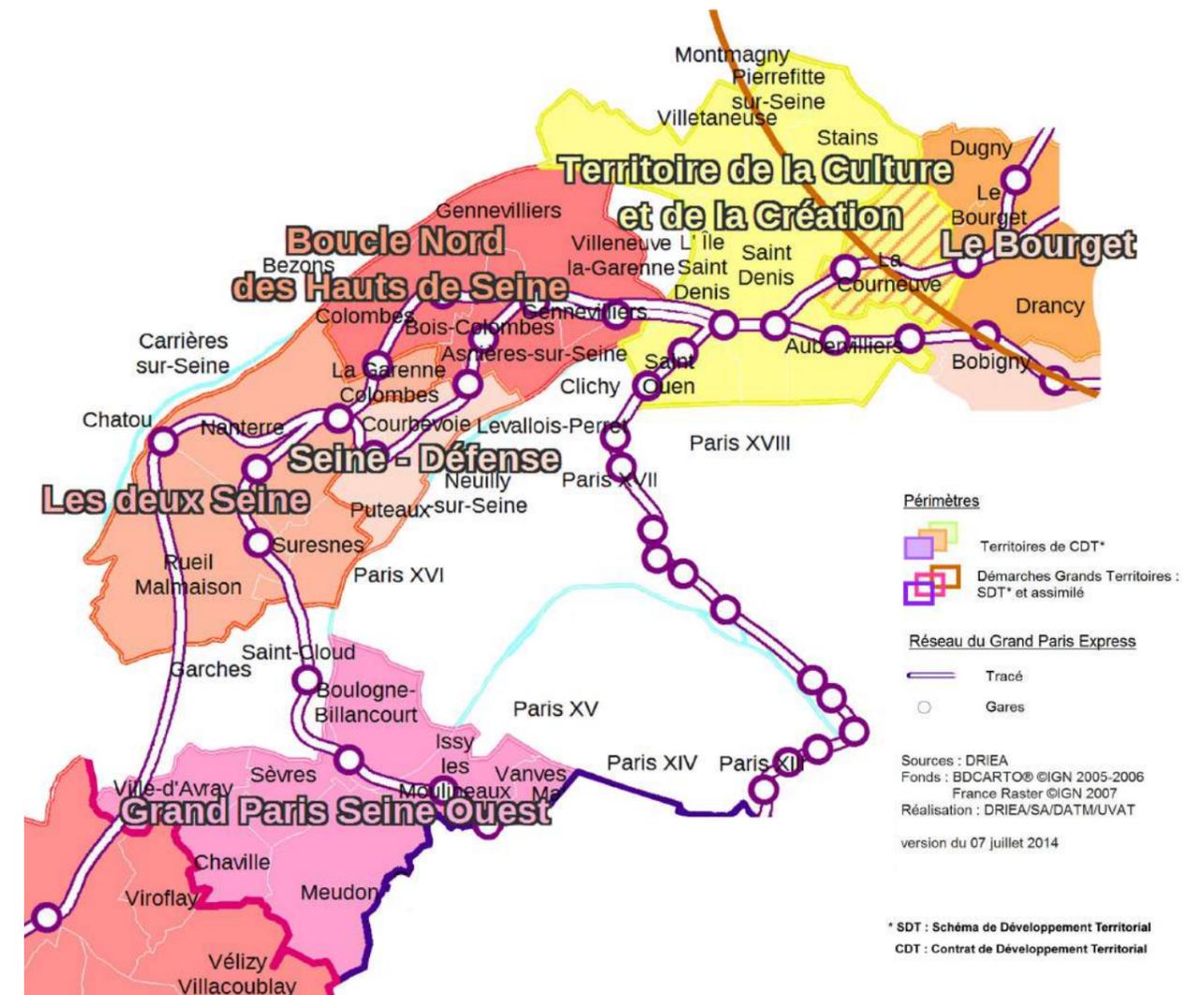
La ligne s'écarte du fleuve dès Saint-Cloud pour passer derrière le Mont-Valérien et atteindre le rond-point de la Boule à Nanterre, puis à mi-chemin des deux rives dans l'axe du méandre, elle rejoint Nanterre-la-Folie avant de revenir sur l'Arche de La Défense, de s'écarter à nouveau de la Seine pour retrouver les gares de Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes et des Agnettes, celle-ci sensiblement au centre de la plaine basse du méandre, et de là, de se rapprocher de la Seine aux Grésillons.

L'ensemble du site est initialement marqué par une occupation aristocratique profitant de la bonne orientation du coteau et du voisinage des forêts qui forment un territoire de chasse apprécié. Cette occupation qui s'est maintenue jusqu'à nos jours s'est trouvée confrontée à l'industrie qui s'implante à partir de la fin du XIXème siècle dans les parties basses des coteaux et profite des facilités de desserte offerte par la Seine. Il en résulte de fortes contraintes environnementales : boisements et sites classés ainsi qu'une forte pollution des sols, notamment dans le méandre de Gennevilliers.

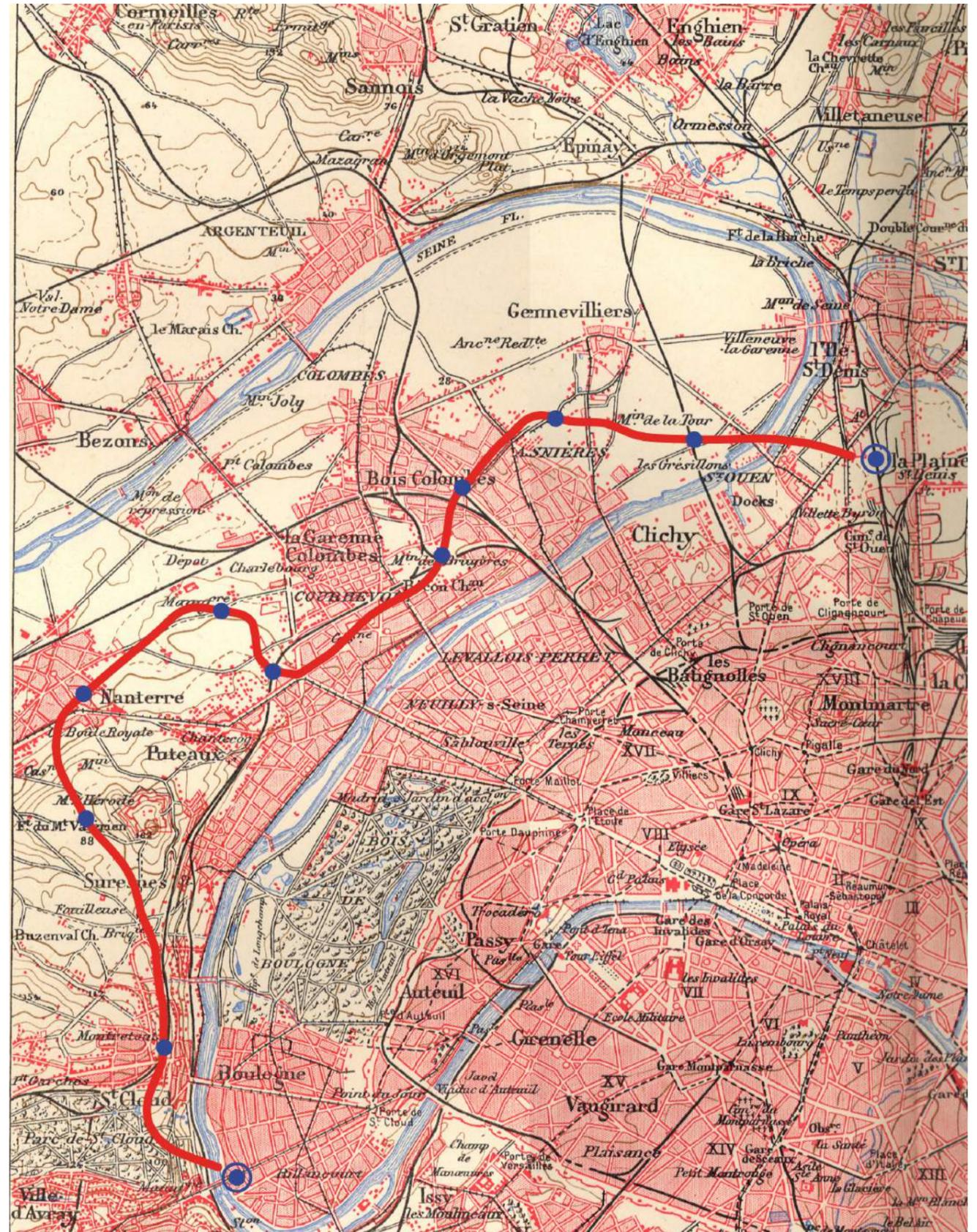
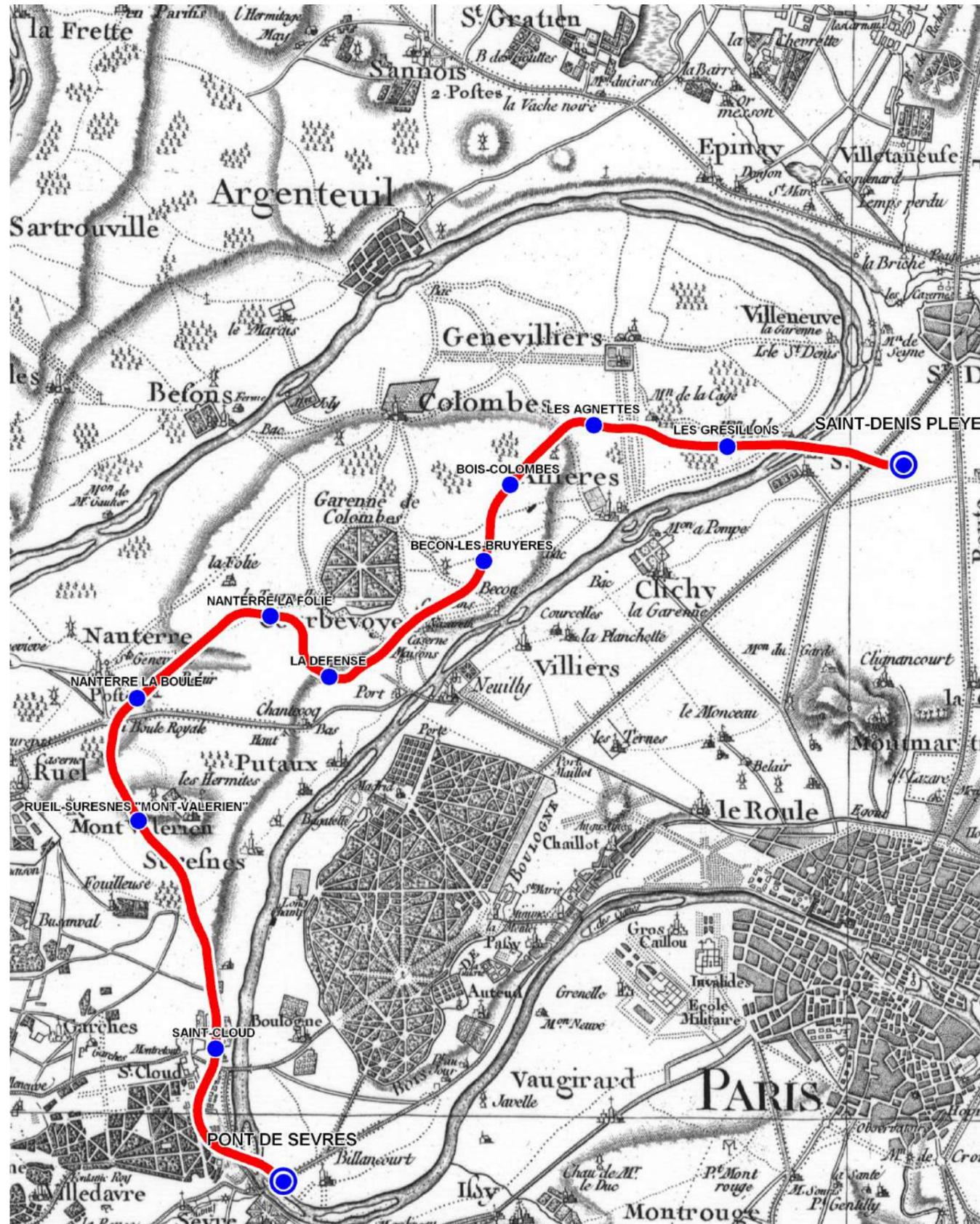
Sur ce parcours, l'ensemble des gares sauf Rueil-Suresnes Mont-Valérien sera en correspondance à terme avec une ligne structurante de RER, Transilien, métro ou tramway.

