

Septembre 2010

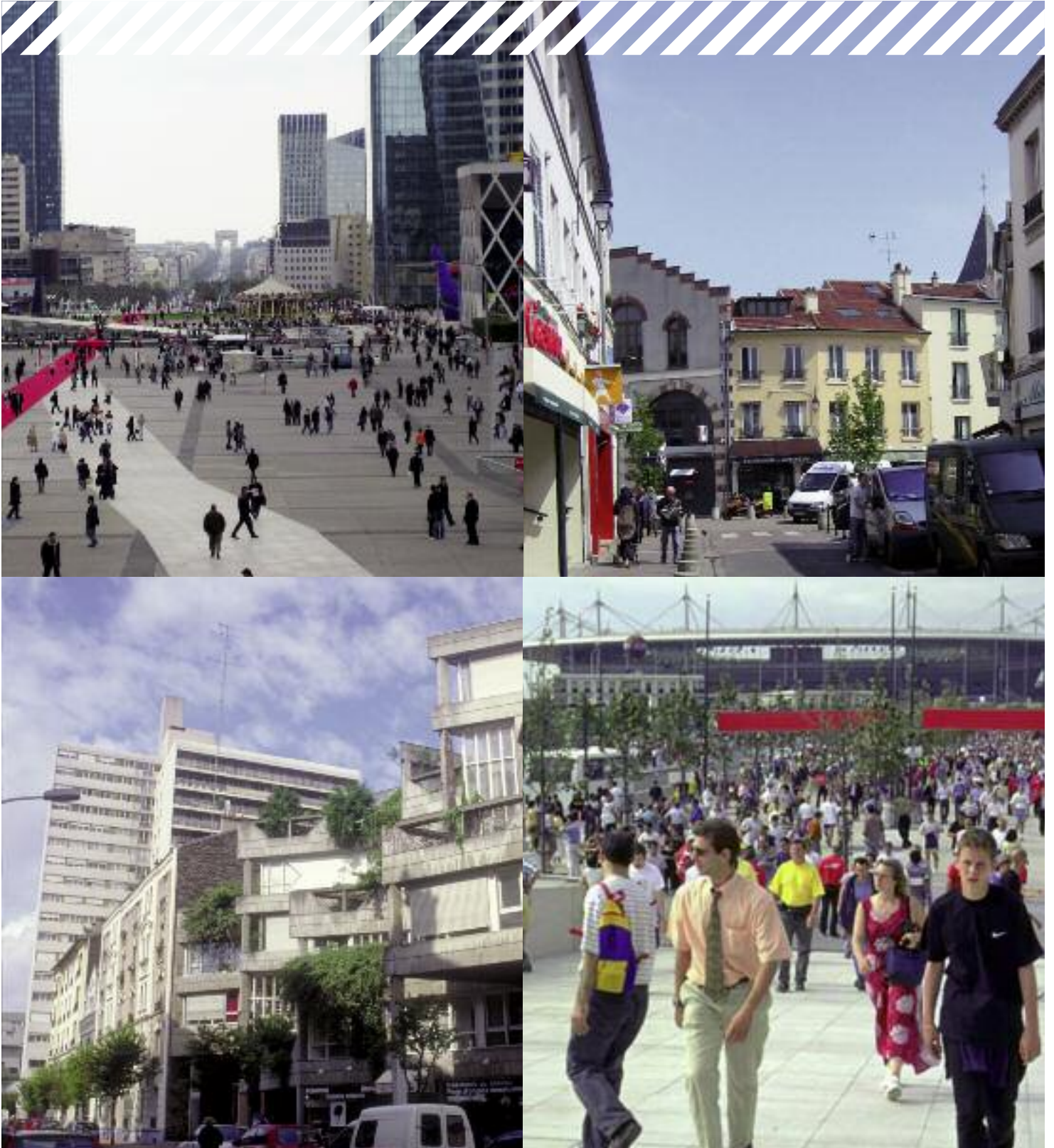
# Arc Express

Les enjeux urbains - *Rapport de première phase*



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE





# Arc Express

## Les enjeux urbains

Septembre 2010

### **IAU île-de-France**

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15  
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02  
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département Urbanisme, Aménagement et Territoires : Jean-Pierre Palisse, directeur général adjoint

Étude réalisée par Jean-Pierre Palisse et François Gorrand avec la collaboration de Sarah Audras-Marcy, Renaud Diziain, Philippe Louchart

Cartographie réalisée par Laurie Cransac

Graphiques : Emilie Lominé

Maquette réalisée par Virginie Cioni

N° d'ordonnancement : 1.08.001

*Crédits photo(s) de couverture : Amélie Darley, Adélaïde Bardou, Bruno Gauthier (Dreif)*



# Sommaire

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Avertissement.....</b>                          | <b>5</b>  |
| <b>Introduction.....</b>                           | <b>7</b>  |
| <b>1 - Les périmètres d'étude .....</b>            | <b>9</b>  |
| <b>2 - Etat des lieux .....</b>                    | <b>13</b> |
| <b>3 - Enjeux.....</b>                             | <b>39</b> |
| <b>4 - Population et emplois 2015 et 2030.....</b> | <b>53</b> |
| <b>Bilan .....</b>                                 | <b>61</b> |



## Avertissement

Le présent document porte sur les enjeux urbains liés au projet Arc Express inscrit au SDRIF.

Il résume les résultats et les travaux présentés aux Comités techniques et Comités de pilotage Arc Express de mars à juillet 2008, ces divers comités réunissant l'Etat, la Région, le STIF et l'IAU îdF, et pour certains Cotech les départements territorialement concernés.

Il a été réalisé à la demande du STIF afin d'être annexé aux documents du Débat Public Arc Express qui se tiendra d'octobre 2010 à janvier 2011.

Il constitue un premier volet des études urbaines menées par l'IAU IdF et sera accompagné de documents plus détaillés pour chacun des arcs.





## Introduction

Arc Express a été inscrit au projet de Sdrif, confirmant ainsi le principe d'une nouvelle rocade à établir autour de Paris, principe successivement inscrit au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAU) approuvé en 1976, au schéma directeur de la Région Île-de-France (Sdrif) approuvé en 1994, et étudié en 1990 par l'IAU îdF, sous l'appellation Orbitale<sup>(1)</sup>.

Quelques caractéristiques du projet Arc Express inscrit au projet de Sdrif 2008 méritent d'être rappelées. Tout d'abord, il s'agira d'une ligne en grande partie souterraine, exploitée en mode automatique, maillant les radiales existantes. Ensuite un fuseau d'étude est défini sur la cartographie du projet de Sdrif, avec un éloignement variable par rapport au périphérique, proche de Paris vers Aubervilliers - Pantin, plus éloigné vers Noisy-le-Grand ou Rueil-Malmaison. Enfin, la réalisation pourra se faire sous forme d'arcs, le phasage rendant prioritaire la réalisation des arcs sud-est et nord-ouest.

Ce projet, largement soutenu sur le Val-de-Marne sous le nom Orbival a été inscrit dans le Contrat de projet Etat région 2007-2013, mais uniquement pour les études.

C'est le Stif qui a été chargé de conduire ces études et qui a missionné l'IAU îdF pour ce qui en concerne la partie urbaine, avec pour mission de préciser :

- d'une part, les enjeux urbains et les potentiels liés à la structuration et à la régénération urbaine des territoires desservis,
- d'autre part, des estimations aux échéances 2015 et 2030 des populations et des emplois qui seraient desservis par Arc Express, ces estimations devant à cette phase de l'étude être réalisées à l'échelle communale et permettre d'alimenter le modèle de trafic du Stif et donc de préciser les trafics attendus sur tel ou tel arc, telle ou telle variante à l'intérieur de ces arcs.

D'autres études ont été engagées dans le même temps, portant sur le matériel, le coût et le financement et, comme il vient d'être dit, sur les prévisions de trafic notamment. Ce rapport ne traitera donc pas des questions de mobilité qui ont été conduites directement par le Stif.

Les études urbaines présentées dans le présent rapport ont été engagées début 2008 et ont été présentées en Comités techniques (Cotech) et Comités de pilotage (Copil) Arc Express de mars à juillet 2008, ces divers comités réunissant l'Etat, la Région, le Stif et l'IAU îdF, et pour certains Cotech les Départements territorialement concernés.

Quatre parties composent le présent rapport.

Les deux premières précisent les périmètres d'étude et dressent l'état des lieux des territoires concernés par Arc Express.

La présentation des enjeux urbains liés à la réalisation d'Arc Express fait l'objet de la troisième partie de cette étude. Y sont traitées les questions liées à la desserte de la population et des emplois, au développement économique, à la structuration urbaine et au renouvellement des tissus.

