

LIGNE 16 : NOISY – CHAMPS < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 17 : LE BOURGET RER < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 14 : MAIRIE DE SAINT-OUEN < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE BLEUE)

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

PIÈCE **G.4.2**

Étude d'impact

Annexe :
Étude des effets sur l'urbanisation

Sommaire

Introduction 2

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 | 9 |
| 1.2. Les communes du RGPE, quelle dynamique des territoires? | 9 |
| 1.3. La spatialisation des données | 14 |

Chapitre 2 : Effets sur le développement de l'urbanisation 17

| | |
|--|----|
| 2.1. Effets du RGPE sur les zones urbanisées : la méthode utilisée | 19 |
| 2.2. Effets sur le logement | 20 |
| 2.3. Effets sur les locaux d'activité | 22 |

Chapitre 3 : Mise en œuvre, accompagnement et suivi 23

| | |
|---|----|
| 3.1. Les moyens de la mise en œuvre du projet | 25 |
| 3.2. Optimiser, atteindre les objectifs | 26 |
| 3.3. Éviter, atténuer, compenser les aspects négatifs | 26 |
| 3.4. Les mesures propres à assurer le suivi | 27 |

PARTIE 2 - Le projet des tronçons Noisy-Champs/Saint-Denis-Pleyel et Saint-Denis Pleyel/Mairie de Saint-Ouen

Chapitre 4 : État des lieux des tronçons 31

| | |
|---|----|
| 4.1. Situation, site et tracé | 33 |
| 4.2. Territoires, habitants et emplois, données socio-économiques | 35 |
| 4.3. Paysages, formes urbaines et tissus urbains | 36 |

Chapitre 5 : Effets sur les zones urbanisées des tronçons 39

| | |
|--|----|
| 5.1. Connexions et mobilités nouvelles | 41 |
| 5.2. Les nouvelles gares et les centralités existantes | 41 |
| 5.3. La densification des tissus pavillonnaires | 44 |
| 5.4. La mutation des grands ensembles | 44 |
| 5.5. Grandes enclaves et logistique | 44 |
| 5.6. Constructibilités | 45 |
| 5.7. Accompagnement et suivi | 46 |

Conclusion générale 49

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, qui sera réalisé et soumis à une enquête publique, Noisy-Champs/Saint Denis-Pleyel.

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 concrètement 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 de gares n'ont pas suscité de renforcement des centralités et des services. Il y a donc lieu de s'interroger sur les conditions nécessaires pour encourager cette intensification et sur les apports qui permettront de les réunir. Les mécanismes de mobilisation du foncier et les dynamiques engendrées par les Contrats de Développement Territorial (CDT) associant l'État et les collectivités territoriales seront-ils suffisants ou faudra-t-il les conjuguer avec d'autres facteurs ?

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

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

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

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

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

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

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

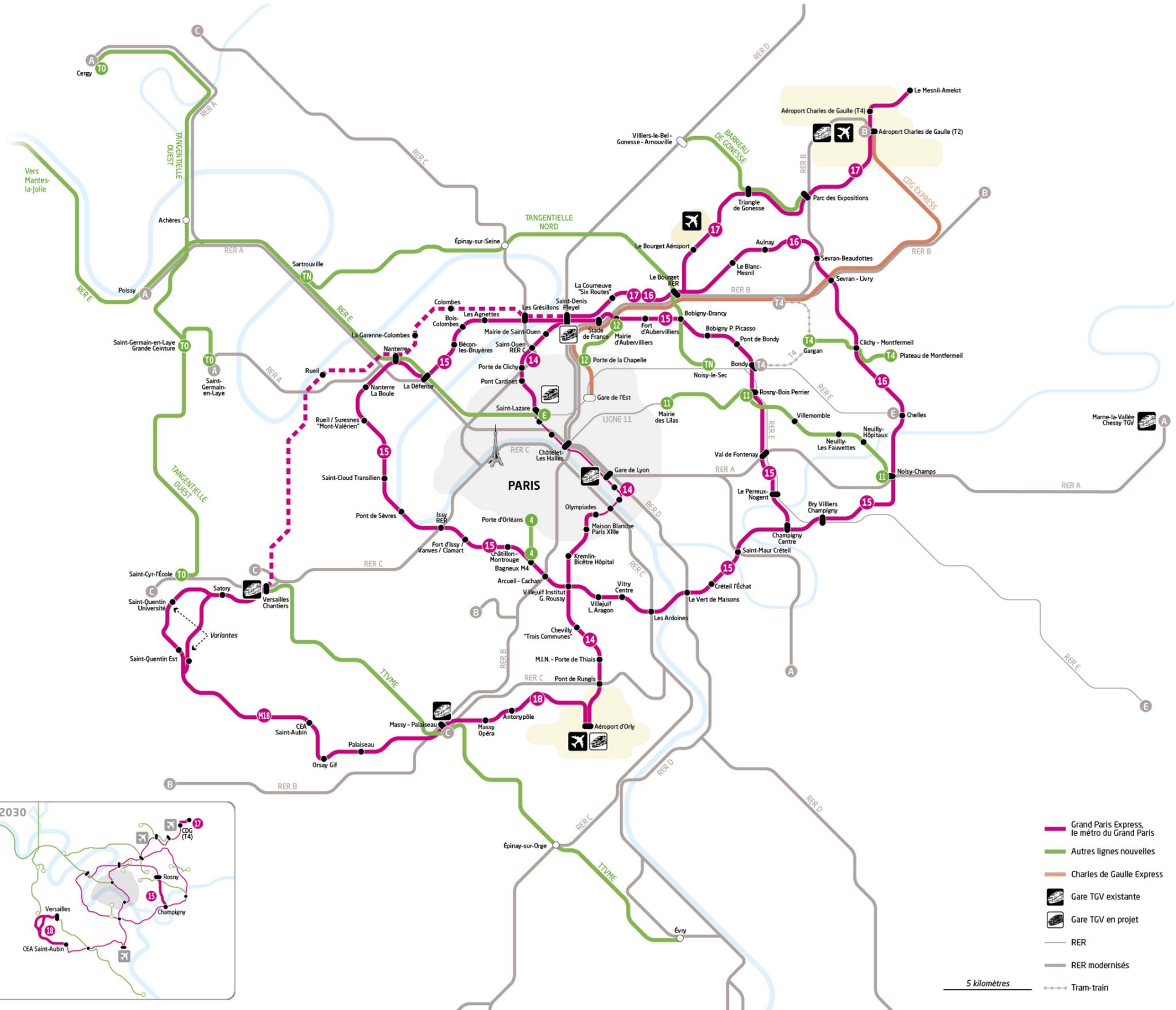
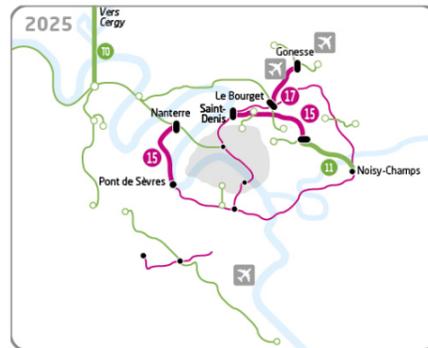
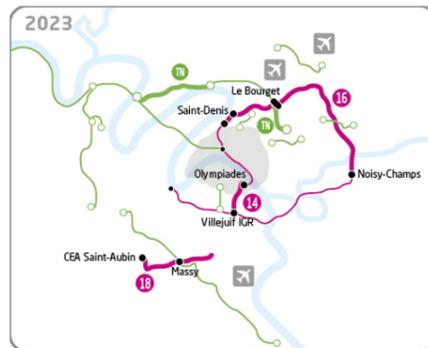
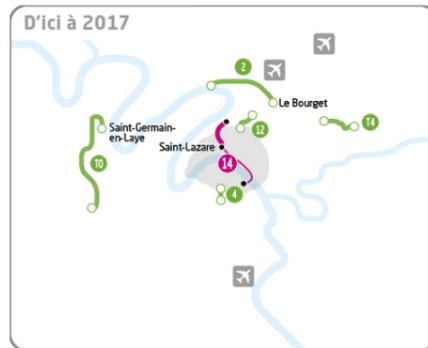
Comprendre ces risques et apprécier les moyens qui existent ou qui peuvent être mis en place pour les éviter, les atténuer ou les compenser, supposent donc une connaissance assez fine des territoires. Celle-ci largement appuyée sur les données dont dispose la DRIEA est résumée à l'échelle globale du programme de l'ensemble du Réseau comme à l'échelle détaillée du projet du tronçon Noisy-Champs/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)

Chapitre 1

Géographie des territoires et approche sociologique, état des lieux



- Grand Paris Express, le métro du Grand Paris
- Autres lignes nouvelles
- Charles de Gaulle Express
- Gare TGV existante
- Gare TGV en projet
- RER
- RER modernisés
- Tram-train

5 kilomètres

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

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

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

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

1.1. Tracés et connexions

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

- **une ligne rouge** (M15 Sud, M15 Ouest, M16 et M17), composée d'une liaison de rocade d'environ 80 km soit 34 gares espacées d'environ 2,5 km en moyenne, complétée de la gare du Bourget RER vers celle du Mesnil Amelot par une branche de 20 km comprenant 6 gares ;
- **une ligne bleue** qui est l'actuelle ligne 14 prolongée au nord, de Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (le STIF et la RATP sont les maîtres d'ouvrage de ce 1er prolongement et la déclaration d'utilité publique a été obtenue en octobre 2012) puis à Saint-Denis Pleyel et au sud d'Olympiades jusqu'à l'aéroport Orly (la SGP est le maître d'ouvrage); cette ligne aura une longueur de près de 30 km au total, dont environ 9 km correspondent à la ligne 14 actuellement exploitée et dont 15 km seront sous maîtrise d'ouvrage de la SGP (sections Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel et Olympiades - Orly);
- **une ligne verte** (M18) d'environ 50 km : entre Orly et Versailles, la ligne verte assure par 11 gares la desserte du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay ainsi que de grands bassins d'habitat et d'emplois des Yvelines et de l'Essonne ; prolongée à Nanterre, elle doit offrir une liaison de rocade performante en moyenne couronne pour le sud, l'ouest et le nord-ouest parisiens.

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

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

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

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

Les connexions offertes ne sont pas du même ordre : en combinant pour chaque gare le nombre et la qualité des échanges possibles ainsi que la fréquentation prévue, on peut tenter de décrire une hiérarchie parmi lesquelles se distinguent, hors Paris, trois grandes catégories :

1. Les grandes connexions (7) où se superposent trafic interne (francilien) et trafic externe (TGV ou

avion) et qui constituent des pôles visibles à l'échelle internationale participant au rayonnement de la ville-monde :

- La Défense, Saint Denis-Pleyel, Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4, Massy-Palaiseau TGV, Aéroport d'Orly et dans une moindre mesure, Versailles-Chantiers

2. Les correspondances de plus de deux lignes (9) internes au RGPE et avec le RER, la Transilien ou le métro parisien :

- Le Bourget RER, Sevran-Livry, Chelles, Noisy-Champs, Bry-Villiers-Champigny, Issy-RER, Nanterre-La Folie, Rosny-Bois-Perrier, Val de Fontenay

3. Les correspondances simples (30)

- Saint-Cloud Transilien, Pont de Sèvres, Fort d'Issy- Vanves- Clamart, Châtillon-Montrouge, Bagneux M4, Arcueil-Cachan, Villejuif-Institut G. Roussy, Villejuif-Louis Aragon, Les Ardoines, Le Vert de Maisons, Créteil l'Échat, Saint-Maur-Créteil, Champigny-Centre, Sevran-Beaudottes, Les Grésillons, Les Agnettes, Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, La Garenne-Colombes, Colombes, Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, Bobigny-Drancy, Bobigny- Pablo Picasso, Bondy, Le Perreux - Nogent, Pont de Rungis, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions.

Vingt-trois gares sont sans correspondance.

Des seize pôles d'échanges majeurs, 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 est 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.

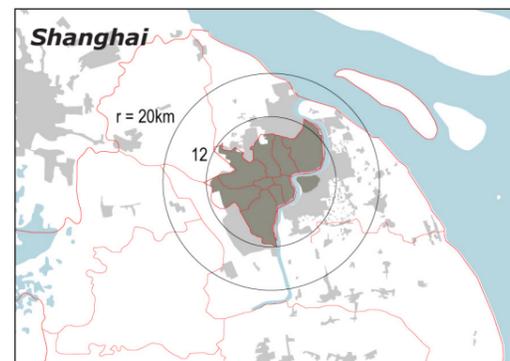
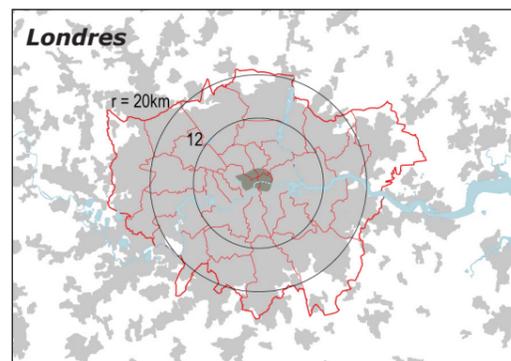
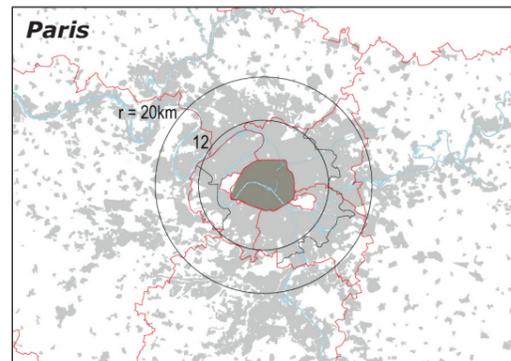
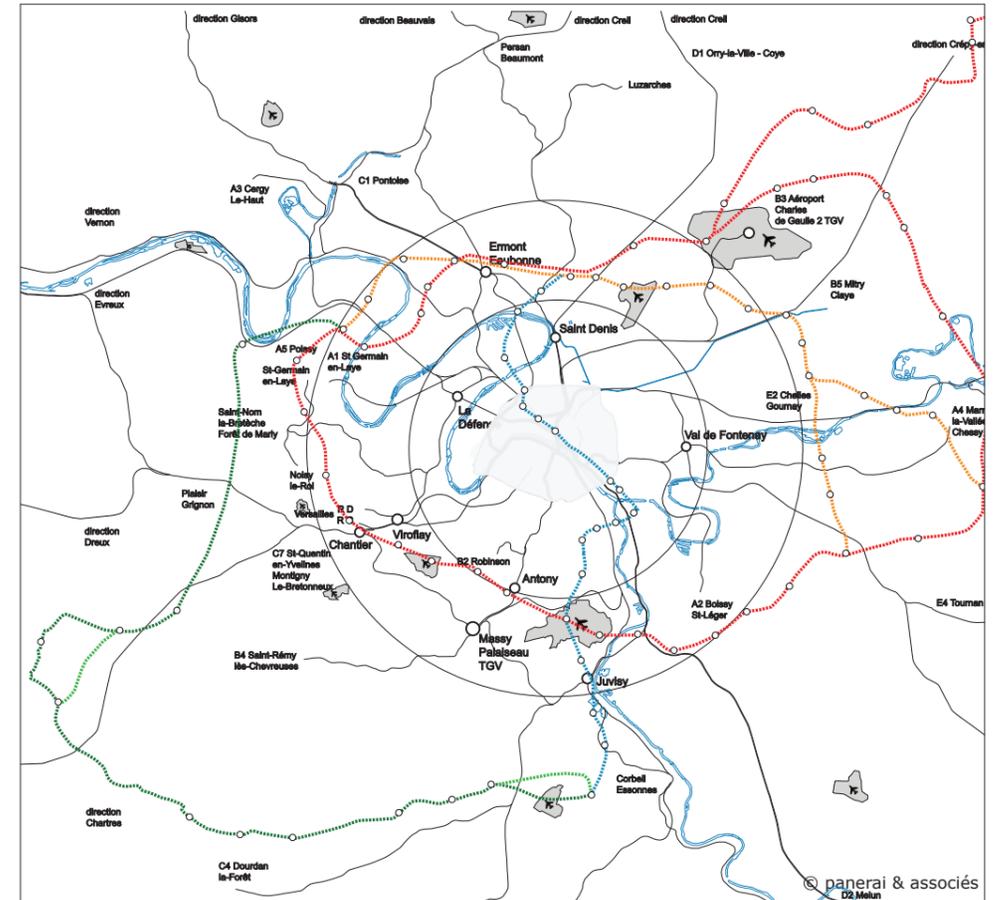
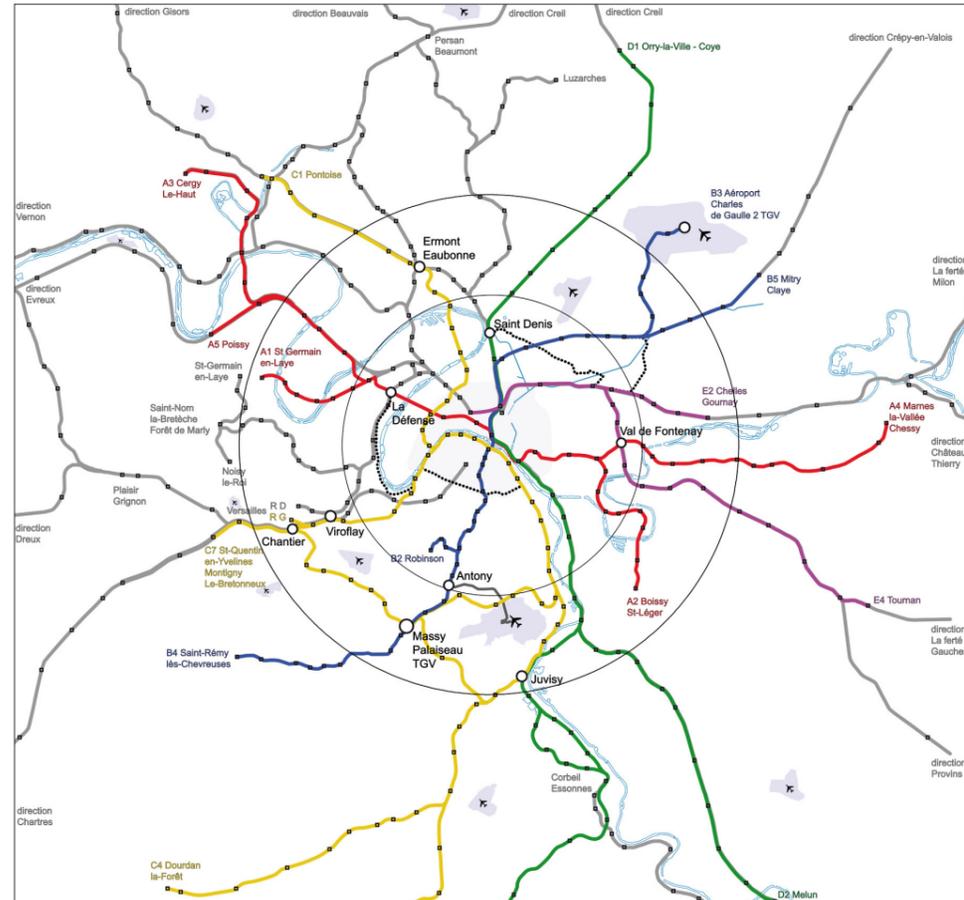
1.2. Les communes du RGPE, quelle dynamique des territoires?

