

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 18 : AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

LIGNE 18

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

Été 2015

PIÈCE **G.4.3**

Étude d'impact

Annexe : Etude des effets sur l'urbanisation

Sommaire

Introduction 3

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

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

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

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

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

Chapitre 3 : Mise en œuvre, accompagnement et suivi 21

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

PARTIE 2 - Le projet de la ligne Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers (ligne 18)

Chapitre 4 : État des lieux de la ligne 29

- 4.1. Situation, site et tracé
- 4.2. Territoires, habitants et emplois
- 4.3. Paysages, formes urbaines et tissus urbains
- 4.4. Trame verte et bleue, agriculture
- 4.5. Projets en cours

Chapitre 5 : Effets sur l'urbanisation 37

- 5.1. Connexions et mobilités nouvelles
- 5.2. Les nouvelles gares et les centralités existantes
- 5.3. Un territoire marqué par l'expérimentation scientifique et technologique
- 5.4. Capacités d'évolution
- 5.5. Accompagnement et suivi

Conclusion générale 45

Introduction

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

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

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

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

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

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

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

Dans une seconde partie, il s'attache d'une manière plus détaillée au projet du tronçon Aéroport d'Orly-Versailles Chantiers, objet du présent dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

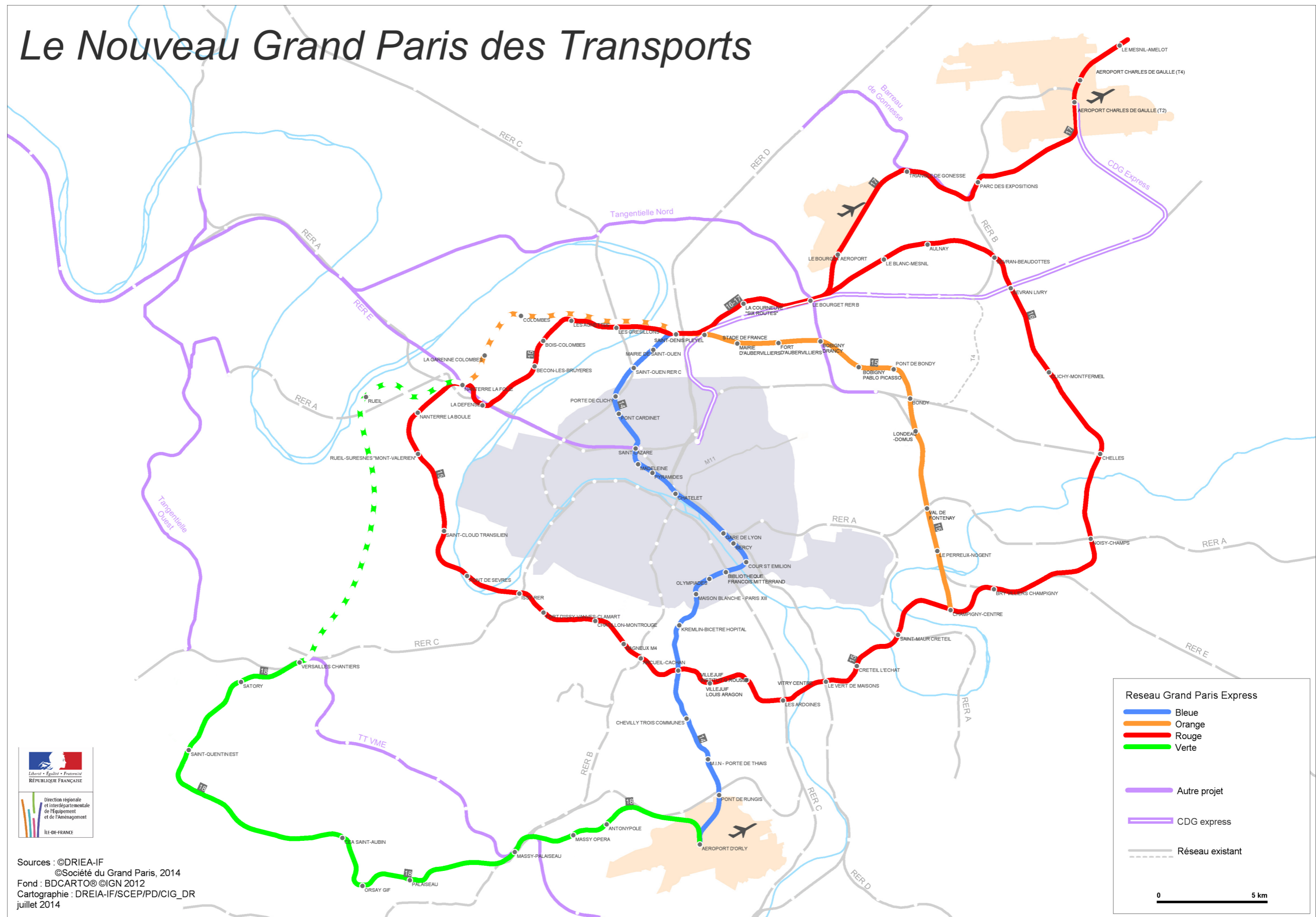
Ce premier inventaire rapide permet de souligner la diversité des situations et l'obligation d'être extrêmement attentif à la réalité du terrain : les territoires sont variés et aucune généralisation ne saurait en rendre compte sans une perte d'information dommageable.

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

PARTIE 1

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

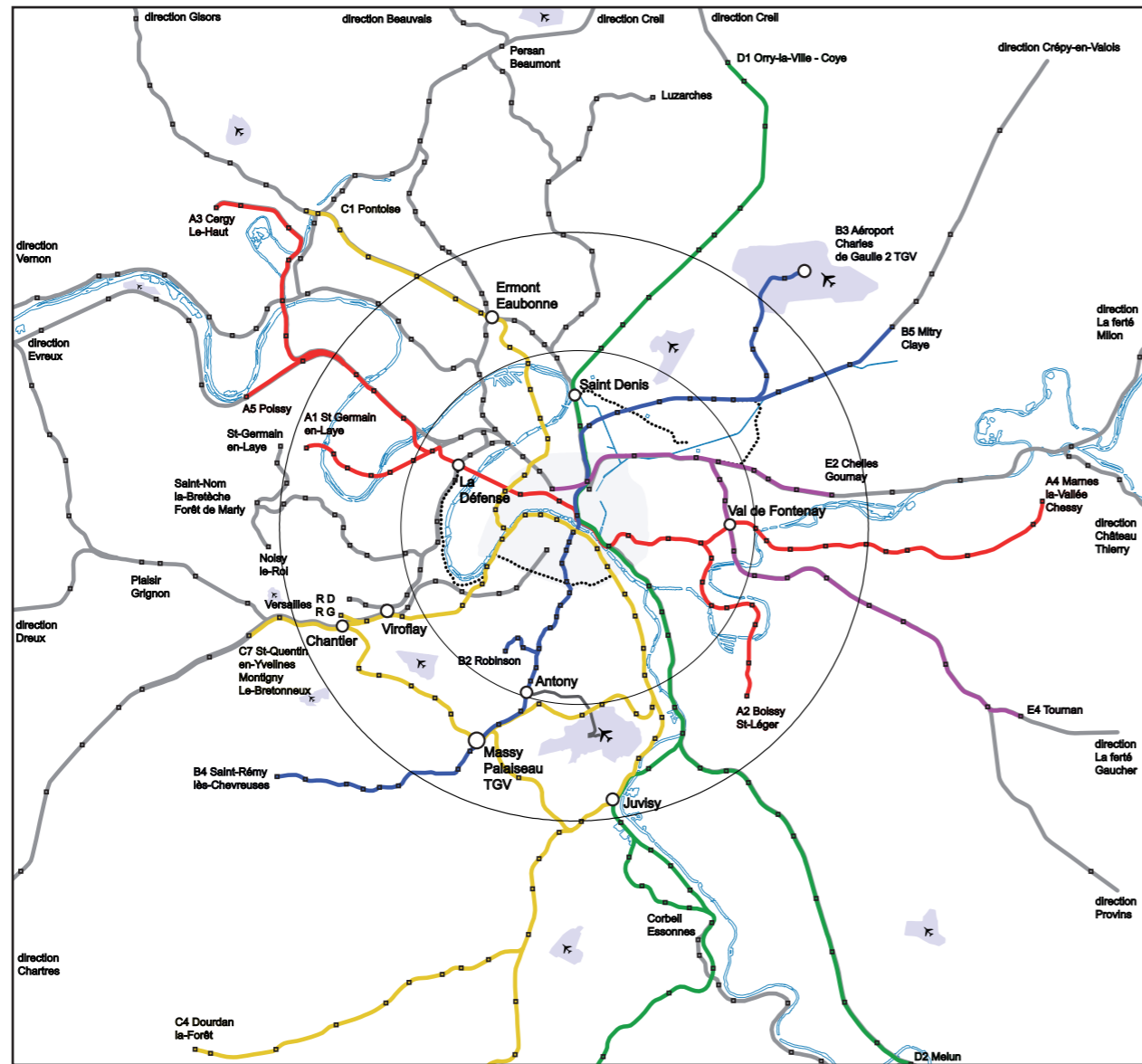
Le Nouveau Grand Paris des Transports



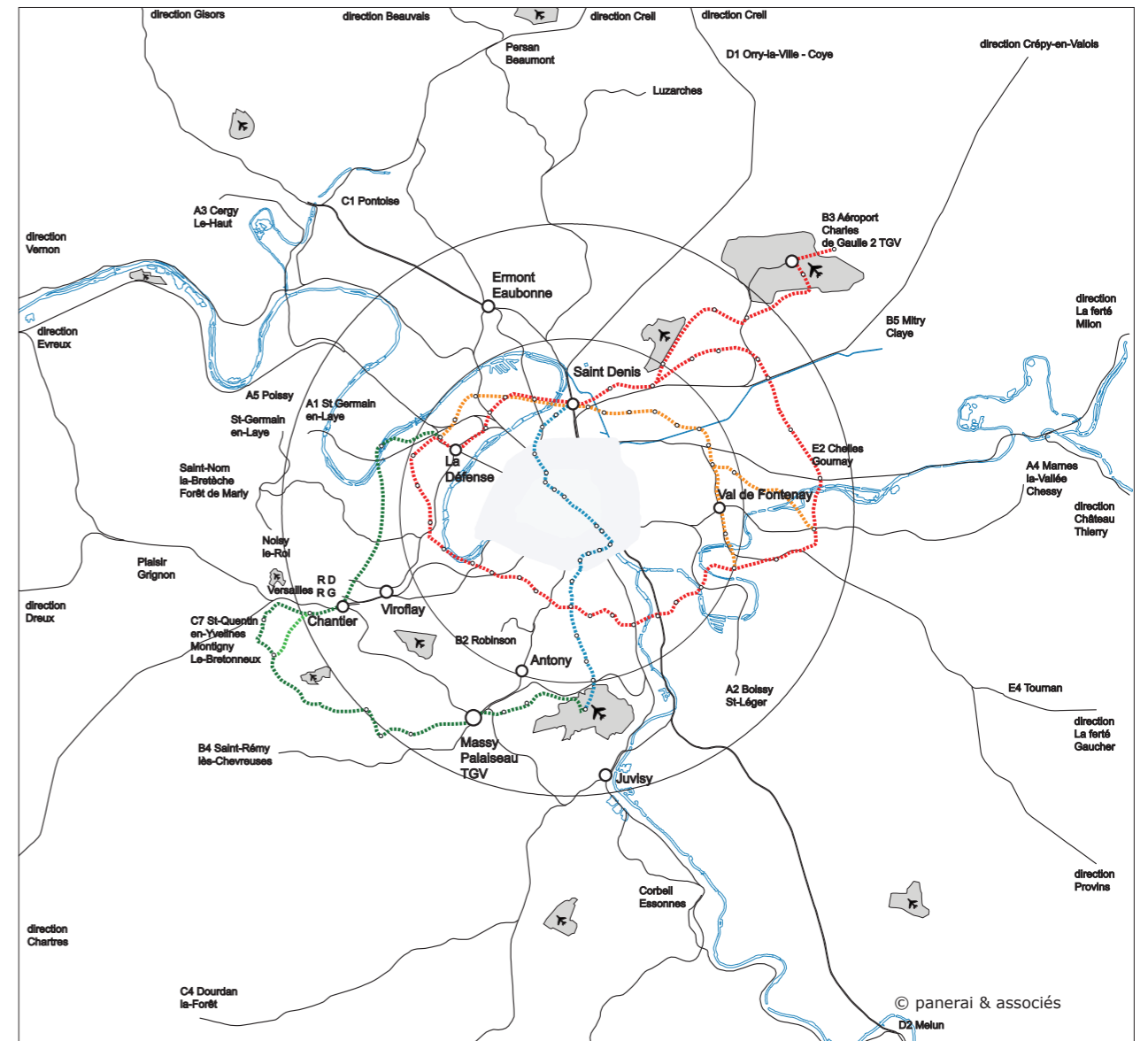
Sources : ©DRIEA-IF
 ©Société du Grand Paris, 2014
 Fond : BDCARTO® ©IGN 2012
 Cartographie : DREIA-IF/SCEP/PD/CIG_DR
 juillet 2014

Chapitre 1

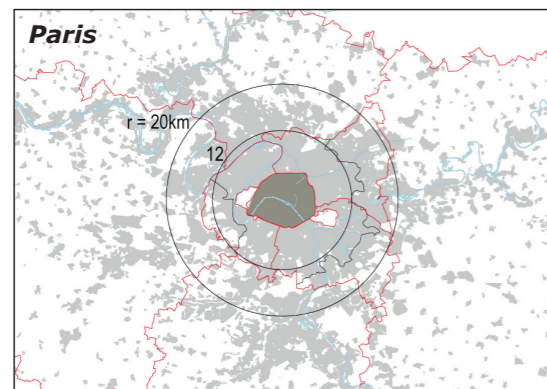
Géographie des territoires et approche sociologique, état des lieux



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

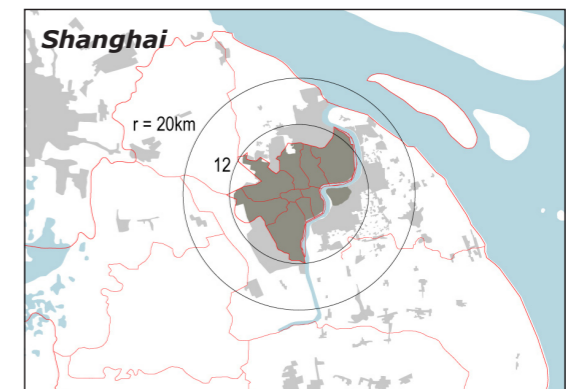
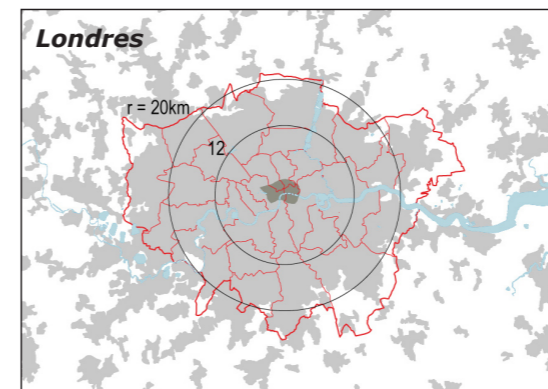
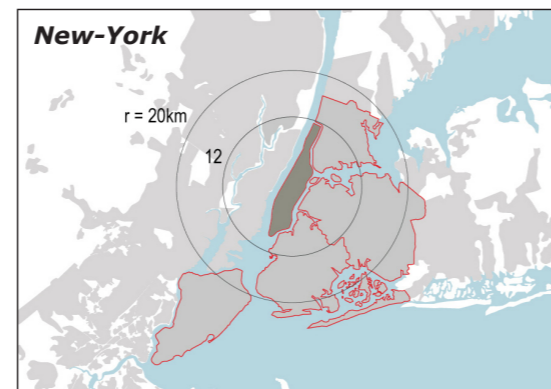


Nouveau Grand Paris / Grand Paris Express, de nouvelles roades en complément de l'existant



Comparaison des quatre métropoles

© panerai & associés



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

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

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

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

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

1.1. Tracés et connexions

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

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

- **une ligne bleue** qui est l'actuelle ligne 14 prolongée au nord, de Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (le STIF et la RATP sont les maîtres d'ouvrage de ce premier prolongement en cours de travaux) puis à Saint-Denis Pleyel et au sud d'Olympiades jusqu'à l'aéroport Orly : la ligne 14 aura une longueur de près de 30 km au total, dont environ 9 km correspondent à la ligne actuellement exploitée ;

- **une ligne verte** (M18) d'environ 50 km : entre Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, la ligne verte assure 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 (M15 Est) au RGPE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

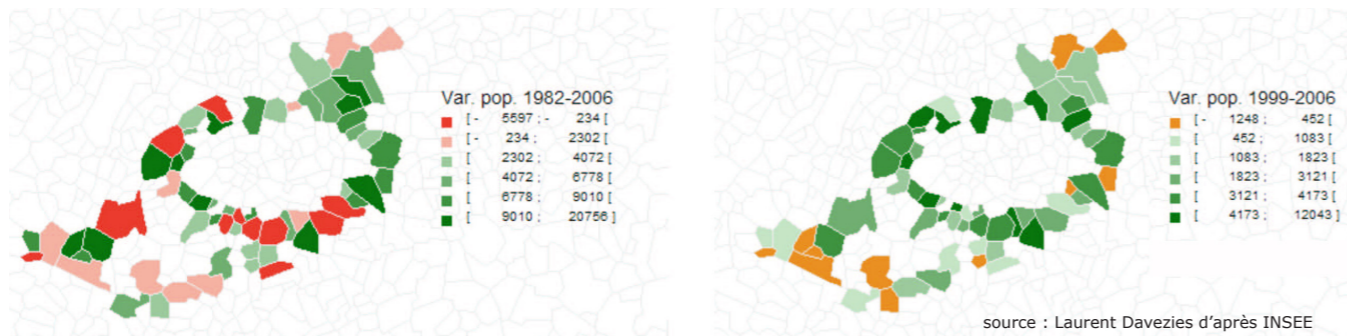
Par contre, trois centres d'échelle métropolitaine se dégagent nettement : Massy où les lignes RER et Transilien rencontrent le TGV et dont l'intensification a déjà été engagée ; Noisy-le-Grand, l'un des pôles de la ville nouvelle, qui prend une ampleur accrue, et Le Bourget, particulièrement bien placé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

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

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

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

Parmi ces différentes échelles, la commune représente le plus petit échelon politique et celui auquel les Français restent les plus attachés. L'Ile-de-France compte 1 300 communes, l'agglomération environ 400 ; hors Paris, le tracé du RGPE comprend 83 communes directement concernées, ce qui peut se mesurer par le



les variations de population dans les communes traversées

fait qu'elles sont largement touchées par un cercle de 800 mètres de rayon représentant schématiquement un quart d'heure à pied depuis la gare.