Enfin, les hypothèses d'évolution de la population et des emplois à 2015 et à 2030 font l'objet de la dernière partie de ce document.

---

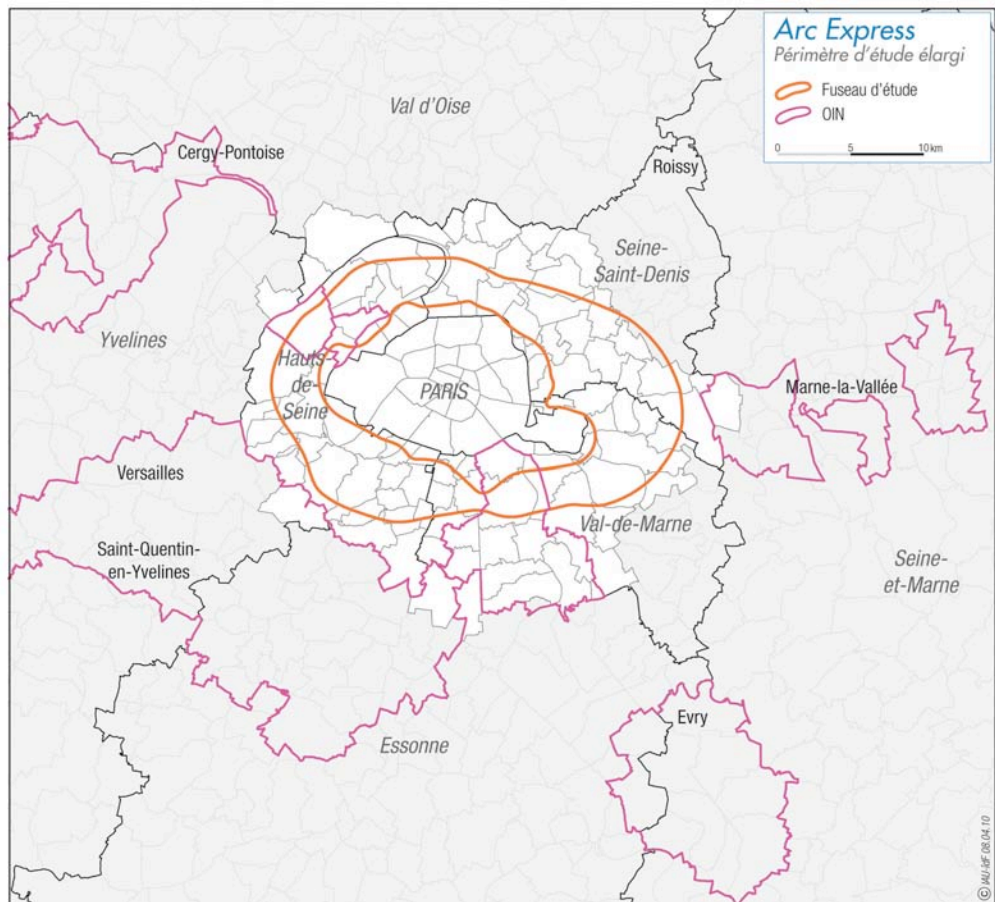
<sup>(1)</sup> *Orbitale, un réseau de transport en commun en rocade en zone centrale. IAU îdF Danièle Navarre, Christian Jacob et Jean-Louis Pagès. 1990*



# 1. Les périmètres d'étude



Périmètre d'étude rapproché Arc Express



Périmètre d'étude élargi Arc Express

Deux périmètres permettent d'apprécier les impacts du projet Arc Express aux différentes échelles.

- **Le périmètre rapproché.** Il a été construit à partir des communes directement concernées par les fuseaux définis dans le Sdrif et précisés lors du premier Copil pour Arc Express auxquelles on a ajouté les communes limitrophes de premier rang et quelques communes plus externes lorsqu'elles constituaient avec les précédentes des entités qui apparaissaient indissociables.

Il est calé sur les trois départements de la petite couronne : Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis (hors le nord-est) et Val-de-Marne (hors sud-est). Il comprend également les arrondissements externes de Paris, du 12<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> arrondissement, et quelques communes des départements de grande couronne : Vélizy-Villacoublay, Paray-Vieille Poste et Wissous par exemple.

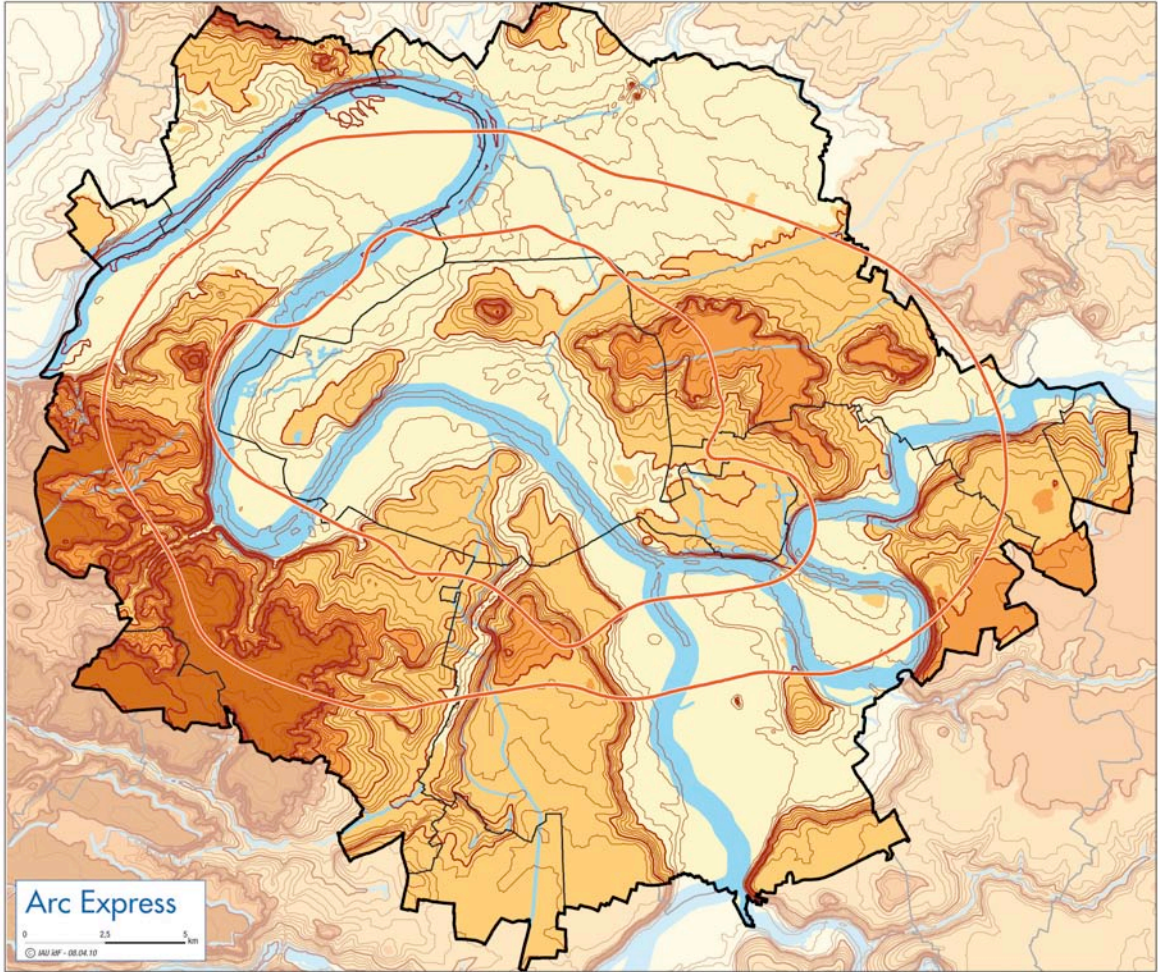
Il compte une centaine de communes.

- **Le périmètre élargi.** Le périmètre élargi permet d'apprécier les impacts de la rocade sur les territoires qui seront mieux connectés avec Arc Express au réseau de transports Franciliens par le maillage avec les radiales existantes. Il s'étend jusqu'aux grandes villes préfectures des départements de la grande couronne.