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

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

Les analyses portent principalement sur la période 1990-2006 avec pour la démographie une extension aux chiffres de 2009. Elles utilisent notamment les recensements de 1999 et de 2006 dont les données sont à



© panerai & asso-
Comparaison des quatre métropoles

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.

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.

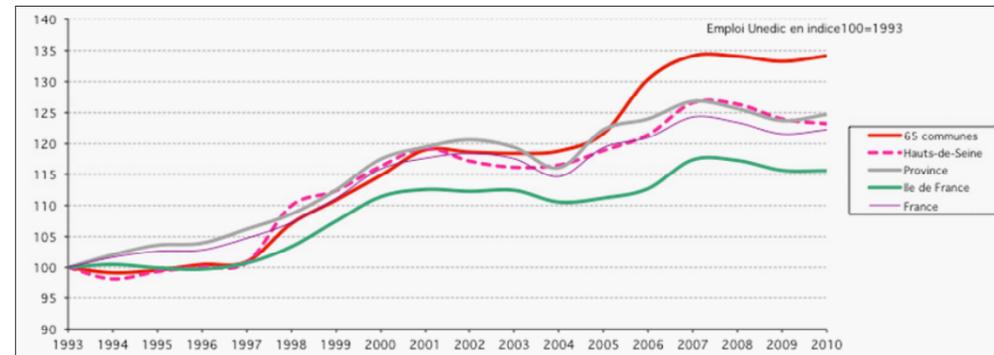
La structure de la population des 83 communes qui en résulte est marquée par la prépondérance des personnes de 20 à 59 ans, c'est-à-dire en âge de travailler, qui représentent 54,5% de la population (55,2% en IdF, 51,6% en France), tandis qu'avec 17,1% les plus de 60 ans sont moins nombreux que la moyenne 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.

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



sources : Laurent Davezies d'après INSEE

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

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

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

La cartographie de la densité d'emplois au kilomètre carré qui peut donner une indication sur la qualification de l'emploi dessine un arc-ouest de Saint-Denis à Créteil en passant par La Défense avec à l'écart, au nord,

| | 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- 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% |
| Île de France | 2 002 043 | 2 147 393 | 1 098 229 | 5 247 665 | 38,2% | 40,9% | 20,9% |
| France | 7 589 855 | 8 678 293 | 5 164 896 | 21 433 044 | 35,4% | 40,5% | 24,1% |

source Laurent Davezies d'après INSEE

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

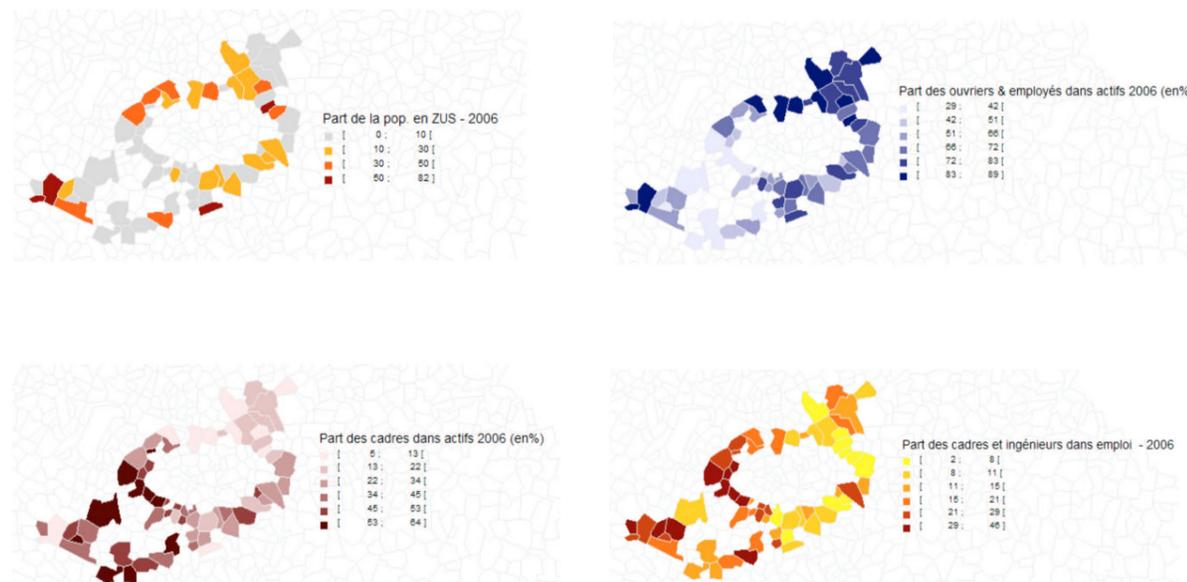
sur la ligne verte avec Versailles, Voisins-le-Bretonneux, Montigny-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux, Saclay, Gif-sur-Yvette, Orsay et Palaiseau et enfin, Antony.

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-Amelot.

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

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

source Laurent Davezies d'après INSEE



source : Laurent Davezies d'après INSEE

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.

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/Seine). La part des cadres dans l'emploi en diffère légèrement. Tantôt elle se superpose aux communes habitées par les cadres (l'arc de La Défense à Issy-les-Moulineaux), tantôt elle s'en décale : on vit à Versailles, Voisins-le-Bretonneux, Saclay, Gif-sur-Yvette, et Antony, on travaille à Guyancourt, Montigny-les-Hameaux et Massy.

Logement et mobilité

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

Les communes qui accueillent le maximum de HLM (plus de 40%) sont regroupées au nord : La Courneuve, Saint-Denis, Gennevilliers, Nanterre ; au sud-ouest : Trappes et Guyancourt, et au sud : Orly, Arcueil et Bagnex. 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%)

| 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

que les seconds (50%). On comprend alors que ces actifs habitants possèdent moins de voitures que la moyenne régionale.

1.3. La spatialisation des données

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

A l'évidence, et si l'on parcourt la 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 plateformes industrielles et logistiques le long de la Seine (Vitry-Alfortville), de la Marne (Bonneuil, Chelles), dans une vision métropolitaine de la nécessité de maintenir une part de production et de services au cœur de la grande ville.

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

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

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

désindustrialisation et, depuis 1999, le plus fort dynamisme de redéploiement économique.

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

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

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

La branche de **la ligne rouge du Bourget à l'Aéroport Charles de Gaulle (M17)** 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 verte (M18) 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.

Orly-Paris-Saint-Denis-Pleyel, la ligne bleue (M14), 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'Hay-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 orange (M15), (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.

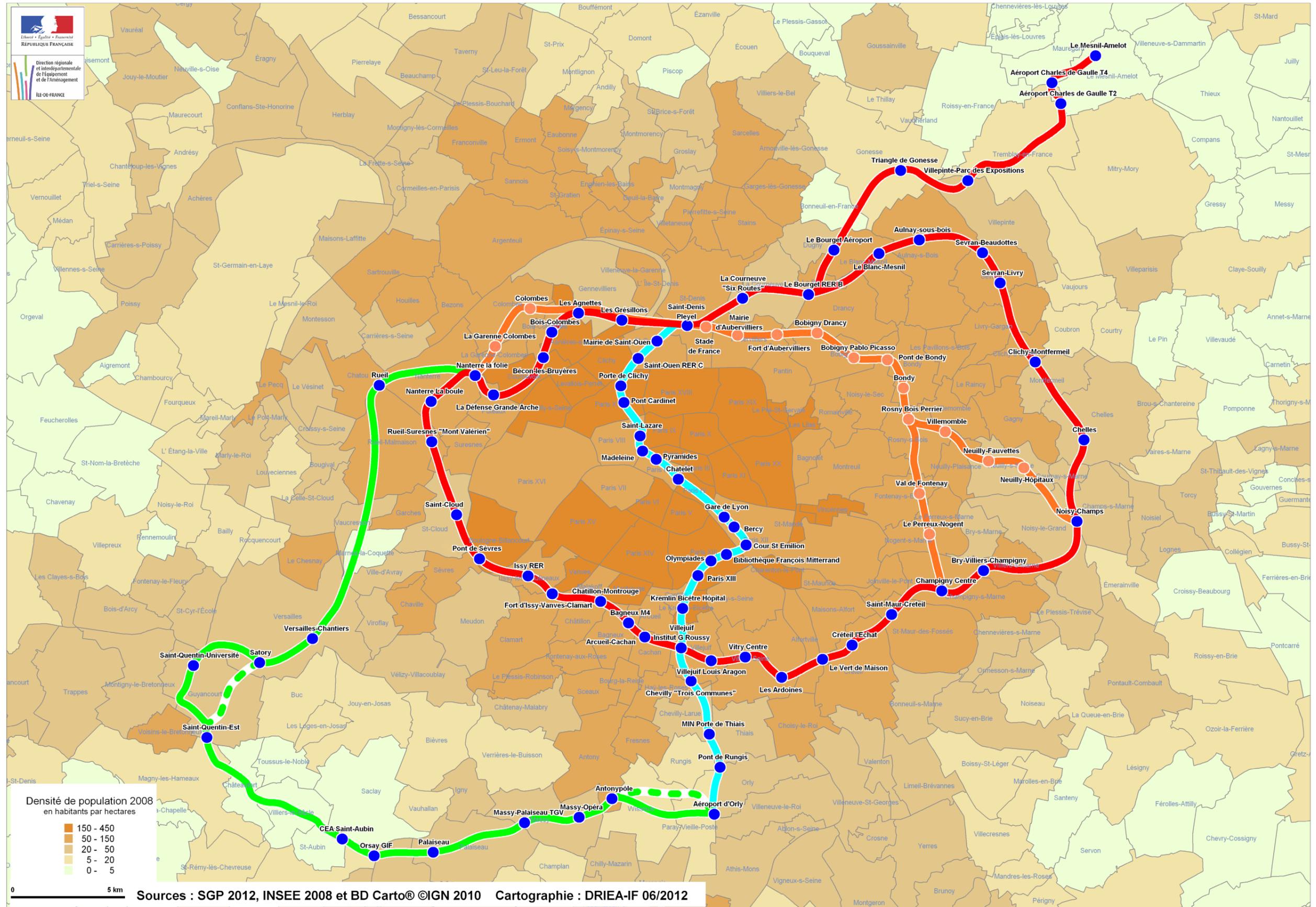
La composition sociale comme les revenus marquent des différences importantes. Celles-ci se traduisent tantôt par des séparations nettes : les communes riches en partie regroupées à l'ouest, les plus pauvres au nord-est, tantôt par une proximité en peau de léopard : l'arc sud de la ligne rouge ou le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

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 Noisy-Champs - Saint Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen - Saint Denis Pleyel

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

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

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

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

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

Les territoires retenus sont ceux liés aux gares du RGPE hors Paris pour lesquels ont été évaluées, selon les critères définis ci-dessus, les capacités d'urbanisation à l'intérieur des cercles de 800 m de rayon autour des gares, ce qui correspond sensiblement à un parcours d'un quart d'heure maximum et définit une attractivité reconnue.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Effets sur le logement

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

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

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

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

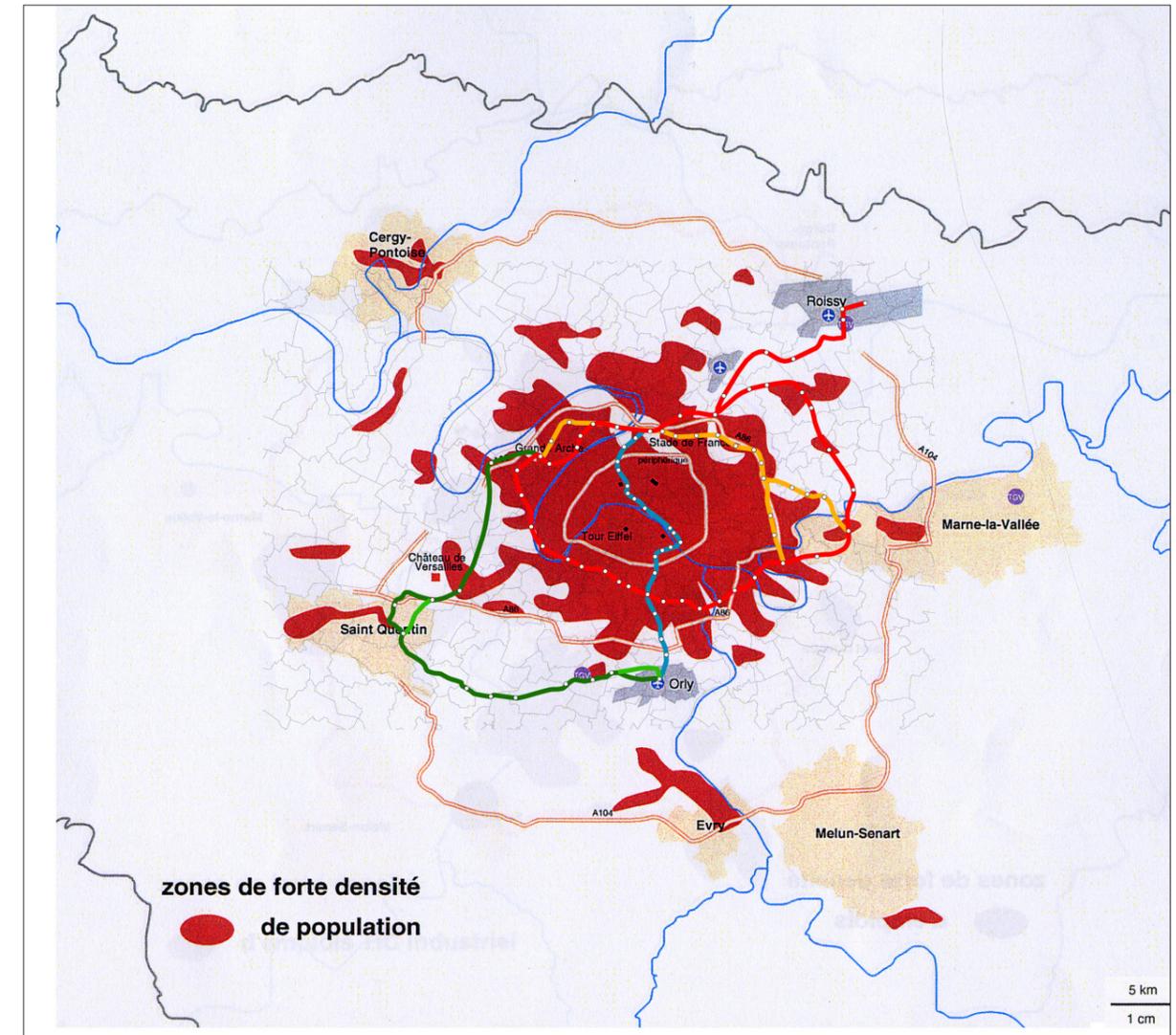
Les territoires qui offrent le plus fort potentiel sont situés autour de la ligne rouge sud, est et nord, et autour de la ligne orange (M15), soit pour une grande part dans la zone qui présente déjà une typologie urbaine offrant la plus grande densité de logements selon les données IRIS. Mais le potentiel se situe dans sa partie la moins dense, c'est à dire là où il est encore possible de modifier les tissus urbains, pour en améliorer la qualité et l'homogénéité, et de densifier raisonnablement. Ainsi, l'arc Noisy-Champs/Saint Denis-Pleyel, moins dense car davantage à l'écart est susceptible d'une intensification plus importante.