Les communes sont situées majoritairement dans le département des Hauts-de-Seine (92) mais Saint-Denis est en Seine-Saint-Denis (93). Elles participent à des CDT :

- Boulogne-Billancourt et Sèvres au CDT **Grand-Paris Seine-Ouest** avec Issy-les-Moulineaux, Vanves, Meudon, Chaville et Ville d'Avray;



- Suresnes, Rueil-Malmaison, Nanterre, La Garenne- Colombes au **CDT «Les deux Seine»**;
- Courbevoie et Puteaux ont formé le CDT **Seine-Défense**;
- Asnières, Bois-Colombes, Colombes, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne ont formé le CDT **Boucle Seine-nord**.
- Saint-Denis a formé avec l'Ile Saint-Denis, Epinay sur Seine, Villetaneuse, Pierrefitte sur Seine, Stains, La Courneuve, Aubervilliers et Saint-Ouen, le CDT **Territoire de la Culture et de la Création**.



Sources : SGP 2012 et IGN 2010 Cartographie : DRIEA-IF 10/2012 et Panerai & Associés 0 2 km

Report du tronçon Pont de Sèvres/Grésillons sur la carte de Cassini (18<sup>ème</sup> siècle) et sur la carte de l'Atlas Quillet de 1923

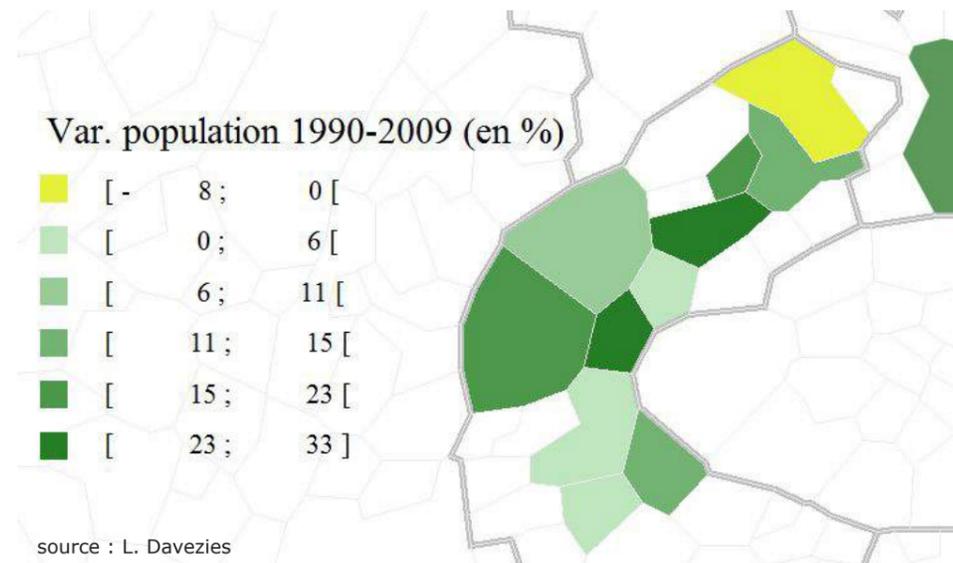
Réseau de transport public du Grand-Paris / Tronçon Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel (ligne 15 ouest)

## 4.2. Territoires, habitants et emplois, données sociologiques

Les 13 communes concernées par le tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel présentent de fortes différences de taille, de population et densité. Issues d'un fractionnement du territoire agricole au moment de l'industrialisation, beaucoup possèdent un territoire restreint, Bois-Colombes 193 ha, Puteaux 319 ha, Suresnes 379 ha, Sèvres 388 ha, tandis que d'autres ont gardé une superficie assez généreuse : Rueil-Malmaison 1 454 ha, Nanterre 1 224 ha, Gennevilliers 1 155 ha, Saint-Denis 1 236 ha. Elles sont aussi inégalement peuplées, six grosses communes : Boulogne-Billancourt 113 085 h, Saint-Denis 105 749 h, Nanterre 89 966 h, Courbevoie 86 945 h, Asnières 81 603 h et Rueil-Malmaison 79 065 h rassemblent 72% de la population (555 000 h).

Avec une densité moyenne de 89 habitants à l'hectare, le tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel est semblable au tronçon sud Pont de Sèvres/Noisy-Champs (92 h/ha) et nettement plus que Noisy-Champs/Le Bourget (51 h/ha). Du fait de la grande variation de surface, certaines communes atteignent de très fortes densités : Courbevoie (208 h/ha), Boulogne-Billancourt (183 h/ha) sont semblables à des arrondissements parisiens; Asnières (166 h/ha), Bois-Colombes (146 h/ha) et Puteaux (140 h/ha) s'en rapprochent tandis que grâce à son parc, Saint-Cloud (40 h/ha), ou à son port, Gennevilliers (36 h/ha) gardent des densités résidentielles modestes.

Secteur particulièrement dynamique, tiré économiquement par l'axe La Défense-Roissy-Charles de Gaulle, les communes marquent sur trente cinq ans un gain net de population avec une augmentation de 82 836 habitants, soit 12%. Mais cette augmentation n'est ni homogène ni continue. Courbevoie avec 56%, Rueil-Malmaison 25% et Suresnes 19%, gagnent à elles trois 57 000 habitants soit presque 70% du total. Nanterre (-6%) et surtout Gennevilliers (-17%) perdent des habitants. Cependant Nanterre comme Saint-Denis après en avoir perdu de 1975 à 1999 en ont regagné au cours de la dernière décennie.



Ces gains sont la conséquence d'un solde naturel soutenu, +19% sur quinze ans, auquel participent toutes les communes, Courbevoie et Saint-Denis en tête (23%) ce qui compense un solde migratoire globalement négatif (- 14%), particulièrement marqué à Sèvres, Saint-Cloud, Nanterre, Puteaux et surtout à Gennevilliers qui au total perd de la population. A l'opposé, Courbevoie qui a le plus fort solde naturel présente aussi un solde migratoire positif (14%) du à une politique de construction soutenue jouant sur l'attrait de La Défense malgré un territoire exigu, sans crainte de la forte densité qui en est la conséquence.