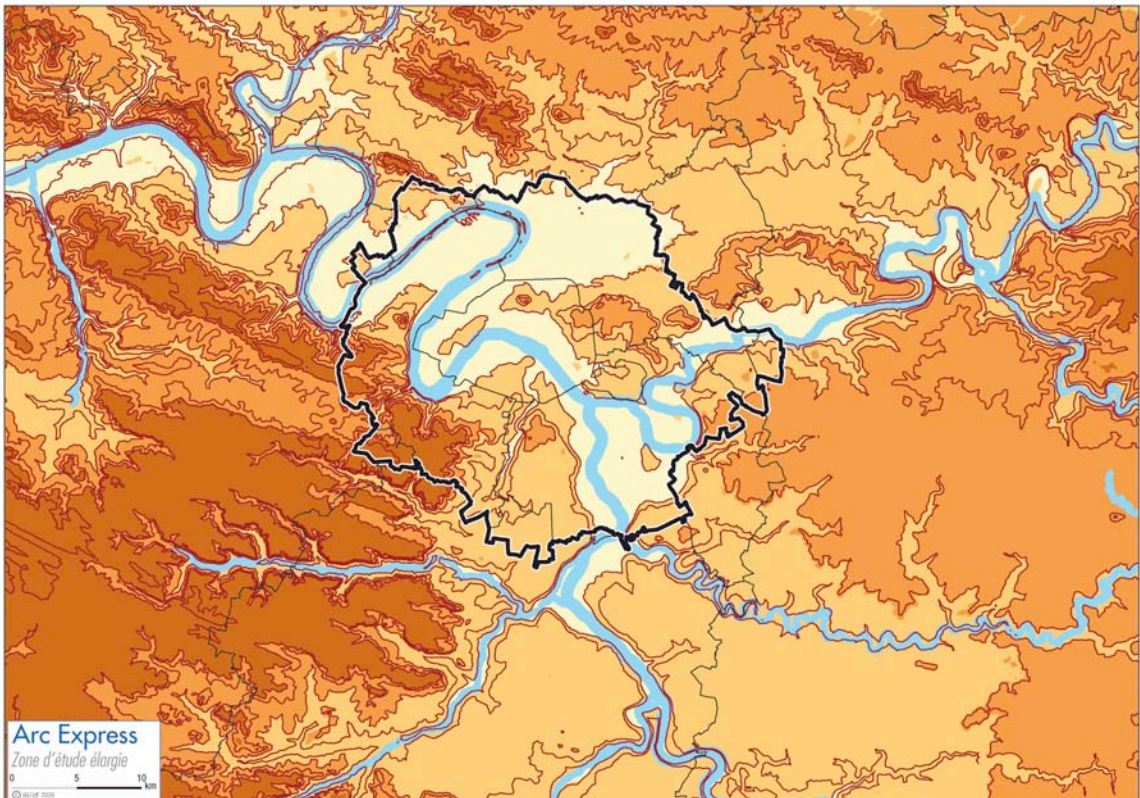


## **2. Etat des lieux**





Relief sur le périmètre rapproché Arc Express



Relief sur le périmètre élargi Arc Express



## 2.1. Contexte géographique

### 2.1.1. Le relief et les grandes unités géographiques

L'Île-de-France est un territoire de confluence, marqué sur le périmètre Arc Express rapproché par la présence de la Seine, de la Marne, d'affluents tels que la Bièvre, et des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.

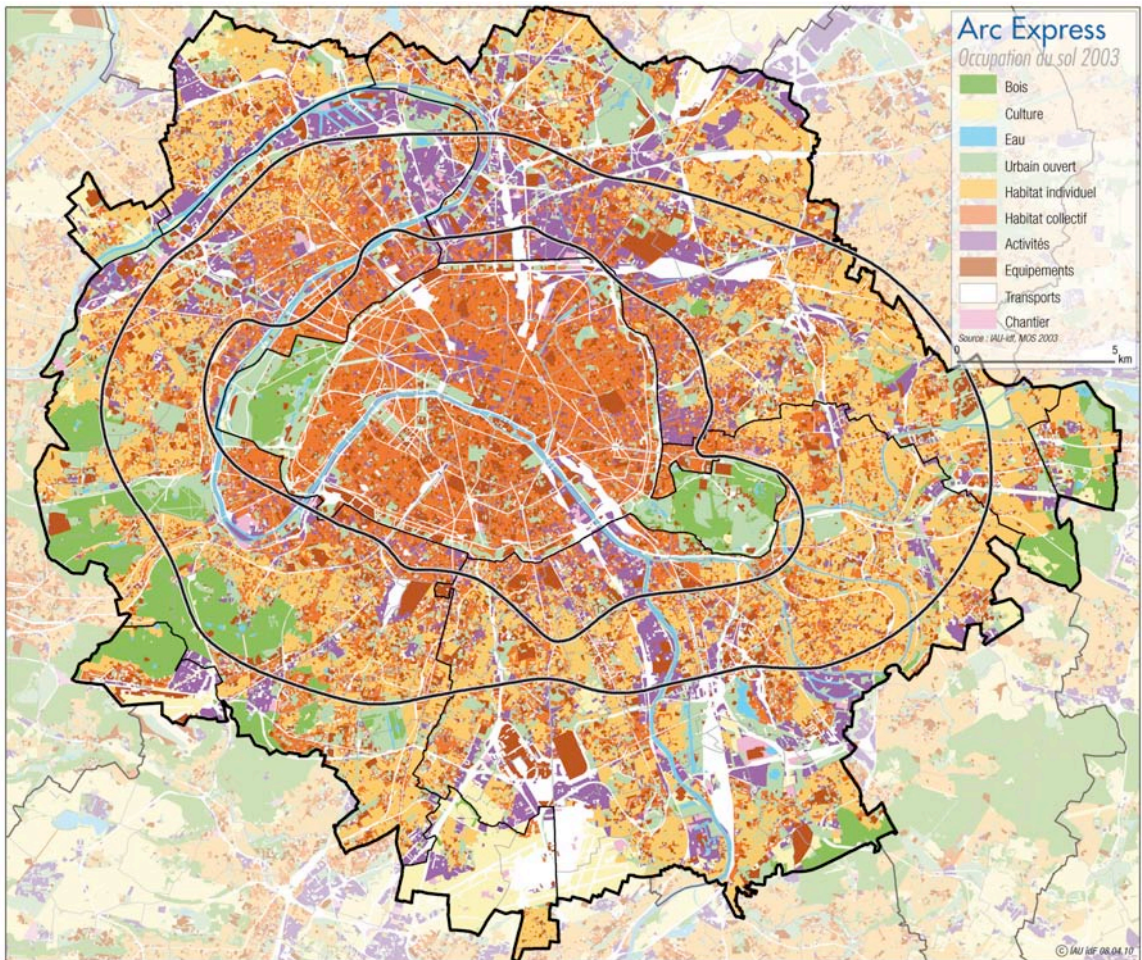
Le site est caractérisé par les larges plaines alluviales façonnées par les méandres de la Seine et de la Marne, et par les émergences des buttes, coteaux et plateaux qui en structurent et valorisent le paysage, formant des points de repères pour les Franciliens : Mont Valérien, butte Montmartre par exemple.

Cinq grandes entités géographiques peuvent être distinguées sur ce périmètre rapproché :