En termes de localisation, l'impact touche par définition les territoires situés autour des gares du RGPE (le cercle de 800 m pris comme base de calcul) avec une répartition inégale. Rapportées au nombre de gares, la ligne rouge et la ligne orange (M15 et 16) qui traversent les secteurs centraux représentent proportionnellement les plus grandes capacités à mobiliser du foncier en renouvellement urbain. La ligne bleue (M14) est légèrement en dessous, la ligne verte (M18) offre des capacités nettement plus basses.

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

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

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



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

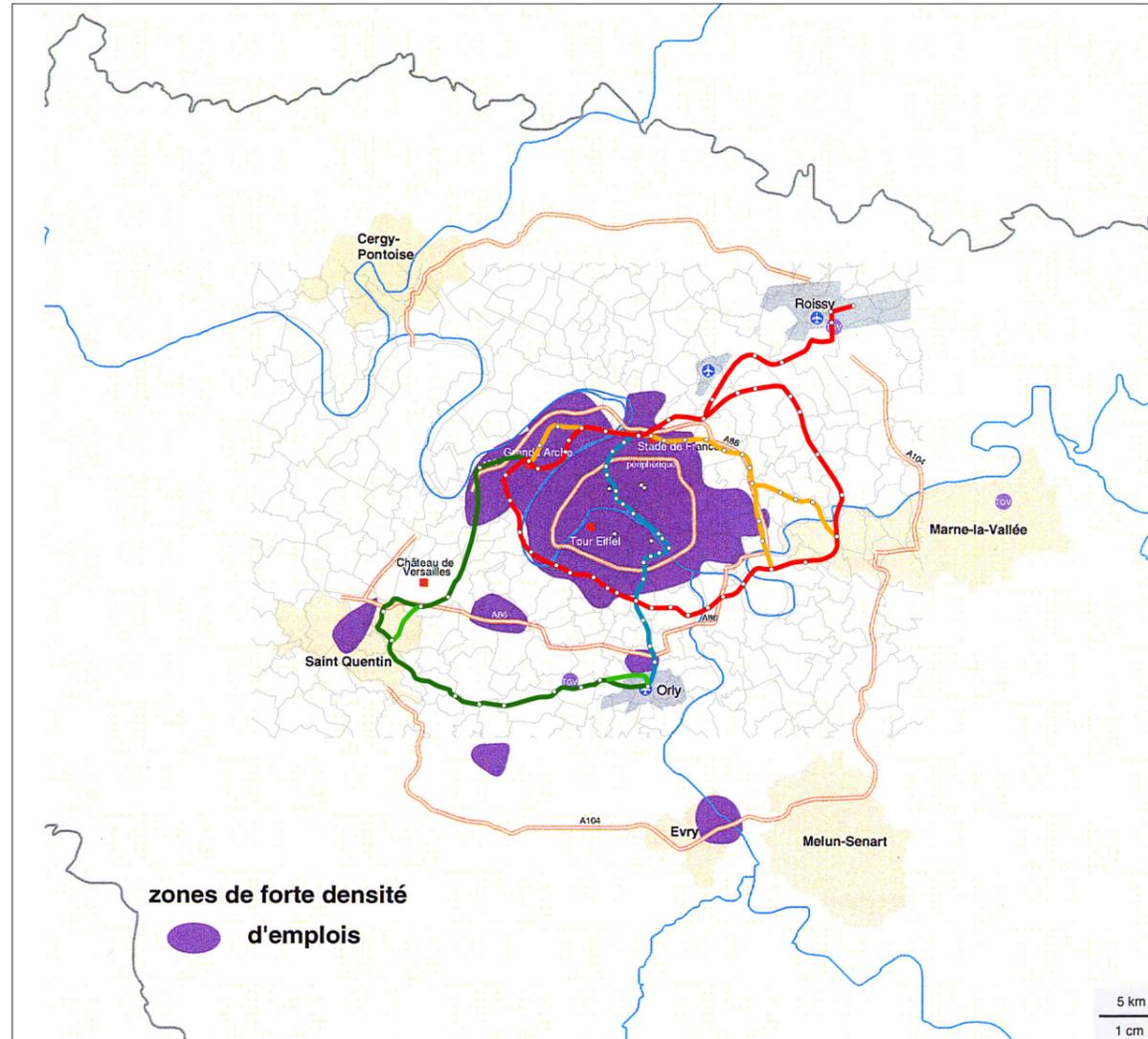
2.3. Effets sur les locaux d'activité

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

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

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

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



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

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

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

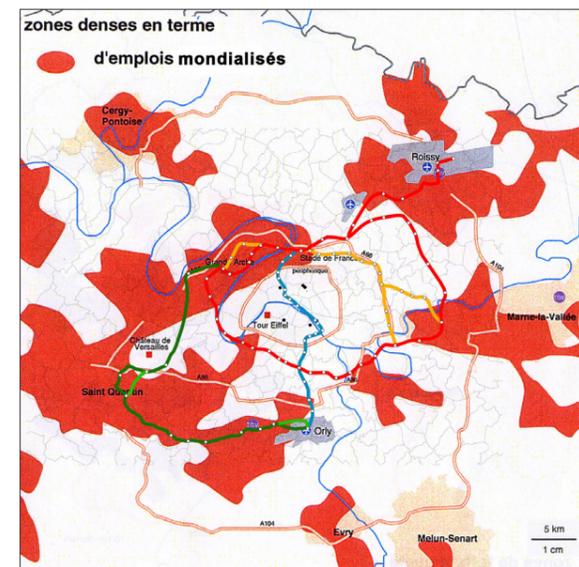
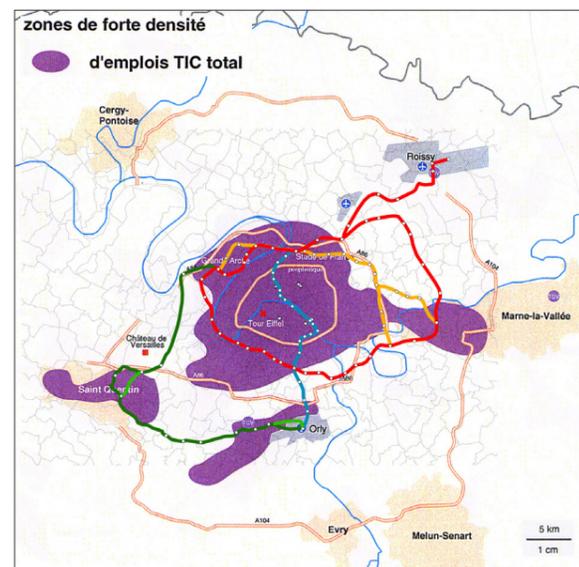
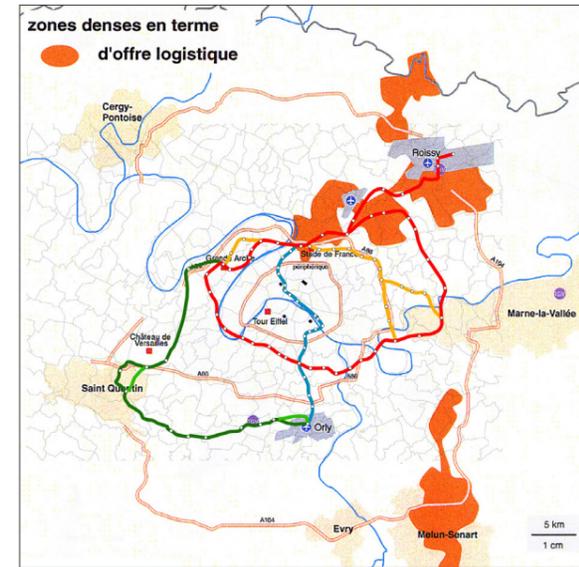
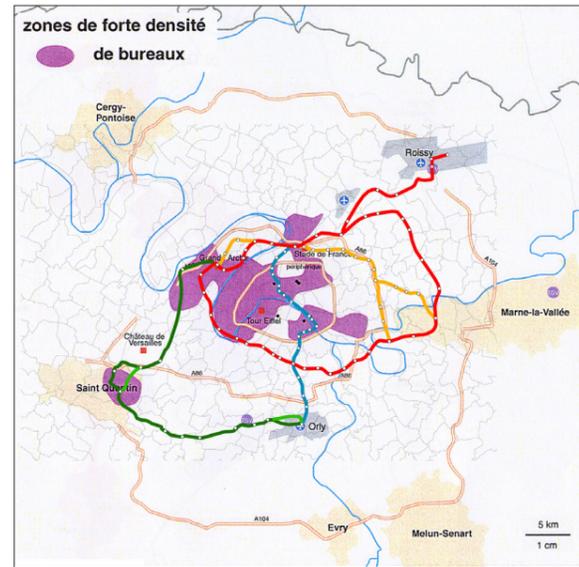
Néanmoins l'hypothèse de réserver 40% du foncier mobilisable ou des constructibilités potentielles aux activités économiques doit bien être comprise comme une moyenne sur l'ensemble du réseau, telle gare pouvant, dans le rayon de 400 m notamment, accepter une forte concentration de bureaux telle autre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

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

La carte montrant les gains d'accessibilité met en évidence le fait que 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.



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

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

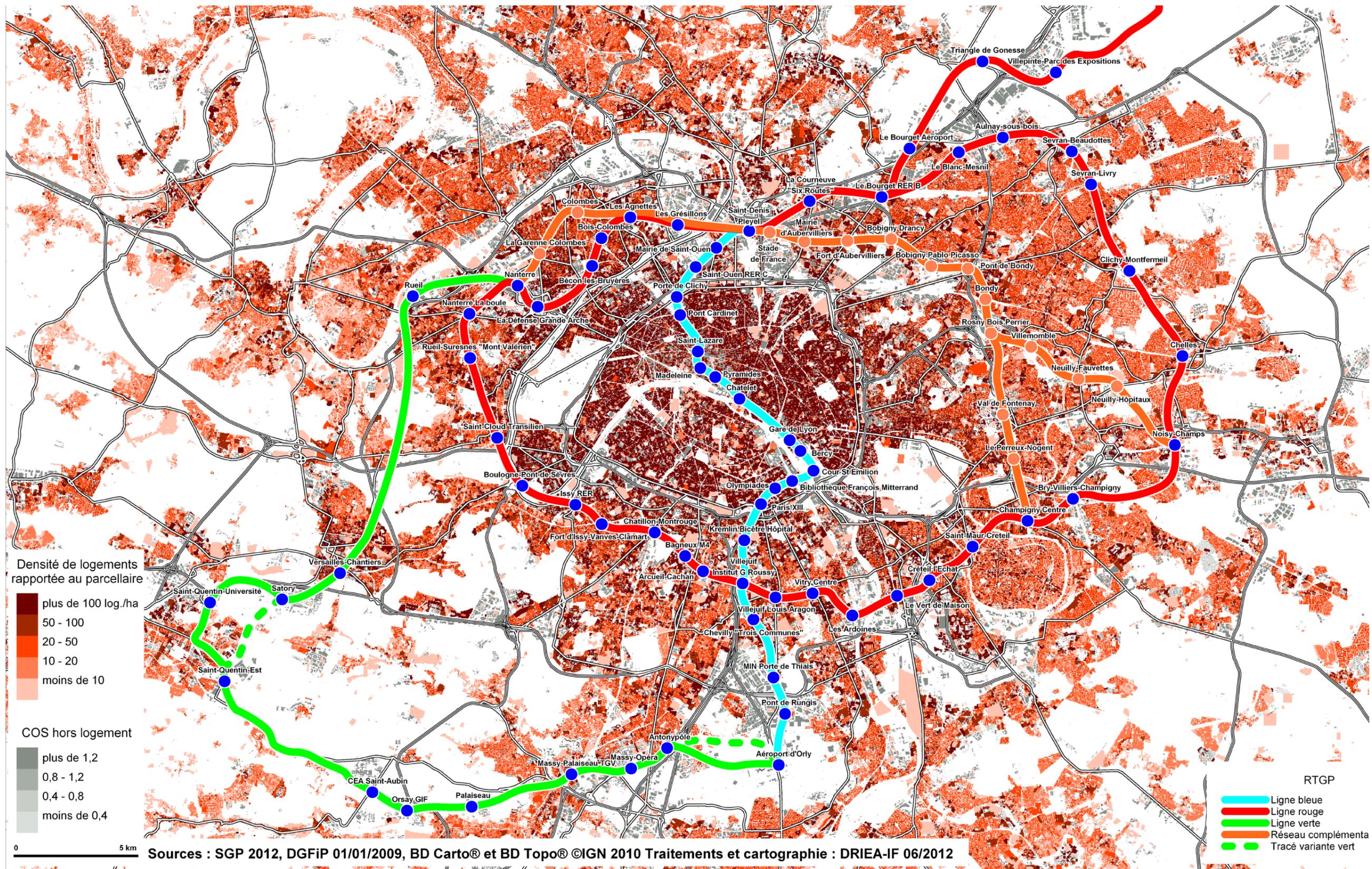
L'augmentation de la qualité de la desserte et les mesures d'accompagnement prévues, notamment les contrats de développement territorial, sont susceptibles d'apporter à la partie centrale de l'agglomération des occasions de mobiliser un foncier bien desservi à usage d'habitation ou de locaux pour les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

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

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

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

Chapitre 3 - mise en oeuvre, accompagnement et suivi



RGPE et densités bâties

Réseau de Transport public du Grand Paris / Tronçon Noisy-Champs - Saint Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen - Saint Denis Pleyel

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

3.1. Les moyens de la mise en œuvre du projet

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

● Les outils de l'urbanisme

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

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

- le SDRIF

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

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

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

Trois grands objectifs en fondent le contenu :

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

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

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

L'importance donnée à la densification des tissus au détriment de l'étalement urbain est symbolisée par le

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

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

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

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

- Le volet territorial de la loi Grand Paris

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

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

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

- Les opérateurs publics

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

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

● Les outils fonciers

Le droit de préemption urbain (DPU) et, dans une moindre mesure en zone urbaine, les zones d'aménagement

différé (ZAD) sont des outils puissants d'action foncière qui peuvent être mis au service des politiques urbaines de densification des constructions aux abords des gares.

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

● Les outils fiscaux

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

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

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

3.2. Optimiser, atteindre les objectifs

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

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

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

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

Pour l'emploi, l'ambition est la création d'un nombre d'emplois nouveaux d'au moins 115 000 de plus que la tendance constatée au cours des trente dernières années.

La question est alors celle de la quantité du foncier nécessaire pour atteindre cet objectif. Question délicate car le ratio entre emploi et m² construits (ou foncier nécessaire pour le construire) apparaît extrêmement variable. On peut tabler sur une réduction de la surface par emploi pour le tertiaire de 25 m² à 20, puis

15, mais on ne dispose pas de références du même ordre pour le commerce de grande distribution ou la logistique. En première approche néanmoins, la possibilité d'affecter 900 hectares bien desservis aux locaux activités économiques autour des gares apparaît vraisemblable et cohérente.

3.3. Éviter, atténuer ou compenser les impacts négatifs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mais en fin de compte, et dans une vision pragmatique attentive à la diversité des situations, l'action par ces différents outils urbanistiques, fonciers et fiscaux devra venir appuyer ce qui apparaît comme **la principale mesure de régulation** : l'élargissement substantiel de l'offre de foncier, si les propriétaires y sont incités par les effets conjugués des différents outils. Il s'agit dès lors de développer une ingénierie foncière permettant de concilier les intérêts publics et privés. Ainsi on peut raisonnablement espérer une production plus importante de logements neufs de manière à résorber la pénurie actuelle. Cette accélération du rythme de la construction devrait conduire à une stabilisation voire une baisse à moyen terme des prix du foncier par le fait que l'offre accrue de logement permettra de réduire la pression foncière.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'étalement urbain concerne ici une extension sur des terrains non encore urbanisés qui, à l'exception des territoires du Plateau de Saclay ou du Triangle de Gonesse, ne se trouvent pas au contact du RGPE. Pour l'essentiel, les effets du RGPE sont donc indirects, par l'effet de maillage avec les autres lignes du système global des transports régionaux. Une observation attentive devra déterminer les risques de

«bourgeoisement» 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 est réalisé avec l'appui de la DRIEA et de l'APUR et porte sur les différents domaines suivants : 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 pour sa part entend initier la mise en place d'un observatoire permanent.