La population active occupée résidente dépasse 347 000 personnes en 2006, avec un gain de 10% en quinze ans particulièrement élevé à Courbevoie (35%), Suresnes (27%), Rueil-Malmaison (18%), Asnières (17%). Saint-Denis, Nanterre et Puteaux sont stables, Gennevilliers accuse une perte de 16%. Parallèlement,

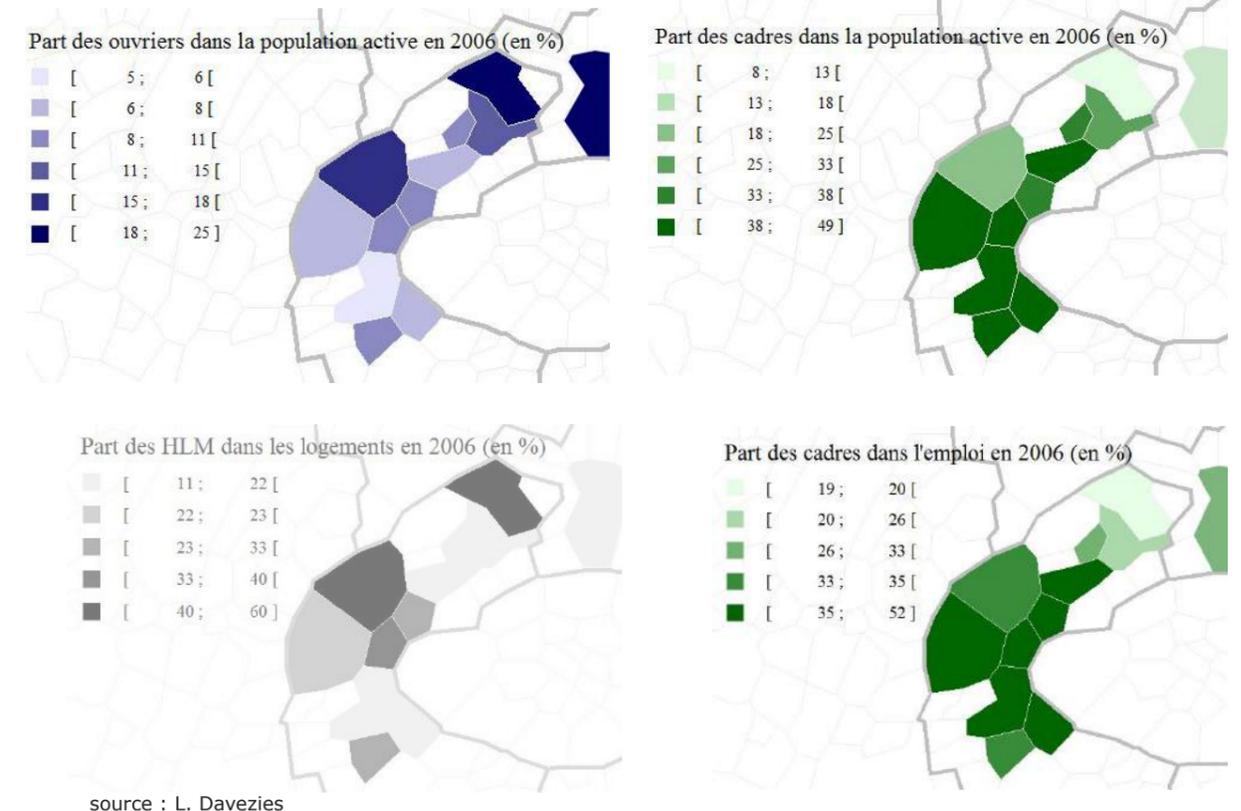
l'emploi a connu un gain de 18% avec un apport de 95 500 postes portant à 557 000 le nombre d'emplois total, soit 1,6 emploi par actif résident. Malgré la création d'emplois le nombre de chômeurs a augmenté dans la population active notamment à Sèvres, Courbevoie, Suresnes, Asnières et Saint-Denis tandis qu'il a diminué à Gennevilliers.

Le tronçon se caractérise par la part importante des cadres et des professions intellectuelles supérieures parmi les actifs occupés (24% comparé à 13% dans le tronçon Noisy-Champs/Le Bourget) et dans l'emploi (33,3% comparé à 19%). Mais la répartition reste inégale selon les communes. Si l'on examine un ensemble de données allant des statistiques du chômage et des titulaires du RMI à la répartition socio-professionnelle des actifs résidents et des emplois au lieu de travail, du pourcentage d'habitants propriétaires à celui du logement social, une géographie des territoires habités se dessine.

Un pôle sud assez homogène apparaît. **Boulogne Billancourt**, la plus peuplée et l'une des plus denses des communes du tronçon, apparaît comme une des plus dynamiques, avec une stratégie suivie qui porte ses fruits pour remplacer les emplois industriels obsolètes par des activités tertiaires et attirer de nouvelles strates de population. Les cadres actifs résidents (44%) sont presque équilibrés par la part des cadres dans l'emploi (41%). S'y rattachent **Sèvres, Saint-Cloud, Rueil-Malmaison et Suresnes**, communes moyennes moins denses et moins dynamiques avec des caractéristiques voisines, pourtant Sèvres comme Suresnes dépassent 20% de logements HLM, mais globalement Rueil a perdu des emplois.

Un second pôle autour de La Défense auquel Rueil et Suresnes pourraient aussi appartenir rassemble **Puteaux, Courbevoie, Bois-Colombes et Asnières**. Elles ont en commun une histoire industrielle dont elles conservent des traces : fort pourcentage de HLM à Suresnes et à Puteaux, fort pourcentage d'employés et d'ouvriers dans la population résidente à Puteaux et à Asnières ou dans l'emploi à Bois-Colombes et à Asnières.

**Nanterre**, accolée à La Défense, participant à son dynamisme grâce à ses réserves foncières, reste une commune populaire avec plus de la moitié d'ouvriers et d'employés parmi les actifs résidents et plus du tiers dans l'emploi et 49% de logements HLM. Enfin, **Gennevilliers** présente des indicateurs peu satisfaisants tant du point de vue démographique que de l'emploi, ce que corroborent l'importance des RMI et le haut pourcentage de population en ZUS (38%), tandis que **Saint-Denis** après la période dépressive de perte



des emplois industriels a retrouvé une démographie positive et a recréé des emplois, qui pour beaucoup s'adressent davantage à des habitants extérieurs à la commune plutôt qu'à ses propres résidents. L'examen du potentiel fiscal par habitant peut servir d'indicateur de la richesse communale. Puteaux, Courbevoie et Boulogne-Billancourt se détachent, Bois-Colombes et Asnières sont les plus faibles tandis que Gennevilliers grâce à son port et sa zone d'activité équilibre la modestie des revenus de ses habitants par les ressources de ses activités.

### 4.3. Paysages, formes urbaines et tissus urbains

La topographie et l'histoire, l'effet de La Défense et la densité qui en est la conséquence ont façonné le paysage et conditionné les formes urbaines : reliefs pittoresques sur l'extérieur des courbes qui s'opposent aux méandres plats favorables à la grande industrie et à la logistique comme le port de Gennevilliers ou la Plaine Saint-Denis. Les points de vue ont suscité des occupations aristocratiques à Meudon, à Sèvres, à Saint-Cloud, à Rueil (la Malmaison), avec des parcs classiques, des perspectives et des belvédères puis des ouvrages de défense avec le fort du Mont-Valérien dominant la courbe de la Seine ou la redoute de Gennevilliers au milieu du méandre et celle de la Briche à la porte de Saint-Denis. Enfin les loisirs ont conservé de vastes domaines non bâtis. La succession de l'hippodrome de Saint-Cloud, puis du golf et enfin le domaine de la Malmaison s'étend sur 4 km et couvre 400 ha.

Mais on a oublié qu'au pied des coteaux, la Seine est resté longtemps un fleuve industriel bordé de grandes industries à l'intérieur des méandres et sur les îles - l'île Seguin en fut le symbole - et d'usines plus modestes à Sèvres : la Manufacture Royale, à Saint-Cloud, à Suresnes, à Puteaux, à Asnières.... Les usines sont parfois parties mais les logements sociaux et les lotissements de pavillons qu'elles avaient suscités sont restés et la mémoire de villes populaires persiste au cœur d'un des territoires les plus riches de France.

**Les bourgs et villages anciens** ont connu des fortunes diverses. S'il reste encore un centre ancien à Boulogne, près du bois, le centre-ville qui s'est établi à Billancourt s'affirme comme un centre récent développant autour de l'hôtel de ville de Tony Garnier et Debat-Ponsan (1931/1934) un ensemble de quartiers destinés aux classes moyennes et cherchant à concilier modernité et densité. Il ne reste plus grand chose du centre ancien de Sèvres, érodé par le trafic de transit de la route nationale; Saint-Cloud sur sa colline se repère à son clocher et a résisté tant bien que mal aux rénovations diverses, de même que Suresnes ou Asnières. Puteaux et Courbevoie directement touchés par La Défense n'ont plus que des traces du passé. Bois-Colombes, création récente n'a guère de tissu très ancien. Gennevilliers a été profondément remanié.



© Panerai et associés

#### Centre ancien de Nanterre

A l'ouest, deux communes proches l'une de l'autre conservent des centres anciens importants et qui fondent encore une part de la personnalité des villes : Rueil sur 18 ha et Nanterre sur 25 ha, l'un et l'autre légèrement à l'écart tant de la grande route que du fleuve, avec à Nanterre un excellent état de conservation et d'entretien.

Au nord, Saint-Denis reste une des grandes villes historiques de la Métropole avec la basilique, un centre ancien populaire mais vivant, la maison de la Légion d'Honneur et son parc...

Même s'ils ne représentent qu'un infime pourcentage (2% du territoire municipal à Nanterre l'un des plus grands), l'attention aux centres anciens, leur préservation, voire leur renouveau, semblent d'autant plus importants qu'ils répondent aujourd'hui à une double nécessité : prendre en compte la demande des habitants pour qui ils représentent des repères importants, un ancrage historique au milieu d'une urbanisation qui a en un demi-siècle bouleversé l'ordre des lieux ; maintenir un tissu ancien plus malléable

que les constructions modernes et davantage susceptible d'accueillir les commerces et équipements de proximité que la programmation actuelle a du mal à intégrer.