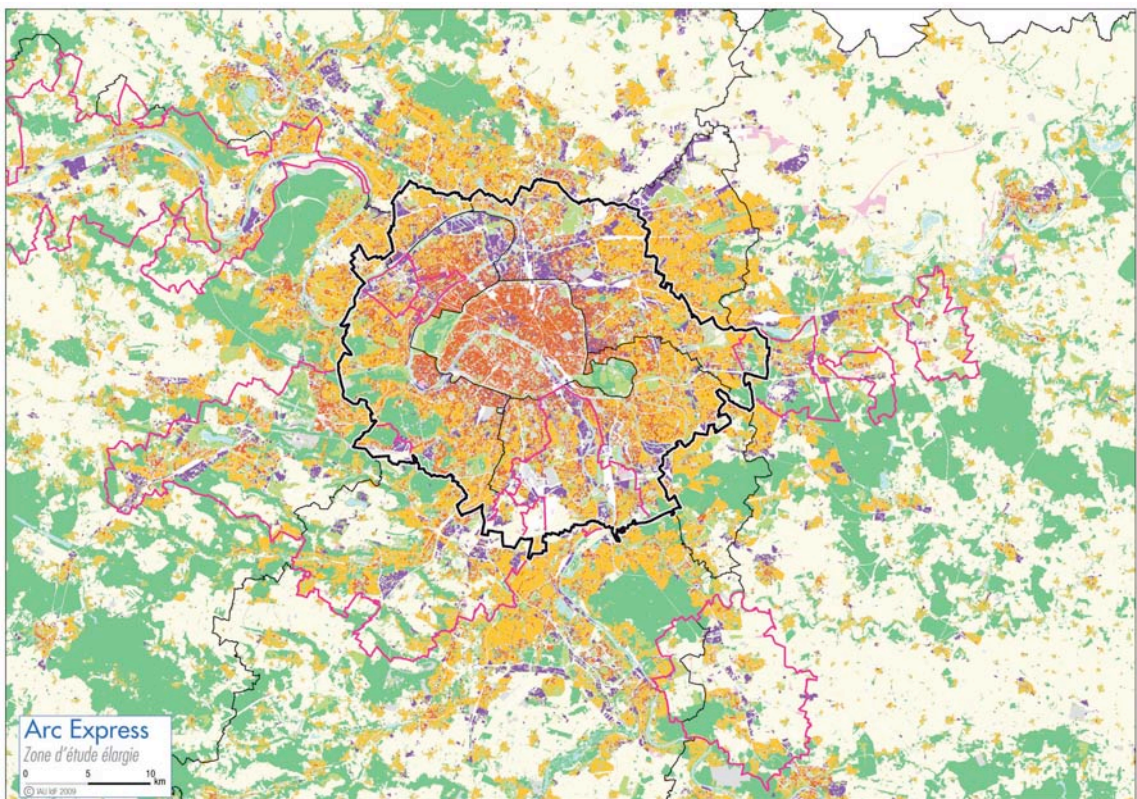
- au nord, les plaines alluviales de la boucle de Gennevilliers et de la Plaine Saint-Denis, à l'est, la butte de Romainville,
- au sud est, la confluence de la Marne et de la Seine,
- au sud, la vallée de la Bièvre, avec le point haut du plateau de Villejuif sur son rebord est,
- au sud ouest et à l'ouest, les plateaux de Clamart et de Saint-Cloud, et le Mont Valérien, enserrant la boucle de Boulogne.

Sur le périmètre rapproché, on peut noter le point bas de la boucle de Gennevilliers à 25 mètres (NGF), les points hauts de la butte de Romainville à 125 mètres (NGF), et celui du bois de Meudon à 172 mètres (NGF).

Le relief francilien explique pour partie l'organisation des transports aujourd'hui. Les vallées ont facilité les liaisons de radiales, routières et ferrées. A l'inverse, les buttes, des vallées au relief parfois marqué comme celle de la Bièvre entre Villejuif et Cachan, et le réseau hydrographique lui même induisent des coupures parfois difficilement franchissables, les emprises des voies routières et ferrées radiales implantées dans les fonds de vallées accentuant encore cette difficulté.



Occupation du sol en 2003 sur le périmètre rapproché Arc Express



Occupation du sol en 2003 sur le périmètre d'étude élargi

## **2.1.2. L'occupation du sol**

L'occupation du sol est diverse, caractérisée sur la partie centrale agglomérée par une urbanisation quasi continue constituée d'habitat, d'activités, d'équipements, de grandes zones boisées et de larges emprises dévolues aux infrastructures. Elle est nettement plus aérée si l'on considère le périmètre large, avec une forte proportion d'espaces agricoles et boisés.

L'espace aggloméré central est hétérogène. Alors que l'habitat collectif est majoritaire dans l'agglomération centrale, le tissu urbain est plus diversifié sur la première couronne, avec de larges emprises occupées par le tissu pavillonnaire et celles dévolues aux activités ou aux équipements.

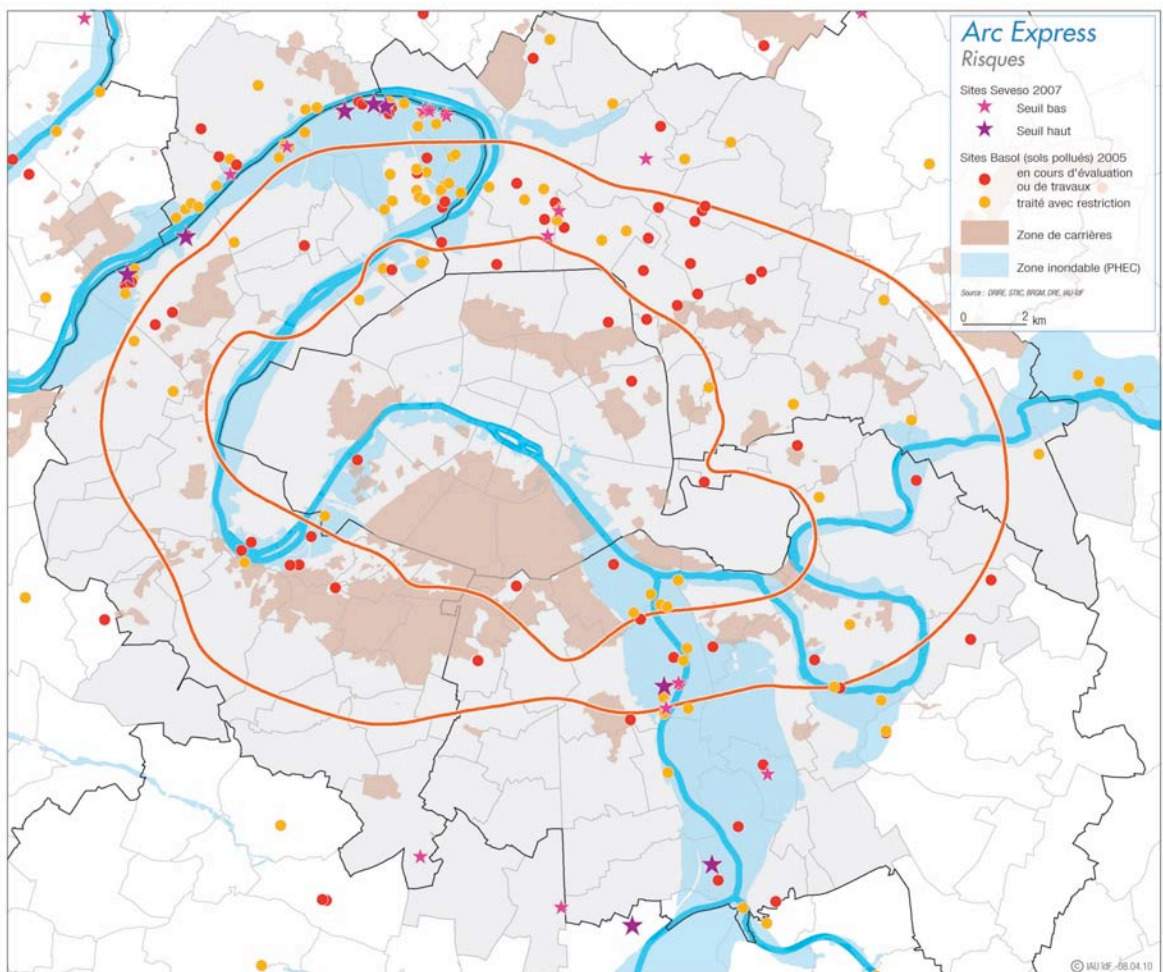
Pour les activités, on notera en particulier sur la cartographie les grandes zones d'activités au nord sur la boucle de Gennevilliers, sur la plaine Saint-Denis, le long du canal de l'Ourcq ou encore au sud le long de la Seine. Pour les équipements, on notera les grands cimetières parisiens de Pantin ou de Bagneux.

Sur le périmètre rapproché, les principales discontinuités du tissu urbanisé sont représentées par les grandes zones boisées au sud-ouest de la zone : bois de Meudon, parc de Saint-Cloud par exemple. Plus à proximité immédiate de Paris, le bois de Vincennes et le bois de Boulogne créent également d'importantes ruptures de continuité urbaines.





Réseau routier sur le périmètre rapproché Arc Express



Risques naturels et technologiques présents sur le périmètre rapproché Arc Express

### **2.1.3. Réseau viaire**

Le réseau routier est structuré par les grandes radiales autoroutières telles la A1 ou la A 6, par les anciennes nationales telles les D 20, et des rocade : boulevard périphérique, N 186 ou A 86 dont le bouclage est en cours.

Ce réseau est complété par un réseau de voirie secondaire peu hiérarchisé dans son fonctionnement et dont le maillage est déficient dans certains secteurs (anciens tissus industriels comme la plaine Saint-Denis par exemple).

### **2.1.4. Servitudes et risques technologiques**

#### **Zones à risques**

Les contraintes d'ordre naturel ou technologique sont nombreuses en Île-de-France et concernent notablement le cœur d'agglomération.

Les surfaces concernées par les risques d'inondations sont importantes, en particulier dans la boucle de Gennevilliers et en Seine-Amont.