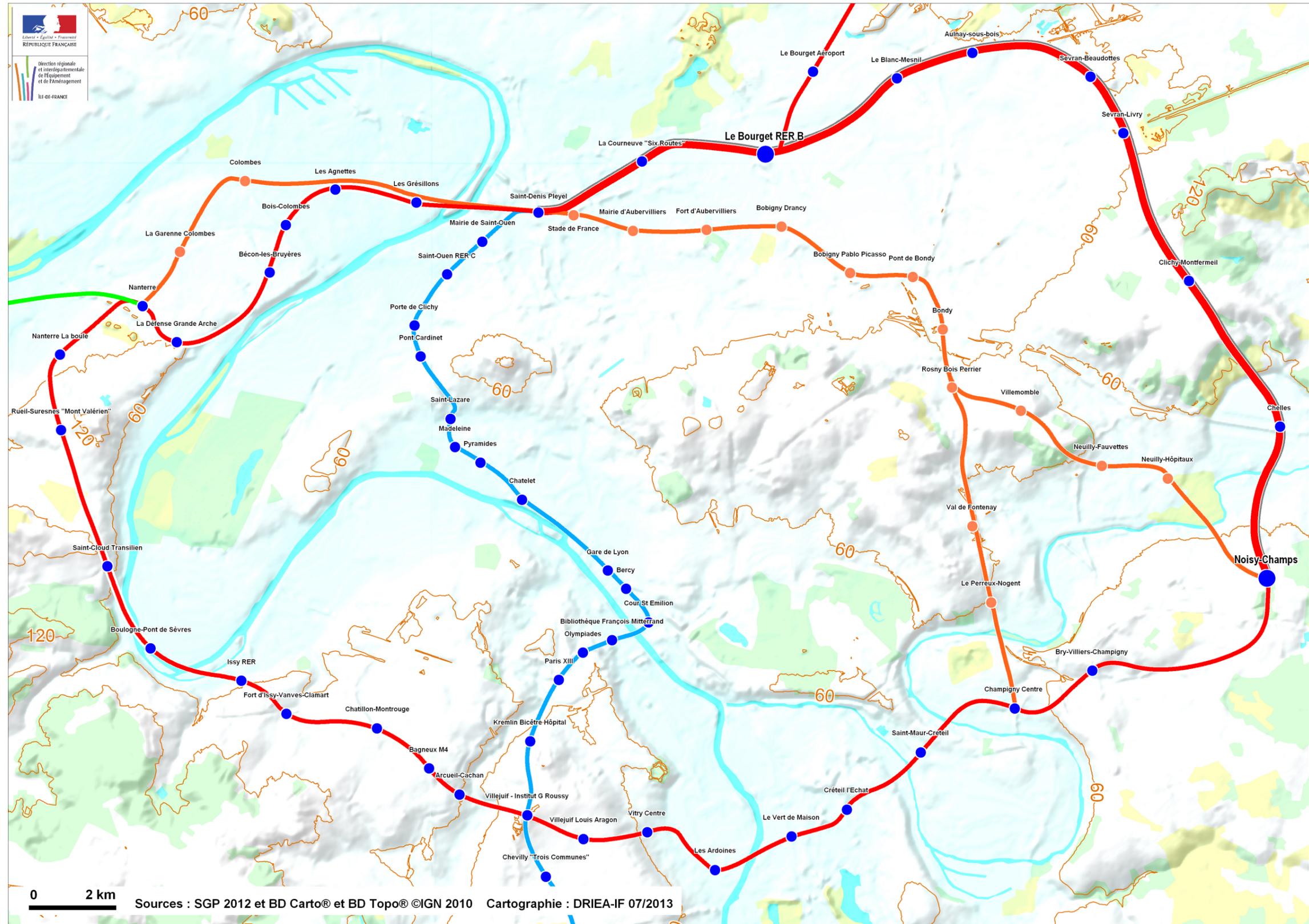
La création d'une offre plus abondante apparaît toutefois comme une des mesures les plus efficaces à moyen terme.

PARTIE 2

Le projet des tronçons Noisy-Champs/Saint Denis-Pleyel et Saint Denis Pleyel/Mairie de Saint-Ouen

Chapitre 4 - État des lieux des tronçons

Le tronçon Noisy-Champs/Saint Denis-Pleyel sur le site géographique
en vert les massifs forestiers, en jaune les terres agricoles



La présentation du projet de chaque tronçon est autonome. Aussi on a compté chaque fois l'ensemble des gares qui composent le tronçon et l'ensemble des communes concernées par ces gares dont certaines, gares et communes, appartiennent à deux tronçons, qu'il s'agisse des extrémités formant terminus provisoires de l'une et départ de l'autre (Pont de Sèvres) ou des gares de correspondance (Villejuif IGR) La somme des gares ou des communes ainsi que les quantités qui leur sont liées : superficie, nombre d'habitants ou d'emplois, flux de voyageurs, richesse... telle qu'elle apparaîtrait à l'addition des tronçons devra donc supprimer les doubles comptes.

Par contre dans l'estimation des constructibilités on n'a pas comptabilisé les secteurs autour des gares communes avec le tronçon sud, ainsi celle de Noisy-Champs qui a été comptabilisée dans l'étude du tronçon Pont de Sèvres/Noisy-Champs ne l'est pas ici.

4.1. Situation, site et tracé

Le tronçon Noisy-Champs/Saint Denis-Pleyel qui forme la partie nord-est de la ligne rouge constitue la ligne 16 du Grand Paris Express dans le principe d'organisation du réseau présenté par le gouvernement en mars 2013. Ce tronçon poursuit le développement des liaisons de rocade entamé par l'arc sud : Pont de Sèvres/Noisy-Champs qui sera engagé précédemment. Il couvre une distance de 27,5 km et comprend 10 gares tantôt proches : 1,5 km entre Sevrans-Livry et Sevrans-Beaudottes, 2 km entre Aulnay et Le Blanc Mesnil; tantôt plus éloignées, environ 3 km entre La Courneuve et Saint Denis-Pleyel, ou bien entre Le Bourget et La Courneuve, comme entre Sevrans-Beaudottes et Aulnay, 3,5 km entre Noisy-Champs et Chelles ou Le Blanc Mesnil et Le Bourget, 4 entre Chelles et Clichy-Montfermeil, ou Clichy-Montfermeil et Sevrans-Livry, soit une distance moyenne de 3 km. La vitesse commerciale envisagée de 65 km/h lui permettra de relier Noisy-Champs à Saint Denis-Pleyel en 25 minutes environ.

Il échange avec des lignes existantes généralement radiales et contribue ainsi largement à l'établissement d'un maillage de transports en commun lourds qui échappe à l'attraction exclusive de la capitale. Il intéresse directement 14 communes, soit un territoire de 125 km² (plus que la superficie de Paris) rassemblant 680 009 habitants (chiffres 2009) et 235 535 emplois (2006).

La topographie distingue quatre grandes entités :

- **la bordure du plateau de la Brie** auquel appartiennent les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne avec la gare Noisy-Champs (cote du sol naturel 95 IGN) et la majeure partie du secteur ouest de Marne-la-Vallée tandis que les urbanisations plus anciennes, à l'ouest et au nord, s'étagent sur le coteau qui descend vers la Marne;
- **la vallée de la Marne** avec l'ancien méandre de Chelles fournissant une plaine basse (cote 39 à 53 IGN) favorable aux grands lotissements pavillonnaires et à la logistique - ici la gare de triage de Vaires;
- au-delà des escarpements qui limitent le méandre, **le plateau de Clichy-Montfermeil** couronné par la forêt de Bondy (cote 112 IGN et la butte de l'Aulnoye cote 115 IGN) où se côtoient grands ensembles collectifs et lotissements pavillonnaires;
- enfin, **la partie est de la plaine de France** majoritairement située en dessous de la cote 60 IGN, bordée à l'est par un arc de coteaux de Livry-Gargan et Sevrans jusqu'à Villepinte tandis qu'elle s'étend à l'ouest jusqu'à la Seine, traversée par le canal de l'Ourcq, marquée par son histoire industrielle.

Le tronçon traverse la Marne et le canal de Chelles, le canal de l'Ourcq, l'aqueduc de la Dhuis et plusieurs réseaux ferroviaires ou techniques. Sous les alluvions récentes les terrains sont principalement formés de calcaires, gypses argileux et sableux avec des nappes phréatiques proches.

Dans l'ensemble, l'histoire de l'industrie, le développement des lignes de chemin de fer et les types d'habitat présentent des traits communs. Même la ville nouvelle, exceptionnelle à l'origine, a fini par se fondre dans le paysage et les constructions des derniers secteurs ne se différencient guère de celles des extensions des autres communes. Pourtant, la topographie introduit des coupures nettes qui fractionnent le territoire en petites unités séparées avec des distinctions fortes entre plateaux et vallées ou plaines basses. Et le territoire, assez escarpé et encore largement verdoyant de la partie sud dominée par la Marne, diffère notablement de la platitude de la plaine de France au nord dont le paysage est encore marqué par la présence des installations industrielles.

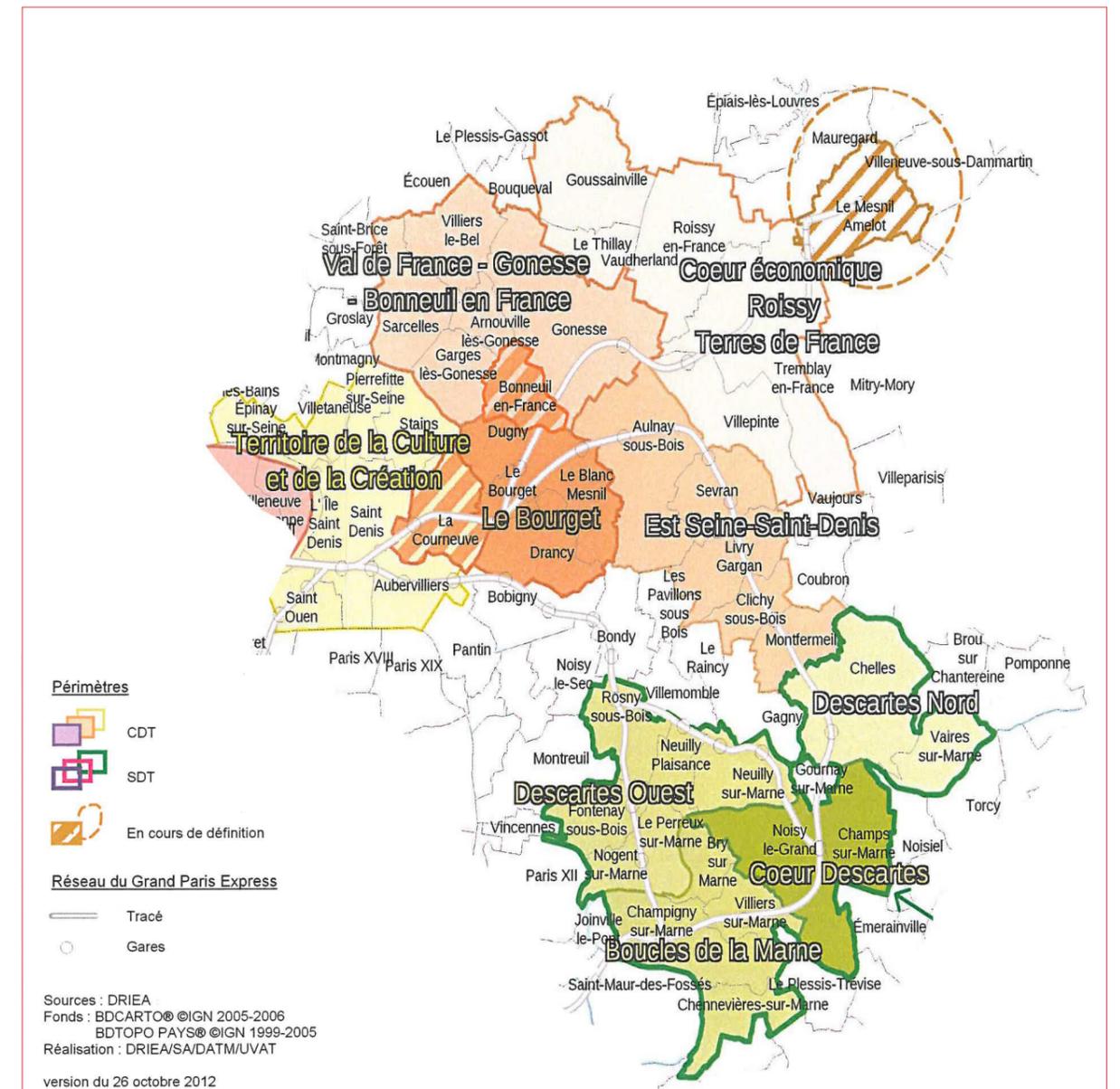
Dans ce tronçon, la partie sud avec les RER (A et E) jouit déjà d'une bonne desserte par les transports en commun, de même que Sevrans avec ses deux gares du RER B. Par contre deux secteurs aujourd'hui extrêmement isolés vont se trouver rattachés aux transports de la métropole. Ces deux secteurs comprennent une part importante de grands ensembles de logements sociaux : le plateau de Clichy-Montfermeil et l'arc

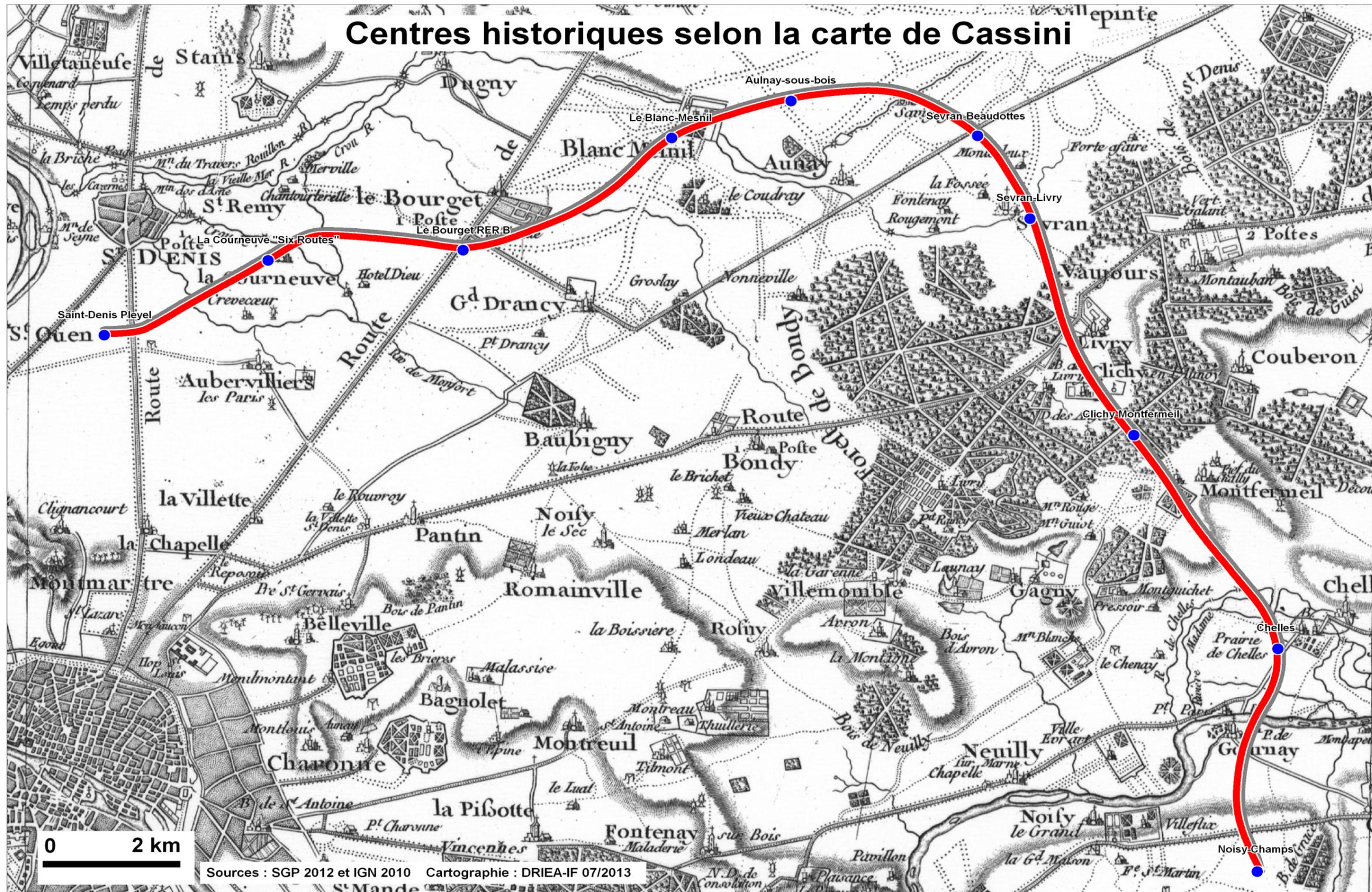
nord d'Aulnay-sous-Bois et Blanc-Mesnil.

Du point de vue administratif, 12 des 14 communes sont situées en Seine-Saint-Denis, 2 en Seine et Marne (Champs-sur-Marne et Chelles). Plusieurs font partie d'un CDT existant ou en projet :

- **coeur Descartes (Grand Paris Est - Territoire de la transition énergétique)** : Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne,
- **Descartes Nord (Chelles-Vaires)** : Chelles, Vaires-sur-Marne,
- **Est Seine-Saint-Denis** : Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevrans, Aulnay-sous-Bois,
- **coeur économique Roissy Terres de France** : Villepinte avec Tremblay-en-France, Roissy etc.
- **Le Bourget** : Blanc-Mesnil, Dugny, Le Bourget, Drancy, Bonneuil
- **Le territoire de la Culture et de la Création** : Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, La Courneuve, l'Île Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains, Villetaneuse.

Si l'on écarte Villepinte faiblement touché par le cercle de 800 m de rayon autour de la gare d'Aulnay-sous-Bois et dont l'essentiel du territoire, desservi par le RER B, participe à la dynamique du pôle Roissy-CDG, ce sont donc cinq CDT qui concernent directement ce tronçon.