La cause est sans doute entendue pour Rueil et Nanterre, assez vigoureux pour supporter la concurrence. Néanmoins, une attention particulière devra être portée sur le secteur de La Boule qui est la porte sud du centre ancien afin de ne pas brutaliser des tissus fragiles. Saint-Denis déjà traité dans un tronçon précédent n'est pas développé ici.

**Les tissus pavillonnaires** ont en commun une densité mesurée, un morcellement de la propriété foncière (liés au statut de propriétaire occupant) et une présence végétale généreuse. Et surtout la faveur de leurs habitants particulièrement attachés au mode de vie qu'ils permettent. Pourtant sous ces traits communs, on trouve selon les époques et les sites des configurations et des constructions différentes, depuis les belles maisons bourgeoises du XIX<sup>e</sup> siècle et les villas art-déco ou modernes jusqu'aux pavillons plus modestes qui ont formé une grande partie de la banlieue parisienne. Autour du tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel, ils se répartissent en deux grandes catégories : le lotissement d'un vaste terrain, domaine, bois ou l'occupation directe du parcellaire des maraîchers, des vergers et des vignes.

Sur les 13 communes concernées, le pavillon ou la villa dominant nettement à Saint-Cloud, à Suresnes, à Rueil-Malmaison et à Bois-Colombes; ils se mélangent à de petites résidences à Courbevoie, subsistent à Sèvres, à Nanterre et à Asnières, n'existent presque pas à Gennevilliers et de manière sporadique à Saint-Denis..

Situés pour l'essentiel dans des collines au relief assez marqué, ils se présentent rarement sous la forme des grandes nappes ordonnancées que l'on connaît à Saint-Maur, à Aulnay ou à la Garenne-Colombes, et sauf autour de la gare de Bécon-les-Bruyères, semblent pour la presque totalité passer directement

du découpage maraîcher au tissu pavillonnaire sans grands tracés, se contentant souvent d'un simple élargissement des chemins existants doublés par quelques voies de traverse.



© DRIEA

#### Autour du Mont Valérien

Les proportions de pavillons relevées autour des gares dans le cercle de 800 m de rayon sont variables : inexistantes au Pont de Sèvres comme aux Grésillons ou à Nanterre-la-Folie, minoritaires à La Défense-Grande Arche (14%), à Bécon-les-Bruyères (12%) ou aux Agnettes (16%), elles dépassent 50% à Nanterre-la-Boule et à Bois-Colombes pour atteindre 68% à Suresnes-Mont Valérien et 79% à Saint-Cloud-Transilien.

Avec les adaptations nécessaires à chaque cas, l'enjeu majeur consiste à permettre ou même favoriser une densification sélective autour des gares tout en conservant leur qualité d'usage et la biodiversité caractéristique de ces tissus. Des

stratégies diverses adaptées aux particularités de chaque site peuvent permettre une substitution du bâti entraînant une densification forte mais limitée pour répondre aux nouveaux enjeux urbains.

**Les immeubles en implantation discontinue** qui constituent depuis le milieu des années '50 l'autre grande manière d'habiter la région parisienne sont également présents dans les communes qui constituent ce tronçon sous la double forme des grands immeubles de logements sociaux et de copropriétés privées. Les premiers occupent une place non négligeable et souvent mal connue dans cet ensemble de communes riches. Ils représentent presque 20% des logements de la commune à Courbevoie, à Bois-Colombes, à Rueil, plus de 20% à Sèvres, 30% à Puteaux, 35% à Suresnes, la moitié à Nanterre, 60% à Gennevilliers. Et Suresnes est là pour nous rappeler que la cité-jardin n'est pas toujours synonyme de maisons individuelles et que le logement social, même ancien, peut être bien vécu, apprécié de ses habitants et reconnu comme un patrimoine qui participe au rayonnement de la ville. Néanmoins une part autour des gares reste peu significative à l'intérieur des cercles de 800m de rayon sauf à côté des ensembles importants et repérés (la cité-jardin de Suresnes occupe 50 ha, les grandes cités de Nanterre Marcellin Berthelot 25 ha, Provinces Françaises presque 10 ha, le Luth à Gennevilliers 18 ha) le logement social est assez diffus dans le tissu où il se mêle aux pavillons et aux copropriétés sans marquer particulièrement le paysage.

Occupant de vastes terrains ou disséminés dans le tissu, les logements sociaux majoritairement locatifs, parfois dégradés, appartiennent à des bailleurs sociaux, offices ou sociétés d'HLM, ce qui peut faciliter leur mutation par des opérations de renouvellement important.



© DRIEA

### **La Défense et Nanterre**

usines aux gares de triage, elles occupent le territoire de la banlieue où elles ont trouvé les espaces qui leur étaient limités ou interdits dans la capitale et sont aujourd'hui englobées dans le continuum de l'agglomération.

Parmi les communes concernées par ce tronçon apparaissent d'abord deux ensembles d'une importance métropolitaine et qui occupent à eux deux les deux tiers du territoire de Gennevilliers : le port et ses prolongements qui couvrent 460 ha dont une petite partie débouche sur Colombes et Villeneuve-la-Garenne, les Grésillons, vaste zone d'activité en plein bouleversement qui occupe 340 ha dont 10% sur Villeneuve-la-Garenne et Asnières.

Deux gares, les Agnettes et les Grésillons, sont directement concernées par la zone d'activité, et leur réalisation constitue un atout particulièrement important pour la revitalisation d'une zone d'activité moderne au cœur de la métropole.



© Google

### **Les Grésillons**



© DRIEA

### **Le parc de Saint-Cloud**

En ce qui concerne le logement social présent autour des gares de Rueil-Suresnes, Nanterre-la-Boule ou les Agnettes, l'enjeu majeur consiste à profiter de leurs capacités à muter, accentuées par les projets de l'ANRU en cours, pour permettre des constructions complémentaires, favorisant une plus grande mixité sociale et urbaine.

**Les grandes enclaves** institutionnelles, commerciales ou industrielles, les grands équipements et les zones tertiaires ou logistiques forment enfin une dernière catégorie témoignant de la séparation fonctionnelle en usage dans la ville contemporaine. Des cimetières aux hôpitaux, des établissements d'enseignement aux centres commerciaux, des dépôts de bus aux plateformes de distribution, des

Plus généralement, l'enjeu consiste à valoriser l'usage de ces terrains en évitant un nouvel éloignement des fonctions qui favoriseront l'étalement urbain et la dispersion des fonctions métropolitaines poursuivant la tendance à repousser ce qui gêne toujours au-delà.

Enfin Saint-Denis Pleyel, on l'a vu, se situe à la rencontre de tissus variés et peut constituer une porte de la Plaine Saint-Denis rénovée.

Déjà évoquées, **les zones de continuité végétale**, si elles ne sont pas directement menacées (on n'envisage pas de lotir le golf de Saint-Cloud ou le domaine de la Malmaison) pourraient l'être indirectement par le remplacement d'un voisin peu dense et largement planté au profit d'une opération dense qui imperméabilise le sol et rompt les continuités existantes. Il y a donc lieu d'être attentifs à la préservation d'un tissu habité mais largement planté qui permet dans les secteurs bâtis le maintien de la trame verte.

De même **la Seine et les berges** constituent en soi un ensemble à prendre en compte

**Sur 20 kilomètres entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel, le tronçon opérationnel matérialise l'arc ouest de la ligne 15 (ligne rouge). Il comprend 11 gares et intéresse directement 13 communes, soit près de 770 000 habitants et 557 000 emplois.**

**Traversant des territoires variés mais tous situés dans la zone dense de l'agglomération, il est sur l'essentiel de son parcours proche de la limite de Paris (mitoyen à Saint-Cloud, Suresnes et Saint-Denis, à 2 km dans le nord-ouest), le long de la Seine.**

**Le territoire qui enchaîne deux méandres oppose des coteaux et des plaines alluviales qui ont été (Boulogne-Billancourt) ou sont encore (Gennevilliers et Plaine Saint-Denis) propices à l'industrie et à la logistique mais qui accueillent également aujourd'hui du tertiaire.**