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

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

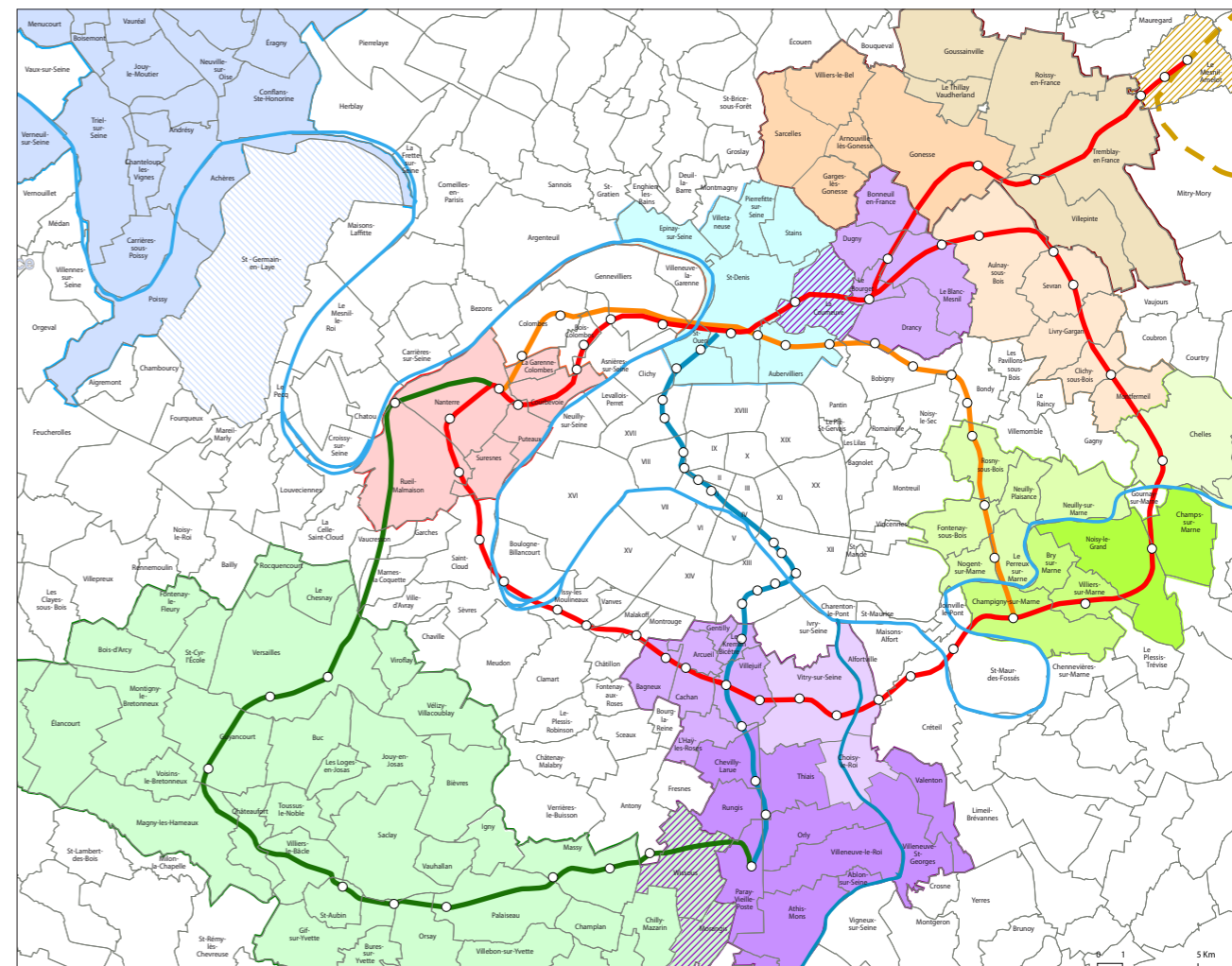
Les 69 communes directement touchées par le Réseau de la SGP rassemblent 2,3 millions d'habitants, soit autant que Paris intra-muros. En incluant la ligne 15 est (ligne orange), et le prolongement à l'est de la ligne 11, la totalité des communes concernées par le RGPE représente 3,5 M d'habitants.

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

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

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

L'analyse, commune par commune, montre que l'ensemble des villes concernées est marqué par une grande



© panerai & associés

les lignes du RGPE et les communes concernées

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

Là encore, la vision globale ne doit pas masquer les disparités, onze communes ont un solde migratoire positif : Suresnes, Issy-les-Moulineaux, Montrouge, Châtillon, Cachan, Villiers-sur-Marne, Aulnay-sous-Bois, Bois-Colombes, Guyancourt, Rungis et le Kremlin-Bicêtre, une quinzaine sont à peu près équilibrées, une vingtaine ont perdu entre 1 000 et 8 000 personnes tandis que les soldes migratoires négatifs accusant un départ de plus de 10 000 habitants touchent Nanterre, Vitry, Créteil, Champigny, Sevrans, 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.

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

sources : Laurent Davezies d'après INSEE

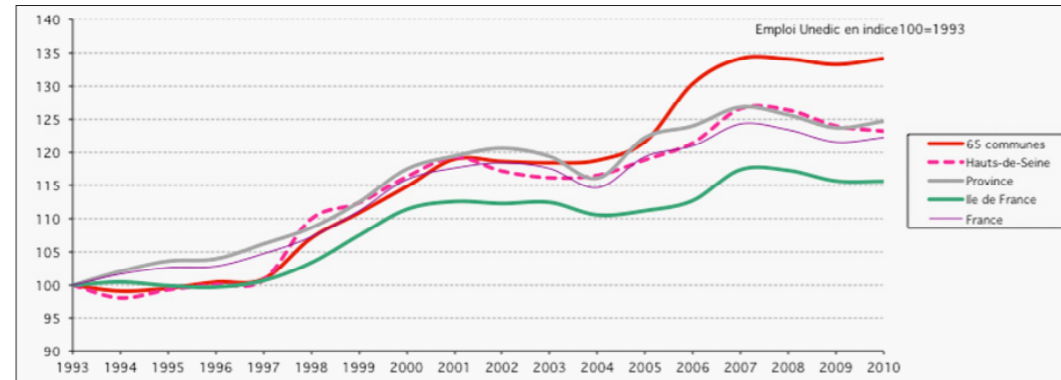
Emploi

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

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

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

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



sources : Laurent Davezies d'après INSEE

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

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

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

source : Laurent Davezies d'après INSEE

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

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

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

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

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

Revenus et qualifications

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

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

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

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

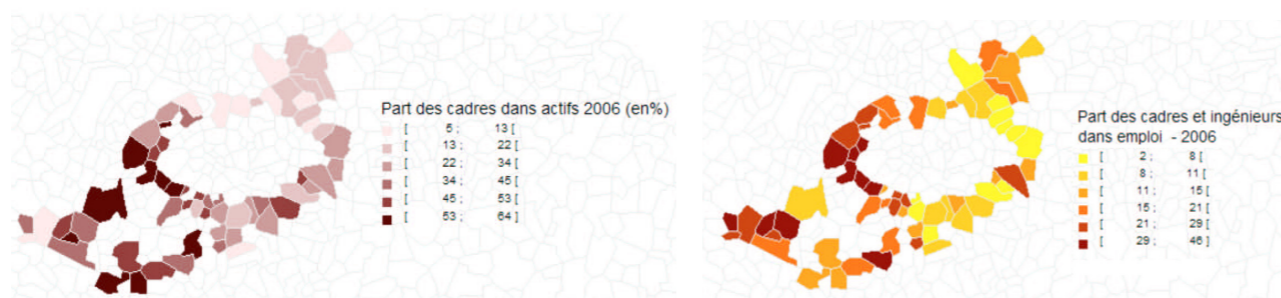
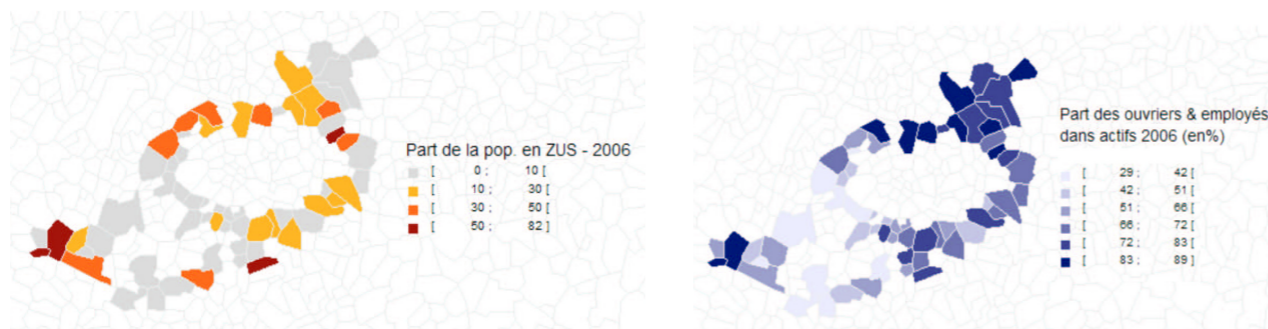
Certaines communes cumulent plusieurs indicateurs de difficultés. On voit apparaître clairement un groupe principal de Gennevilliers à Montfermeil avec Saint-Denis, La Courneuve, Le Bourget, Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevran, Clichy et Montfermeil qui se prolonge avec Gonesse, avec Nanterre à l'opposé ; un groupe secondaire autour de Vitry, Villejuif, Alfortville, Créteil et Orly, avec Champigny un peu à l'écart. Cet arc des difficultés recouvre sensiblement celui des communes où le pourcentage des ouvriers et des employés dépasse 70% des actifs.

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

En indice de revenu par habitant -2005/2006				
	Ttes Comm. 3 lignes	Ile de France	Province	France
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

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/Essonne). 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-le-Bretonneux et Massy.



source : Laurent Davezies d'après INSEE

Logement et mobilité

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

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

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

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

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

source : Laurent Davezies d'après INSEE

1.3. La spatialisation des données

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans ce territoire fragmenté plusieurs enjeux apparaissent :

- la réduction des coupures provoquées par les grandes infrastructures;
- le développement des relations est-ouest, aujourd'hui inexistantes, par les transports en commun et difficiles par la voirie courante à cause du faible nombre de franchissements;
- la poursuite d'une requalification des tissus en bordure des grandes voies radiales trop souvent soumis aux impératifs de circulation vers Paris au détriment de la qualité des usages et des activités riveraines;
- l'avenir des grandes plates-formes industrielles et logistiques le long de la Seine (Vitry-Alfortville), de la Marne (Bonneuil, Chelles), dans une vision métropolitaine de la nécessité de maintenir une part de production et de services au cœur de la grande ville.
- **de Montfermeil à Gennevilliers**, la troisième séquence forme l'arc nord-est, encore caractérisé par la concentration des indices de pauvreté mais dont l'évolution récente dans le sud de la Plaine Saint-Denis et le méandre de la Seine voit, à Saint-Denis et Gennevilliers, le pourcentage de cadres dans l'emploi dépasser nettement la moyenne des communes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De Saint-Denis à Champigny-sur-Marne ou Noisy/Champs, la ligne 15 est (ligne orange) 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.

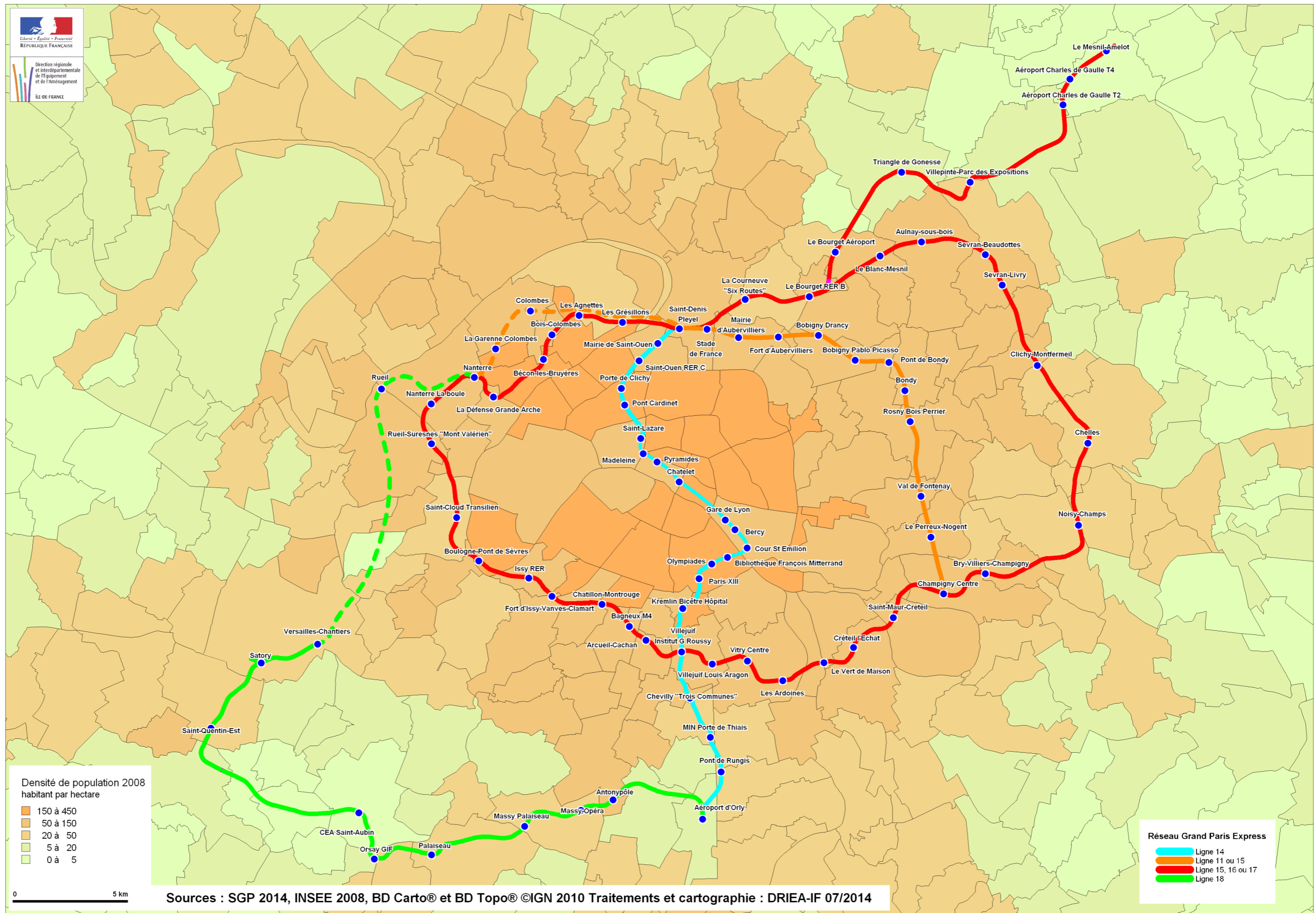
La composition sociale comme les revenus marquent des différences importantes. Celles-ci se traduisent tantôt par des séparations nettes : les communes riches en partie regroupées à l'ouest, les plus pauvres au nord-est, tantôt par une proximité en peau de léopard : l'arc sud de la ligne rouge ou le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

Chapitre 2

Les effets en matière de développement de l'urbanisation



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 élargis du RGPE, définis comme les effets sur les terrains autour des gares existantes stimulés par la réalisation du projet. En effet, selon les études de trafic établies par la DRIEA, 52 gares existantes hors schéma verront leur fréquentation augmenter de plus de 20% grâce aux nouveaux itinéraires ouverts par le RGPE. Après plusieurs simulations, cette piste n'a pas été quantifiée dans la présente étude. Une approche prospective est fournie dans la pièce G.2 de l'étude d'impact, en raisonnant sur la réduction, grâce au projet, de la consommation d'espace liée à l'urbanisation nouvelle, à l'échelle de l'Ile-de-France tout entière.