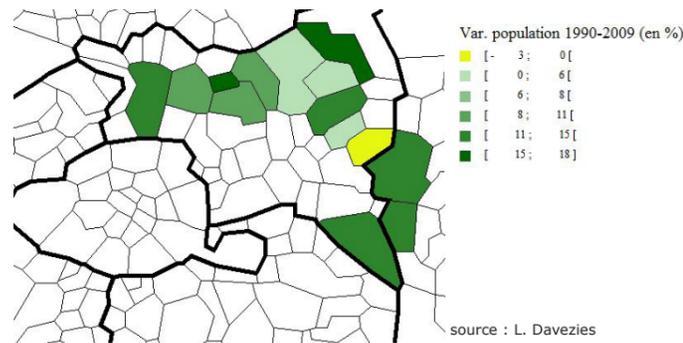
source : DRIEA

Report du tronçon Noisy-Champs/Saint Denis-Pleyel sur la carte de Cassini (18^{ème} siècle)

4.2. Territoires, habitants et emplois, données sociologiques

Avec 12 485 hectares accueillant 680 000 habitants, les territoires directement liés à ce tronçon se caractérisent d'abord par un dynamisme démographique particulièrement soutenu. Entre 1975 et 2009, la population s'est accrue de 145 000 habitants, soit une augmentation de 27% qui a connu un démarrage progressif (5,4% entre 1975 et 1982, 9% de 1982 à 1990) suivi d'un tassement au cours de la décennie suivante (1%) et d'une reprise depuis 1999. Cette augmentation a été particulièrement importante pour les communes de la ville nouvelle (Noisy-le-Grand 138%, Champs-sur-Marne 376%), ce qui correspond à l'essor de Marne-la-Vallée mais elle est aussi importante à Chelles (+44%), à Sevran (+46%) et à Villepinte (+101%) qui s'accroissent notablement dans une période où d'autres secteurs de la métropole perdent des habitants. Ainsi pendant la même période 1975-2009, le tronçon Olympiades/aéroport d'Orly affiche une solde nul, le tronçon Pont de Sèvres/Les Grésillons 11% seulement.

L'accroissement le plus important touche les communes les plus éloignées, c'est à dire celles qui disposaient de foncier libre au moment où l'agglomération s'agrandit : Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, ce qui correspond à l'essor de la ville nouvelle, Villepinte pris dans la poussée vers l'aéroport de Roissy-CDG, Sevran ou Chelles. Au contraire, les communes où l'accroissement est le plus faible appartiennent aux vieilles banlieues industrielles touchées par la mutation de l'économie productive. Certaines même connaissent une période de perte de population entre 1975 et 1982 (Aulnay-sous-Bois, le Blanc-Mesnil, Drancy, La Courneuve, Saint-Denis) ou entre 1990 et 1999 (Montfermeil, Sevran, Aulnay-sous-Bois, Saint-Denis) mais aucune n'affiche un solde négatif pour l'ensemble de la période sauf La Courneuve (-0,7%).



Cet accroissement est pour l'essentiel dû à un solde naturel exceptionnellement élevé malgré un solde migratoire négatif pour l'intervalle 1990-2006. Si toutes les villes gagnent de la population, le solde migratoire négatif est particulièrement élevé pour quatre d'entre elles : Aulnay-sous-Bois, Sevran, Clichy-sous-Bois et La Courneuve et dans une moindre part Saint-Denis, Drancy, le Blanc-Mesnil, Montfermeil et Champs-sur-Marne. Ce qui dénote une perte d'attractivité inquiétante pour l'ensemble du territoire.

L'accroissement de la population se traduit par une augmentation de la population active (2%) et de l'emploi (13%) entre 1990 et 2006, mais la part des chômeurs augmente également pour atteindre 23% de la population active. Elle est particulièrement élevée à Montfermeil (17%), Clichy-sous-Bois (23%), Sevran (17%), Aulnay-sous-Bois (16%), le Blanc-Mesnil (16%), Le Bourget (18%), Drancy (17%), La Courneuve (43%) et Saint-Denis (37%) et reste importante (10% et plus) pour les autres communes, ce qui conduit à penser que la création d'emplois - particulièrement importante à Champs-sur-Marne (124%), Villepinte (64%), Saint-Denis (41%), Montfermeil (34%) et Noisy-le-Grand (29%) ne profite que faiblement à la population locale. Indépendamment de savoir si les emplois correspondent à la population locale (et/ou si celle-ci a été formée pour ceux-là), plusieurs communes présentent un déficit grave d'offre d'emplois par rapport à la population active (entre 0,6 et 0,5) à Chelles, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevran, le Blanc-Mesnil et Drancy, ce qui veut dire que les actifs ne peuvent pas trouver une offre d'emploi substantielle dans leur communes et les communes voisines.

La part des cadres dans la population active résidente est faible (13%), elle ne dépasse 15% que dans la ville nouvelle (Noisy et Champs 20% et à Chelles 16%), ce qui est à comparer avec la part des cadres dans l'emploi au lieu de travail (19%), dépassant 30% dans la ville nouvelle (Noisy et Champs et atteignant 23% à Villepinte). On pourrait multiplier les indicateurs, tous concourent au même constat de territoires en difficulté - dont les médias se font régulièrement l'écho - dominés par l'importance du chômage, de la précarité de l'emploi, le fort pourcentage de titulaires du RMI, l'ampleur de la population en ZUS, la part de l'économie souterraine ...

Le potentiel fiscal par habitant est exceptionnellement bas, 70% de ce qu'il est dans le tronçon Olympiades/Orly (hors Paris), 40% de ce qu'il est entre La Défense et Gennevilliers.

Indéniablement l'ensemble des territoires est marqué par les difficultés, pourtant ils ne sont pas identiques. Les découpages de la topographie et ceux de l'histoire introduisent des parentés que confirme l'appartenance à des CDT nettement différenciés.

Quelques groupes se distinguent par leur dynamisme :

- **Noisy et Champs** appartiennent à un secteur actif de la ville nouvelle et forment le CDT Grand Paris Est Territoire de la transition énergétique, avec la vocation de développer, autour d'un pôle économique et urbain majeur, un cluster de recherche et d'innovation en matière d'éco-construction. Déjà visibles et reconnus, ils constituent avec **Chelles** un pôle sud où se concentrent le quart des habitants, presque le tiers des emplois et 28% du potentiel fiscal du tronçon.

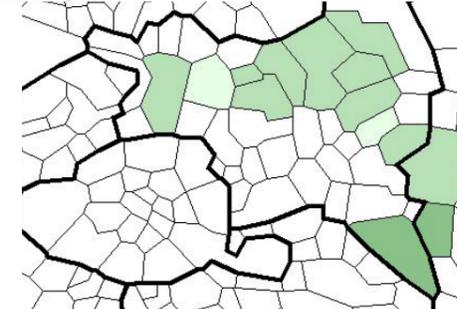
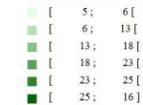
- Isolé sur le tronçon mais attiré par Roissy, **Villepinte** qui fait partie du CDT cœur économique Roissy Terres de France apparaît aussi comme une commune dynamique où se conjuguent un fort accroissement de population (elle a doublé en 35 ans) et une forte création d'emplois (+64% en 15 ans).

- Entre les deux, **Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan et Sevran** qui se sont unies à **Aulnay-sous-Bois** pour constituer le CDT Est Seine-Saint-Denis apparaissent comme un secteur qui concentre les difficultés : 43% des habitants et la majorité des emplois ne représentent que 41% du potentiel fiscal des communes du tronçon, les créations d'emplois ne sont significatives qu'à Montfermeil, plusieurs communes continuent à en perdre. La plupart des indicateurs sont au rouge, seul Livry-Gargan attire les classes moyennes. Sevran avec deux gares et qui pourrait également regarder vers Roissy-CDG est en situation de pivot.

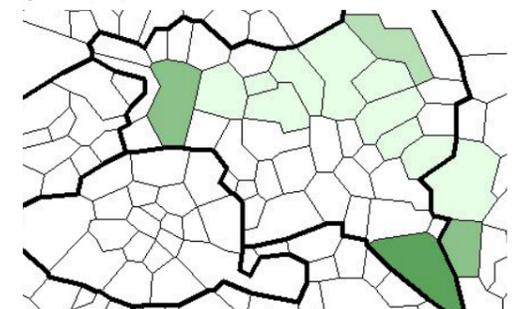
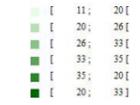
Parmi les derniers groupes, le **Blanc-Mesnil, Le Bourget et Drancy** qui forme, avec Dugny, le CDT du Bourget rassemble également de nombreuses difficultés : faiblesse de l'emploi comparé à la population résidente, importance du RMI etc. Enfin **Saint-Denis** qui participe avec **La Courneuve** au CDT le territoire de la culture et de la création offre l'image paradoxale de communes où coexistent une grande pauvreté et un grand dynamisme : Saint-Denis a recréé 41% de ses emplois après la perte de l'industrie mais les chômeurs représentent une part importante de la population active.

La tradition ouvrière et populaire persiste, la part d'ouvriers et d'employés est plus importante dans la population résidente (24% et 34%) que dans les emplois, inversement les cadres et professions intellectuelles supérieures sont plus nombreuses dans les emplois (22%) que parmi les résidents (9%). Le logement marqué par l'importance du nombre de propriétaires occupants parmi les résidents (46%) témoigne d'un manque de fluidité puisque propriétaires occupants et locataires du logement social, catégories peu mobiles,

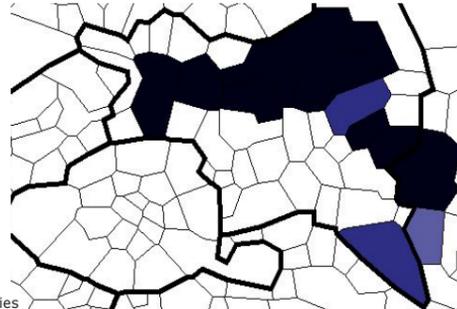
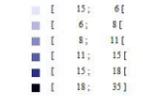
Part des cadres dans les actifs occupés 2006 (en %)



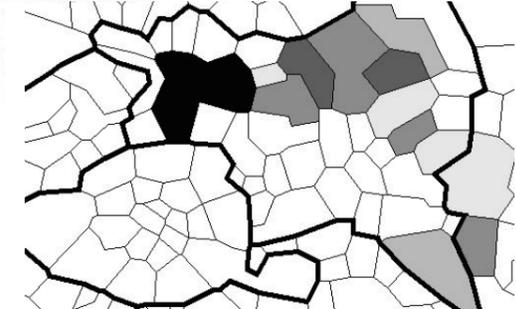
Part des cadres dans les emplois 2006 (en %)



Part des ouvriers dans les actifs occupés 2006 (en %)



Part des HLM dans les logements 2006 (en %)



source : L. Davezies

représentent 77% des logements habités. La part de logement social est supérieure pour l'ensemble aux exigences de la loi SRU (30%) et particulièrement forte à Champs-sur-Marne, Clichy-sous-Bois, Sevrans, Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil, La Courneuve et Saint-Denis.

4.3. Paysages, formes urbaines et tissus urbains

L'alternance des plateaux et des vallées ou plaines basses a façonné un paysage varié. Sur les plateaux la situation à la frange de l'urbanisation ancienne favorise le maintien des parcs, bois et couverts végétaux, éléments appréciables de la trame verte régionale. Ce sont d'abord les vastes espaces boisés du Val Maubuée, puis le parc du château de Champs et celui de Noisiel prolongé par les berges de la Marne, l'Île de Vaires et le méandre de Chelles borné quelques kilomètres plus au nord par les coteaux escarpés qui séparent Chelles de Montfermeil. La coupure verte du relief est redoublée par le faisceau des lignes à haute-tension, le fort de Chelles, redoute avancée de la ligne des forts de 1840, et l'aérodrome de Chelles-Pin. Un deuxième ensemble s'organise autour de la forêt de Bondy et se prolonge jusqu'à Vaujours et à la RN 3. Un troisième, appuyé sur la partie forestière du canal de l'Ourcq rassemble le parc forestier de Sevrans, le bois de la Tussion à Villepinte et les quartiers verts de Tremblay-en-France. Puis la Francilienne marque une limite au-delà de laquelle commence le territoire de l'aéroport de Roissy-CDG et le parc départemental du Sausset.

Cette succession de vastes domaines verts et boisés qui n'a pas d'équivalent plus à l'ouest du département quand on se rapproche de Paris est entièrement situé à l'est du RGPE. Elle est bordée par une suite de lotissements pavillonnaires anciens, souvent tracés dans d'anciens parcs ou faisanderies des châteaux qui amplifient le couvert végétal et l'ambiance de ville verte à la densité modérée.

Les ruisseaux et rus anciens qui parcouraient la campagne et venaient alimenter le canal de l'Ourcq sont difficiles à repérer aujourd'hui, car busés ou étroitement canalisés. On peut néanmoins retrouver la trace du Sausset qui de Tremblay descend directement à Villepinte et Aulnay où il reçoit deux petits affluents venus du sud, avant de remonter vers le nord-ouest autour de Blanc-Mesnil puis Dugny où il rencontre la Croud. Un peu plus au sud, la Molette qui descend de Rosny vers le nord, passe à l'écart de Bondy et de Drancy, borde au sud le village du Bourget et se jette dans la Croud et la Vieille Mer en aval de Dugny.

A Saint-Denis, Rouillon et Vieille Mer qui ont contourné le centre sont rejoints par le ruisseau de Montfort qui venu de Bobigny traverse le sud de La Courneuve. Au XIX^{ème} siècle, le canal Saint-Denis est venu apporter une nouvelle voie d'eau, entraînant le développement de l'industrie.

La couverture et la canalisation des rus les ont rendu invisibles. Pourtant, leur présence oubliée pourrait si elle était révélée fournir des clefs de lecture du grand paysage et une requalification de la plaine.

Celle-ci qui s'étend de part et d'autre des territoires desservis par le tronçon présente indéniablement une unité que symbolise le canal de l'Ourcq qui la traverse et présente ici, à partir de Sevrans, un caractère forestier : petit gabarit, bordures boisées, présence de parcs avec une ambiance différente de la partie logistique et industrielle de l'ouest.

Au nord, de Livry à Blanc-Mesnil, les reliefs qui limitent la plaine avec des pentes assez sensibles vers l'est - à Livry et Sevrans, s'abaissent à partir de Villepinte et l'on passe sans rupture jusqu'à la plate-forme de l'aéroport de Roissy.

Dans ce vaste paysage se mêlent différents types de tissus que l'on a rassemblés en six grandes catégories qui demandent chacune une attention particulière : la ville de Saint-Denis, les bourgs et les villages anciens, les tissus pavillonnaires, les immeubles en implantation discontinue, les grandes enclaves, les secteurs végétaux.



© Google

Centre ville de Saint-Denis

Le centre de Saint-Denis, clairement identifié, témoigne indiscutablement de l'ancienneté de la ville, ce qui constitue une rareté dans le Grand-Paris : peu de communes peuvent se prévaloir d'une histoire aussi ancienne, peu de communes possèdent un ensemble aussi riche que la Basilique et la Maison de la Légion d'Honneur. Fortifié par le développement de la ville au XIX^{ème} siècle avec l'apport de la gare puis plus récemment la présence de l'Université de Paris VIII, la réalisation du tramway et la rénovation des parties les plus dégradées du tissu ancien, le centre-ville occupe aujourd'hui près d'une centaine d'hectares limité sur la plus grande part de son pourtour par des implantations lourdes : autoroute A1 au sud, cimetière au nord-est, canal à l'ouest qui l'isolent des

quartiers voisins. La future gare en est distante de presque deux kilomètres. L'enjeu majeur consistera à éviter qu'un pôle nouveau et ambitieux à Pleyel ne vienne concurrencer le centre et le fragiliser.

Les bourgs et villages anciens sont encore généralement identifiables même quand les bâtiments anciens ont été remplacés par des constructions nouvelles. Les cartes anciennes : Cassini, carte des chasses du roi, Andriveau-Goujon permettent d'en comprendre les logiques anciennes, de repérer les restes de châteaux disparus...



© Google

Centre ville de Livry

tardivement à côté du château marque une centralité ancienne dans le paysage discontinu de la ville nouvelle.

A Chelles, le vieux bourg adossé au coteau n'occupait guère plus de 15 ha; il n'en reste pratiquement plus rien et le centre s'est étiré le long de la grand route, vers Gournay en englobant la gare de la ligne d'Avricourt. Les vieux centres de Montfermeil et de Clichy-sous-Bois sont tous deux au bord du plateau, à un petit kilomètre de la gare prévue. Livry-Gargan n'était en 1880 qu'un village-rue, étiré sur 2 km le long de la route de Metz (RN 3), loin de la gare qui porte déjà son nom sur la ligne ferroviaire qui longe le canal. Villepinte est un hameau à 2 km de la gare de Sevrans-Beaudottes qui rayonne légèrement sur son territoire. Le bourg d'Aulnay-sous-Bois, à mi-distance de l'ancienne et de la future ligne n'est plus guère visible et c'est la première gare qui sert de centre. Le Blanc-Mesnil, sur le ruisseau du Sausset, se trouve au débouché de la future gare du RGPE mais le centre ancien n'est guère identifiable. Le Bourget campe sur la RN 2 au centre d'une étoile ferroviaire sans que l'on distingue clairement les vestiges d'un centre ancien, Drancy est venu occuper le terrain agricole à 2 km de là. La Courneuve en 1880 se résume à trois rues.