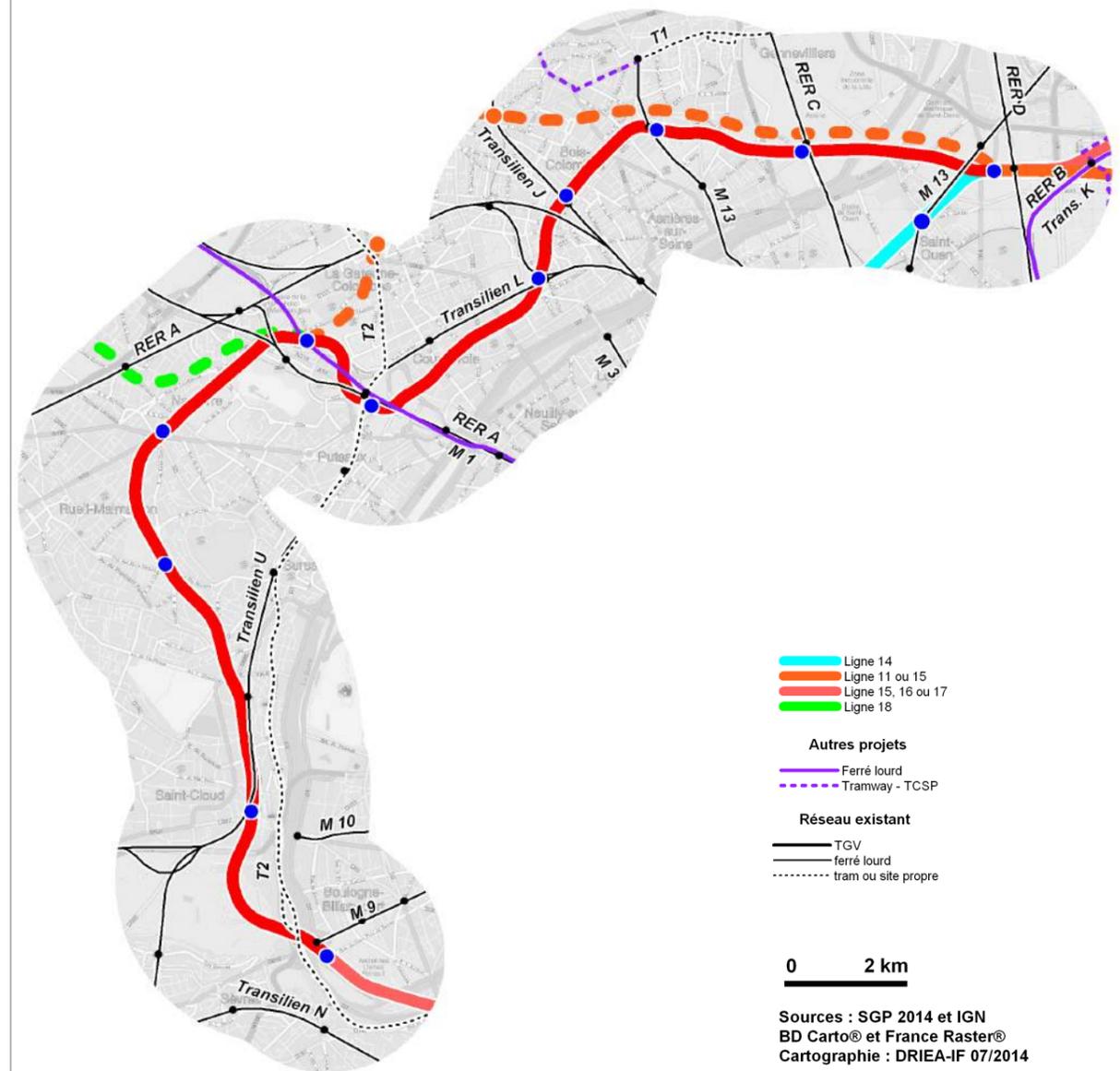
**Constitué de communes diversifiées quant à leur histoire mais rassemblées autour du pôle économique et financier de La Défense, ce tronçon réunit les territoires les plus denses de la banlieue parisienne (Courbevoie avec 208 h /ha atteint la densité d'un arrondissement parisien), un accroissement démographique sensible malgré un solde migratoire faible et parfois négatif et une création d'emplois importante. L'ensemble des communes s'est enrichi en même temps que les activités industrielles étaient remplacées par des bureaux. Nanterre au cœur de La Défense reste une commune populaire qui tente de conserver une part d'activités industrielles. Gennevilliers vouée à la logistique accueille de nouvelles zones d'activités. Saint-Denis a engagé depuis longtemps la rénovation de la Plaine Saint-Denis durement touchée par la désindustrialisation.**

*pièce G*

**36**

## **Chapitre 5**

### **Effets sur les zones urbanisées du tronçon**



Pour mesurer les effets du projet sur le développement de l'urbanisation, on a examiné les gares et les périmètres qu'elles déterminent successivement à partir d'un report sur la carte IGN au 1/25 000°, de manière à 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, **les deux extrémités Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel, déjà comptées dans d'autres tronçons, ne sont pas comptabilisées ici.**

### 5.1. Connexions et mobilités nouvelles

Amorce d'un maillage métropolitain rompant avec la centralisation antérieure, le RGPE offre de nombreuses possibilités d'échange avec les lignes existantes ou futures du réseau de transport en commun francilien. A terme, 10 gares parmi les 11 du tronçon (y compris les gares des extrémités) seront ainsi en correspondance avec une ligne structurante de RER, Transilien, métro ou tramway :

- Pont de Sèvres avec le métro M9 et le tramway T2,
- Saint-Cloud avec les lignes L et U du Transilien,
- Nanterre-la-Boule avec le tramway T1 prolongé,
- Nanterre-la Folie avec le RER E,
- La Défense avec le RER A, le RER E et les lignes L et U du Transilien, le métro M1 et le tramway T2,
- Bécon-les-Bruyères avec la ligne L du Transilien,
- Bois-Colombes avec la ligne J du Transilien,
- les Agnettes avec le métro M13,
- Les Grésillons avec le RER C,
- Saint-Denis Pleyel avec les autres lignes Grand Paris Express (ligne 14 prolongée, lignes 16 et 17), le RER D, voire la ligne H du Transilien (à l'étude).

Les gains d'accessibilité aux services métropolitains sont particulièrement importants pour les deux gares nouvelles : Rueil-Suresnes Mont Valérien et Nanterre-la-Boule.

Ainsi à terme, le tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel et ses correspondances offrent des itinéraires nouveaux qui dessinent une nouvelle géographie des territoires : les pôles d'emplois du sud-ouest qui se sont affirmés avec la reconversion des terrains anciennement industriels : Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, devenus accessibles aux habitants du sud parisien mais aussi grâce à de nouvelles correspondances à une partie de ceux de l'Essonne et du Val-de-Marne, se trouvent directement reliés au pôle de La Défense et au-delà aux secteurs industriels et logistiques de Gennevilliers. L'ensemble ne se contente pas de renforcer l'arc ouest de l'agglomération centrale, déjà un des principaux pôles de développement de la région et passablement bien desservi par les transports en commun, il le relie au secteur de la Plaine Saint-Denis qui est devenu le plus dynamique en matière de création d'emplois. Aussi cette nouvelle offre de transport devrait logiquement accroître la demande de logement et de locaux destinés à l'activité économique dans les territoires traversés proches de Paris et qui ont déjà profité des effets de la rareté et de la cherté du foncier parisien. Mais leur densité déjà forte rend l'offre foncière difficile à capter notamment dans la partie la plus dense autour de Courbevoie.

Même si le mouvement est général, les territoires sont divers et le report sur la carte IGN au 1/25 000° du tracé du tronçon avec la position des gares et des cercles de 400 m et de 800 m de rayon met en évidence la variété des tissus rencontrés. Aussi, même si l'attractivité des territoires se renforce fortement grâce à

ces mobilités nouvelles, les évolutions urbaines seront nécessairement conditionnées par ces particularités géographiques et morphologiques.

### 5.2. Les nouvelles gares et les centralités existantes

A l'exception des Agnettes et des Grésillons, toutes les gares sont situées dans des zones d'urbanisation ancienne et de forte densité.

A la sortie du tunnel de la ligne de Versailles, la nouvelle **gare de Saint-Cloud** se situe à la rupture de pente du plateau, en haut du coteau qui descend à l'est vers la Seine, à la porte du centre ancien, tandis que commence à l'ouest le quartier de Montretout où les petites résidences se mêlent aux grosses villas d'autrefois. Le cercle des 800 m englobe 78% de tissu pavillonnaire parmi le foncier mutable repéré. L'enjeu est dans un site contraint de renforcer un pôle-gare en lien avec le centre ville dans un secteur de densité moyenne mais dont les pentes ne facilitent pas la constructibilité.

A deux pas du fort, la **gare de Rueil-Suresnes Mont Valérien** se situe à la rencontre de tissus variés où voisinent pavillons, immeubles de logements collectifs, équipements, pôle commerçant etc. Le cercle des 800 m de rayon comprend 64% de tissu pavillonnaire parmi le foncier mutable. L'enjeu est de donner un centre à un secteur qui ne manque pas d'équipements mais plutôt de lisibilité, ce qui suppose une action sur les espaces publics pour leur donner l'ampleur nécessaire. La gare est implantée sur le bord d'anciennes parcelles appartenant à l'OTAN, destinées à accueillir un éco-quartier.

**Nanterre-la-Boule**, carrefour royal de la carte des chasses marque l'entrée sud du centre ancien. Le tissu qui a connu la coexistence de petites industries avec le bâti ancien puis des constructions désordonnées mêle aujourd'hui pavillons, logements sociaux, immeubles anciens, belles maisons avec parc, anciennes usines. L'apport d'une gare à ce point stratégique constitue une occasion de former une centralité visible sur la grande route en complément au centre ancien qui s'en trouvera conforté. Le secteur des 800 m comprend 55% de pavillons parmi le foncier mutable et la quasi totalité du centre ancien jusqu'à la gare du RER.

La **gare de Nanterre-la-Folie** se glisse dans une zone de petites industries, de HLM, le dos des premiers immeubles du projet Seine-Arche, trois cimetières, un parc, des friches ferroviaires... où l'importance des infrastructures multiplie les contraintes. L'enjeu est ici de faciliter l'extension de La Défense et sa liaison avec Seine-Arche tout en abolissant les coupures héritées pour recoudre les morceaux de la ville.