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

ligne	nb de gares (hors Paris)	SCENARIO GRAND PARIS					TOTAL
		seuil < COS net moyen	cercle 400 m		couronne 800 m		
			repérés net ha	mobilisables 90% ha net	repérés ha net	mobilisables 45% ha net	
rouge M15S, M15O, M16, M17	40	0,8 / 1,2	543	488	1 680	757	1 245
bleue M14	5 (*)	0,8	65	59	130	59	118
verte M18	11	0,6	131	118	344	155	273
orange M15E	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 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs

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

Le COS additionnel moyen est défini comme la quantité de 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 14% des 70 000 logements inscrits dans la loi relative au Grand Paris. Il s'agit d'un apport de logements nouveaux bruts intégrant des hypothèses de démolition et tenant compte de la baisse continue des surfaces de logements depuis 1990 : les surfaces moyennes de logements collectifs étant passées entre 1990 et 2006 de 80 m² à 56 m² tandis que celles des logements individuels passaient de 109 m² à 92 m².

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

Une hypothèse haute mais raisonnable, caractérisée par un COS additionnel moyen de 2 et une surface moyenne de 72 m² par logement, permettrait de réaliser sensiblement 15 000 logements par an, soit 21% de 70 000 logements inscrits dans la loi relative au Grand Paris. Elle suppose une politique volontariste en matière d'action foncière et de construction, notamment en incluant dans les PLU, comme le prévoit le SDRIF, des objectifs de densification aux abords des gares, en particulier par la libération des gabarits et des emprises au sol. Le SDRIF prévoit en effet que, dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, à l'horizon 2030, les documents d'urbanisme locaux à l'échelle communale doivent permettre une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat.

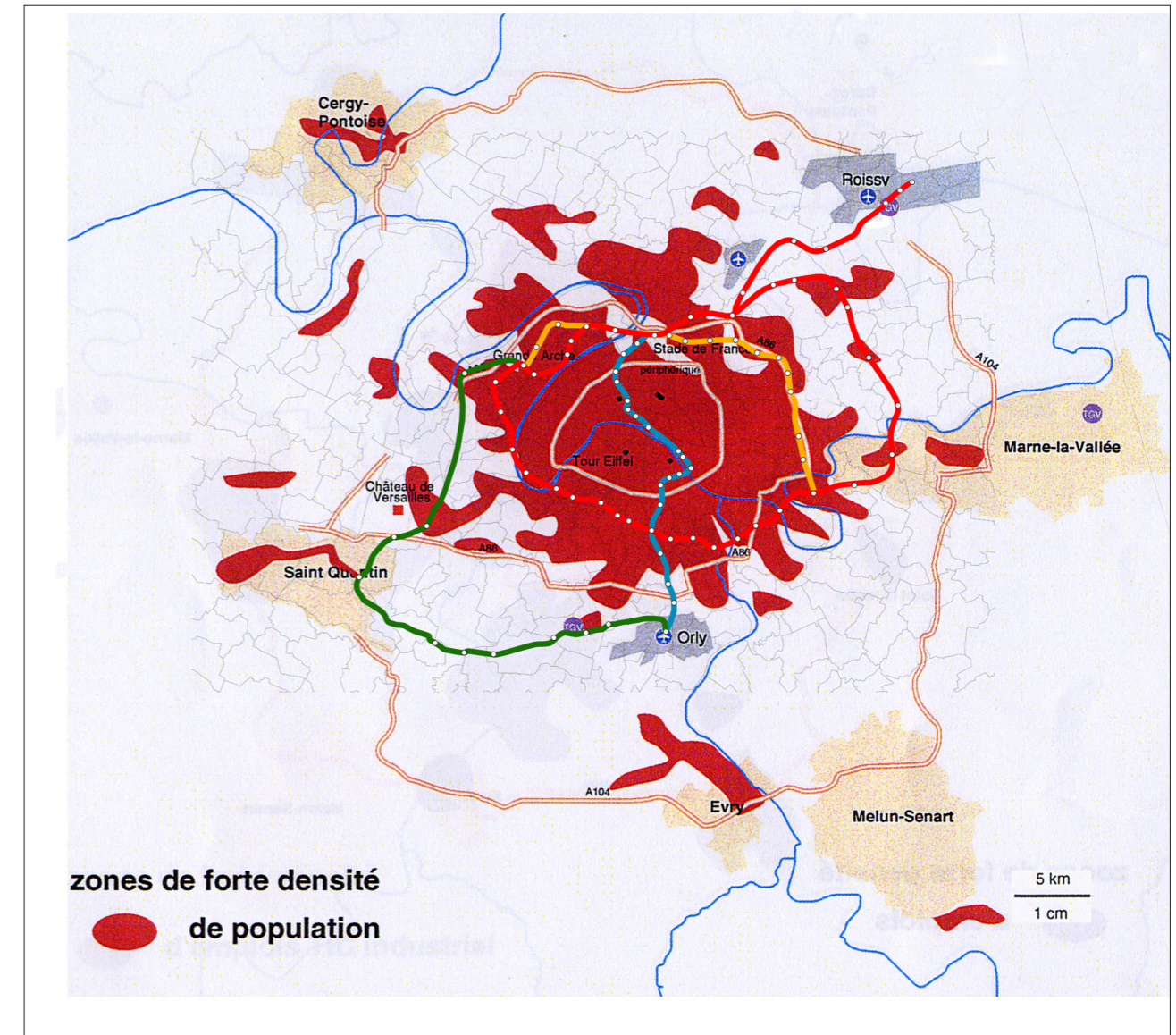
L'étude de chaque tronçon opérationnel permettra de vérifier et de détailler ces constructibilités.

Les territoires qui offrent le plus fort potentiel sont situés autour de la ligne 15 et de la ligne 16, soit pour une grande part dans la zone qui présente déjà une typologie urbaine offrant la plus grande densité de logements selon les données IRIS. Mais le potentiel se situe dans sa partie la moins dense, c'est à dire là où il est encore possible de modifier les tissus urbains, pour en améliorer la qualité et l'homogénéité, et de densifier raisonnablement. Ainsi, l'arc Noisy-Champs/Saint-Denis Pleyel, moins dense car davantage à l'écart est susceptible d'une intensification plus importante.

En termes de localisation, l'impact touche par définition les territoires situés autour des gares du RGPE (le cercle de 800 m pris comme base de calcul) avec une répartition inégale. Rapportée au nombre de gares, la boucle de la ligne 15, qui traverse les secteurs centraux du coeur d'agglomération hors Paris, représente proportionnellement les plus grandes capacités à mobiliser du foncier en renouvellement urbain. La ligne 14 (ligne bleue) est légèrement en-dessous, la ligne 18 (ligne verte) offre des capacités nettement plus basses.

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

Si l'on examine les effets aux limites de la zone urbaine, le Mesnil-Amelot, commune en fin de ligne dotée d'une nouvelle gare du RGPE ne peut pas, du fait des servitudes liées à l'aéroport, accueillir des logements. Ceux-ci, on le sait déjà, ont tendance, dans cette partie de la région, à se localiser à l'extérieur de l'Ile-de-France, 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 préservant notamment les terres consacrées à l'activité agricole.



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

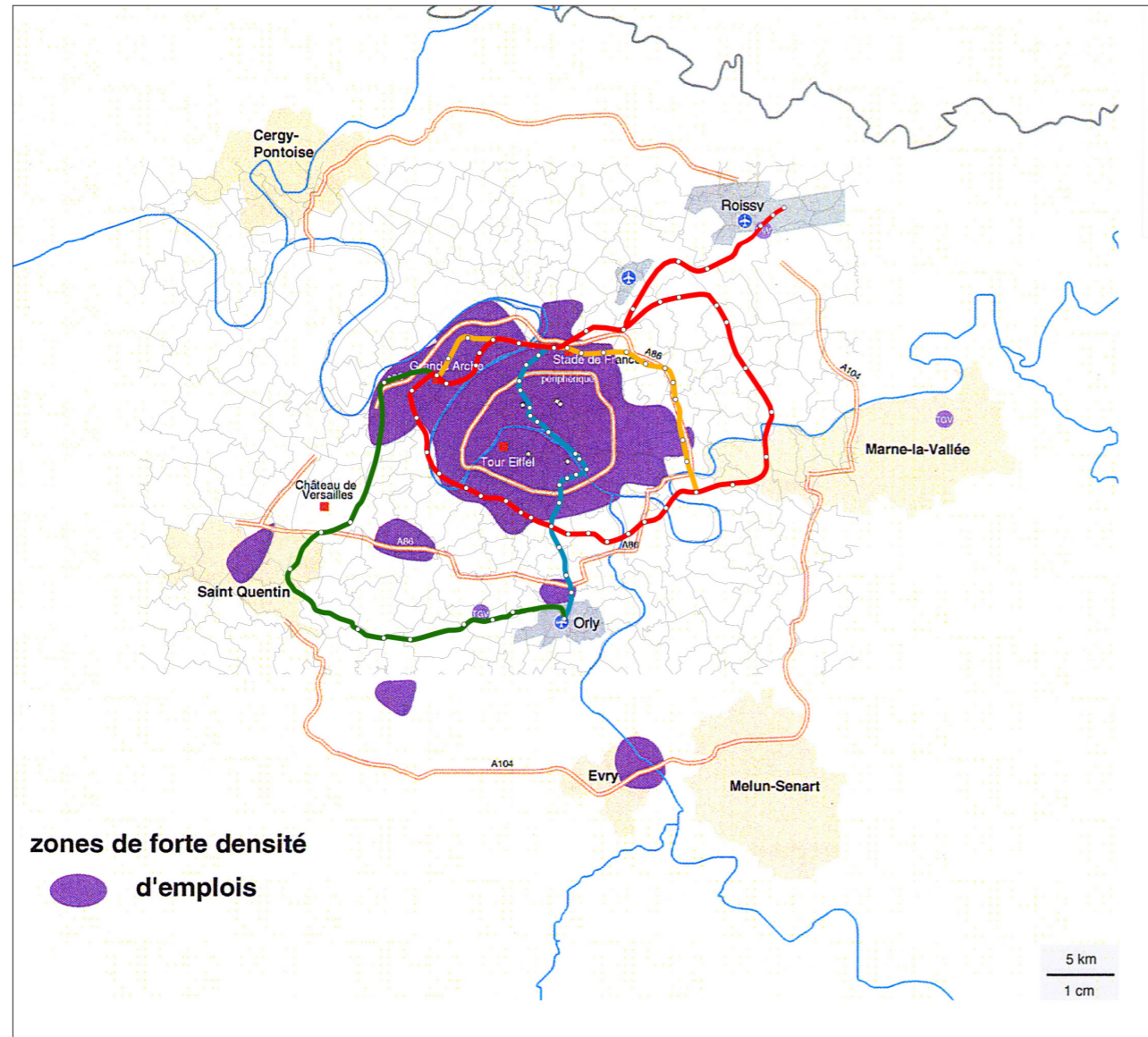
Ainsi, les conséquences directes du RGPE sur l'étalement urbain se posent dans des points très limités et sensiblement contrôlés. Mais il faudra également juger des conséquences indirectes par diffusion, soit par l'intermédiaire du reste du réseau de transport lourd, soit par le biais de l'automobile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

2.3. Effets sur les locaux d'activité

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

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

L'amélioration de la mobilité est d'abord générale. On a vu dans le chapitre 2 comment le RGPE, y compris la ligne orange, engageait un changement profond en passant d'une figure exclusivement centrée autour



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

de Paris à un début de maillage du territoire. Il en résulte l'augmentation du nombre de correspondances en dehors de Paris qui passe de 5 ou 6 à 46 dont 16 de plus de trois, ce qui facilite la mobilité des personnes et accroît l'égalité et l'attractivité des territoires.

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

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

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

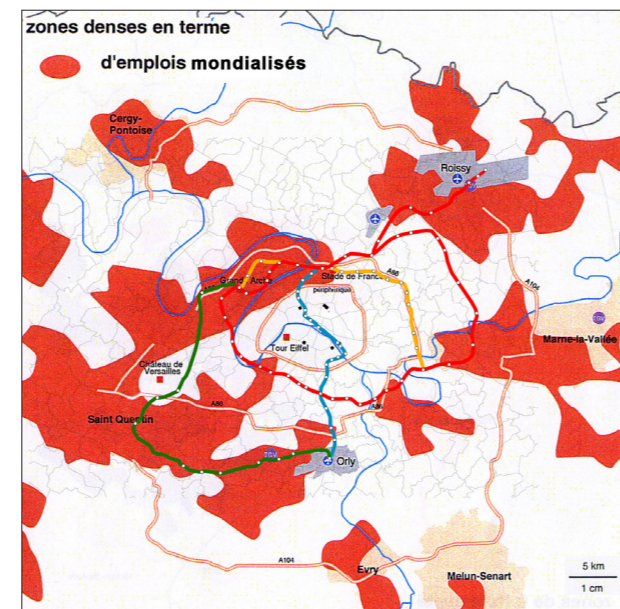
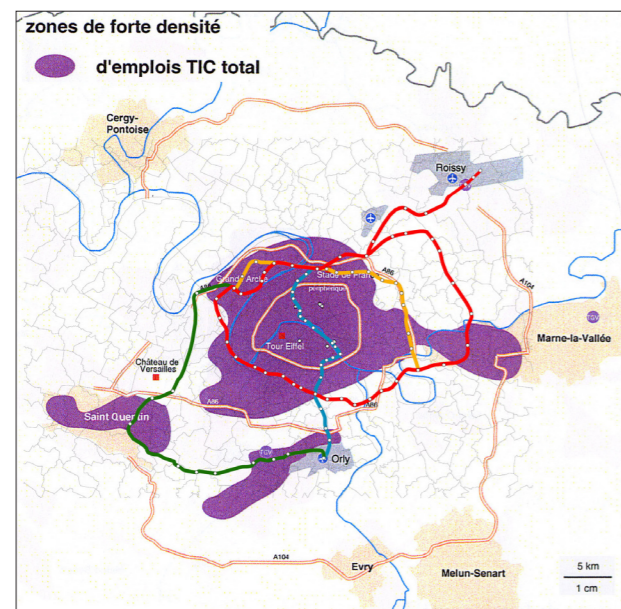
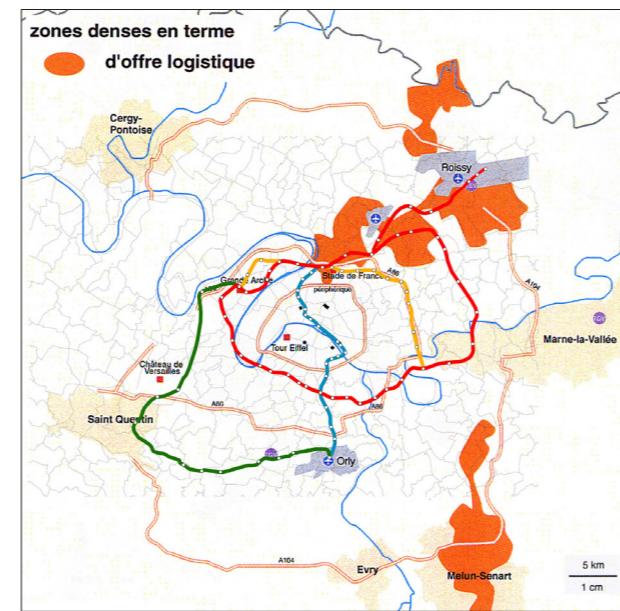
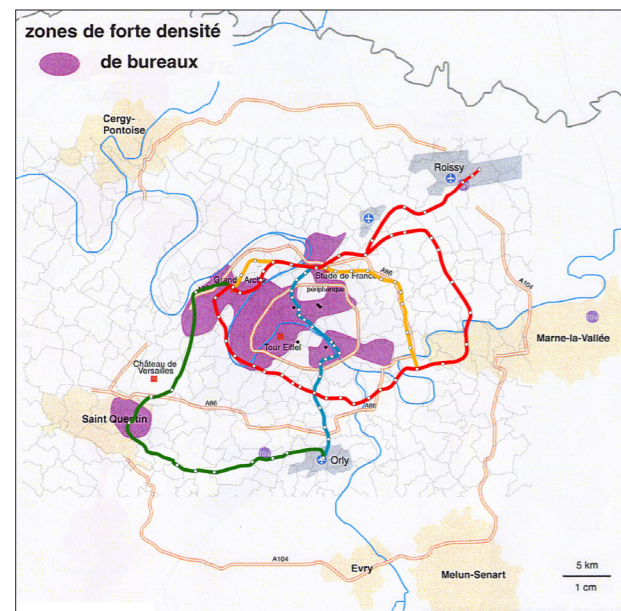
D'une manière générale, le renforcement de la desserte dans la zone centrale du Grand Paris selon un quadrilatère élargi Roissy - Saint-Quentin/Massy-Orly - Noisy-Champs/Roissy est une manière d'amorcer le maillage de l'agglomération, ce qui constitue un effet positif pour le développement des activités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