Ces vieux centres villageois dépassent rarement quelques hectares, une dizaine à Aulnay, une vingtaine à Montfermeil, presque 50 ha à Noisy-le-Grand. Vers 1880 dans un monde agricole, sur un territoire de 10 500 ha correspondant aux 12 communes, ils ne représentent pas plus de 200 ha, à peine 2%, aujourd'hui très peu de choses. Raison de plus pour être attentifs à ceux qui ont survécu, car l'attention aux centres anciens, à leur préservation et à leur renouvellement, répondent aujourd'hui à la demande des habitants pour qui ils représentent un repère important, un ancrage au milieu d'une urbanisation qui a en un demi-siècle bouleversé l'ordre des lieux.

Aussi, pour ceux qui existent encore, il semble important d'éviter qu'au nom d'une densification nécessaire ou souhaitable, ils soient emportés dans des «rénovations amnésiques» qui fassent perdre aux territoires leur mémoire. C'est notamment le cas pour les centres fragiles situés à l'intérieur ou à la limite des périmètres de 800 m de rayon autour des gares mais cela ne concerne que quelques communes : Montfermeil, Sevrans.

Dans la plupart des cas, le pôle-gare nouveau avec équipement et services constitue une occasion de développer un centre de proximité redynamisant les rues commerçantes alentour comme à Chelles ou au Blanc-Mesnil, voire d'affirmer un pôle d'envergure métropolitaine comme au Bourget. Il faudrait toutefois éviter que ce nouveau pôle-gare rassemblant équipements et commerces rénovés ne vienne entrer en concurrence avec un centre ancien un peu éloigné qui se trouverait de fait mis à l'écart et menacé de dégradation.

Les tissus pavillonnaires ont en commun une densité mesurée, un morcellement de la propriété foncière (souvent liés au statut de propriétaire occupant) et une présence végétale importante. 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.

Jusqu'à la fin des années '50, les variations stylistiques, de la villa art-nouveau à la maison moderne, se réalisent sous deux grandes formes : le lotissement composé de vastes propriétés parfois héritées d'un domaine aristocratique et l'occupation du parcellaire maraîchers des vergers et des vignes.

Dans le tronçon Noisy-Champs/Le Bourget, une vague importante de lotissements de grande ampleur, reconnaissables à un tracé d'ensemble organisé avec des trames régulières ponctuées de ronds-points et de figures en étoiles, à un parcellaire régulier et à une similitude architecturale, apparaît dès les années 1880. Ils occupent les terrains plats des méandres de la Marne : Bel-Air à Gournay, Vaires et Chelles de part et d'autres de la gare de triage, ou ceux des plateaux, Franceville à Gagny, Les Coudreaux à Montfermeil, les Bosquets à Livry-Gargan, le Vert Galant à Villeparisis, le Pré Galant, Bellevue ou le Clos Montceuleux à Villepinte. Plus au nord, ils forment une vaste nappe en arc qui, de Sevrans à Drancy en passant par Aulnay-sous-Bois et le Blanc-Mesnil est caractéristique des larges étendues planes du nord-est parisien. Elle se prolonge d'ailleurs plus au sud sur les Pavillons-sous-Bois, Bobigny ou Bondy avant de rencontrer les escarpements du plateau de Romainville.



©DRIEA

Chelles

été réalisées et le tissu apparaît comme la somme de décisions individuelles, chaque pavillon négociant au mieux avec la pente, les vues et l'ensoleillement, les propriétaires redivisant les terrains à la faveur des héritages, les occupants successifs consolidant progressivement un bâti initial trop sommaire.

Ces deux manières de faire se poursuivent après 1945 avec les petites cités de la reconstruction, les opérations Castor et les maisons individuelles profitant d'un terrain encore disponible çà et là.

Puis, à partir des années '70 avec la ville nouvelle, d'autres formes de lotissements fondés sur une géométrie pittoresque et une architecture sont venues occuper les plateaux autour de la gare de Noisy-Champs tandis que le pavillon Ile-de-France ou briard venait un peu partout concurrencer les modèles antérieurs. Leur proportion dans le rayon de 800 m reste cependant peu significative.

Enfin, un renouveau du lotissement paysager se manifeste aujourd'hui sous le nom d'éco-quartier qui, s'il n'est pas encore directement touché par les périmètres de 800 m de rayon autour des gares, appartient au territoire élargi comme en témoignent les expériences autour de la mairie de Tremblay-en-France.

Ces vagues successives de pavillons touchent, on l'a vu, toutes les communes ou presque et représentent une part importante de la surface urbanisée, avec des répartitions très diverses. Elles représentent pour l'ensemble du tronçon 18% de la superficie comprise à l'intérieur des cercles de 800 m de rayon autour des gares. Deux des dix gares du RGPE qui composent le tronçon présentent un pourcentage plus important Chelles 37%, Sevrans-Livry 30% alors qu'une grande commune pavillonnaire comme Aulnay-sous-Bois n'en présente pratiquement pas autour de la future gare qui est au centre d'un secteur de logistique et d'immeubles HLM.

Dans tous les cas et avec les adaptations nécessaires à chaque cas, l'enjeu majeur consiste à permettre ou même favoriser une densification sélective 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 tantôt une substitution du bâti entraînant une densification forte mais limitée pour répondre aux nouveaux enjeux urbains notamment sur les voies favorables à l'accueil de commerces et d'équipements, tantôt une densification modérée par extension de maisons existantes à l'initiative de leur propriétaire favorisant leur adaptation à l'évolution de la famille et des modes de vie.

maisons bourgeoises bien construites, héritées des villas suburbaines du Second Empire ou des maisons plus modestes influencées par l'expérience des cités-jardins dont certaines sont assez proches, voire parfois de cités économiques.

Dans la même plaine ou sur les terrains pentus des coteaux impropres aux grands dessins se réalisent à partir des années '20 des lotissements à moindre coût morcelant directement les terrains agricoles avec le minimum d'infrastructure de voirie et d'assainissement : les lotissements défectueux, offrant des terrains peu chers pour des constructions de fortune souvent faites de matériaux de récupération pour un premier abri qui sera amélioré par la suite. Il s'agit là de pavillons très modestes qui se sont solidifiés et densifiés avec le temps à la faveur d'une forme de bricolage pour s'adapter aux moyens des familles. Peu d'opérations d'ensemble ont

Le pourcentage de HLM est important : 30% des résidences principales pour l'ensemble du tronçon, plus de 30% à Champs, Clichy sous Bois et Aulnay, 37% à Sevrans, 38% au Blanc-Mesnil, 43% à Saint-Denis, 48% à La Courneuve.

Les immeubles en implantation discontinuë constituent depuis le milieu des années '50 l'autre grande manière d'habiter la banlieue parisienne, et de répondre à la forte demande de logement qui succède à la reconstruction. Malgré des points communs dus à l'application des principes de l'architecture et de l'urbanisme modernes (volumétrie simple, toiture-terrasse, prédominance du béton comme système constructif, confort intérieur et lumière pour tous), ils se divisent en deux grandes catégories : les grands ensembles de logements sociaux et les résidences privées.

On connaît dans le nord-est de la Seine-Saint-Denis l'arc des cités dites zones sensibles que le tronçon Noisy-Champs/Le Bourget se propose justement de désenclaver : Clichy-Montfermeil où les HLM difficiles s'ajoutent aux copropriétés dégradées, les Beaudottes et Rougemont à Sevrans, le Gros-Saule, la Rose des Vents, les Ormes, Le Merisier, La Croix Rouge à Aulnay-sous-Bois, la Pièce du Tilleul au Blanc-Mesnil, la Muette à Drancy, les 4000 à La Courneuve ou les Francs-Moisins à Saint-Denis, pour ne citer que les principales. Pourtant dans le périmètre de 800 m de rayon autour des gares ils ne représentent que 3% du foncier mobilisable. Seuls Clichy, Sevrans-Beaudottes et La Courneuve comprennent une part significative.

Les immeubles majoritairement locatifs et parfois dégradés appartiennent à des bailleurs sociaux, offices ou sociétés d'HLM, ce qui peut faciliter leur mutation, par des opérations de renouvellement important, dans le cadre plus large des projets de rénovation urbaines engagées.

Moins étendues en général, les résidences privées sont mieux intégrées dans le tissu existant. Rassemblant copropriétés ou locatifs privés, elles constituent des résidences d'échelles variables, les plus petites ont



© DRIEA

La Rose des Vents, Aulnay sous Bois

la taille d'un gros pavillon regroupant quatre ou cinq logements, les plus grandes regroupant plusieurs bâtiments et se distinguant par les grands ensembles par le caractère plus privé marqué par les clôtures, le contrôle d'accès et l'entretien des parties communes. Elles apparaissent plus difficiles à faire évoluer du fait du fractionnement de la propriété et sont peu présentes autour des gares. Leur présence n'est véritablement significative qu'autour des gares de Noisy-Champs et Sevrans-Livry.

L'enjeu majeur concerne donc le logement social dont les capacités à muter, accentuées par les procédures de l'Agence de Rénovation Urbaine (ANRU), pourraient permettre autour des gares des constructions complémentaires, favorisant une plus grande mixité sociale et urbaine et offrant des

emplois qualifiés auxquels une formation appropriée permettra d'accéder. Les copropriétés de Montfermeil constituent un cas à part car de statut privé elles ont la forme juridique des résidences mais présentent les mêmes caractéristiques sociales et une dégradation du même type que les grands ensembles voisins. Elles participent d'ailleurs au même projet de rénovation porté par l'ANRU.

Les grandes enclaves institutionnelles et commerciales, 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 plates-formes de distribution, des usines aux gares de triage, elles ont occupé 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.

En Seine Saint-Denis et plus particulièrement autour de ce tronçon, on distinguera six occupations majeures :

- les grandes infrastructures techniques avec en premier lieu les aéroports du Bourget et de Roissy-Charles de Gaulle et les plateaux ferroviaires du Blanc-Mesnil/Aulnay-sous-bois et de Saint Denis Pleyel,
- la logistique moderne qui s'implante dans les emprises aéroportuaires ou le long de l'autoroute A1 parfois associée à des petites zones d'activités et de montage,
- les parcs d'expositions intégrés aux plates-formes aéroportuaires (le Bourget) ou proche (Villepinte),



© DRIEA

Aéroport du Bourget

-l'industrie productive encore présente dans de nombreuses communes,

-les friches de vieille industrie qui tantôt accueillent aujourd'hui des activités, des services et des commerces de qualité médiocre, comme un territoire en attente, tantôt ont déjà fait l'objet d'une requalification, autour du Grand Stade, le long de l'Autoroute A1 recouverte, et entraînant les territoires voisins,

-les grands centre commerciaux où voisinent hypermarchés et grandes enseignes et qui profitent également de la dynamique de Roissy et de l'autoroute A1.

Leur apparente disponibilité, avec une densité faible et de larges espaces non construits (parkings) les désigne d'autant

plus comme mutables qu'elles constituent de vastes unités foncières parfois propriétés publiques (Etat, Région et collectivités) ou para-publiques.

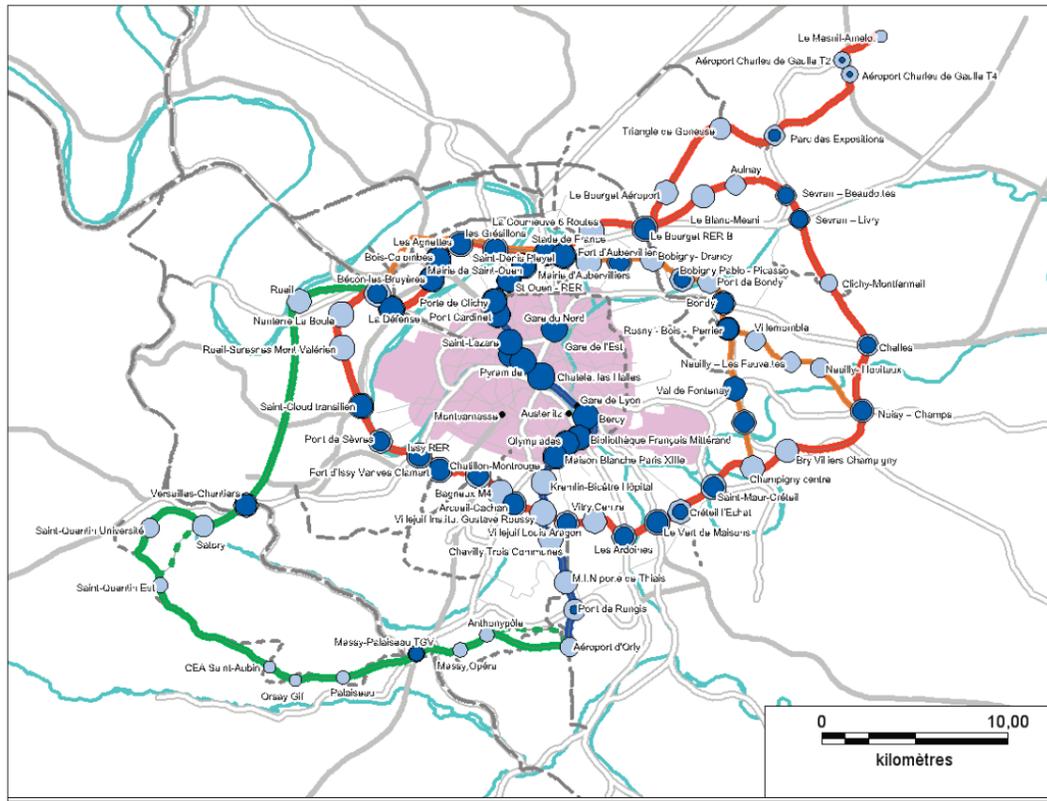
L'enjeu consiste à valoriser l'usage et une densification raisonnée de ces terrains en évitant un nouvel éloignement des fonctions qui favoriseraient l'étalement urbain et la dispersion des fonctions métropolitaines poursuivant la tendance à repousser ce qui gêne toujours au-delà.

Forêts, parcs et boisement

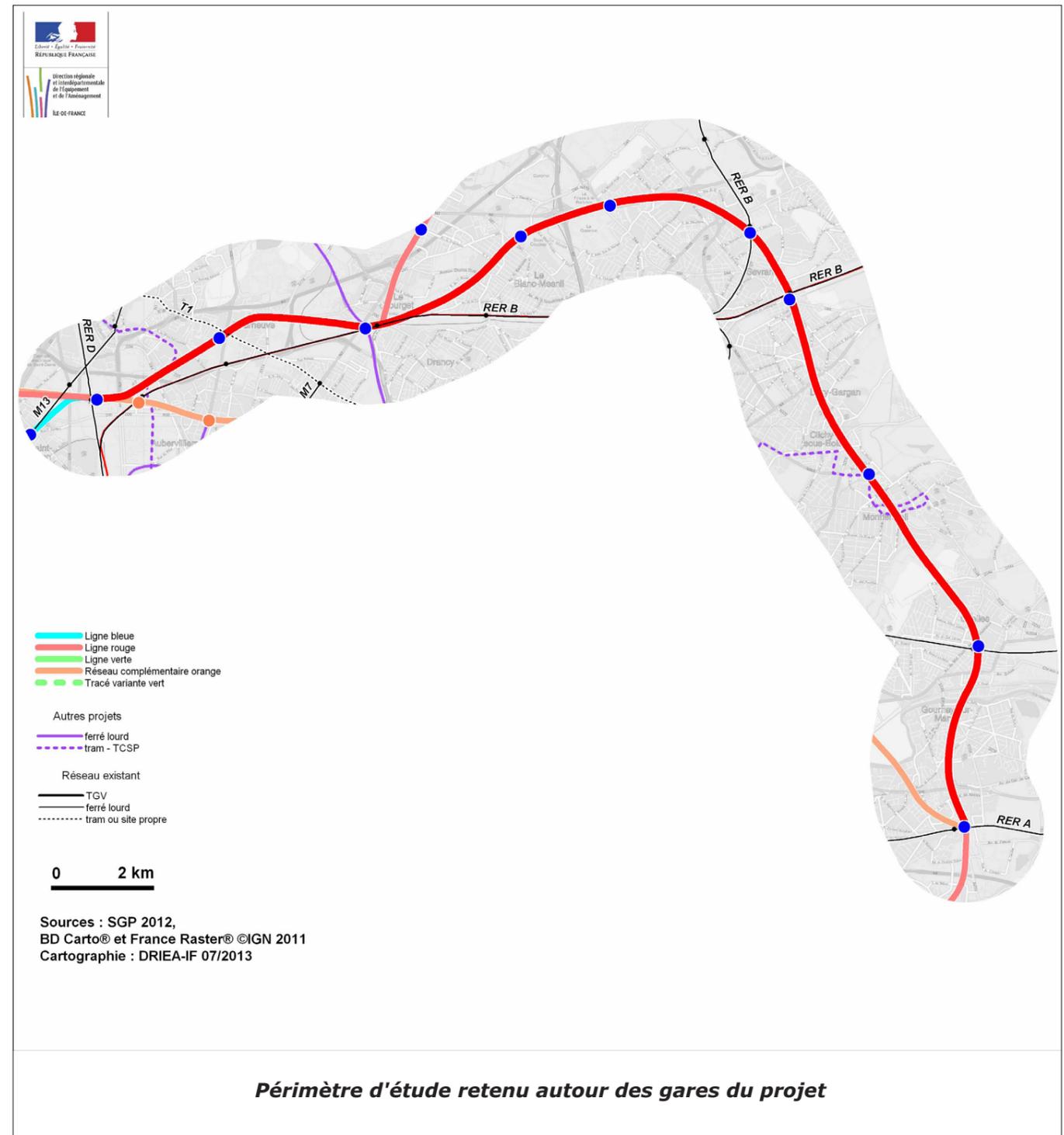
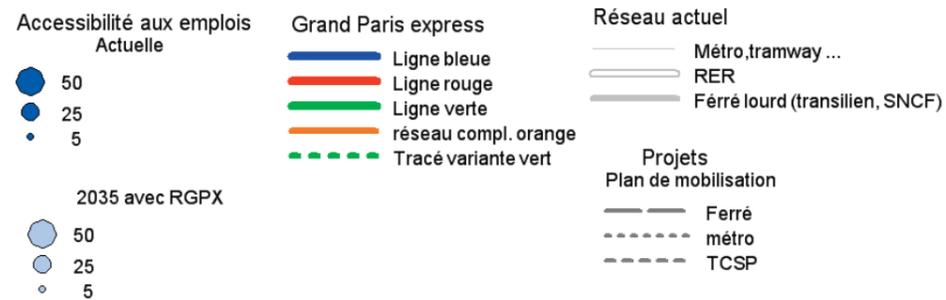
On a noté la succession d'espaces boisés qui depuis le château de Champs et les bords de la Marne accompagnent de plus ou moins près le tracé du tronçon. Propriétés publiques le plus souvent, protégées et mises en valeur, elles ne craignent vraisemblablement plus aujourd'hui un défrichement comme au moyen-âge ou un lotissement comme au XIXème siècle ou au début du XXème siècle. Rappeler leur existence apparaît cependant nécessaire pour mettre l'accent sur les enjeux concernant les quelques gares qui les touchent directement : Clichy-Montfermeil et la forêt de Bondy, Sevran-Livry et le parc forestier, Aulnay-sous-Bois et le parc Robert Ballanger.