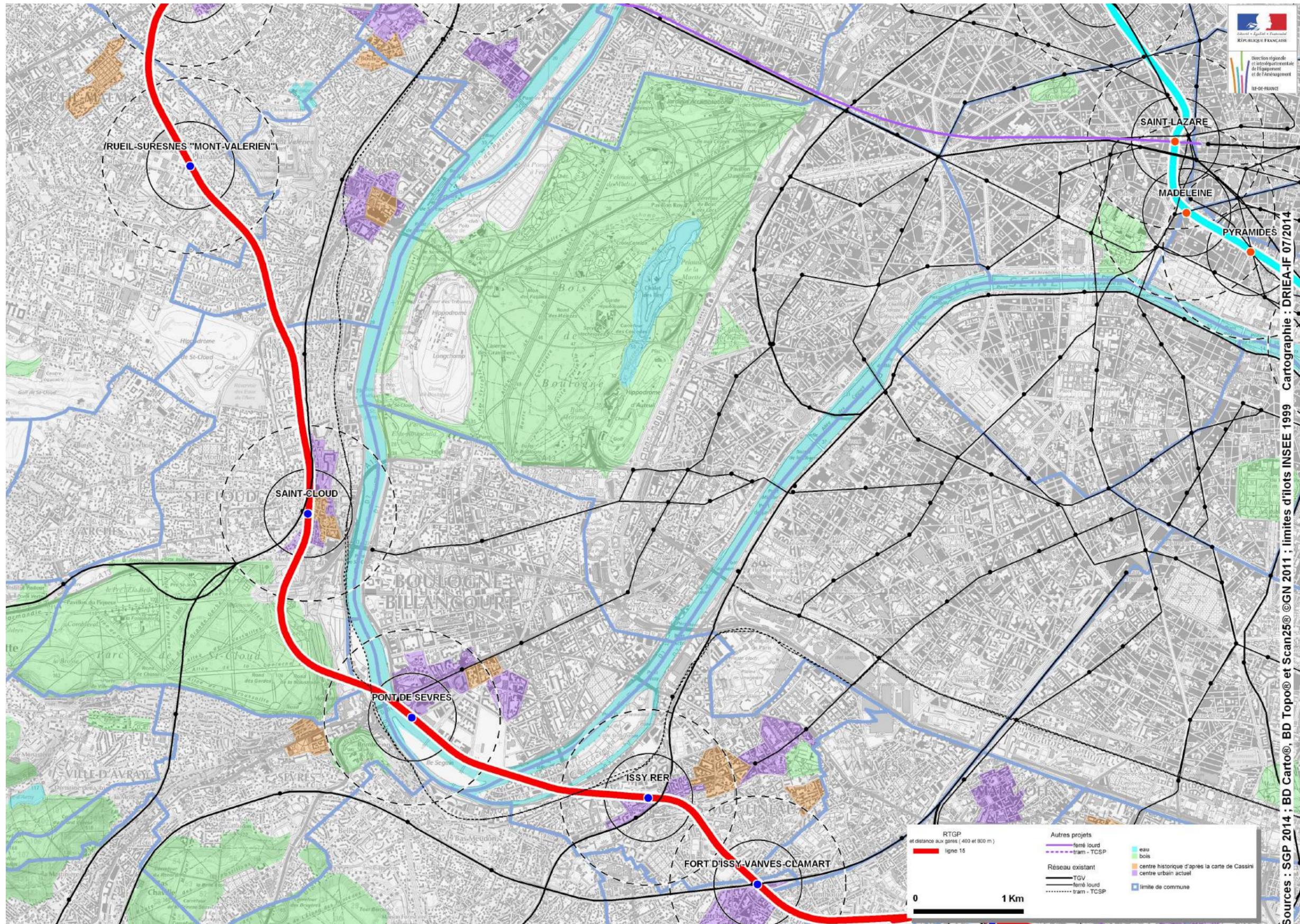
**La Défense-Grande Arche** s'inscrit dans le « mille-feuille » recouvert par la dalle et vient y ajouter une complexité nouvelle tout en facilitant l'accès. L'enjeu consiste ici à maintenir la suprématie du pôle d'affaires en évitant l'obsolescence.

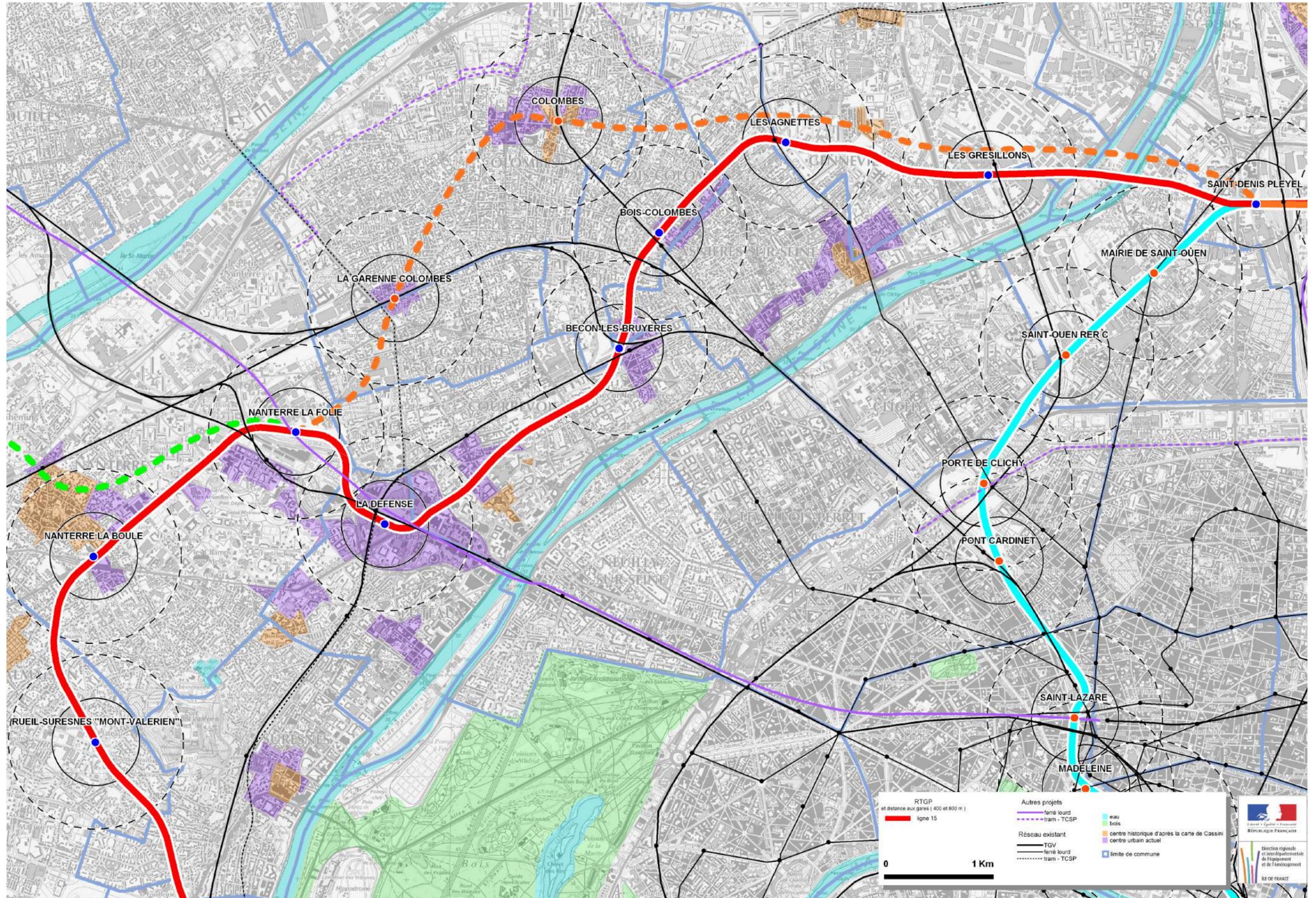
Voisine de la gare existante au centre du triangle ferroviaire, la **nouvelle gare de Bécon-les-Bruyères** vient s'inscrire dans un lotissement régulier de petits immeubles et de maisons à la rencontre de trois communes particulièrement denses : Courbevoie, Asnières et Bois-Colombes. Le cercle de 800 m englobe peu de tissu pavillonnaire, les densités sont assez élevées et la nouvelle gare est l'occasion de fortifier le petit pôle existant en requalifiant quelques terrains industriels hérités.

La **gare de Bois-Colombes**, accolée à l'existante le long de la ligne de Pontoise, s'inscrit dans un tissu de constructions disparates parmi lesquelles deux petites placettes plantées forment l'amorce d'un petit centre de proximité. Le cercle de 800 m comprend plus de 50% de tissu pavillonnaire parmi le foncier mutable. La commune connaît comme Asnières que la gare dessert également une densité forte répartie de manière égale. L'enjeu consiste à profiter de la dynamique de la nouvelle gare et du Grand Paris pour affirmer une centralité forte qui rassemble les équipements épars autour d'un projet urbain.

A la limite d'Asnières et de Gennevilliers, la **gare des Agnettes** se situe le long d'une voie majeure, à la rencontre deux tissus nettement différents : petits lotissements de pavillons où se glissent équipements sportifs et petites copropriétés à Asnières, grandes opérations HLM anciennes à Gennevilliers dont l'ancien centre (le village) se trouve à la limite des 800 m. L'enjeu ici est de développer une centralité forte rayonnant sur tout l'intérieur du méandre en profitant de la malléabilité du tissu dont une bonne part est contrôlée par la commune.

La **gare des Grésillons** s'implante le long du RER C sur la gare existante qui dessert la zone d'activités, dans un secteur en plein bouleversement. Elle fournit l'occasion de développer un pôle de services au profit





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

des activités existantes et futures, non loin de la pointe de l'île Saint-Denis et de la rive de la Seine à Saint-Ouen en cours de requalification. L'ensemble du cercle de 800 m de rayon se situe dans un tissu d'activités assez récent qui peut trouver une nouvelle visibilité et une accessibilité renforcée.