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

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

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

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



source : Paul Chemetov et Frédéric Gilli - DIACT 2006

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

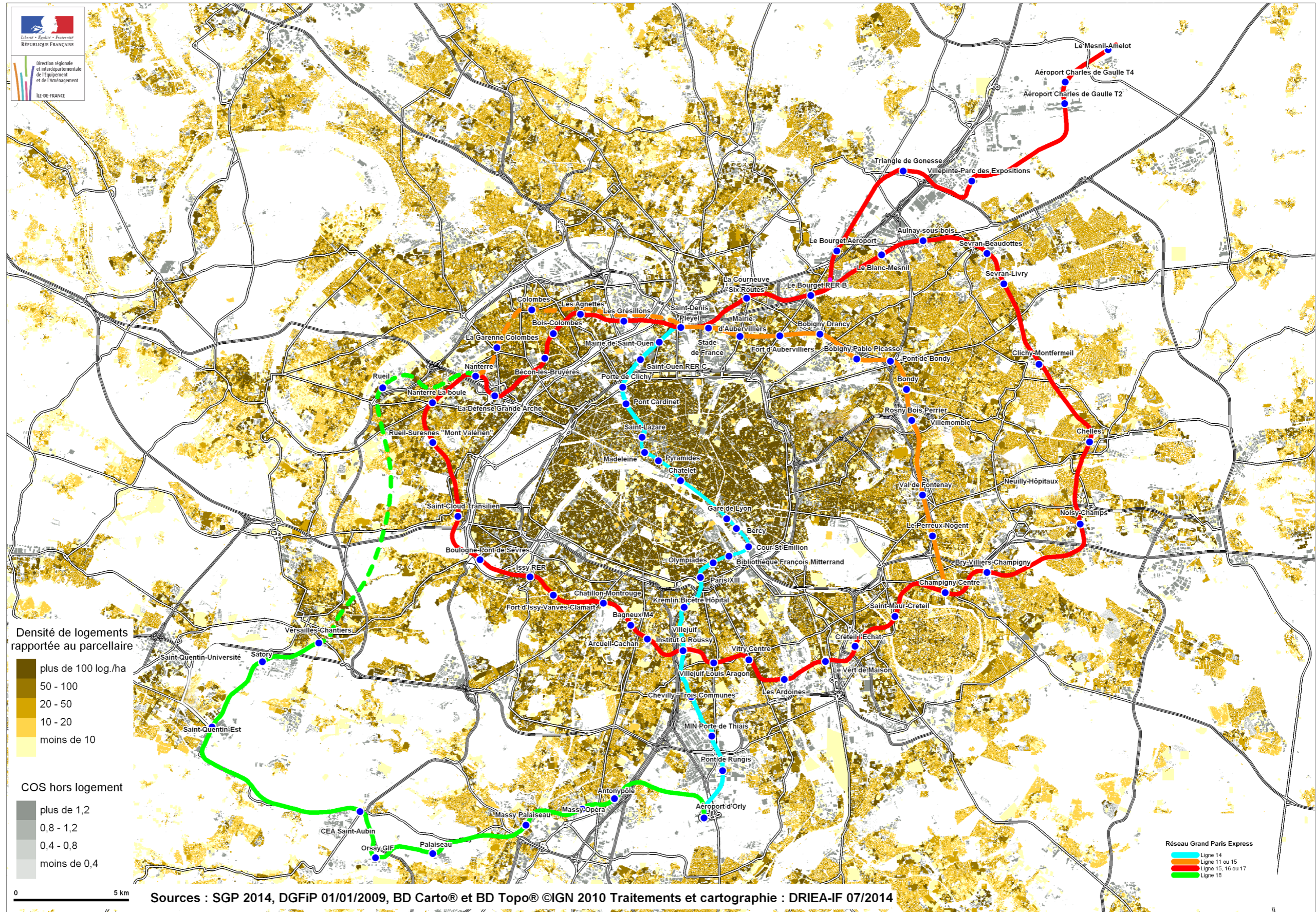
L'augmentation de la qualité de la desserte et les mesures d'accompagnement prévues, notamment les contrats de développement territorial, sont susceptibles d'apporter à la partie centrale de l'agglomération des occasions de mobiliser un foncier bien desservi à usage d'habitation ou de locaux pour les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

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

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

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

Chapitre 3 - mise en oeuvre, accompagnement et suivi



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

3.1. Les moyens de la mise en œuvre du projet

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

● Les outils de l'urbanisme

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

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

- le SDRIF

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

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

Appuyé sur un état des lieux nourri, le SDRIF révisé propose trois grands objectifs : relier et structurer, polariser et équilibrer, préserver et valoriser qui se traduisent en orientations d'urbanisme visant à :

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

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

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

La compatibilité des PLU avec les SCOT lorsqu'ils existent et celle des SCOT avec le SDRIF garantissent la

cohérence de la mise en œuvre des principes de densification et de limitation de l'étalement urbain.

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

- Le volet territorial de la loi Grand Paris

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

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

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

- Les opérateurs publics

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

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

● Les outils fonciers

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

Ces outils peuvent être utilisés par des opérateurs fonciers spécialisés comme les quatre **établissements publics fonciers** (EPFIF, EPFY, EPF95, EPF92). Les EPF, dont la capacité d'intervention repose sur une ressource fiscale dédiée, peuvent intervenir à long terme dans les rayons de 800 mètres aux abords des gares afin de contrôler les mutations foncières et de préparer les remembrements et les aménagements nécessaires pour optimiser l'usage de ces fonciers stratégiques. Ils sont devenus les soutiens des

collectivités pour l'anticipation et la préparation de leurs projets urbains. À l'horizon de réalisation du projet du Grand Paris Express, la mise à disposition et la remise en état du potentiel de terrains et des immeubles mobilisables en zone urbanisée passera largement par leur action.

● Les outils fiscaux

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

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

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

3.2. Optimiser, atteindre les objectifs

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

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

En effet, les terrains autour des gares (cercle de 800 m de rayon incluant celui de 400 m) représentent 24% de la superficie totale des communes concernées, 5,4% de la superficie de l'agglomération (2 700 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 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, l'observatoire des quartiers de gare est réalisé avec l'appui de la DRIEA et de l'APUR et porte sur les différents domaines suivants : démographie, urbanisation, foncier, transports existants, projets en cours....

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

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

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

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

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

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

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

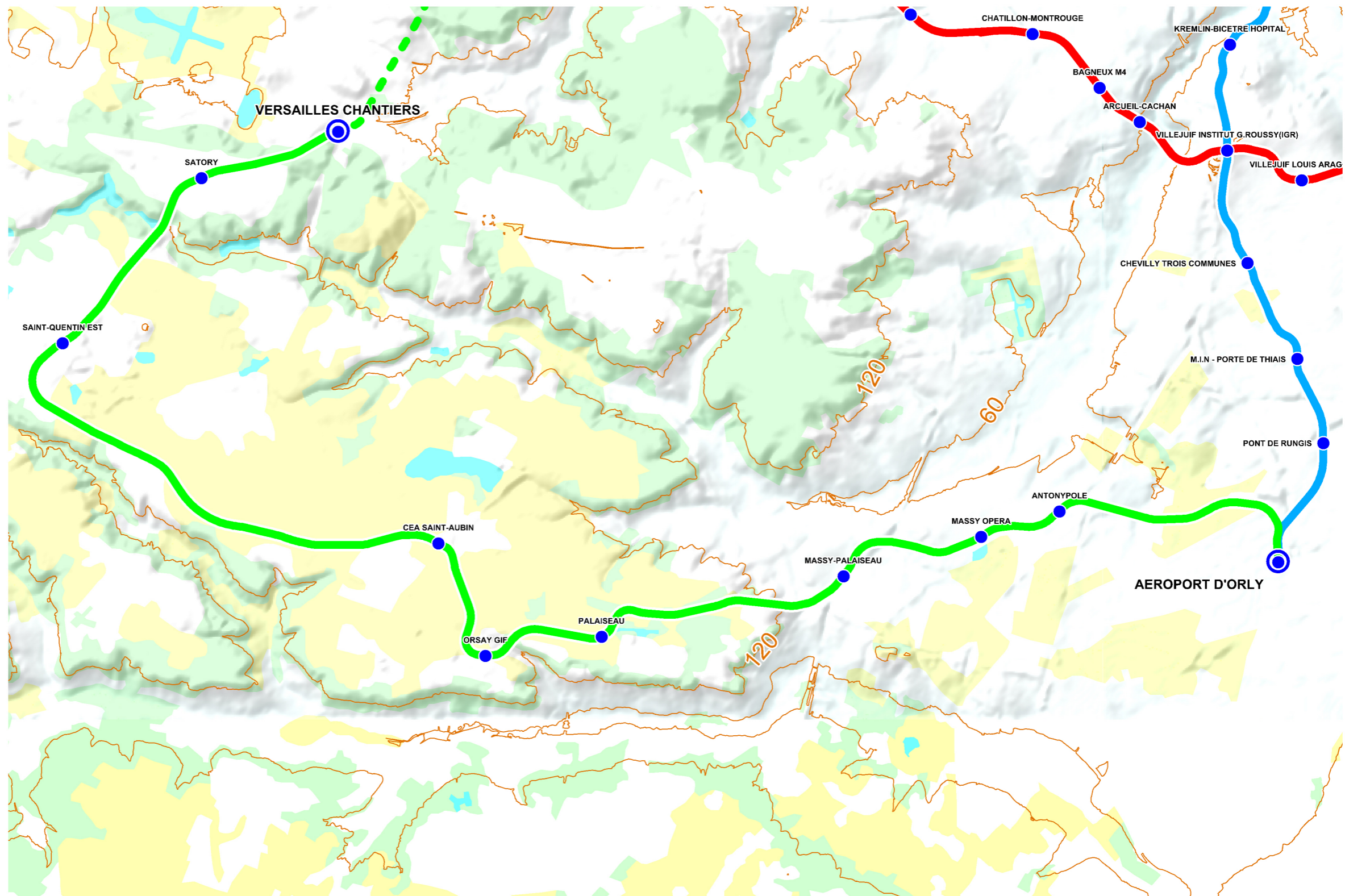
Le développement de l'urbanisation porte pour l'essentiel sur des secteurs déjà urbanisés. Les dispositifs existants et utilisables par les pouvoirs publics pour l'évitement, l'atténuation ou la compensation de leurs éventuels effets négatifs concernent donc peu la question de l'étalement urbain mais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

PARTIE 2

Le projet de la ligne Aéroport d'Orly-Versailles Chantiers, ligne verte (ligne 18)

Chapitre 4

État des lieux de la ligne



Sources : SGP 2015 et BD Carto® et BD Topo® ©IGN 2010 Cartographie : DRIEA-IF 04/2015

0 2 km

4.1. Situation, site et tracé

La ligne Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers offre une desserte en rocade dans le quart sud-ouest de l'agglomération parisienne. Traversant le nord Essonne, le sud des Hauts-de-Seine et l'Ouest des Yvelines, elle déborde largement des limites de la Métropole du Grand Paris. Depuis l'aéroport d'Orly, la ligne traverse, d'Est en Ouest, la vallée de la Bièvre (Antony, Massy), le plateau de Saclay, celui de Saint-Quentin en Yvelines puis enfin Versailles. Elle dessert ainsi un territoire en forte mutation tout en évitant au maximum les terres agricoles et forestières sanctuarisées du plateau de Saclay. Elle offre 10 gares sur un linéaire de 35 km si on inclut la gare Aéroport d'Orly (intégrée dans le périmètre de la DUP de la ligne 14 Sud), et la future gare CEA Saint-Aubin, localisée au Christ de Saclay.

Le tracé d'une longueur de 35,5 km dont 13,9km en aérien (environ 39% du tracé). La ligne traverse 14 communes, soit un territoire de 133 km², 332 800 habitants (chiffres de 2012) et 187 200 emplois (chiffres de 2011), davantage si l'on considère l'ensemble des communautés d'agglomérations ou CDT concernés. On ne saurait, en effet, considérer les limites communales comme des frontières et l'on sait que les habitants se portent vers la station ou la gare la plus commode en fonction de leur destination autant que de leur domicile.

Les communes traversées sont situées dans les départements de l'Essonne (91) et des Yvelines (78) à l'exception d'Antony qui est dans celui des Hauts-de-Seine (92). Elles sont intégrées dans plusieurs contrats de développement territorial (CDT) :

- Grand-Orly (250 000 habitants, 135 000 emplois) qui associe autour de l'aéroport un groupe de communes liées à la ligne via la plateforme aéroportuaire à Paray-Vieille-Poste,

- Paris-Saclay territoire sud (100 000 habitants, 60 000 emplois) qui rassemble Saclay, Saint-Aubin, Gif-sur-Yvette, Bures-sur-Yvette, Orsay, les Ulis et Palaiseau, soit 7 communes qui sont desservies à une gare de la ligne,

- Versailles Grand Parc (VGP), Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY), Vélizy-Villacoublay (VV), (320 700 habitants, 200 000 emplois) qui rassemble Versailles, Saint-Cyr-l'École, Bois d'Arcy, Viroflay, Jouy-en-Josas, les Loges-en-Josas, Buc, Toussus-le-Noble et Châteaufort, Guyancourt, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, Élanecourt, Voisins-le-Bretonneux, Magny-les-Hameaux et Vélizy-Villacoublay.

L'ensemble du territoire de l'Établissement Public de Paris-Saclay qui rassemble 49 communes et dépasse largement les communes directement desservies, rassemble plus de 980 000 habitants et 520 000 emplois.

- Quant à la commune d'Antony, elle appartient au contrat de développement territorial de la Vallée Scientifique de la Bièvre.

Les distances entre les gares sont extrêmement variables, de 1,5 km entre Antonympôle et Massy Opéra (zone urbanisée de la vallée de la Bièvre) à 9 km entre CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin (passage au sud des terres agricoles sanctuarisées) avec une intergare moyenne de 3,5 km.

Le site géographique central constitué par le plateau de Saclay sensiblement établi à la cote 150 m NGF est bordé au nord par les escarpements boisés qui accompagnent la vallée de la Bièvre 80 m NGF à Jouy-en-Josas, à 50 à Antony, au sud par la vallée de Chevreuse (l'Yvette) 70 m NGF à Saint-Rémy, 50 à Palaiseau et son affluent principal la Mérantaise ; à l'est, après le resserrement entre la Bièvre et l'Yvette par la plaine de Palaiseau, Massy, Antony et Wissous qui se termine par la plateforme aéroportuaire d'Orly à une cote moyenne de 85 m NGF, à l'ouest la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines avec le Technocentre Renault marque l'achèvement du plateau qui de 155 m NGF au fort de Palaiseau s'élève lentement à 160 m NGF à l'entrée de la ville nouvelle.

De l'autre côté de la vallée de la Bièvre dont la source se confond avec les étangs du Moulin Renard et du val d'Or qui récupèrent une partie des eaux de drainage de l'ouest du plateau, la plaine de Satory, plateau



Périmètres

- Territoires de CDT*
- Démarches Grands Territoires : SDT* et assimilé

Réseau du Grand Paris Express

- Tracé
- Gares

Sources : DRIEA
Fonds : BDCARTO® ©IGN 2005-2006
France Raster ©IGN 2007
Réalisation : DRIEA/SA/DATM/UVAT

version du 07 juillet 2014

* : SDT : Schéma de Développement Territorial
CDT : Contrat de Développement Territorial

élevé (170 m NGF) entouré de bois escarpés qui forment la forêt domaniale de Versailles, marque l'entrée de la ville dont elle constitue un quartier écarté voué depuis Louis XIV aux exercices militaires. Satory est séparé au nord de la vallée plus basse sur laquelle se sont établis le château et la ville par une ligne de coteaux boisés qui répond à ceux du sud et continue de l'isoler du reste de la ville.