D'autres types de risques existent :

- des risques d'effondrements liés à la présence d'anciennes carrières, nombreuses en cœur d'agglomération, de gypse notamment,
- des sites SEVESO essentiellement sur les bords de Seine en particulier en Seine Amont et dans la boucle de Gennevilliers (stockages d'hydrocarbures etc.),
- de très nombreux sites pollués, essentiellement dans sa partie nord, du fait des anciennes emprises industrielles.

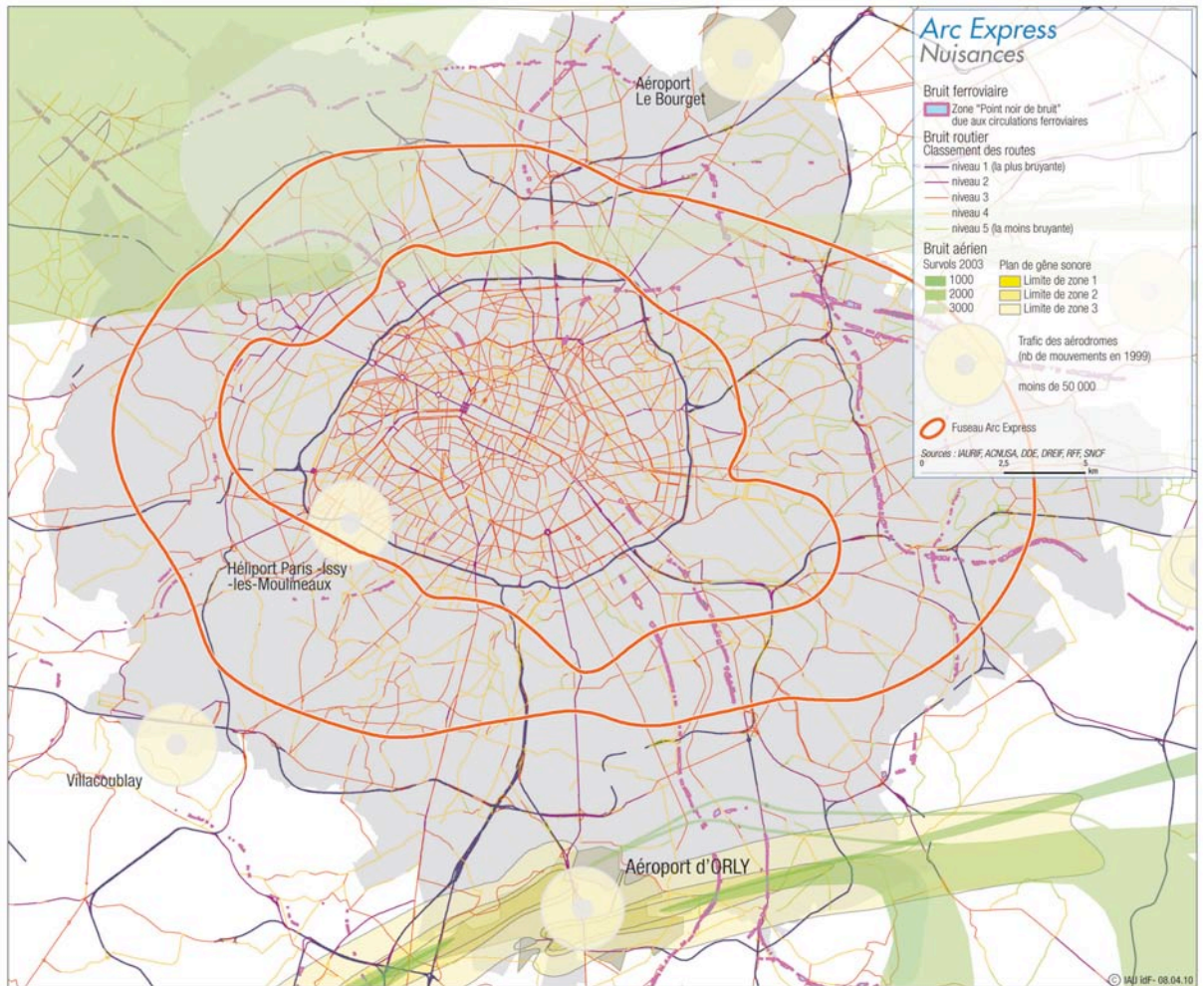


## Nuisances sonores

Les infrastructures routières ou ferrées à l'air libre sont à l'origine d'importantes nuisances sonores en particulier au nord et à l'est du cœur d'agglomération.

Une large part du nord du territoire est concernée par les nuisances sonores de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, les nuisances de l'aéroport d'Orly étant plus limitées au sud.

A proximité de Paris, l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux est également source de nuisances sonores.



Nuisances sonores sur le périmètre rapproché Arc Express

## 2.2. Population

### 2.2.1. La répartition de la population

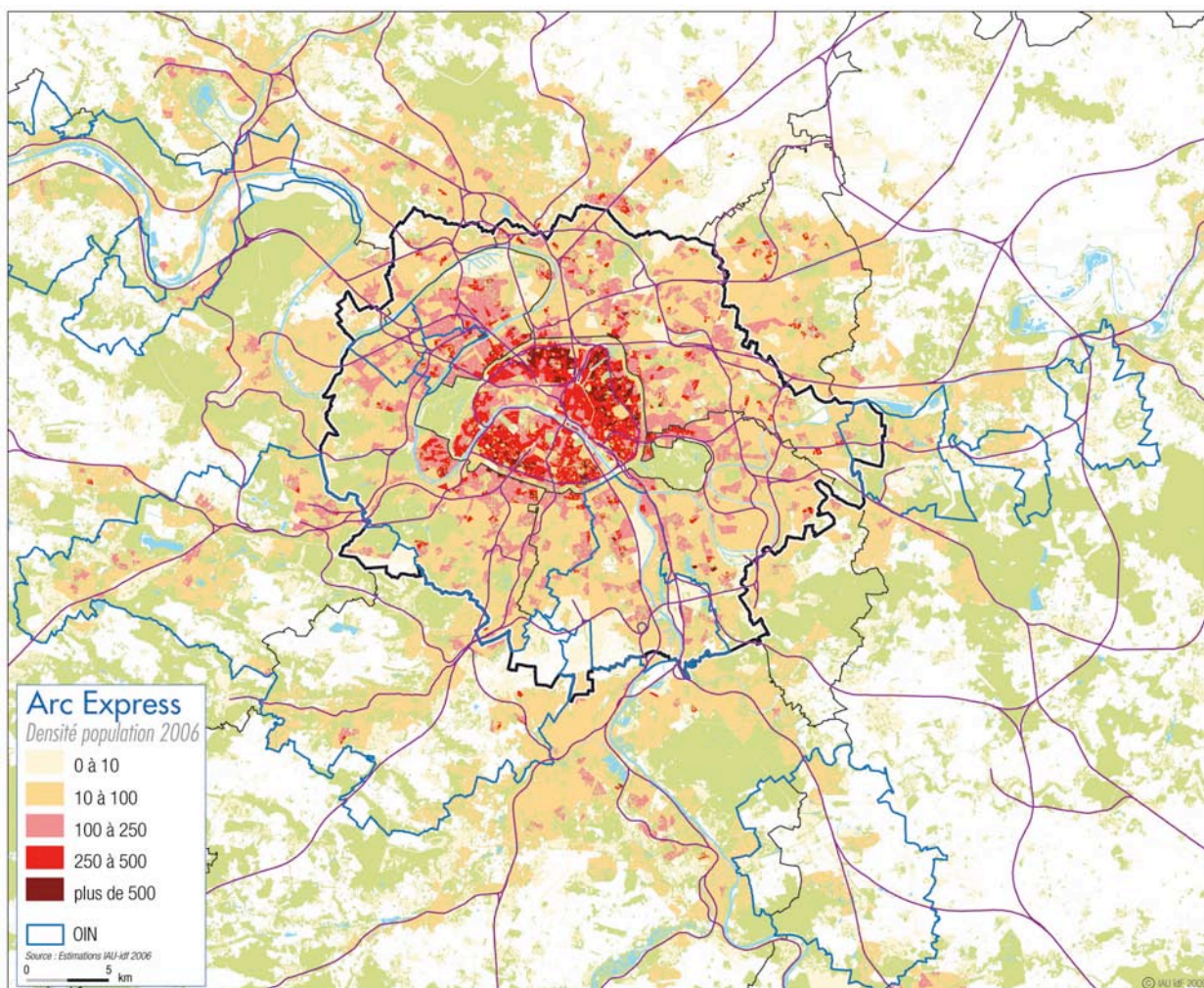
#### Une répartition radioconcentrique de la population

La région Île-de-France comptait 11,7 millions d'habitants en 2008, dont 4 millions environ sur le territoire rapproché Arc Express hors Paris, soit le tiers environ de la population francilienne.