### 5.3. Villas et pavillons, comment densifier les tissus

L'émiettement de la propriété foncière, l'attachement des habitants et l'héritage de plans d'urbanisme (POS puis PLU) et de règlements de lotissement qui ont eu tendance à figer les dispositions ont généralement conduit à abandonner l'idée d'une transformation de ces tissus. Le projet du RGPE est l'occasion sur les territoires concrets de repenser la question en distinguant les situations, les statuts et les enjeux.

Les pavillons n'occupent ici que 9% de la superficie comprise à l'intérieur des cercles de 800 m de rayon autour des gares mais plus de 50% autour des gares de Bois-Colombes et Nanterre-la-Boule, plus de 60% à Rueil-Suresnes Mont Valérien, plus de 70% à Saint-Cloud Transilien.

Etablis pour beaucoup, ici, dans la première période d'extension de l'agglomération poussée par le développement des chemins de fer, villas et pavillons s'organisent selon des logiques variées mais avec quelques points communs : une densité modérée, un recul du bâti par rapport à la rue, un couvert végétal important, une majorité de propriétaires-occupants qui y trouvent la meilleure façon d'être chez eux. Ces points positifs militent pour un maintien à l'identique - c'est le statu quo actuel.

Pourtant se pose légitimement la question suivante : sommes-nous capables, à la faveur d'un élément nouveau aussi important que le projet de RGPE, de maintenir les qualités des tissus de pavillons et de villas tout en corrigeant certains défauts et en renforçant les services autour des gares?

Une première piste de réflexion consiste à ne pas globaliser, à reconnaître les différences et à proposer des réponses adaptées. A l'opposé d'une densification aveugle qui risque d'entraîner le remplacement de tout un quartier de villas, de pavillons et de jardins par des immeubles trop denses, on peut distinguer et associer plusieurs actions.

**Une densification par ajout** ou par extension des grandes maisons permet aux habitants de prendre l'initiative de transformer eux-mêmes leur cadre de vie : transformer une maison en un logement + un local de travail, transformer une maison en deux ou trois logements et garder le cadre général tout en l'adaptant à l'évolution des modes de vie et de la taille des familles comme cela se fait depuis un demi siècle. Ceci permettrait de garder le caractère des quartiers de maisons anciennes et suppose un accompagnement attentif pour conserver leurs qualités architecturales et paysagères.

**Une densification par division** des grandes parcelles (autrefois justifiées par de vastes jardins) permet de construire une seconde maison sur le même terrain, au début généralement pour un membre de la même famille (enfant qui s'établit, parent qui prend sa retraite) mais qui peut par la suite devenir une propriété différente. Cela s'est fait souvent par le passé et peut être poursuivi à condition d'un accompagnement pour préserver les massifs d'arbres, les ouvertures visuelles etc.

C'est le cas de Sèvres et de Saint-Cloud autour du parc, des hauts de Suresnes et Rueil, des franges du centre ancien de Nanterre, de la Garenne-Colombes, des belles maisons qui subsistent encore à Courbevoie, à Asnières ou à Bois-Colombes.

Ces différentes stratégies permettent pour l'essentiel de conserver les qualités paysagères des secteurs pavillonnaires et leur contribution à la bio-diversité de la ville du 21<sup>ème</sup> siècle. Elles accordent une part d'initiative importante aux habitants dont l'accord actif est indispensable pour engager des transformations. Elles supposent des manières de faire qui ne se résument pas à une approche quantitative (hauteur, prospect, densité) mais engagent de véritables projets négociés avec les voisins prenant en compte l'ensoleillement, le paysage et l'intimité de chacun.

A ces interventions modestes entraînant une densification progressive et limitée peuvent être associées des opérations plus ambitieuses de **substitution du bâti** par remplacement d'une maison par un petit immeuble dont la volumétrie se fonde dans le tissu des pavillons, ou de transformation d'une portion de rue entière afin de constituer ou renforcer un centre de proximité autour de la gare, d'y accueillir des services

et des emplois; cette mutation du tissu pavillonnaire par substitution du bâti est déjà engagée de manière visible le long des grands axes probablement en raison de la taille plus importante des terrains et des valeurs foncières plus élevées dans les communes de la partie sud. Elle peut permettre une densification volontaire autour des gares et le long des voies majeures qui se trouvent confortées dans le rôle de support de services et d'équipements. Ceci suppose une volonté municipale traduite dans les dispositions réglementaires (PLU notamment) afin de favoriser l'évolution et la densification des tissus.

### 5.4. La mutation des grands ensembles

De statut public ou para-public selon qu'il s'agit d'offices d'HLM ou de sociétés, les grands ensembles locatifs de logements sociaux constituent à priori des tissus susceptibles d'évoluer puisqu'à la maîtrise du foncier et de l'immobilier s'ajoutent une densité souvent plus modérée que l'image généralement véhiculée et le sentiment que les dysfonctionnements sociaux constatés justifieraient leur démolition. Les programmes ANRU d'ailleurs apportent des outils et des financements pour cela.

La question de la mutation des grands ensembles, nombreux autour du RGPE et bien représentés dans un grand nombre de communes du tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel, se pose effectivement. Cependant leur part à l'intérieur des cercles de 800 m autour des gares reste faible, elle ne représente un potentiel que pour les gares de Nanterre-la-Boule et des Agnettes.

L'opportunité de procéder à une reconstruction ou une densification d'une partie de ce foncier apparaît donc directement liée aux projets urbains qui peuvent se développer autour des gares pour apporter équipements et services afin de dynamiser les communes et renforcer la visibilité, la mixité sociale et fonctionnelle et l'attractivité de leurs centres ainsi que le rabattement vers les gares par tous les modes de déplacements et par l'aménagement des voiries. Créations d'espaces publics et réalisation d'opérations ambitieuses à forte densité pourraient alors justifier la substitution de nouveaux logements mieux adaptés à un patrimoine parfois un peu fatigué.

La cité-jardin de Suresnes appartenant au mouvement HLM forme une situation à part. Logements sociaux, ils présentent les mêmes caractères de maîtrise du foncier et de l'immobilier que les ensembles d'immeubles et peuvent représenter de ce fait un foncier d'autant plus intéressant pour muter que leur densité est faible. Mais elle appartient au patrimoine recensé de l'architecture du XX<sup>ème</sup> siècle et de ce fait mérite des égards. Son évolution ne saurait donc être envisagée que sur des points limités pour des raisons d'intérêt public fortement motivés.

### 5.5. Grandes enclaves et logistique

Souvent propriétés publiques ou para-publiques, de grandes enclaves d'équipements occupent une part non négligeable des territoires de la banlieue. Emprises militaires et logistiques au Mont-Valérien, plateaux ferroviaires à Nanterre, port et plates-formes logistiques à Gennevilliers sans compter les équipements moins importants en surface, leur densité bâtie est faible; leur apport économique variable, certains sont jugés obsolètes. La tentation est grande de reconquérir tout ou partie de ces emprises en transférant l'équipement plus loin du centre de l'agglomération si la fonction persiste, voire en le fermant pour cause d'inutilité.

Cette hypothèse est souvent justifiée par le souci d'éviter l'étalement urbain et de promouvoir une ville compacte censée apporter de substantielles économies. Elle doit cependant être modérée à la lumière de plusieurs considérations : patrimoniales, symboliques, économiques et techniques. En effet, ces territoires jouent un rôle plus important qu'il n'y paraît dans le fonctionnement de la métropole et le maintien des activités logistiques autour de la zone centrale apparaît comme une nécessité.

La question se pose principalement dans les parties planes du méandre, le reste ayant déjà connu grâce à la proximité de La Défense des mutations urbaines importantes.