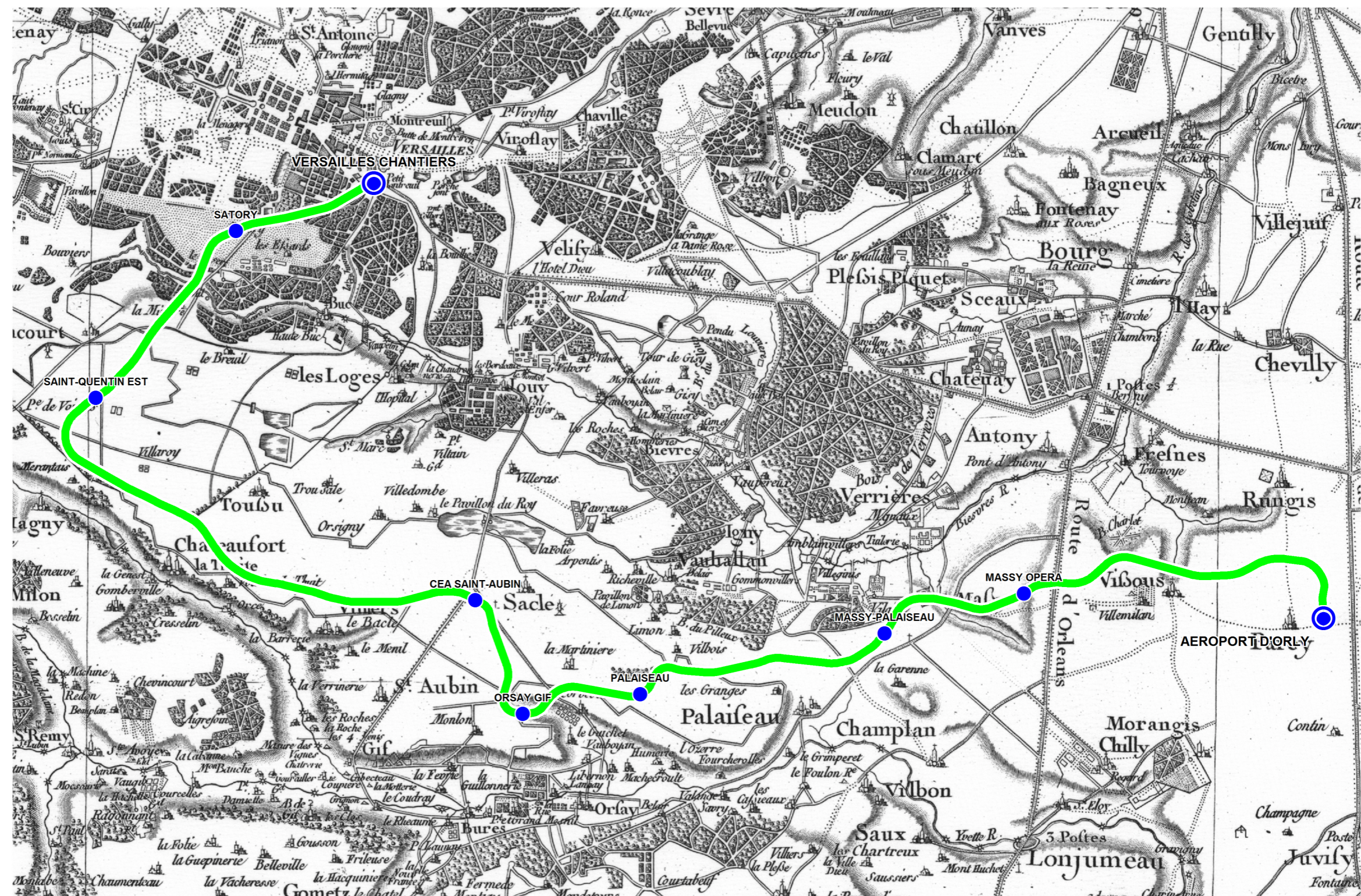
Sur ce territoire, la ligne 18 présente trois sections nettement différenciées :

- une première partie, souterraine, de l'Aéroport d'Orly à son émergence au niveau de Palaiseau sur le plateau, au nord de l'École Polytechnique est clairement caractérisée par la proximité de l'aéroport et du bassin Antony-Massy-Palaiseau ; elle dessert des secteurs très largement urbanisés sauf à proximité immédiate des pistes de l'aéroport et comprend plusieurs zones d'activités ;

- une seconde partie, aérienne traverse le plateau de Saclay parallèlement à la vallée de Chevreuse située 90 m plus bas, et dessert le Campus Paris-Saclay et le CEA en longeant autant que possible les infrastructures existantes.

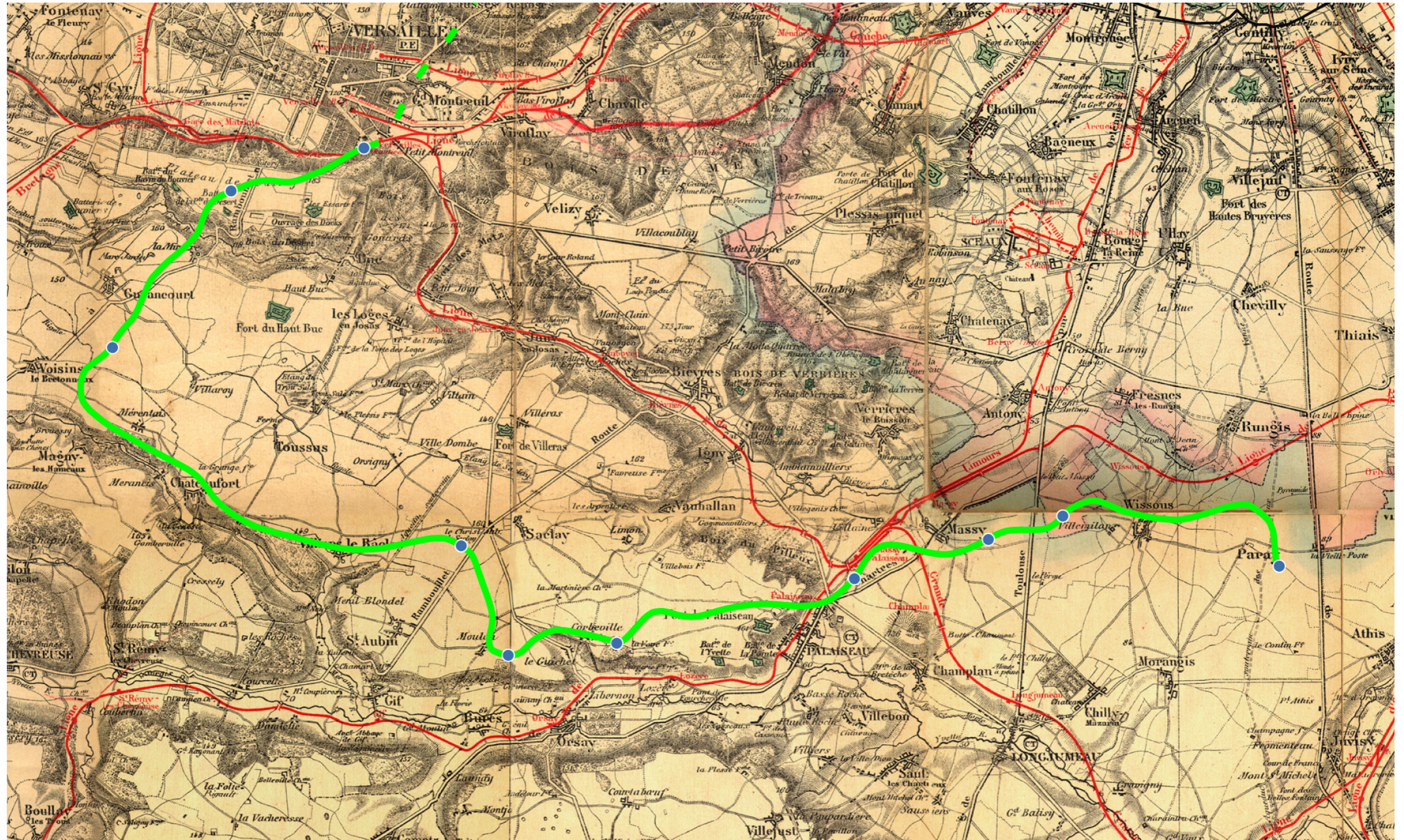
- une troisième partie concerne la desserte est de Saint-Quentin-en-Yvelines et le sud de Versailles. A partir du sud du golf national, le linéaire de la ligne est entièrement en souterrain pour traverser les étangs de la Minière et la forêt de Versailles.

La ligne 18 traverse des territoires variés dont une large part agricole est forestière et des urbanisations témoignant d'époques historiques successives et de logiques distinctes qu'elle contribue à rassembler.



Sources : SGP 2015 et IGN 2010 Cartographie : DRIEA-IF 04/2015

0 2 km



Source : Panerai & Associés tracé DRIEA

0 2km

4.2. Territoires, habitants et emplois

Les 14 communes traversées par la ligne 18 présentent des caractéristiques variées en superficie et en population. Plusieurs communes, rurales jusqu'aux années 1970, ont gardé un territoire assez vaste, Saclay (13,7 km²), Guyancourt (13 km²), Montigny-le-Bretonneux (11,7 km²), de même que celles de la vallée de l'Yvette urbanisées avec la ligne de Sceaux (RER B) : Gif (11,6 km²) et Palaiseau (11,5 km²) ; Massy et Antony sont un peu moins étendues (9,4 km² et 9,6 km²) de même qu'Orsay (8 km²), Orly (6,7 km²) et Paray-Vieille Poste (6,1 km²) enfin Saint-Aubin (3,6 km²) et Voisins-le-Bretonneux (2,4 km²) sont les plus petites ; Versailles avec le parc du château possède le territoire le plus étendu (26,2 km²).

Inégalement peuplé, le territoire des 14 communes comprend une part importante de communes rurales tandis que quatre villes se détachent : Versailles 87 500 h, Antony 62 000 h, Massy 43 300h et Palaiseau 29 300 h, rassemblant à elles seules plus des deux tiers des habitants.

Si l'étendue du territoire, conséquence d'une histoire municipale ancienne, n'est guère significative aujourd'hui, la population rassemblée, ses variations récentes et la densité qui en résulte ainsi que celle des emplois distinguent trois ensembles reprenant les distinctions de la géographie du territoire :

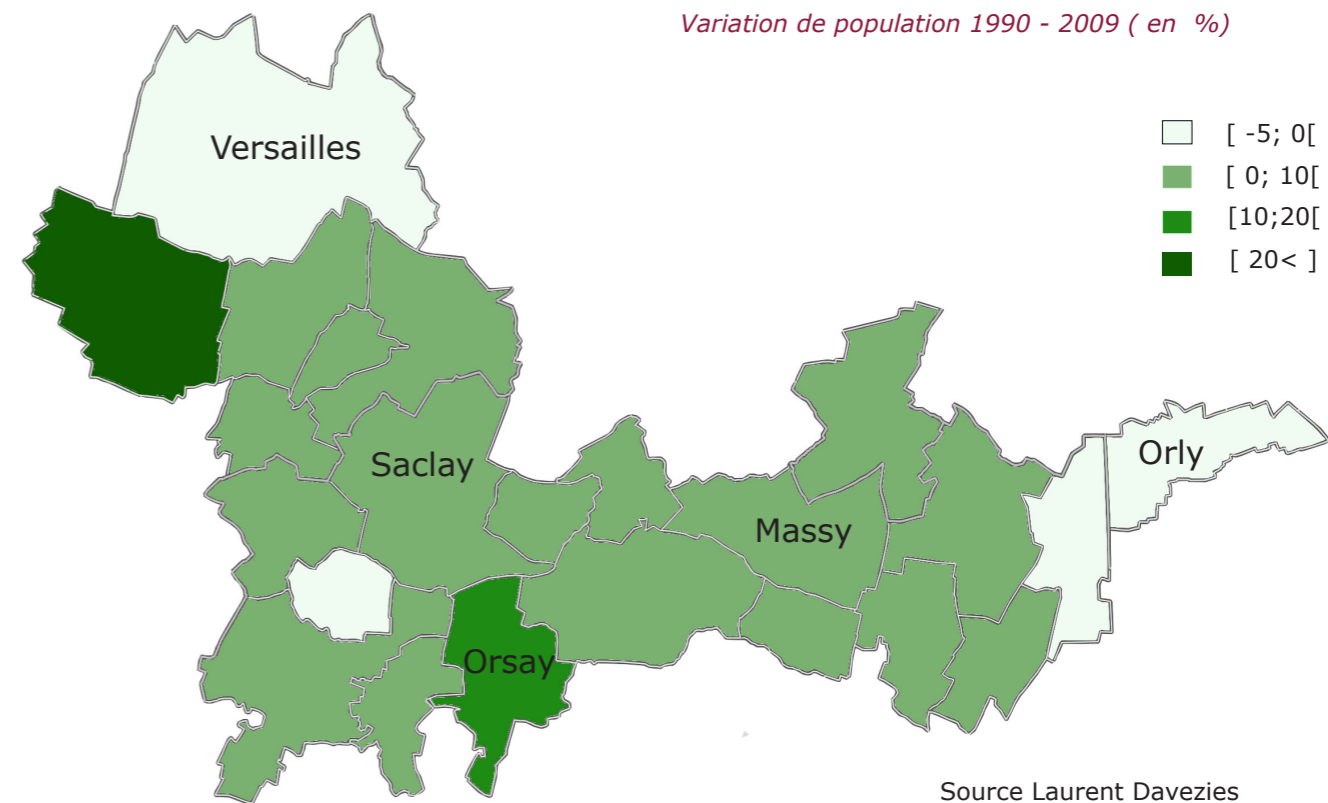
- les communes autour de l'aéroport ont connu une densification importante à l'exception de Paray-Vieille Poste (1,12 h/ha) dont une grande partie du territoire est occupée par la plateforme aéroportuaire. Antony (63 h/ha) et Massy (43h/ha) présentent des densités soutenues. Pourtant toutes sauf Antony ont connu des baisses de population depuis 1975, dues à un fort fléchissement jusqu'en 1999 en partie compensé par des redressements depuis. L'ensemble représente aujourd'hui 130 000 habitants et 78 900 emplois, dont 38 000 liés à la plateforme aéroportuaire et 50200 pour Antony et Massy (on remarquera cependant que la répartition des emplois de l'aéroport entre les communes qui composent la plateforme est un accord comptable qui ne rend compte qu'imparfaitement de la réalité). Les emplois ont connu une baisse depuis 1975 sur le pôle aéroportuaire (-7 400 emplois) presque équilibrée par le pôle Antony-Massy (+6 200 emplois).

- la bordure sud du plateau de Saclay avec les communes qui ont leur centre-ville installé dans la vallée urbanisée présente une densité moyenne : Palaiseau (25h/ha), Orsay (18h/ha), Gif-sur-Yvette (17h/ha) tandis que Saint-Aubin et Saclay entièrement sur le plateau, ont une densité très faible (2h/ha). La population reste assez stable depuis 1975 avec une augmentation sensible à Gif-sur-Yvette (+6 869 h). L'ensemble représente 67 000 habitants et 38 700 emplois, dont la majorité dans trois communes : Palaiseau (12 500 emplois), Orsay (11 200 emplois) et Gif (9 500 emplois) qui associent l'urbanisation ancienne de la vallée et le développement du campus sur le plateau et pour une moindre part Saclay (4 722 emplois) avec le Commissariat à l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives.

- l'ouest et le nord-ouest du plateau associent dans un même CDT deux parties fort dissemblables : à l'ouest urbanisé à partir de 1970 avec la création de la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines, les communes de Voisins-le-Bretonneux, Montigny-le-Bretonneux et Guyancourt rassemblent 72 000 habitants avec une densité moyenne, un peu plus élevée à Voisins (48h/ha) que pour les deux autres. Au nord-ouest, Versailles, une des plus grandes villes de la région, est la plus peuplée mais sa densité, du fait du parc, reste moyenne (32h/ha). Le bassin d'emploi devenu commun à Saint-Quentin-en-Yvelines et à Versailles rassemble près de 105 000 emplois.

Sur l'ensemble des communes concernées l'emploi est en général assez stable avec cependant des pertes importantes entre 1999 et 2006 pour Orly (- 4 140 emplois) et Paray-Vieille Poste (- 3 316 emplois) dues à la montée en puissance de Roissy CDG, et des gains substantiels à Voisins-le-Bretonneux (+ 2 000 emplois), Montigny (+ 2 700 emplois) et Guyancourt (+ 18 300 emplois) qui témoignent de la maturité de la ville nouvelle devenue Communauté d'Agglomération.

L'emploi ouvrier reste important à Orly (23% des emplois au lieu de travail) et significatif à Massy (13,2%), Antony (12,9%) et Saclay (15,1%), les professions intellectuelles supérieures sont particulièrement représentées à l'emploi à Massy (34%), Palaiseau (33,5%), Orsay (45,5%), Gif (45,7%), Saint-Aubin



(54,3%), Saclay (36,6%), Montigny (38,4%) et Guyancourt (46%). Ces dernières communes sont également avec Antony et Versailles celles qui logent la plus grande proportion de cadres et professions intellectuelles supérieures. On retrouve ici les effets conjugués de la ville nouvelle et du campus Paris-Saclay combinés avec l'attrait de la vallée de Chevreuse et de Versailles.

Le territoire desservi par ce tronçon connaît dans l'ensemble un pourcentage de chômeurs inférieur à la moyenne régionale sauf à Orly (17,5%). La part de la population en ZUS est forte à Orly (54%) et à Massy (47%), faible à Antony (9,5%) et à Montigny (12%), inexistantes ailleurs. Les revenus déclarés les plus élevés sont situés dans la vallée de Chevreuse, sur le plateau, à Voisins-le-Bretonneux et à Versailles.

4.3. Paysages, formes urbaines et tissus urbains



© Panerai et associés
Le plateau à Saclay à la Martinière

La géographie et le relatif éloignement de Paris mêlent ici deux paysages :

les vastes horizons encore faiblement urbanisés :

- la plateforme d'Orly sur le plateau qui commence en balcon au-dessus de la Seine et vient s'achever sur la butte de Champlan entre les vallées de la Bièvre au Nord de celle de l'Yvette au Sud. Outre l'aéroport, on y trouve des plaines agricoles dans les parties rendues inconstructibles par les contraintes aéronautiques ;

- le plateau de Saclay qui, à partir du fort de Palaiseau (ONERA), forme un second plateau plus élevé : anciennement marécageux, l'agriculture s'y est développée pour partie grâce à l'héritage du système de drainage mis en place lors de la création du château de Versailles ;

- la Plaine de Versailles dont l'ouverture a été préservée par le Grand Canal et la perspective du château, bordée par des reliquats des chasses du roi et de la forêt des Yvelines



© Panerai et associés
L'étang de Saclay et le centre d'essais

les vallées encaissées de la Bièvre au Nord et de l'Yvette au sud encadrées par des escarpements boisés, qui forment des coupures nettes dans les plateaux agricoles, suscitent une urbanisation ancienne et possèdent un caractère particulier.

Dans ce vaste territoire on peut discerner plusieurs modes d'occupation du sol : quelques bourgs et villages anciens, une ville historique (Versailles), une urbanisation pavillonnaire ancienne très étendue, quelques grands ensembles d'habitat social, les urbanisations les plus récentes de la ville nouvelle, de vastes enclaves militaires, scientifiques, techniques, industrielles ou aéroportuaires.