La répartition de cette population dans le territoire rapproché peut se caractériser par plusieurs points :

- sa présence quasi généralisée sur l'ensemble de ce territoire, hors sur les grandes emprises boisées, d'activités ou d'équipements,
- la relative symétrie des poids de population autour de Paris,
- le fort effet de seuil de densité entre la zone centrale et les territoires plus extérieurs : alors que la densité de population à l'intérieur de Paris dépasse le plus souvent 200 habitants / ha, elle dépasse rarement ce seuil à l'extérieur de la capitale, sauf sur certaines communes périphériques telles que Levallois, Saint-Mandé, Vincennes, Boulogne.

On notera aussi les pics de densité élevée localisés à l'extérieur de Paris, comme sur le centre de Vitry-sur-Seine ou sur celui de Saint-Denis.



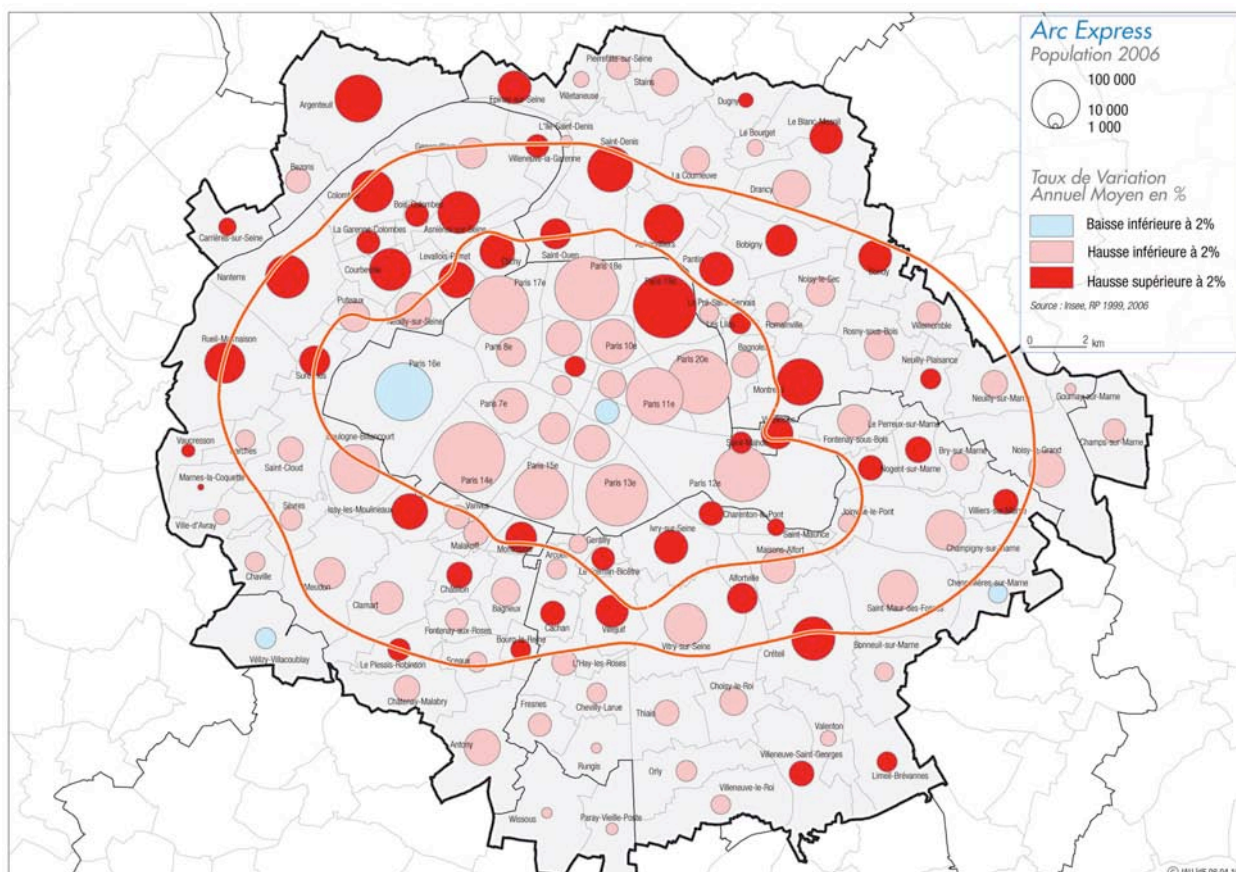
Densité de population en 2006 sur le périmètre d'étude Arc Express élargi



## Une population en croissance globale

Entre 1990 et 2006, quasiment toutes les communes du périmètre rapproché ont vu leur population augmenter. La croissance de la population s'y est élevée à 0,5 % annuel sur le territoire hors Paris, ce qui correspond à un gain de 320 000 habitants sur la période.

Certaines communes ont enregistré de très fortes croissances sur cette période notamment celles situées le long du périphérique et de façon assez générale au Nord-Ouest, telles Issy-les-Moulineaux (croissance de la population de 1,8 % annuels, soit une augmentation de 15 000 habitants), Le Kremlin-Bicêtre ou Levallois-Perret, toutes deux avec des taux de 1,76 % annuels.