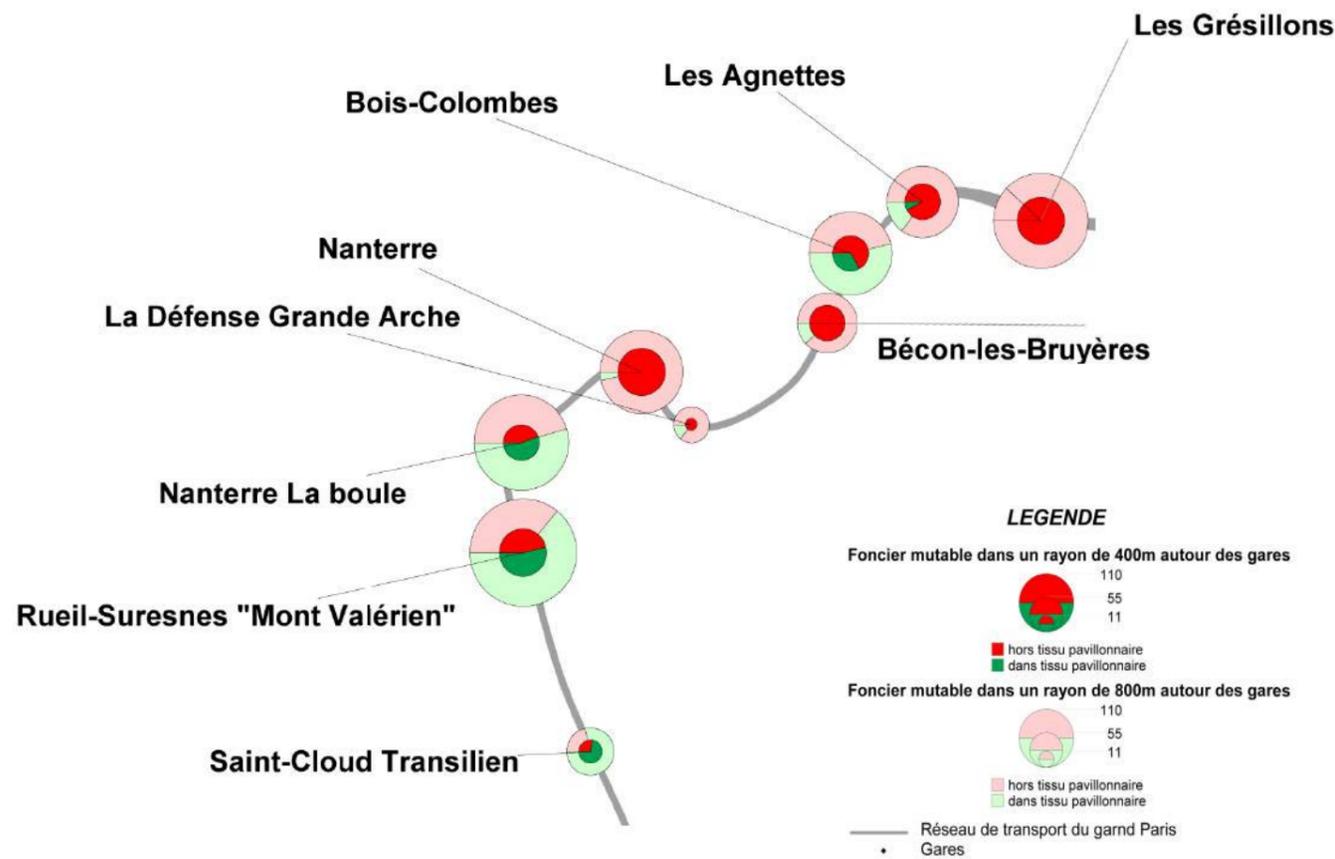
## 5.6. Constructibilités

L'approche des constructibilités autour des gares du tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel 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.

Les gares Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel seront réalisées respectivement avec le tronçon Pont de Sèvres/Noisy-Champs (ligne 15 Sud) et avec le tronçon Noisy-Champs/Saint-Denis Pleyel (ligne 16), tous deux mis en service avant le tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel. Les cercles de 400 m et de 800 m de rayon autour des deux gares Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel n'ont donc pas été pris en compte pour le calcul des constructibilités, qui porte en conséquence ici sur 9 gares 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 quatre groupes :

- un ensemble de communes de densité moyenne qui comprennent une part importante de tissus pavillonnaires mêlée à des éléments patrimoniaux et des activités productives ou tertiaires autour des gares de Saint-Cloud-Transilien, Rueil-Suresnes Mont Valérien, Nanterre-la-Boule et Bois-Colombes;
- des secteurs de forte densité autour des gares de La Défense-Grande Arche et Bécon-les-Bruyères et, dans une moindre mesure, Nanterre;
- deux secteurs de requalification urbaine autour des gares de Nanterre-la-Folie et des Agnettes;
- un secteur de redynamisation économique d'activités en cours de transformation aux Grésillons.



Source DRIEA-IF

Réseau de transport public du Grand-Paris / Tronçon Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel (ligne 15 ouest)

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 (soit 100% hors tissu pavillonnaire et 66% dans le tissu pavillonnaire) et de 50% du foncier repéré dans la couronne entre 400 et 800 m de rayon (soit 55% hors tissu pavillonnaire et 33% dans le tissu pavillonnaire).

Sur ces bases, le foncier mobilisable autour des 9 gares nouvelles du tronçon a été estimé à 304 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 1 810 ha brut environ, 1 500 ha net (cercles de 800 m de rayon);
- la quasi-totalité des communes - Saint-Cloud excepté - 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 9 gares		cercle de 400 m (452 ha)	couronne 400 à 800 m (1 358 ha)	TOTAL (1 810 ha)
repéré	ha	137	363	500
mobilisable	%	90%	50%	-
mobilisable	ha	123	181	304

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.

Pour les tissus pavillonnaires importants autour des gares de Saint-Cloud, Rueil-Suresnes-Mont Valérien, Nanterre-la-Boule ou Bois-Colombes, la mobilisation du foncier peut revêtir plusieurs aspects mêlant dans un même site la densification modérée de certaines parcelles à partir du bâti existant et la densification plus importante avec substitution complète du bâti sur d'autres - notamment pour des opérations d'envergure autour des gares dans le rayon de 400 m, ce qui suppose une modification des dispositions réglementaires limitée en étendue mais radicale sur le fond afin d'augmenter les capacités constructives.

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 182 ha nets tandis que 40%, soit 122 ha, seraient affectés aux activités économiques, aux services et aux équipements.

**Pour les logements**, compte-tenu d'une densité moyenne assez modérée sur ce tronçon, 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=1,2 au dessous duquel les terrains situés autour des gares sont considérés en sous-densité pour l'ensemble du tronçon sauf pour les Grésillons pour laquelle le seuil est fixé à 0,8.

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 entre 1,6 (cas de terrains libres de construction utilisée - avec hypothèse basse de COS additionnel) et 3,2 (cas de terrains occupés à la limite du seuil de 1,2 - avec hypothèse haute de COS additionnel).

La constructibilité du tronçon peut être estimée entre 2,91 millions et 3,64 millions de m<sup>2</sup> de plancher nouveaux soit 36 400 à 50 700 logements sur vingt cinq ans selon la taille et la répartition des logements construits en intégrant une marge d'aléas.

Logt	surface plancher totale	surface moyenne/lgt	lgt sur 25 ans	lgt/an
hyp basse	2,91 M m <sup>2</sup>	80 m <sup>2</sup>	36 400	1 460
hyp haute	3,64 Mm <sup>2</sup>	72 m <sup>2</sup>	50 700	2 020

**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 122 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 des services logistiques indispensables au 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 3, on peut noter quelques spécificités de ce tronçon. Ainsi, toutes les gares, à l'exception de Saint-Cloud, sont comprises dans un périmètre de CDT.

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. A la date d'élaboration du présent dossier, trois CDT directement desservis par le tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel ont été signés: Grand Paris Seine Ouest, Boucle Nord des Hauts de Seine, Territoire de la Culture et de la Création.

Par ailleurs, plusieurs territoires aux abords des gares font l'objet d'études portées par les personnes publiques, collectivités, bailleurs sociaux ou EPADESA, en vue de réaliser des projets urbains importants. Soit il s'agit de projets de requalification de grands ensembles de logements sociaux, aux Agnettes et à Nanterre Les Groues, soit il s'agit de préparer l'urbanisation de grandes emprises ferroviaires sous utilisées comme à Nanterre la Folie. La commune de Gennevilliers a pour sa part mis en place un outil de veille foncière, une ZAD, autour de la gare des Grésillons.

La mutation de ces territoires va être facilitée et probablement accélérée par la valeur nouvelle apportée par la gare. Ainsi le RGPE joue dans ce cas un rôle de déclencheur ou d'accélérateur de projets urbains.

Un suivi attentif de la gestation de ces projets puis de leur mise en œuvre devra être mis en place afin de mesurer sur ces cas concrets l'impact du RGPE sur ces territoires stratégiques pour le renouvellement urbain du nord-ouest de l'agglomération.

**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.**

**Deux effets majeurs semblent se dégager : d'une part le renforcement de La Défense élargie dans un mouvement qui va de Saint-Cloud ou Suresnes à Asnières et Bois-Colombes, d'autre part un effort particulier sur la partie nord-est du département en faveur du port de Gennevilliers et de la plaine d'activités autour des Grésillons.**

**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. C'est particulièrement vrai à Nanterre que deux nouvelles gares vont fortifier et qui constitue déjà la ville historique du secteur au sein du territoire Seine-Arche caractérisé par La Défense.**

**La variété des territoires traversés où voisinent patrimoine historique, tissus pavillonnaires ou des grandes enclaves tertiaires, industrielles ou logistiques devraient inciter à porter une grande attention afin de conserver les qualités environnementales, paysagères et patrimoniales auxquelles les habitants sont attachés, ainsi que les services indispensables au fonctionnement de la métropole.**

**Les possibilités de mutations ont été estimées à 304 ha pour l'ensemble des terrains autour des gares du tronçon (sans double compte des extrémités), soit une constructibilité potentielle de 1 460 à 2 020 logements par an en moyenne, ce qui correspond à des objectifs fixés pour l'ensemble du tronçon et une mise à disposition de 122 ha nouveaux par an pour les activités économiques, les services et les équipements sur vingt cinq ans.**

## **Conclusion générale**

*pièce G*

**46**

### Quels 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 pour resituer 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 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 Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel sur le développement de l'urbanisation?

S'agissant des effets du tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel 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.

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 neuf nouvelles gares prévues, 7 assurent des correspondances avec des lignes existantes de RER, de métro ou de Transilien et se trouveront donc associées à des gares ou des stations existantes pour former des pôles intermodaux d'une nouvelle ampleur.

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 à Saint-Cloud ou La Défense ou d'un pôle émergeant comme aux Agnettes, on peut s'attendre à une affirmation combinant centralité historique et polarité nouvelle.

Dans d'autres cas comme à Bécon-les-Bruyères situé à la rencontre des territoires communaux, ou aux Grésillons majoritairement occupée aujourd'hui par de la logistique, se pose davantage la question de créer une centralité complémentaire qui ne soit pas concurrente des centres existants.

Face à la part des tissus pavillonnaires - 32% du foncier repéré comme mutable sur l'ensemble du tronçon mais plus de 50% 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, principalement autour de la gare des Grésillons, 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 : 300 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](http://www.societedugrandparis.fr)