- **les bourgs et villages** anciens témoignent de l'occupation ancienne du territoire. Ils subsistent encore assez lisibles sur le plateau, englobés dans l'urbanisation comme à Orly, à Bures, à Gif ou à Orsay. Parfois associés à un village-rue le long des grandes voies radiales qui de Paris menaient à Orléans ou à Chartres comme à Antony, à Massy et à Longjumeau, ils démontrent dès la fin du XVIII^{ème} siècle l'attraction du commerce et de l'artisanat pour les flux et la mise à l'écart du noyau primitif.

- **la ville de Versailles** bien que de création relativement récente (1670) et devenue commune indépendante du domaine royal à la veille de la Révolution, représente ici un centre-ville ancien doté d'un patrimoine incomparable. C'est aussi un centre de commerces, de services et d'équipements, d'établissements d'enseignement doté d'un rôle administratif important (48% des emplois salariés sont dans la fonction publique) ainsi qu'un pôle de transports ferroviaires vers Paris, vers Saint-Quentin-en-Yvelines et le sud ouest de la Métropole, vers la région ouest et la Normandie.



© Panerai et associés
Massy; le village



© DRIEA
La ville de Versailles

- **les tissus pavillonnaires anciens** qui se sont développés à la faveur des voies ferrées ont constitué les premières extensions importantes des villes, à Versailles les quartiers de Porchefontaine à partir des gares des Chantiers (rive droite et rive gauche, Saint Lazare et Montparnasse) et de Montreuil sur la ligne de Versailles rive droite (Saint Lazare), à Antony et à Massy le long des RER B et C. A partir de Palaiseau c'est toute la vallée dont les coteaux forment une urbanisation continue tandis que le fond inondable reste non bâti.



© DRIEA
Versailles - porchefontaine



© Panerai et associés
Massy Opéra

- **les grands ensembles de logements sociaux** sont bien représentés à Orly et à Massy ainsi qu'à Palaiseau, Antony et Versailles. Ils ne sont pas situés à proximité immédiate des nouvelles gares à l'exception de Massy-Opéra.

- les urbanisations et lotissements récents principalement représentés dans **la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines** associent différents types de pavillons ou d'immeubles collectifs organisés soit sur une trame viaire qui réinterprète les figures de composition classiques ou pittoresques telles les arcades du Lac à Montigny, soit par des lotissements de maisons reprenant les motifs des cités-jardins à Guyancourt (le village) à Montigny (le village), à Voisins (le village, Champfleury) mais aussi à Gif (Chevry).



© Panerai et associés
Saint-Quentin-en-Yvelines



© Panerai et associés
Le plateau de Saclay

- **les enclaves monofonctionnelles** et plus ou moins closes, qu'il s'agisse de terrains militaires comme le camp de Satory avec sa caserne à l'est et ses services techniques groupés autour du champ de manœuvre à l'ouest, des centres scientifiques ou technologiques CEA à Saclay, Technocentre Renault à Guyancourt, des établissements d'enseignement Faculté des Sciences d'Orsay, École Polytechnique à Palaiseau et écoles d'ingénieurs du quartier du Moulon ou plus simplement des zones industrielles ou zones d'activités d'Antony, Massy, Palaiseau. On remarquera que sur les plateaux, et du fait de leur histoire, ces enclaves sont particulièrement vastes : environ 150 hectares pour Satory-ouest, l'ancien champ de manœuvre de l'armée, 130 hectares pour le CEA Saclay, autant pour le quartier de l'École Polytechnique.

4.4. Trame verte et bleue, agriculture et projets en cours

Le territoire concerné dépasse les limites des 14 communes pour englober la totalité du plateau de Saclay et déborder sur les communes voisines et la partie occidentale (plateau de Saint Quentin en Yvelines). En effet si le système hydrographique majeur : la Bièvre, l'Yvette et leurs affluents, marque une orientation principale ouest-est avant de se redresser vers le nord à Massy/Antony pour la Bièvre ou pour l'Yvette après Longjumeau où elle se jette dans l'Orge, une partie des eaux des plateaux comme celles de la plaine de Versailles s'écoulent Est-Ouest vers la Mauldre et rejoignent la Seine très en aval de Paris. Il faut également prendre en compte le développement du Château de Versailles qui à partir de Louis XIV conduit à un double mouvement de drainage des terres argileuses pour supprimer les marécages et augmenter les terres cultivables et de conduite des eaux pour alimenter le château et le parc. Ainsi aux rivières et rus naturels s'ajoute l'ensemble des systèmes de drainages des plateaux, de retenue des eaux et d'amenée au château de Versailles mis en place au XVII^{ème} siècle et protégé au titre du patrimoine.

Si les parties les plus visibles sont les grands étangs (minières, Saclay) et l'aqueduc de Buc, les diverses rigoles, petits rus canalisés, bassins et étangs mineurs forment un système délicat qui depuis plus de trois cents ans assure le contrôle de l'eau et le drainage des sols dans un territoire largement agricole à proximité de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

A cette trame bleue hiérarchisée s'associe une trame verte composée de quatre grands registres :

- les forêts et les bois installés majoritairement sur les coteaux,
- es plaines et plateaux agricoles,
- les parcs des châteaux particulièrement nombreux dans ce secteur,
- a couverture végétale suscitée par l'urbanisation : jardins publics des communes et des grands équipements, jardins des maisons individuelles, pavillons et lotissements.

4.5. Projets en cours

Le cluster Paris-Saclay constitue un projet scientifique, économique et urbain au service de la croissance et de la création d'emploi : L'Opération d'Intérêt National (OIN) Massy-Palaiseau – Saclay – Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines, couvre 368 km² et rassemble 650 000 habitants et 350 000 emplois, dont en particulier environ 13% de la recherche française, qui s'inscrivent très précisément dans les territoires desservis par la ligne 18.

Le Campus de l'Université Paris-Saclay s'étend de l'École Polytechnique au CEA Saclay. Il s'organise en deux principaux quartiers : le quartier de l'École Polytechnique (Palaiseau-Saclay) à l'est et le quartier du Moulon (Gif, Orsay, Saint-Aubin) à l'ouest. En englobant le campus de l'Université Paris Sud et le site du CNRS de Gif-sur-Yvette, il comptera à horizon 2025 environ 20 000 enseignants chercheurs, 60 000 étudiants, 20 000 salariés et 15 000 habitants, à partir des institutions et équipements déjà implantés avec l'objectif de créer un véritable quartier de ville avec logements, équipements et services, bien desservis par les transports en commun. Le quartier de l'École Polytechnique occupe un territoire de 2 km de long (E-O) sur 1 km de large (N-S), soit 200 ha, le quartier du Moulon 2,7 km sur 1 km en moyenne, soit 270 ha. L'ensemble représente à terme 1,74 M m² supplémentaires construits.

Pour Paris-Saclay, le lien entre recherche scientifique et innovation qui constitue l'objectif du campus et de l'Établissement Public va de pair avec les exigences environnementales du projet d'aménagement du plateau : « Les forces vives du cluster constituent un atout capital pour le territoire et pas simplement d'un point de vue économique. Elles regroupent une diversité de compétences correspondant aux grandes questions de société du XXI^{ème} siècle : l'énergie, l'alimentation, la biodiversité, la mobilité... - le territoire doit faire face à de nombreux enjeux environnementaux : réussir sa transition énergétique, conforter la

trame verte et bleue, réduire la dépendance à la voiture individuelle, maîtriser les risques d'inondation dans les vallées... » (Journal de l'exposition Paris-Saclay, le futur en chantier-s, 28-XI / 20-XII 2014)

Le Pôle des mobilités du futur occupe sur la partie ouest du plateau de Satory (Versailles) camp militaire devenu le terrain d'essai et de fabrication des chars avant d'accueillir plusieurs centres techniques de recherches liées à la mobilité qui en forment l'amorce ; il s'étend sur 2,5 km d'est en ouest et un peu moins de 200 ha et engage des synergies avec le Technocentre Renault installé à Guyancourt.



© Panerai et associés
Le parc de Versailles et le grand canal



© Panerai et associés
Les sources de la Bièvre

Avec 35 km entre Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers, cette ligne comprend 10 gares et traverse 14 communes représentant 332 800 habitants et 187 200 emplois.

Depuis l'Aéroport d'Orly, elle dessert les zones urbanisées (Antony, Massy, Palaiseau) pour ensuite relier le campus Paris-Saclay en bordure sud du plateau puis Saint-Quentin-en-Yvelines et le sud de Versailles.

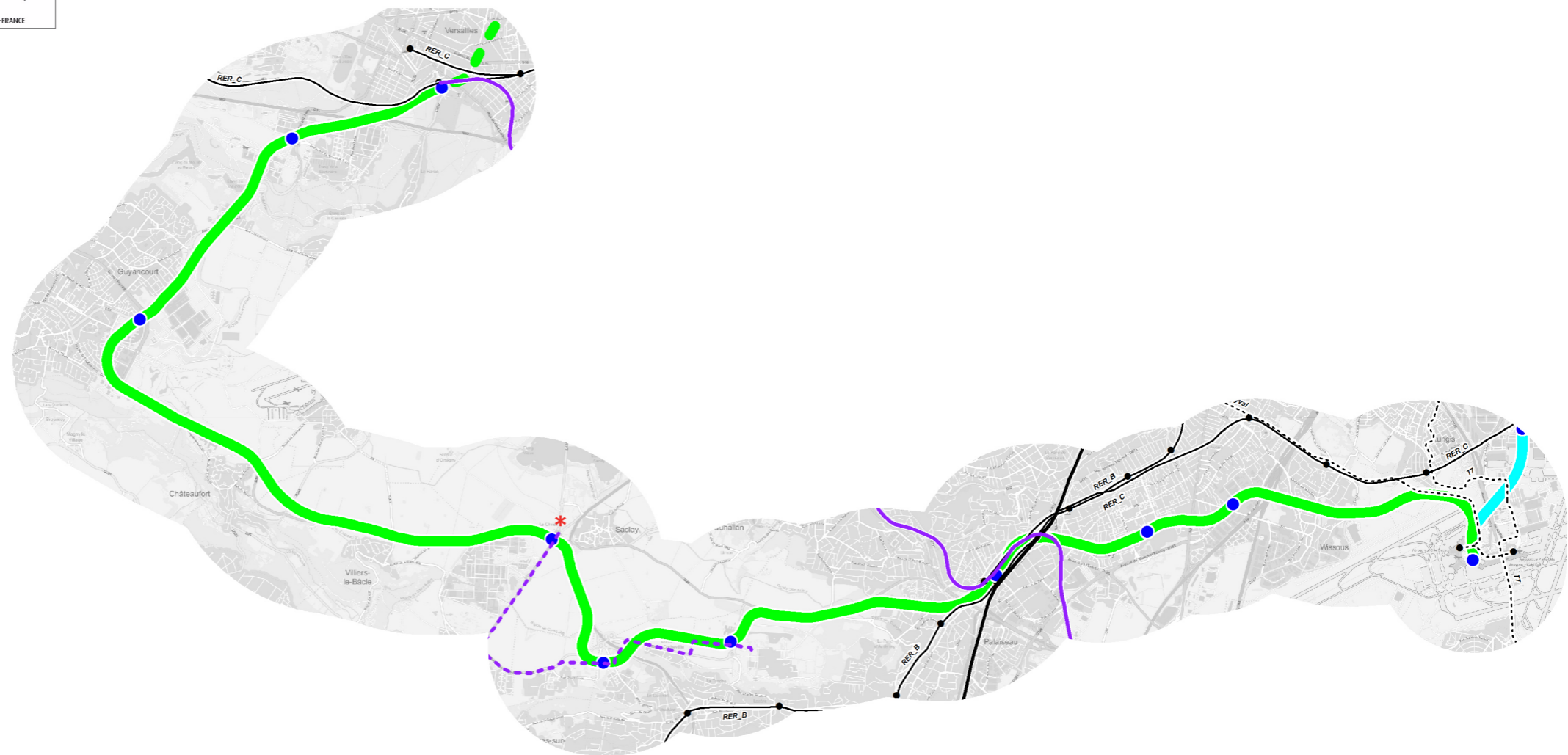
Le paysage se partage entre les plateaux encore largement agricoles et les vallées urbanisées bordées de coteaux boisés. Territoire d'expérimentation scientifique et technique depuis le début du 20^e siècle, il porte aujourd'hui deux projets majeurs rassemblés dans le cluster scientifique de Paris-Saclay.

Favorisant le développement des secteurs préexistants et l'éclosion du cluster scientifique qui associe au campus proprement dit les différentes activités de recherche technologique et industrielle proches, le projet d'aménagement est fondé sur la préservation des territoires agricoles du plateau.

Dans ce secteur majoritairement situé sur un plateau aujourd'hui dépourvu de transports en commun lourds, le RTPGP apporte une accessibilité nouvelle particulièrement nécessaire aux divers projets en cours. La position des gares assez éloignées sauf pour Versailles, des centres anciens est l'occasion de dynamiser des quartiers existants à Massy-Opéra ou à Guyancourt ou dont le développement est en cours comme le quartier de l'École Polytechnique, le Moulon ou Satory.

Chapitre 5

Effets sur l'urbanisation



* gare non-comprise dans le périmètre soumis à l'enquête publique

- Ligne 14
- Ligne 11 ou 15
- Ligne 15, 16 ou 17
- Ligne 18

Autres projets

- Ferré lourd
- - - Tramway - TCSP

Réseau existant

- TGV
- ferré lourd
- - - tram ou site propre

0 2 km

Sources : SGP 2015 et IGN
BD Carto® et France Raster®
Cartographie : DRIEA-IF 04/2015

Pour mesurer les effets du projet sur l'urbanisation, nous avons examiné le territoire autour des gares et plus largement l'ensemble des communes concernées. Après une appréciation des nouvelles facilités de mobilité que procurera le RTPGP, ces observations ont conduit à s'interroger sur les points suivants :

- Compte tenu de sa localisation, la nouvelle gare, ou le renforcement de la gare existante dans le cas d'une connexion peut-elle avoir un effet de redynamisation urbaine ?
- Peut-elle entraîner une évolution et une ouverture des grandes enclaves scientifiques et technologiques
- Comment estimer la capacité des tissus existants à évoluer ?

5.1. Connexions et mobilités nouvelles

Reliant des pôles relativement récents, la ligne 18 Aéroport d'Orly-Versailles Chantiers maille les lignes existantes situées dans les vallées (RER C dans celle de la Bièvre, RER B dans celle de l'Yvette) pour répondre aux enjeux actuels de déplacement en rocade et de desserte du plateau de Saclay.

Le projet comprend 10 gares dont 3 assurent des correspondances avec les lignes de transport ferroviaires existantes ou prévues :

- Aéroport d'Orly en correspondance avec la ligne 14 prolongée au sud,
- Massy-Palaiseau avec les lignes B et C du RER ainsi qu'avec le futur tram-train Évry-Massy-Versailles et la gare TGV,
- Versailles Chantiers avec le RER C, les Transiliens U et N, des lignes TER et quelques TGV.

Parmi les 7 autres gares, la plupart desservent des sites appartenant à des communes qui possèdent déjà une ou deux gares sur des lignes ferroviaires existantes : RER B pour Antony, Massy, Palaiseau, Orsay et Gif ; RER C pour Versailles et Montigny-le-Bretonneux. Les sites des nouvelles gares sont le plus souvent éloignés des gares existantes : Antonypôle et Massy-Opéra sont à plus d'1 km du RER B, Palaiseau sur le plateau est à 2 km de Lozère (RER B) dans la vallée, Orsay-Gif à 1,5 km du Guichet (RER B), CEA-Saint-Aubin à 4 km, Satory à 2,5 km de Versailles-Chantiers. Ainsi les gares du RTPGP desservent pour l'essentiel des sites aujourd'hui démunis de transports en commun lourds, auxquels elles apportent une facilité d'accès et une visibilité favorables à leur développement.

Pour les sites déjà largement urbanisés comme pour ceux dont l'aménagement est encore à achever, les gains d'accessibilité sont importants. Si Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers déjà bien desservis par les RER qui y rencontrent des lignes nationales de l'ouest voient une augmentation assez légère, les gares d'Aéroport d'Orly, Antonypôle, Massy-Opéra, Saint-Quentin-Est et Satory, ainsi que dans une moindre mesure Palaiseau, Orsay-Gif et CEA-Saint Aubin (déjà proches du RER B) sont également bénéficiaires.

5.2. Les nouvelles gares et les centralités existantes

A l'exception de Versailles où le RTPGP vient se greffer sur une gare existante en bordure du centre historique, les gares du tronçon restent à l'écart des centres globalement déjà desservis pour favoriser le développement des projets en cours :

- Antonypôle, à l'extrême sud des Hauts-de-Seine, va devenir un pôle économique en lien avec la vallée scientifique de la Bièvre.
- Massy-Opéra appuie la requalification du grand ensemble.
- Massy-Palaiseau vient conforter la centralité qui se développe à partir de la gare et qui a suscité deux projets de requalification en quartiers mixtes (Vilmorin et Atlantis).
- Palaiseau permet le développement du projet du quartier de l'École Polytechnique, et devient un lieu de centralité future.