Population en 2006 sur le périmètre rapproché Arc Express

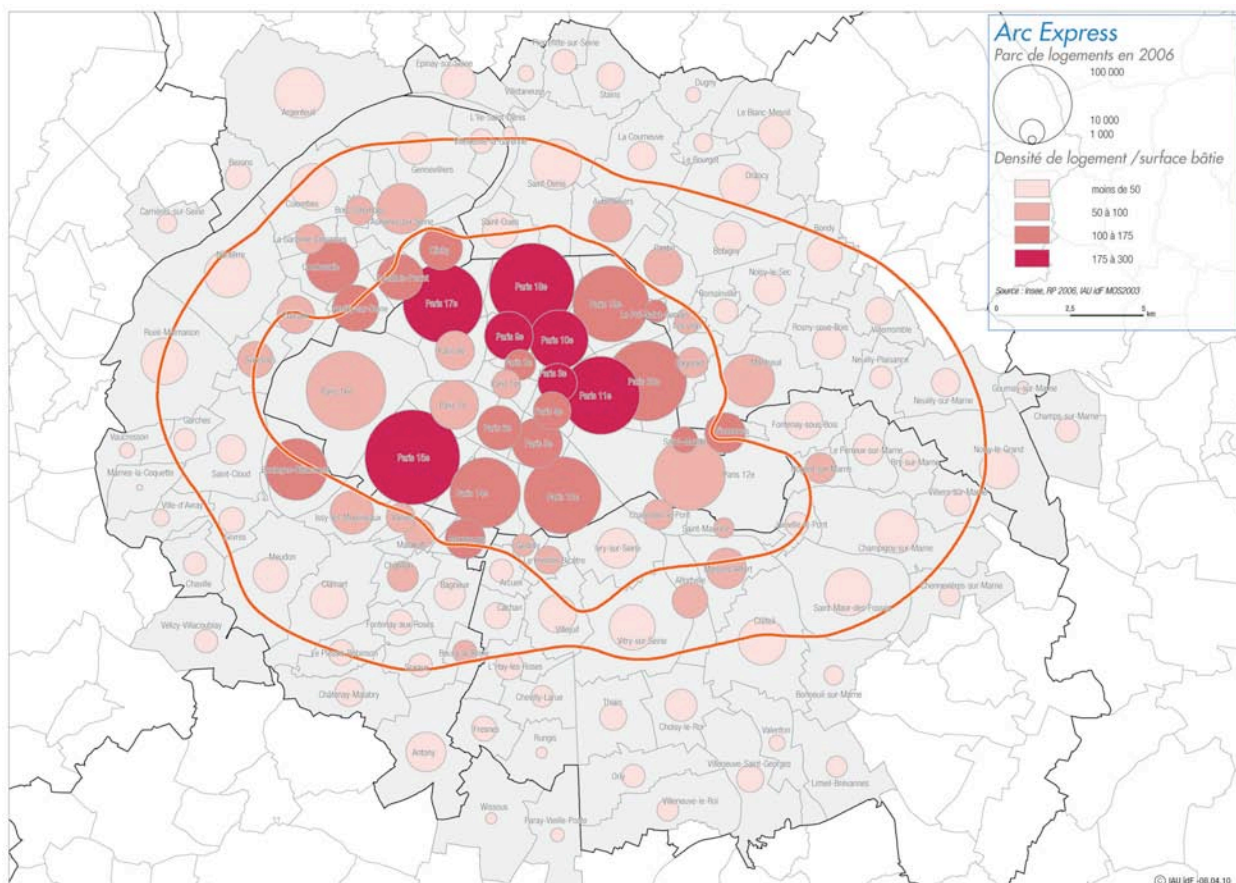


## 2.3. Logements

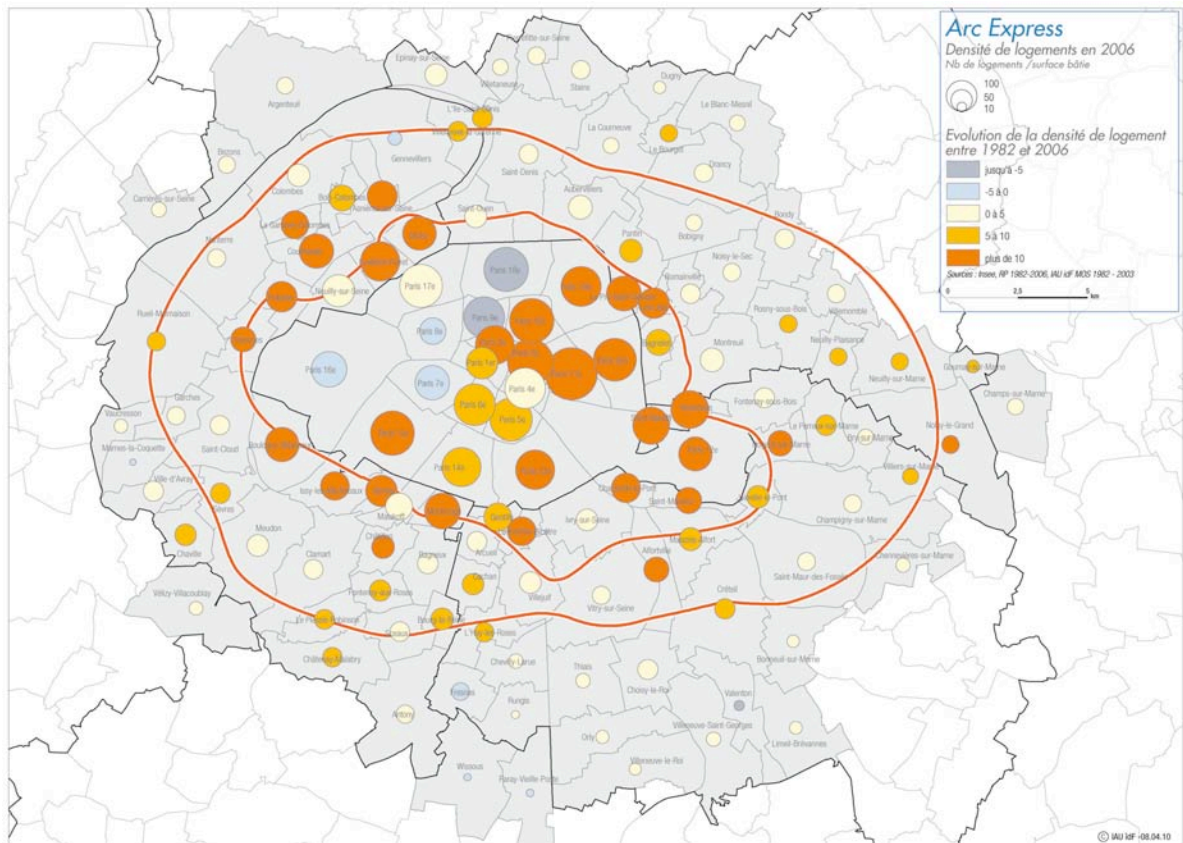
### 2.3.1. Parc de logements et densité

Le parc de logements sur les communes ou arrondissements du périmètre rapproché est contrasté. Il varie, pour les arrondissements parisiens de 80 000 logements à 145 000 logements, respectivement pour les XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> arrondissements. Il est en volume à la commune moins élevé sur le reste du territoire, mais reste fort pour certaines communes comme Boulogne-Billancourt qui compte 62 000 logements en 2006, tandis que les parcs de Courbevoie, Montreuil, Saint-Denis, Asnières ou Argenteuil sont encore supérieurs à 40 000 logements.

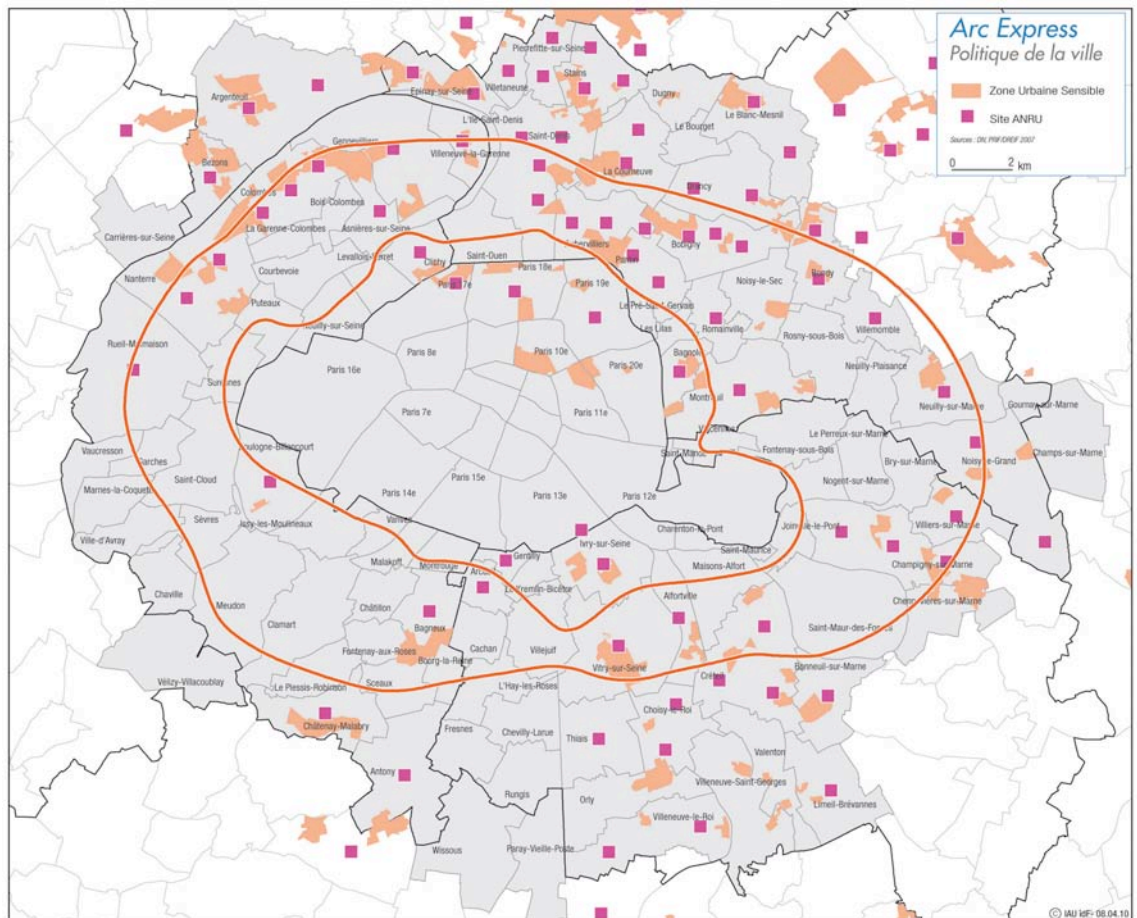
La densité de ce parc logements est forte sur Paris où elle est de l'ordre de 200 logements à l'hectare bâti pour les arrondissements parisiens les plus denses et forte encore sur certaines communes de la première couronne, notamment à l'ouest (166 logements à l'hectare bâti pour Levallois-Perret en 2006, 130 pour Courbevoie) mais aussi à l'est (150 logements à l'hectare bâti à Vincennes en 2006). Cette densité décroît ensuite pour s'établir sur les communes en limite du périmètre d'étude rapproché à moins de 50 logements à l'hectare dédié à l'habitat.



Parc de logements en 2006 sur le périmètre rapproché Arc Express



Densité de logements en 2006 sur le périmètre rapproché Arc Express



Territoires concernés par la politique de la ville sur le périmètre rapproché Arc Express

### **2.3.2. Evolution de la densité**

La densité à l'hectare bâti du parc de logements a augmenté entre 1982 et 2006 et ce constat peut être établi pour la quasi totalité des communes du périmètre d'étude rapproché.