Chapitre 5

Effets sur les zones urbanisées des tronçons



extrait - Démarche Gares - rapport des groupes de travail sur les gares du Grand-Paris - avril 2012 - DRIEA



Périmètre d'étude retenu autour des gares du projet

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.

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, la plupart des gares du tronçon seront ainsi en correspondance avec une ligne structurante de RER, Transilien, métro ou tramway / TCSP :

- Noisy-Champs avec le RER A,
- Chelles, avec le RER E et le Transilien P,
- Sevrans-Livry avec le RER B5
- Sevrans-Beaudottes avec le RER B3
- Le Bourget avec le RER B et la Tangentielle nord (TLN)
- Clichy-Montfermeil permettra l'interconnexion avec le tramway T4
- Saint Denis-Pleyel avec le RER D et à terme le TGV
- La Courneuve-Six Routes avec le tramway T1

Seules les gares d'Aulnay et du Blanc-Mesnil restent isolées, la nouvelle ligne du RGPE desservant le nord de ces communes à l'opposé du RER B qui dessert le sud. Ainsi, le tronçon Noisy-Champs/Saint Denis Pleyel et ses correspondances avec les lignes existantes offrent des itinéraires nouveaux qui dessinent une nouvelle géographie des territoires : les pôles d'emplois qui se sont affirmés avec la reconversion des terrains anciennement industriels (Plaine Saint-Denis), ceux liés à la logistique et à la dynamique des zones aéroportuaires (Aulnay-sous-Bois, Le Bourget, Villepinte et Roissy-CDG) ou ceux liés à la dynamique de la ville nouvelle (Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne) deviennent directement accessibles aux habitants du sud par le tronçon sud de la ligne rouge (M15) réalisé au préalable - ou à ceux de l'est jusqu'ici mal desservis.

Le pôle Descartes-Marne-la-Vallée s'en trouve renforcé puisque son aire d'accessibilité est considérablement élargie et qu'il est d'autre part directement relié à d'autres territoires en fort développement : Villepinte, Le Bourget et Plaine Commune.

Les territoires aujourd'hui les plus mal desservis par les transports en commun : Clichy-sous-Bois et Montfermeil et, dans une moindre mesure, le nord d'Aulnay-sous-Bois et du Blanc-Mesnil voient leur accessibilité radicalement améliorée.

Proche de la gare Stade de France (RERB/M15 nord), la gare Saint Denis-Pleyel poursuit la requalification de la Plaine Saint-Denis engagée avec le Grand Stade et renforce l'arc de développement économique La Défense-Roissy en cours de constitution.

Cette nouvelle offre de transport devrait logiquement accroître la demande de logement et de locaux destinés à l'activité économique dans les territoires traversés et en premier lieu ceux proches des futures gares qui deviennent des points d'attractivité dans des territoires souvent ignorés ou mal considérés. C'est clairement l'enjeu pour Clichy-Montfermeil, pour Aulnay-sous-Bois et pour La Courneuve-Six Routes où les nouvelles gares implantées à la porte des quartiers dévalorisés peuvent devenir centre de services quotidien en même temps qu'un accès facile à la mobilité et une ouverture sur la métropole. C'est aussi le cas pour les gares existantes qui constituent déjà des petits pôles de commerces et services à la limite du centre ancien élargi. On peut raisonnablement penser que la modernisation des gares et l'accroissement

de l'offre de transport va augmenter l'attrait des territoires alentour. Ce peut être le cas de Sevrans dont le village ancien proche du canal semble s'accrocher sur la gare du RER B et sera directement lié à la future gare, de même que Chelles et pour les mêmes raisons. Au Bourget l'ouverture du tronçon est précédée par celle de la TLN qui amorce un maillage du territoire que la poursuite du RGPE vers Saint-Denis-Pleyel et La Défense ou vers Roissy-CDG viendra confirmer.

Pourtant 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.

Si les nouvelles gares peuvent apporter un regain de dynamisme aux territoires desservis et constituer ou renforcer des centralités dans des secteurs souvent démunis, encore faudra-t-il éviter que celles-ci ne se développent au détriment des centralités existantes. En d'autres termes il s'agit de créer de la valeur et non de se contenter de la transférer d'un point à un autre.

5.2. Les nouvelles gares et les centralités existantes

Articulée avec celle du RER A, la **gare de Noisy-Champs**, terminus provisoire du premier tronçon du RGPE, est susceptible de renforcer une centralité émergente reliant les quartiers de logements de la ville nouvelle à la cité Descartes qui commence ici. Sa position visible sur le boulevard du Ru de Nesles, qui occupe la limite administrative entre les deux communes, est l'occasion d'apporter des services et des équipements de proximité intéressant aussi bien les habitants que les étudiants voisins et de marquer à l'échelle métropolitaine le pôle universitaire et le CDT qui se développent ici. A quelques 2 km du centre du village ancien, ce nouveau pôle-gare ne devrait pas susciter une concurrence trop grande mais plutôt apporter commerces et services à une partie du territoire en plein essor qui comprend déjà d'importants projets de développement.

De l'autre côté de la Marne, la **gare de Chelles** est elle aussi une gare de correspondance avec la ligne du RER E existante qui participe déjà au centre-ville qui s'est établi sur la rue principale des lotissements pavillonnaires par un alignement inégal et parfois discontinu de commerces et d'équipements avec un bâti assez bas (R+2, R+3) où les immeubles récents se mêlent aux constructions anciennes et un important parking en ouvrage contre la voie ferrée.

Au centre d'un secteur particulièrement isolé, la **gare de Clichy-Montfermeil** offrira une desserte rapide à des quartiers aujourd'hui démunis. Elle échangera avec le futur tramway T4 et s'implante dans un tissu où voisinent les immeubles élevés du grand ensemble : tours et barres de 10, 15 ou 18 niveaux, certains réhabilités, de nouvelles constructions plus basses, une petite zone d'activités avec des bâtiments d'un niveau, le début des quartiers pavillonnaires, le tout en bordure de la forêt de Bondy. A l'évidence, la nouvelle gare peut venir conforter la petite centralité qui s'est installée dans ce quartier moderne en combinant marché couvert et marché forain et quelques équipements publics.

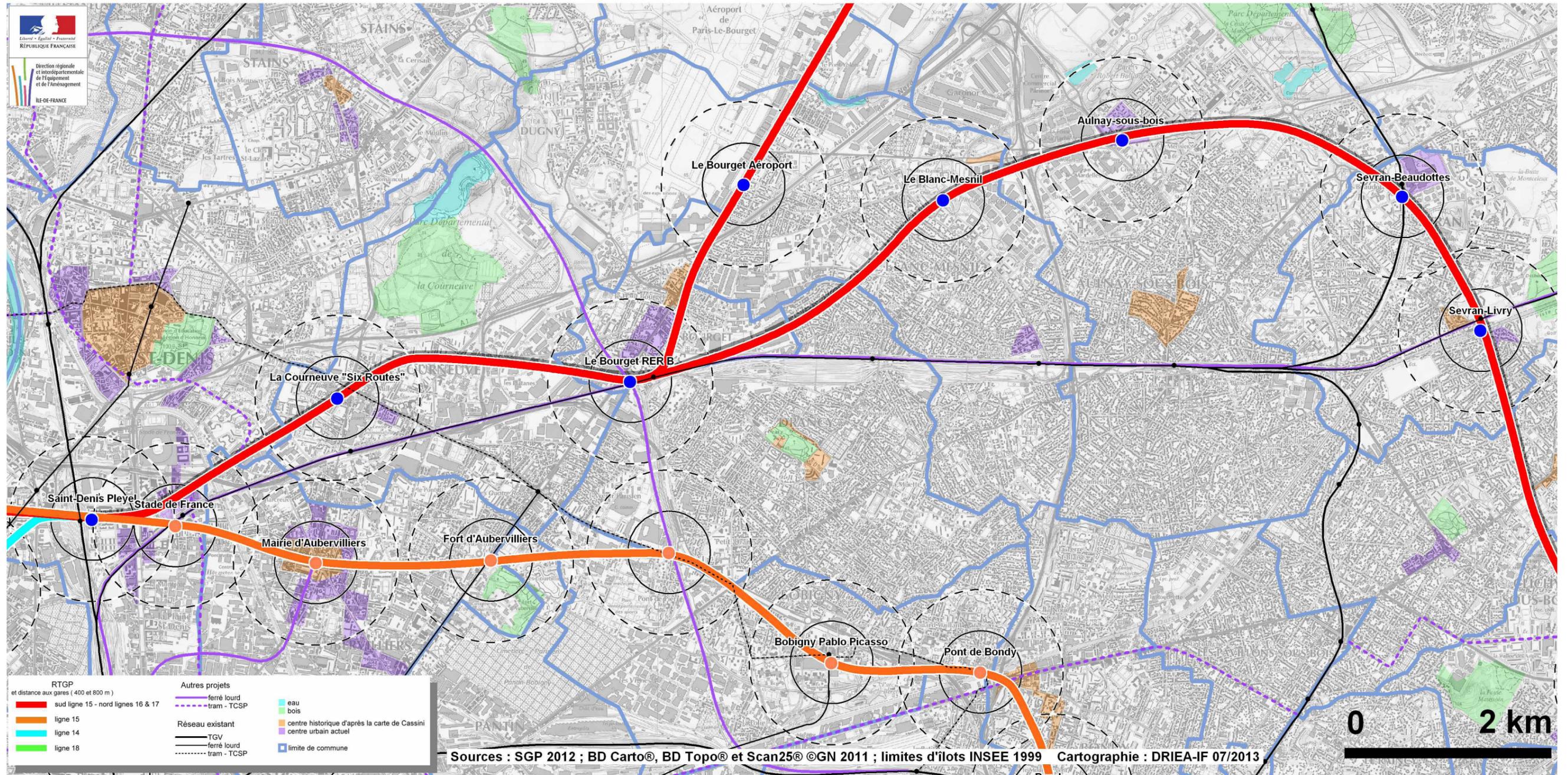
Au bord du canal de l'Ourcq, la **gare de Sevrans-Livry** est aussi une gare de correspondance, ici avec le RER B qui participe déjà au centre bourg de Sevrans fait de petits immeubles de deux à quatre niveaux avec commerces et services qui devrait s'en trouver renforcé. Au sud, côté Livry les pavillons entourent un petit parc.

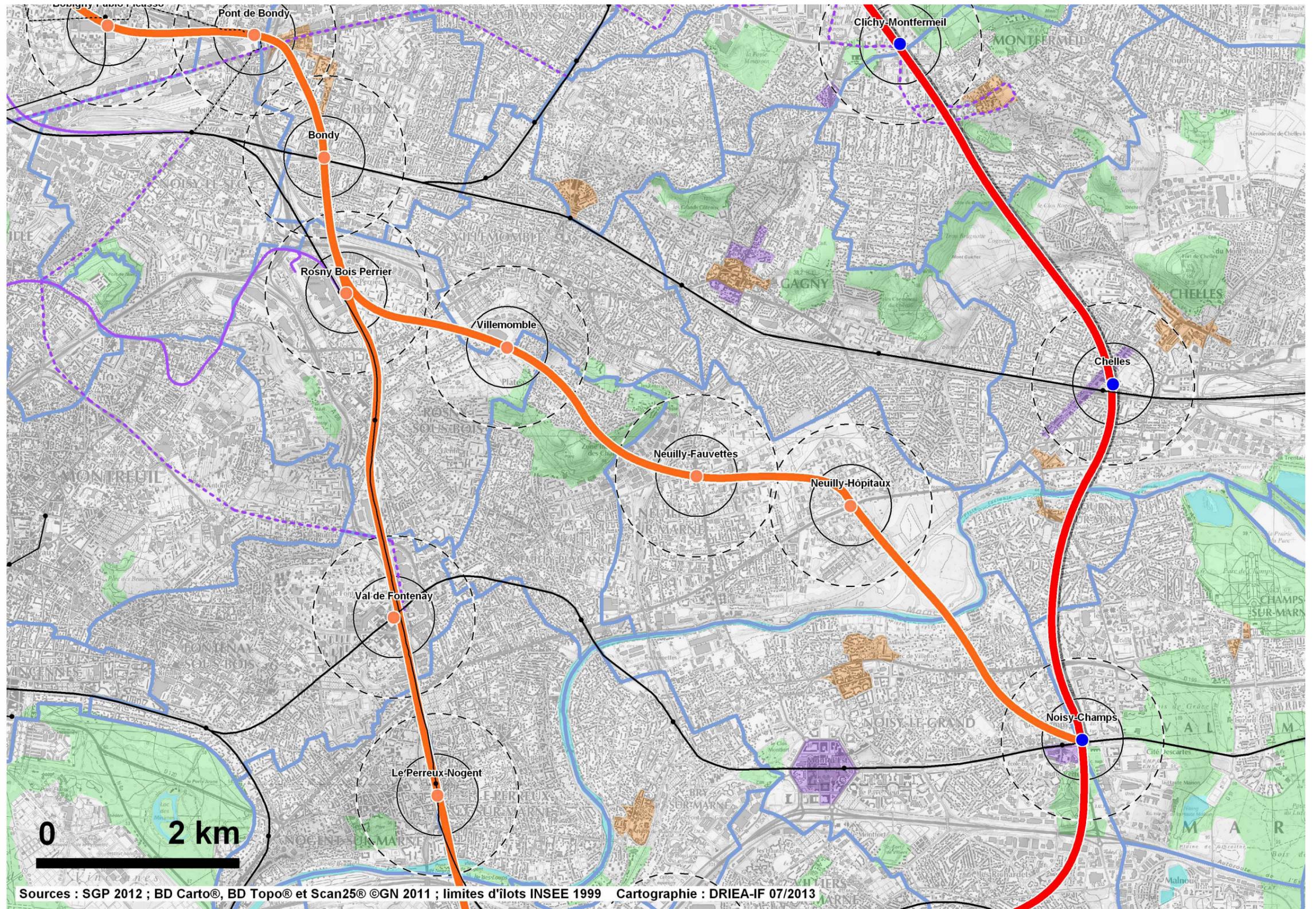
Au nord, de la commune, la **gare de Sevrans-Beaudottes** s'inscrit dans un secteur difficile à la rencontre avec Aulnay-sous-Bois et Villepinte. Cette situation excentrée pourrait susciter la réalisation d'un pôle ambitieux apportant services et emplois en complément du centre commercial existant autour duquel se rassemblent cinémas et équipements avec un peu plus loin le centre hospitalier Robert Ballanger.

A l'entrée de la Rose des Vents, la **gare d'Aulnay** apporte une nouvelle desserte au nord de la commune, à 2,8 km de la gare du RER B. L'enjeu consiste à profiter de cette occasion pour reconverter la frange nord de la RN 2 et poursuivre les actions de requalification du secteur où les constructions anciennes du grand ensemble dont certaines sont déjà réhabilitées : tours de 12 à 14 niveaux, barres de 8 niveaux, voisinent avec les nouveaux logements bas (R+3) qui ont pris la place du centre commercial.

La **gare du Blanc-Mesnil** présente la même caractéristique de venir desservir le nord de la commune jusqu'ici à l'écart. Par contre sa zone d'influence englobe une part importante d'activités avec quelques hôtels économiques : Kyriad, Balladins, des logements sociaux, un cimetière.

Enfin, la **gare du Bourget RER B** constitue encore une correspondance, celle-ci avec le RER B, la branche de Roissy-CDG du RGPE et la TLN. Le tissu alentour fatigué par les flux de véhicules et de camions qui empruntent la RN 2 mêle de petits groupes de logements sociaux, des immeubles anciens, des locaux commerciaux ou artisanaux en relation avec l'automobile, un stade, quelques commerces...