- Orsay-Gif dessert le quartier principal du futur campus Paris-Saclay,
- Saint-Quentin Est, face au Technocentre Renault appuie le renouvellement urbain (site Thalès) et contribue à l'émergence de centralités nouvelles.
- La gare de Satory est l'occasion d'apporter à ce quartier versaillais très à l'écart du reste de la ville un point focal favorisant la création d'une centralité propre.
- Versailles Chantiers permet l'ouverture d'un quartier jusqu'alors très isolé (enserré entre le plateau de Satory et la voie ferrée)

5.3. Un territoire marqué par l'expérimentation scientifique et technologique

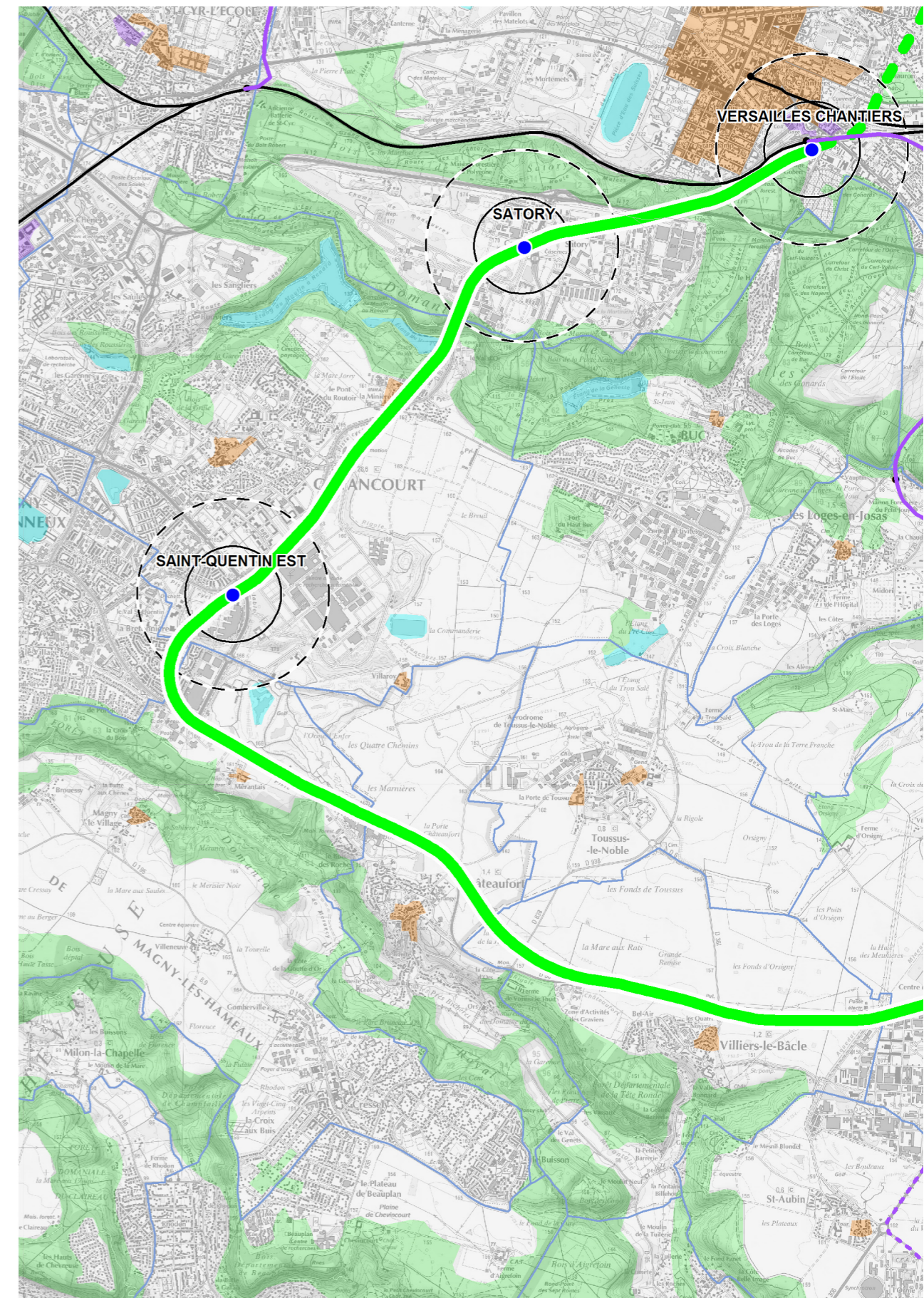
La particularité de ce tronçon est pour une part importante de desservir le cluster Paris-Saclay implanté sur le plateau. Ce cluster procède du développement et de la mise en relation d'unités d'enseignement et de centres de recherche implantées à l'écart des secteurs urbanisés sur le mode de l'enclave sécurisée. Le champ de manœuvre de Satory, héritier du cantonnement des troupes de Louis XIV et les casernes et les docks qu'il a accueillis par la suite en ont constitué les premières manifestations dans un territoire marqué par la pensée scientifique et technique du XVII^{ème} siècle : nivellement, contrôle de l'eau, cartographie, aqueducs, avec les travaux de l'abbé Picard, des Cassini, de l'ingénieur Gobert, de Le Nôtre et de Vauban.

Dès 1845 Versailles est reliée à Paris par trois lignes de chemin de fer. La gare Chantiers accueille les trains de Bretagne qui longe le parc dans les bois de Satory, au nord du plateau. Un peu plus tard ce sont les lignes de Sceaux qui suscitent l'urbanisation au sud, dans la vallée de Chevreuse.

Avec la naissance de l'aviation le plateau accueille les premiers terrains d'aviation à Buc (Clément Adler), à Guyancourt, à Toussus-le-Noble dans un réseau qui s'étend plus tard à Saint-Cyr ou à Villacoublay puis à Orly. La recherche suscite des essais en soufflerie à Trappes puis le centre d'essai des moteurs associé à l'ancien fort au nord de l'étang de Saclay. La recherche militaire poussée par la guerre de 14 se poursuit à Satory avec les chars. Le CEA en 1954, le synchrotron un peu plus tard, la Faculté des Sciences d'Orsay au début des années 60...apportent de nouvelles spécialités dans un territoire que le Schéma Directeur de 1965 définit comme un axe de développement avec comme conséquence la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Plus récemment, prémisses du grand Paris actuel, l'École Polytechnique (1974) a lancé le mouvement de déplacement des grandes écoles qui maintenant occupent le rebord du plateau tandis que le Technocentre Renault s'implante à la frontière Est de Saint Quentin en Yvelines en 1988.

Cette histoire rencontre aujourd'hui un projet de cluster qui affirme notamment la volonté de réaliser un campus urbain en associant aux premiers établissements réalisés un tissu habité et doté des services, des commerces et des équipements caractéristiques de la vie urbaine. Un tel projet suppose une véritable ouverture des emprises jusque là fermées.



RTGP
t distance aux gares (400 et 800 m)
ligne 18 sud

- Autres projets
- ferré lourd
 - - - tram - TCSP
- Réseau existant
- TGV
 - ferré lourd
 - - - tram - TCSP
- eau
 - bois
 - centre historique d'après la carte de Cassini
 - centre urbain actuel
 - limite de commune

0 2 km

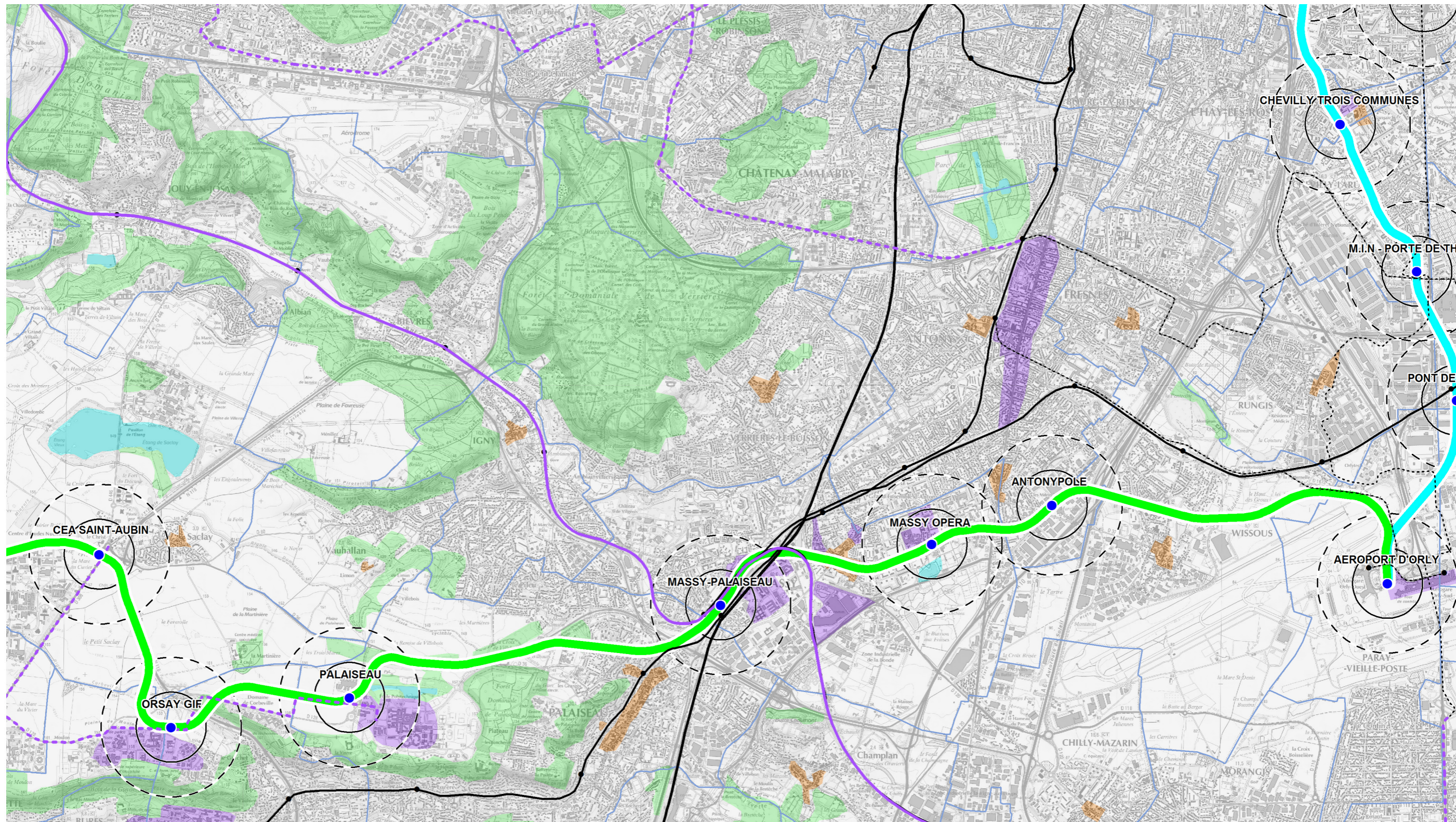
0 2 km

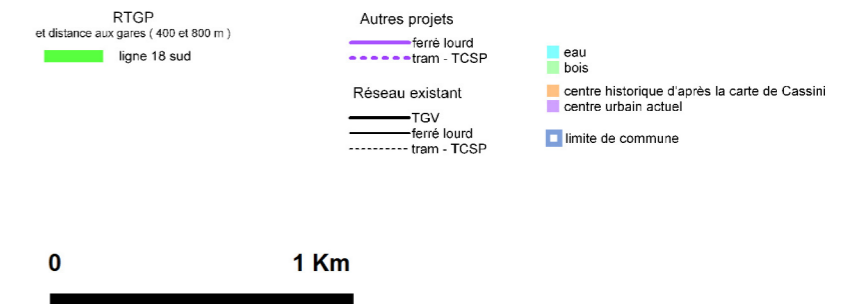
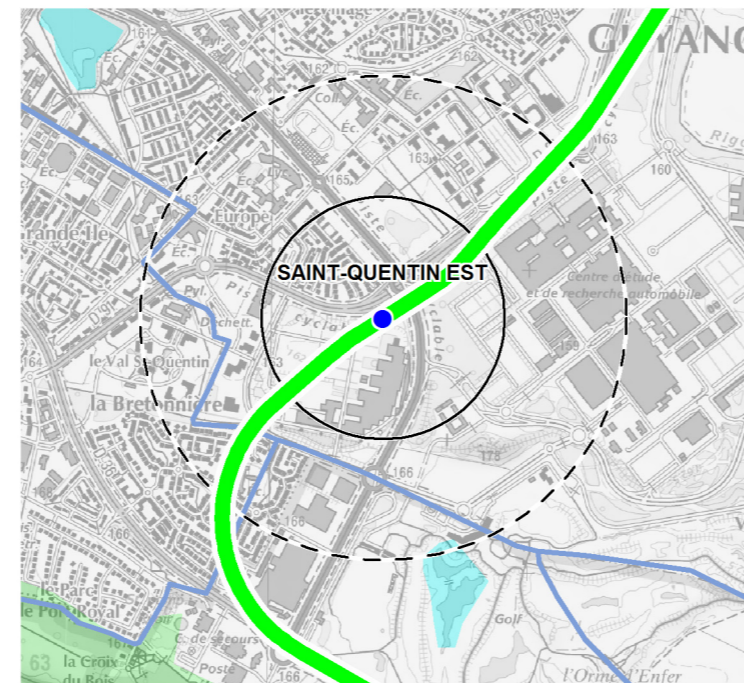
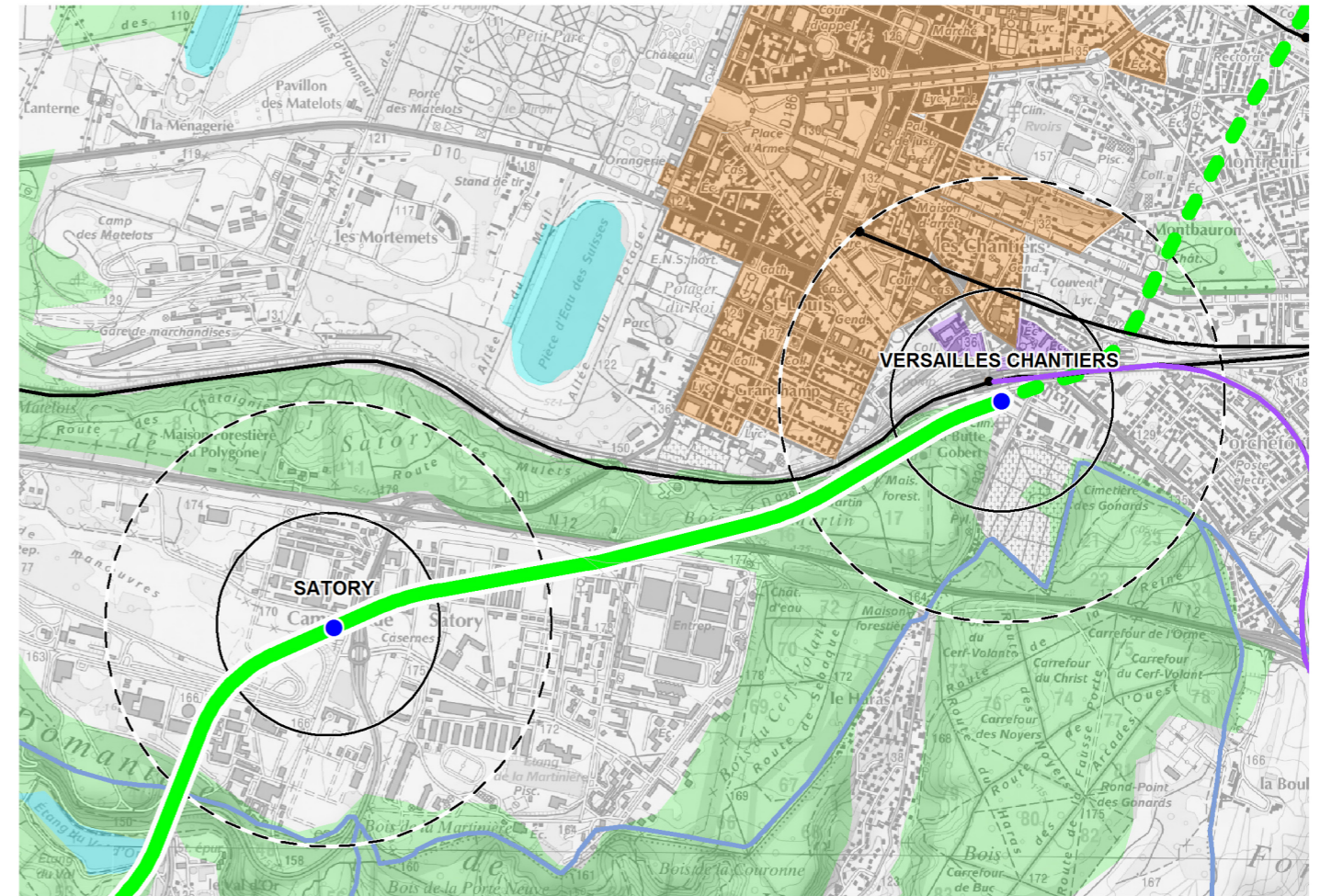
RTGP
et distance aux gares (400 et 800 m)
ligne 18 sud