Même s'ils ne représentent qu'une très faible partie des territoires concernés, les tissus anciens méritent une attention particulière pour les qualités d'ambiance et d'usage qu'ils offrent. Cette attention est d'autant plus nécessaire que leur densité souvent assez faible, leur hauteur limitée et le faible coût de leur démolition suscitent des convoitises. L'enjeu majeur consiste à densifier les centres et les tissus des faubourgs tout en préservant leur caractère fonctionnel et en intégrant une réflexion autour des nouveaux usages liés à l'arrivée du Grand Paris Express, ainsi qu'à conserver une partie du bâti ancien pour son aspect, ses qualités de malléabilité propice à l'accueil d'activités commerciales et de services de proximité et le caractère qu'ils apportent aux espaces publics témoignant de l'histoire des lieux et constituant pour les habitants des repères au cœur de territoires en pleine mutation.

5.3. La densification des tissus pavillonnaires

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 du tronçon Noisy-Champs/Saint Denis Pleyel de reposer la question en distinguant les situations, les statuts et les enjeux.

Si autour des gares l'emprise des pavillons est très variable : de 0 à 60% dans le cercle de 400 m, de 10 à 70% dans la couronne entre 400 et 800 m, la plupart des communes concernées comprennent toutefois de vastes nappes de lotissements.

Etablis pour beaucoup, ici, dans la première période d'extension de l'agglomération parisienne poussée par le développement des chemins de fer, les pavillons s'organisent selon des logiques variées mais avec quelques points communs : une densité assez faible, 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. A ces points positifs qui militent pour un maintien à l'identique - c'est le statu quo actuel - répondent des critiques : une densité trop faible accélérant l'étalement urbain et le gaspillage des terrains, une faible rentabilité des équipements et des transports publics due à l'importance des distances, une incapacité à évoluer entraînant à terme la sclérose des tissus, parfois une dégradation préoccupante déclenchée par la mise en copropriété des plus grandes maisons.

L'enjeu alors pourrait s'énoncer ainsi : sommes-nous capables, à la faveur d'un élément nouveau aussi important que le projet de RGPE, de maintenir les qualités des tissus pavillonnaires tout en corrigeant certains défauts?

L'expression tissus pavillonnaires rassemble, on l'a vu, des types de constructions différents appartenant à des époques distinctes. Les villas bien construites des lotissements anciens sont entrées dans le patrimoine, les pavillons économiques parfois sommaires à l'origine ont connu une lente transformation leur apportant un confort certain, les «chalandonnettes» ont dépassé la succession des procès pour vice de construction.

Une première piste de réflexion consiste à ne pas globaliser, à reconnaître les différences et à proposer les réponses adaptées. A l'opposé d'une possibilité de 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 substitution sur des ensembles fonciers rassemblant plusieurs pavillons pour obtenir des terrains dont les dimensions correspondent à des opérations réalisables au plan technique (la question des stationnements) comme au plan économique. Ceci correspond à la volonté de créer ou de conforter un pôle de commerces, services et équipements dans le périmètre des 400 m et le long des voies porteuses pour créer un véritable centre de proximité;
- une densification par division des parcelles longues (autrefois justifiées par la présence de vastes jardins potagers) afin 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. Ceci a déjà été fait souvent par le passé et peut être poursuivi à condition d'un accompagnement pour préserver les massifs d'arbres, les ouvertures visuelles etc.
- une densification par ajout ou par extension des grandes maisons permettant 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. Cela permettrait de garder le caractère des quartiers de maisons anciennes et suppose un accompagnement attentif pour conserver les qualités

architecturales et paysagères des lotissements.

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^{ème} siècle. Elles accordent une part importante d'initiative aux habitants dont l'accord actif est indispensable pour engager les transformations souhaitées. 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.

Dans le cas des lotissements qui ont conservé un règlement d'origine encore en vigueur et parfois retranscrit dans les PLU des communes, elles supposent une modification des documents d'urbanisme, voire des règles du lotissement pour faciliter des évolutions initialement rendues impossibles et une période de concertation importante. Le projet de recherche « BIMBY » (build in my backyard), développé avec le concours de la DRIEA vise à encourager ce type de pratiques par le biais d'une aide personnalisée aux propriétaires souhaitant transformer en douceur leur patrimoine. Il reste cependant à en mesurer les effets pratiques qui supposent l'adhésion des habitants.

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 a priori un foncier qui pourrait évoluer jusqu'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 au moins partiellement leur démolition. Les programmes ANRU d'ailleurs apportent des outils et des financements pour cela. Ils concernent une part importante des communes de ce tronçon dont 21% de la population est en zone urbaine sensible (ZUS), soit 144 000 habitants, avec des taux particulièrement élevés à Montfermeil (32%), Clichy-sous-Bois (73%), Sevran (46%), Aulnay-sous-Bois (29%) et La Courneuve (43%).

Si la question de la mutation des grands ensembles, nombreux autour du RGPE et bien représentés dans un grand nombre de communes du tronçon Noisy-Champs/Saint Denis Pleyel, se pose effectivement, la part de ceux-ci à l'intérieur des cercles de 800 m autour des gares ne représente que 20 ha, soit 3% du foncier identifié comme mutable.

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 éventuellement justifier la substitution de nouveaux logements mieux adaptés à un patrimoine parfois un peu fatigué.

5.5. Grandes enclaves et logistique

Souvent propriétés publiques ou para-publiques, de grandes enclaves d'équipements occupent une part non négligeable des territoires. Gares de triage et plateaux ferroviaires de Chelles-Vaires ou d'Aulnay-sous-Bois et de Blanc-Mesnil, plates-formes logistiques ou centres commerciaux le long de l'autoroute A 1, domaine aéronautique du Bourget ou de Roissy-CDG, sans compter tous les équipements moins importants en surface, leur densité bâtie est assez faible; leur apport économique est très variable et certains ensembles logistiques 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.

Le projet du pôle Saint Denis-Pleyel combine ici les enjeux liés à une meilleure utilisation des emprises logistiques et ceux de la requalification des tissus dégradés hérités de la période industrielle.

Mais si ces terrains peuvent attirer des convoitises, la fonction logistique sur ce tronçon reste encore importante d'autant plus que ces emprises donnent souvent l'impression d'être sous-utilisées.

5.6. Constructibilités

L'approche des constructibilités autour des gares du tronçon Noisy-Champs/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.

Partant de l'hypothèse que le tronçon Pont de Sèvres/Noisy-Champs sera le premier réalisé, et donc la gare Noisy-Champs déjà transformée, celle-ci ou plutôt les cercles de 400 m et 800 m de rayon autour d'elle n'ont pas été pris en compte dans les constructibilités qui portent donc 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 :

- le pôle sud qui comprend 2 gares dont celle de Noisy-Champs est écartée comme faisant partie du tronçon précédent se résume à Chelles. L'attraction directe (cercle de 400 m et couronne jusqu'à 800 m de rayon) porte pour l'essentiel sur des tissus pavillonnaires (75%), quelques immeubles sur la grande-rue et une part de terrains faiblement occupés;

- l'ensemble Clichy-Montfermeil, Sevran-Livry, Sevran-Beaudottes (3 gares) rassemble des communes qui connaissent les mêmes difficultés économiques, la part modeste de Villepinte qui se trouve dans la couronne des 800 m n'étant guère significative. Elle comprend des secteurs avec une majorité de logements collectifs : Clichy-Montfermeil hors pavillonnaire à 100% pour le centre (400 m) et à 60% pour la couronne; Sevran-Beaudottes à 70% hors pavillonnaire pour le centre, 60% pour la couronne, tandis que Sevran-Livry est situé dans un tissu comprenant 65% de pavillons pour l'ensemble des 800 m;

- Aulnay-sous-Bois, le Blanc-Mesnil, le Bourget RER B et La Courneuve-Six Routes appartiennent aux vieilles banlieues ouvrières plus proches de Paris. Les gares des deux premières assez décentrées par rapport à l'urbanisation ancienne autour du RER B ainsi que La Courneuve rayonnent sur des tissus de grands ensembles (70% à Aulnay, 50% au Blanc-Mesnil), tandis qu'un bâti de ville plus ancien et assez hétéroclite augmente la proportion d'immeubles autour de la gare du Bourget (75%). Enfin, Saint-Denis Pleyel se situe en bordure du plateau ferroviaire dans un tissu aujourd'hui passablement dégradé.

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 45% 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 a été estimé à 354 ha brut, soit 300 ha nets hors voirie. 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 1 809 ha brut environ et 1 500 ha net (cercles de 800 m de rayon).
- en outre, la quasi-totalité des communes font partie de CDT ce qui permet d'espérer une volonté publique portée tant par l'Etat que par les collectivités locales de faire évoluer le territoire dans la zone de valorisation créée par la gare.

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

| Foncier | | cercle de 400 m (452 ha) | couronne 400 à 800 m (1 357 ha) | TOTAL (1 809 ha) |
|-------------|---------|-----------------------------|------------------------------------|---------------------|
| repéré | ha brut | 153 | 481 | 634 |
| mobilisable | % | 90% | 45% | - |
| mobilisable | ha brut | 138 | 216 | 354 |

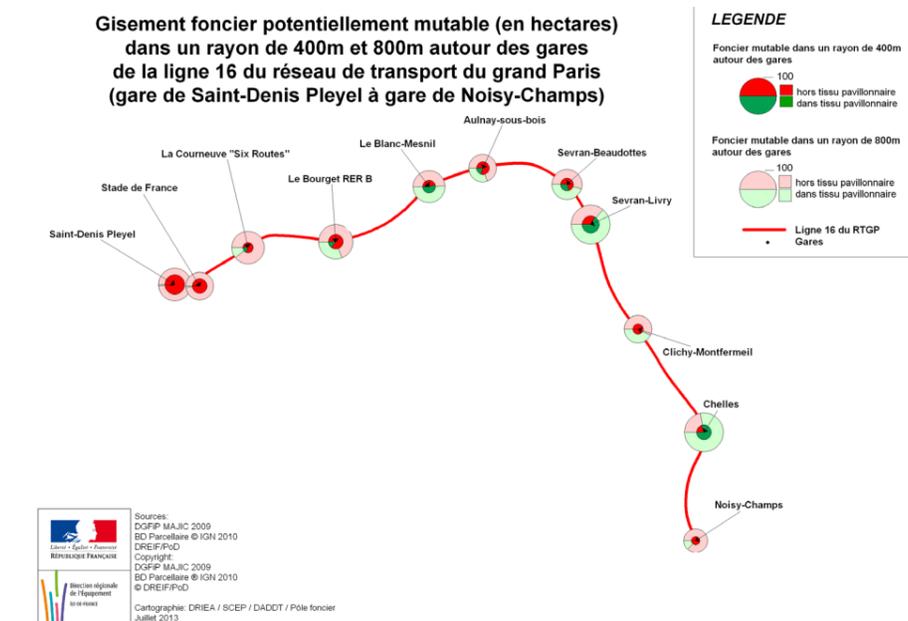
Dans tous les cas, il s'agit de foncier net hors voirie mobilisable en vingt cinq ans et dont une part significative correspondant à des terrains publics ou parapublics peut être mobilisée plus rapidement pour enclencher la dynamique de requalification et de densification.

Pour les tissus pavillonnaires importants autour des gares dans deux communes : Chelles et Sevran-Livry, la mobilisation du foncier peut, on l'a vu, 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 180 ha nets tandis que le reste serait affecté 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 densité de COS=0,8 pour l'ensemble du tronçon sauf pour Le Bourget, La Courneuve et Saint Denis-Pleyel où le seuil retenu est un COS=1,2 au-dessous duquel les terrains situés autour des gares sont considérés en sous-densité. Ce seuil indique le maximum de l'occupation actuelle des terrains mutables, dans de nombreux cas l'occupation est plus faible, voire nulle (friches).

Partant du principe qu'en matière de logement, les objectifs sont comptés en supplément des logements existants conservés ou reconstruits, le COS réel à l'opération se situe entre 1,6 (cas de terrains libres de construction utilisée) et 2,8 ou 3,2 (cas de terrains occupés à la limite du seuil), soit une densité moyenne modérée permettant de conserver ou de créer des jardins ou des places dans les opérations.



La constructibilité du tronçon peut être estimée entre 2,88 millions et 5,28 millions de m² de plancher nouveaux soit 36 000 à 73 000 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 | 2,88 M m ² | 80 m ² | 36 000 | 1 440 |
| hyp haute | 5,28 Mm ² | 72 m ² | 73 300 | 2 930 |

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 120 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 4, on peut noter quelques spécificités de ce tronçon. Ainsi, toutes les gares sont comprises dans un périmètre de CDT. Six CDT sont constitués ou à l'étude sur le tracé : Cœur Descartes (Grand Paris Est Territoire de la transition énergétique), Descartes Nord (Chelles-Vaires), Est Seine-Saint-Denis, Roissy Terres de France, Le Bourget et le Territoire de la Culture et de la Création.

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

Sur ce tronçon, il n'y a pas d'équivalent aux grands projets de développement comme Seine-Amont ou Cancer-Campus. On y trouve en revanche des opérations ANRU importantes (Clichy-Montfermeil, Aulnay-sous-Bois, Rose des Vents et Sevrans-Beaudottes) mais leur réalisation est déjà largement engagée. Même si la programmation initiale est peu susceptible d'être modifiée, l'arrivée des nouvelles gares ne pourra que contribuer à renforcer la requalification des lieux.

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

La relation des nouvelles gares aux centres-villes et aux centralités actuelles, facteur essentiel de dynamisation des territoires semble aller dans le sens du confortement ou de la requalification de l'existant à Noisy-Champs, Chelles, Sevrans-Livry, Sevrans-Beaudottes, Le Bourget et La Courneuve, ou de la création d'une nouvelle centralité à Clichy-Montfermeil, à Aulnay-sous-Bois ou au Blanc-Mesnil, ainsi qu'à Saint-Denis où le pôle Pleyel apparaît comme complémentaire du centre-ville actuel et susceptible d'accélérer la requalification de la Plaine Saint-Denis.

La variété des territoires traversés et l'importance des tissus pavillonnaires ou des grandes enclaves institutionnelles, industrielles ou logistiques devraient inciter à porter une grande attention aux tissus urbains existants 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 300 ha net pour l'ensemble des terrains autour des gares du tronçon, soit une constructibilité potentielle de 1 440 à 2 930 logements par an en moyenne et une mise à disposition de 120 ha nouveaux pour les activités économiques, les services et les équipements sur vingt cinq ans.

Conclusion générale

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

Pour répondre à cette question il a d'abord été procédé à un rappel de l'état des lieux 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.

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 Noisy-Champs/Saint Denis-Pleyel sur le développement de l'urbanisation?

S'agissant des effets du tronçon Noisy-Champs/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 quatre grandes parties : la première liée à la ville nouvelle, avec Noisy-Champs et Chelles, l'arc est avec Montfermeil-Clichy, Livry-Gargan et Sevrans, l'arc nord avec Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Drancy et La Courneuve, enfin Saint-Denis Ville historique.

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 gares nouvelles prévues, cinq assurent des correspondances avec des lignes existantes de RER ou de Transilien et se trouveront donc associées à des gares ou des stations existantes pour former des pôles intermodaux d'une nouvelle ampleur, d'autant que comme à Saint Denis/Pleyel, le RGPE rencontrera des lignes de transport nouvelles (M14, M15 nord et TGV).

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 ancien comme à Chelles, Sevrans ou Le Bourget ou d'un pôle émergent comme à Noisy-Champs ou Sevrans-Beaumont, on peut s'attendre à une affirmation combinant centralité historique et polarité nouvelle. Bien qu'un peu à l'écart du centre historique, le nouveau pôle de Saint-Denis Pleyel devrait fortifier la centralité forte que constitue déjà la ville de Saint-Denis.

Dans d'autres cas comme à Clichy-Montfermeil situé à la rencontre des territoires communaux, ou à Aulnay-sous-Bois et Blanc-Mesnil, majoritairement occupées aujourd'hui par des logements sociaux et de la logistique, se pose davantage la question de créer une centralité complémentaire qui ne soit pas concurrente des centres existants.

Face à l'importance quantitative des tissus pavillonnaires - 50% du foncier repéré comme mutable sur l'ensemble du tronçon mais 70% à Chelles, 64% à Sevrans-Livry, 50% au Blanc-Mesnil -, 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 est apparue comme un enjeu majeur.

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

Malgré la part relativement modeste du foncier raisonnablement mobilisable sur vingt cinq ans autour des gares : 300 hectares net pour l'ensemble du tronçon, le développement de pôles de services et de centres de proximité autour des gares peut profiter des projets de territoires portés par l'ensemble des acteurs locaux et en premier lieu les élus communaux et intercommunaux, les CDT fournissant le cadre contractuel rassemblant l'Etat et les collectivités territoriales. En effet, toutes les communes, participent à un CDT, ceux-ci sont particulièrement actifs et ont engagé des projets urbains ambitieux s'appuyant souvent sur les opérations de l'ANRU déjà engagées que l'apport de nouvelles gares ou le renforcement de l'importance des gares existantes ne pourra que conforter en favorisant le développement des pôles de proximité et de la mobilité. Il faut donc se demander si l'arrivée de RGPE et des gares peut améliorer l'accès des habitants à l'emploi et à la formation et conforter les politiques de la ville ambitieuses engagées par les pouvoirs publics depuis plusieurs décennies.



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

www.societedugrandparis.fr