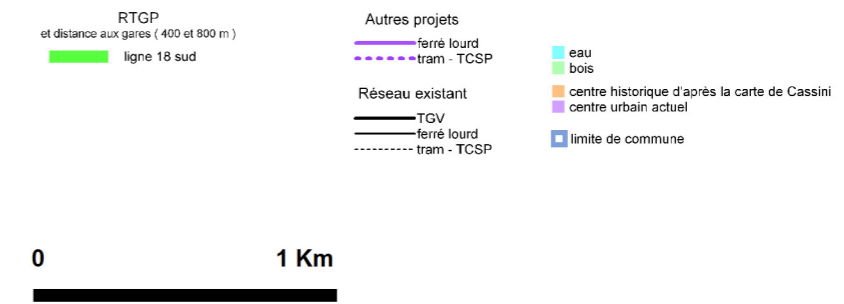
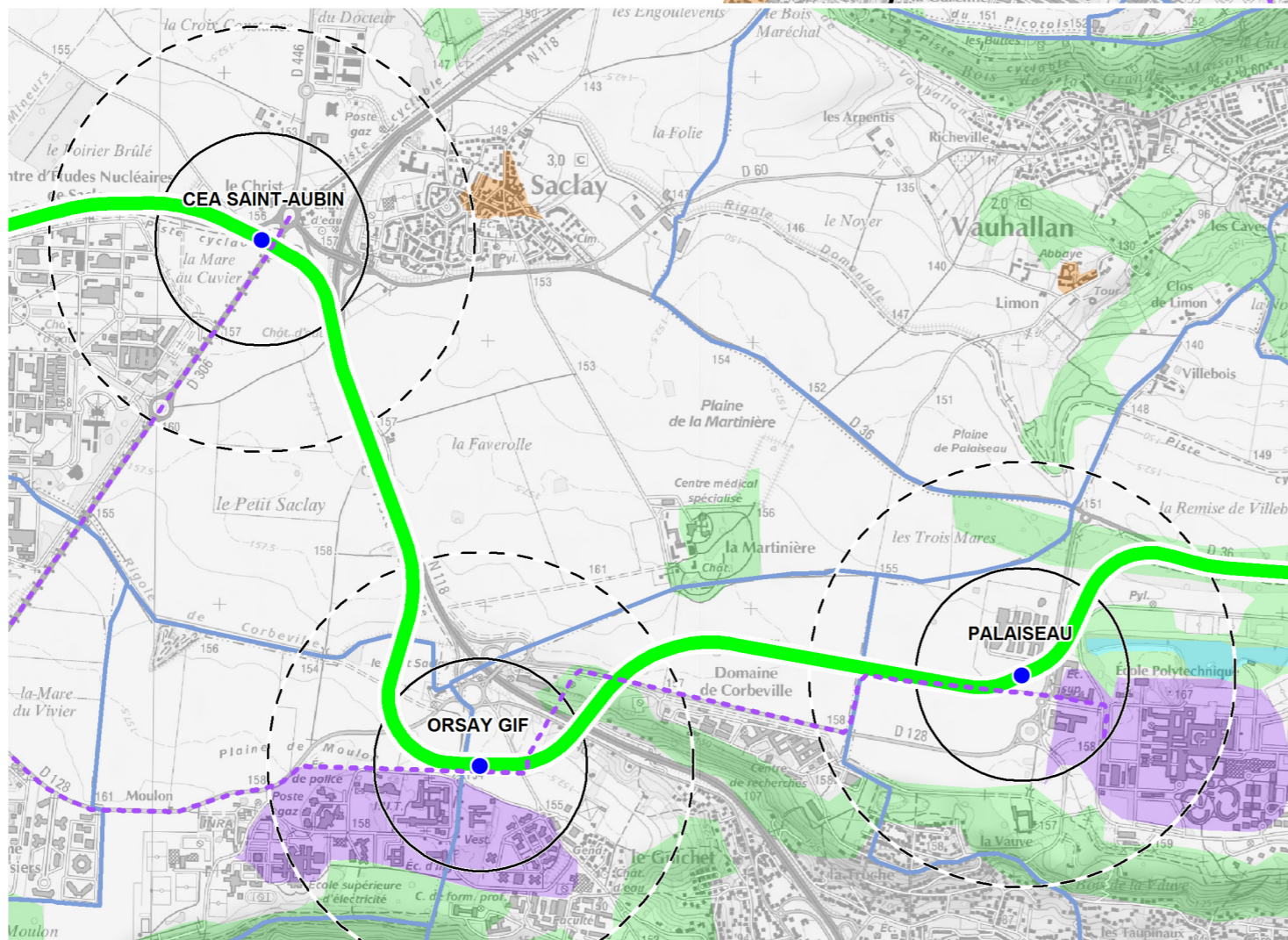
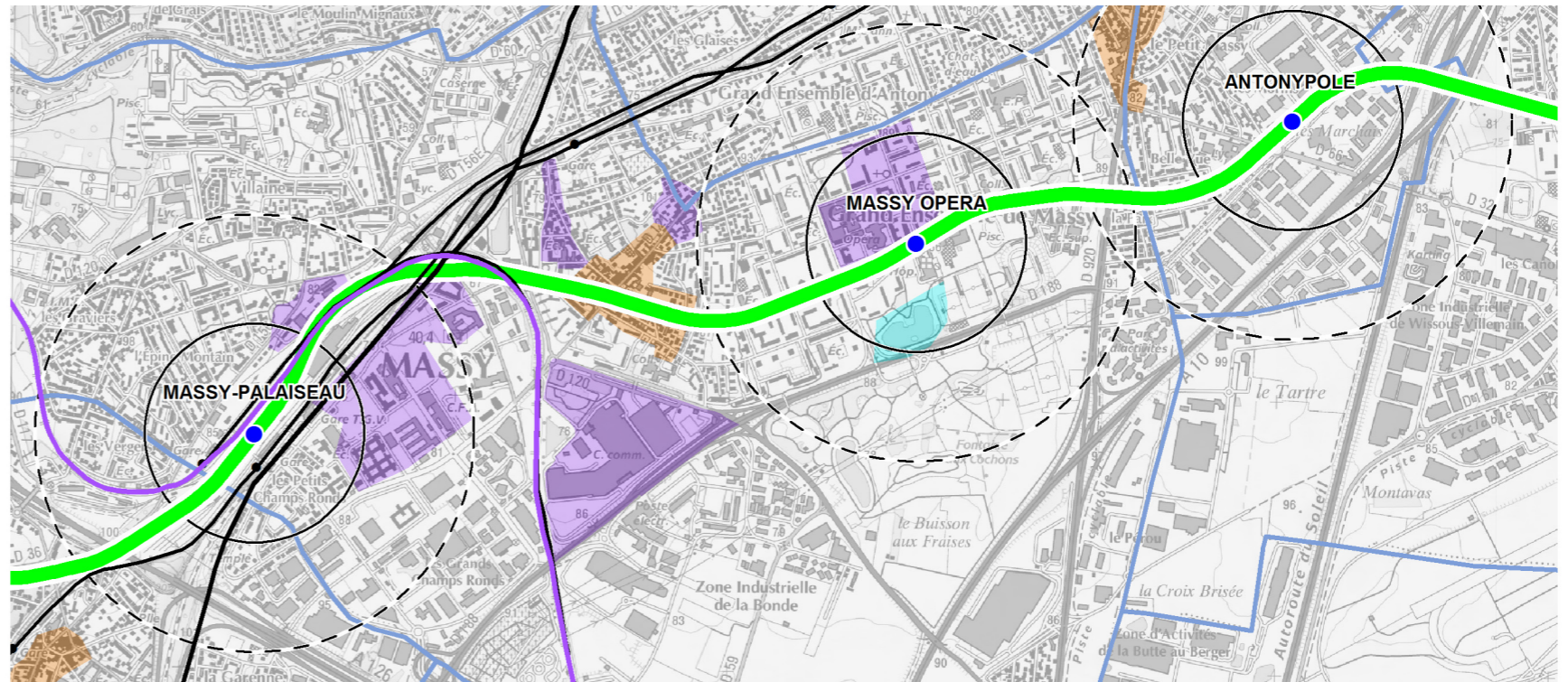
Autres projets
— ferré lourd
— tram - TCSP

Réseau existant
— TGV
— ferré lourd
— tram - TCSP

— eau
— bois
— centre historique d'après la carte de Cassini
— centre urbain actuel
— limite de commune







Sources : SGP 2015 ; BD Carto® Bd Topo® et Scan 25® ©GN 2011 ; limites d'îlots INSEE 1999 Cartographie : DRIEA-IF 04/2015

5.4. Capacités d'évolution

Le territoire traversé par la ligne 18 est marqué par une histoire où, depuis Louis XIV, l'initiative de l'Etat a été prépondérante. Encore aujourd'hui, une part importante du développement est liée à des institutions, entreprises ou établissements publics : Armée, Aéroport d'Orly, Etablissement Public de Paris-Saclay pour ne citer que les principaux.

Cette particularité justifie d'utiliser ici une méthode particulière pour estimer ses capacités d'évolution du territoire. En effet la force de l'action publique pour mener des projets sur des territoires maîtrisés ne se mesure pas à partir des cercles de 800 m autour des gares, mais au regard de la capacité des terrains à participer aux projets proposés.

C'est donc à partir du terrain et particulièrement aux alentours des gares que l'on a procédé pour apprécier, en partant de l'existant, les évolutions envisagées.

La gare Aéroport d'Orly qui a déjà fait l'objet d'une estimation au titre de la ligne 14 sud n'est pas prise en compte ici.

Parmi les 9 gares restantes apparaissent différents cas de figure :

- des tissus entièrement urbanisés ou presque où une densification est néanmoins possible, c'est le cas d'Antonypole, de Massy-Opéra, de Massy-Palaiseau et de Saint-Quentin est. On notera que les sites alentours sont déjà pour la plupart l'objet de projets de requalification. Antonypole aujourd'hui un peu à l'écart des grands axes de circulation et des transports publics s'inscrit dans un projet de développement auquel la nouvelle desserte apportera un coup de fouet utile.

Massy-Opéra a déjà connu une évolution sensible à partir du grand ensemble des années 60 devenu un quartier vivant où se rassemble commerces, loisirs et culture, que la nouvelle gare viendra compléter. Massy-Palaiseau fait depuis plus de 20 ans l'objet d'une mutation progressive pour transformer autour du plateau ferroviaire d'anciennes pépinières au nord, ou une vieille zone industrielle, au sud, en quartiers de ville mixtes et animés profitant de la proximité de la gare (RER B et C) et de l'arrivée du TGV, là encore le croisement avec le RTPGP vient apporter un coup d'accélérateur appréciable.

- des tissus encore faiblement bâtis aujourd'hui où coexistent d'importants projets de développement et une volonté de respecter le caractère rural des lieux, voire de conserver une large part de terres cultivées, c'est le cas autour de la gare de Palaiseau, avec le quartier du Moulon, et autour de la gare CEA-Saint-Aubin, dans les deux cas à l'intérieur du territoire de l'Etablissement Public Paris-Saclay et la RTPGP apporte sur le plateau des possibilités de desserte nouvelle appréciables,

- la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines qui possède sa propre dynamique pour conforter ses centralités et profitera d'une gare dans un secteur aujourd'hui mal desservi,

- des tissus hétéroclites comme à Satory où la part non bâtie comprend des terrains militaires, une partie des pistes d'essais des chars et une part non aliénable de forêt (Bois de Satory) ou à Versailles-Chantiers situé à côté du tissu du centre-ville, mais qui englobe une petite part de pavillonnaire, un cimetière et le Bois des Gonards.

5.5. Accompagnement et suivi

L'analyse des effets potentiels sur l'urbanisation des différents tronçons et lignes du RTPGP a jusqu'ici montré que l'amélioration de la desserte allait permettre de désenclaver les quartiers de gares, de les relier entre eux et ainsi de valoriser des potentiels d'urbanisation identifiés par l'étude.

Pour la ligne 18, les enjeux sont en partie d'une autre nature.

A l'exception de la gare d'Antonypole, la construction de la ligne va venir conforter des opérations urbaines importantes déjà lancées et en partie réalisées.

Soit ce sont les collectivités locales qui se sont engagées dans des projets d'aménagement ambitieux comme à Massy autour de la gare ou dans la rénovation du grand ensemble; soit c'est l'Etat qui a déclenché par la loi relative au Grand Paris une opération d'intérêt national de grande ampleur dont la réalisation a été confiée à un établissement public dédié, l'EPPS.

Aussi, la construction de la ligne 18 n'a pas tant pour but de révéler de potentiels que de permettre d'assurer une desserte efficace, par un transport en commun lourd et relié au réseau existant, d'un territoire stratégique dont l'aménagement est déjà engagé, notamment par l'action de l'Etat.

Cet aménagement public est doublement contrôlé : par la protection des terres agricoles du plateau de Saclay dont les principes ont été fixés par la loi et par les procédures publiques d'aménagement engagées pour réaliser l'opération Paris-Saclay.

L'urbanisation diffuse aura peu sa place aux abords des gares de la ligne 18. L'essentiel des constructions nouvelles sera réalisé sur des grandes emprises, maîtrisées par les acteurs publics et aménagées dans le cadre de procédures d'urbanisme publiques.

Ce processus de mutation est à l'image de l'histoire de l'urbanisation du territoire que l'aménagement public a déjà fortement marqué au cours de décennies précédentes : implantation de centres de recherche puis des premières grandes écoles et création de la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines.

Excepté les trois gares de connexion, la ligne 18 dessert majoritairement des sites aujourd'hui dépourvus de transports en commun par le rail, et les nouvelles gares sont pour la plupart assez éloignées des centres-villes. Souvent implantées sur le plateau, elles apportent une visibilité et une accessibilité nouvelle à des territoires occupés notamment par des activités scientifiques ou techniques appelées à se fédérer autour du campus Paris-Saclay.

Si elles peuvent conforter des polarités nouvelles comme à Massy-Opéra, à Guyancourt ou dans le quartier de l'Ecole Polytechnique à Palaiseau, l'enjeu d'une ouverture des grandes enclaves à la vie urbaine et de l'introduction d'une mixité d'occupation et de fonction rencontre les nécessités de la sécurité et demandera une attention particulière.

Conclusion générale

Quels seront les effets du programme du RTPGP 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 RTPGP dans le cadre de la métropole parisienne et de la Région Ile-de-France.

Avec quatre lignes et 68 gares, le programme de l'ensemble du RTPGP 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 RTPGP 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 RTPGP 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 RTPGP 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 18 entre Saint-Quentin et Massy et de la ligne 17 entre Le Bourget-Roissy CDG, le RTPGP 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 de la ligne Aéroport d'Orly-Versailles-Chantiers sur le développement de l'urbanisation?

S'agissant des effets de la ligne Aéroport d'Orly-Versailles-Chantiers sur l'urbanisation, l'approfondissement du diagnostic général à partir d'un état des lieux plus attentif aux particularités géographiques des sites, à la variété des données socio-économiques d'une commune à l'autre et à la nature des paysages et des tissus urbains rencontrés a permis de distinguer trois grandes parties : une première partie entre aéroport d'Orly et Massy Palaiseau, très largement urbanisée à l'exception des abords immédiats de l'aéroport ; une deuxième partie entre Massy-Palaiseau et Saint-Quentin-Est, desservant le pôle universitaire en cours de mutation et longeant de vastes espaces agricoles et faiblement urbanisés ; une troisième partie d'ensembles urbains constitués mélangeant ville nouvelle, espaces naturels et grandes emprises urbanisables - dont le développement est encore largement potentiel - et s'achevant par la zone historique de Versailles.

Conditionnées à l'origine par la nature des sites, mais aussi par l'histoire des occupations industrielles et scientifiques, 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 dix nouvelles gares prévues, 3 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. Ces 3 gares assurent également la connexion vers les réseaux nationaux et internationaux via les TER, lignes LGV et la liaison facilitée à l'aéroport d'Orly, renforçant ainsi l'accessibilité internationale des activités de recherche et de développement qui s'implantent à proximité de ligne.

La question du rapport des nouveaux pôles avec les centres villes existants et de leur capacité à conforter ou développer ceux-ci a semblé pertinente. Proche d'un centre existant comme à Versailles-Chantiers ou d'un pôle émergent comme à Massy-Palaiseau, on peut s'attendre à une affirmation combinant centralité historique et polarité nouvelle.

Dans d'autres cas comme à Orsay Gif, Palaiseau ou Satory, situées dans des zones aujourd'hui faiblement urbanisées, se pose davantage la question de faire émerger durablement une centralité complémentaire sur des territoires qui en sont aujourd'hui dépourvus.

La faible part des tissus pavillonnaires aux abords des gares de cette ligne, comparée à la situation observée sur les autres lignes ne conduit pas à voir dans les tissus pavillonnaires un enjeu d'urbanisation, nécessitant de combiner densité supplémentaire et préservation de la qualité de l'habitat.

La présence limitée des grands ensembles de logements sociaux dans les secteurs de 800 m autour des gares de la ligne, à l'exception de Massy Opéra, a conduit à ne pas les considérer, sur cette ligne, comme offrant un potentiel d'urbanisation nouvelle.

Enfin, face aux grandes enclaves scientifiques, technologiques et institutionnelles, principalement sur le plateau, se pose l'enjeu de valoriser le foncier par une utilisation plus rationnelle, plus dense, pour tout dire plus urbaine.

La caractéristique dominante de la ligne Aéroport-d'Orly/Versailles-Chantiers, par rapport aux autres territoires traversés par le réseau de transport du Grand Paris, tient à la prédominance de l'action publique, celle des villes mais surtout celle de l'État pour un aménagement raisonné des grands potentiels fonciers identifiés autour des gares.

Aussi, la construction de la ligne 18 n'a pas tant pour but de révéler de potentiels d'urbanisation nouvelle que de permettre d'assurer une desserte efficace, par un transport en commun adapté et relié au réseau existant, d'un territoire de développement stratégique d'ores et déjà identifié et dont l'aménagement est déjà largement engagé, notamment par l'action de l'État.



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

www.societedugrandparis.fr