Ainsi, les gains de densité du tissu d'habitat peuvent être importants, comme à Montrouge (+ 35 logements à l'hectare bâti entre 1982 et 2006) ou à Charenton-le-Pont (+ 27), sur des tissus urbains pourtant déjà denses.

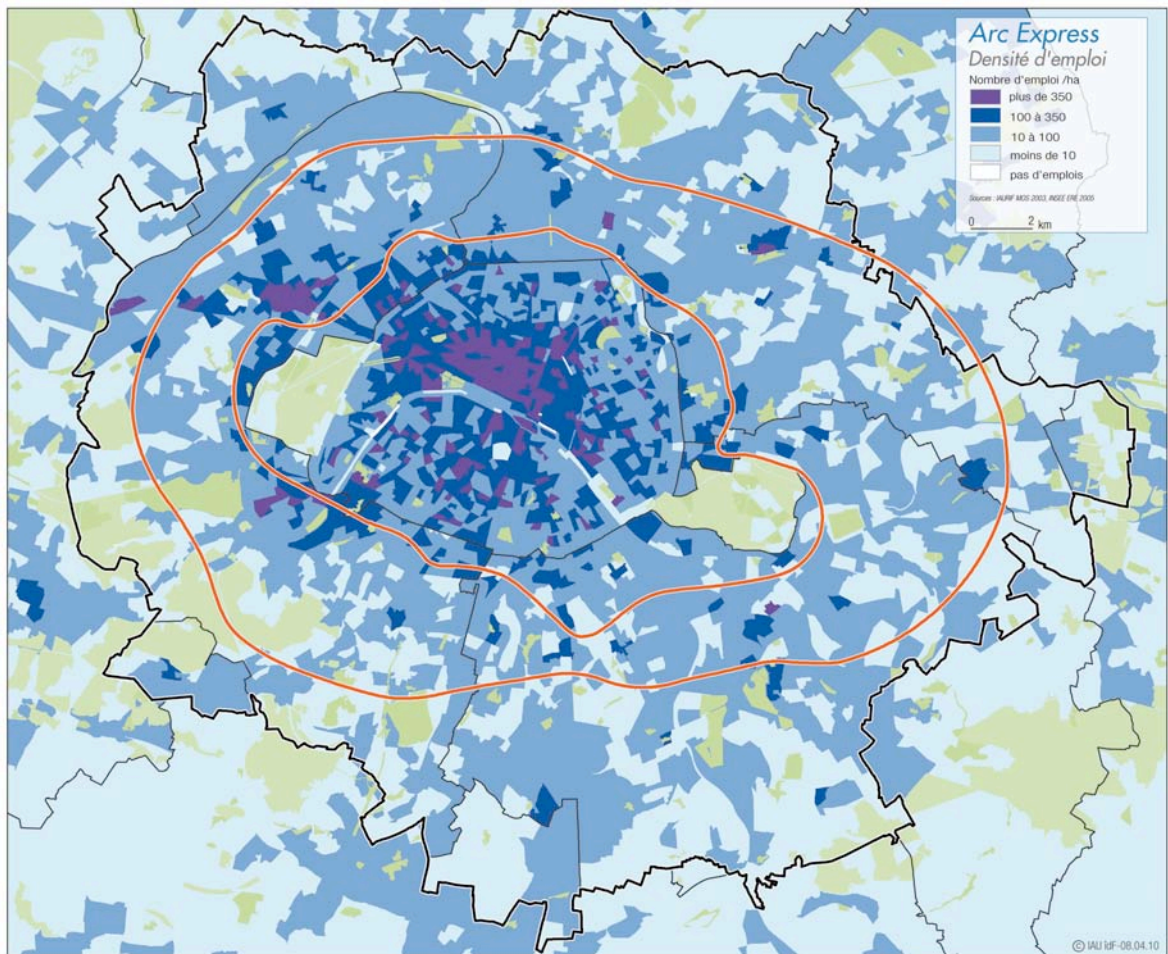
### **2.3.3. Les quartiers en difficulté**

#### **Des dispositifs de la politique de la ville concentrés au Nord et à l'Est**

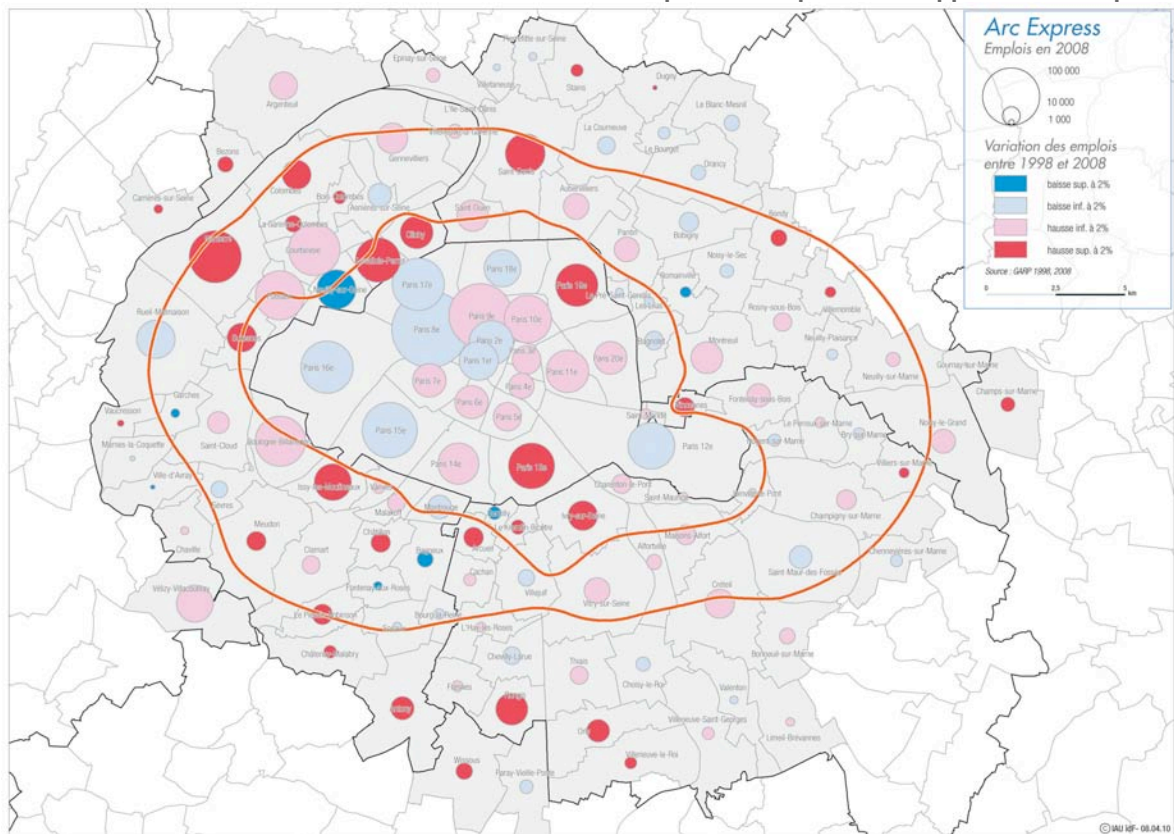
De très nombreux quartiers ANRU sont concernés sur le territoire rapproché Arc Express et sont intéressés par les différents dispositifs d'accompagnement des quartiers en difficulté, dont pour beaucoup l'amélioration de la desserte.

Ces quartiers sont plus particulièrement présents sur le nord du périmètre rapproché Arc Express où on peut citer les quartiers sud de Villeneuve-la-Garenne ou la cité des 4 000 à La Courneuve.





Densité d'emplois sur le périmètre rapproché Arc Express



Nombre d'emplois salariés privés 2008 sur le périmètre rapproché Arc Express

## 2.4. Emplois et activités

### Une répartition asymétrique des emplois en Île-de-France

La région Île-de-France comptait 5,5 millions d'emplois en 2006, dont 1,9 millions situés dans le périmètre d'étude Arc Express hors Paris.

Contrairement à la population, la répartition des emplois en Île-de-France est déséquilibrée, avec une forte concentration des emplois vers l'ouest et La Défense et une moindre localisation vers l'est francilien. Elle est par ailleurs caractérisée par la présence d'importantes discontinuités dans la localisation de l'emploi.

### Une évolution de l'emploi positive, mais qui a tendance à accentuer ce déséquilibre

Entre 1990 et 2006, le nombre d'emplois recensés par l'INSEE a progressé sur l'ensemble de la région, avec un taux annuel de l'ordre de 0,5 %, et ce taux a été de 0,6 % sur le périmètre rapproché hors Paris.

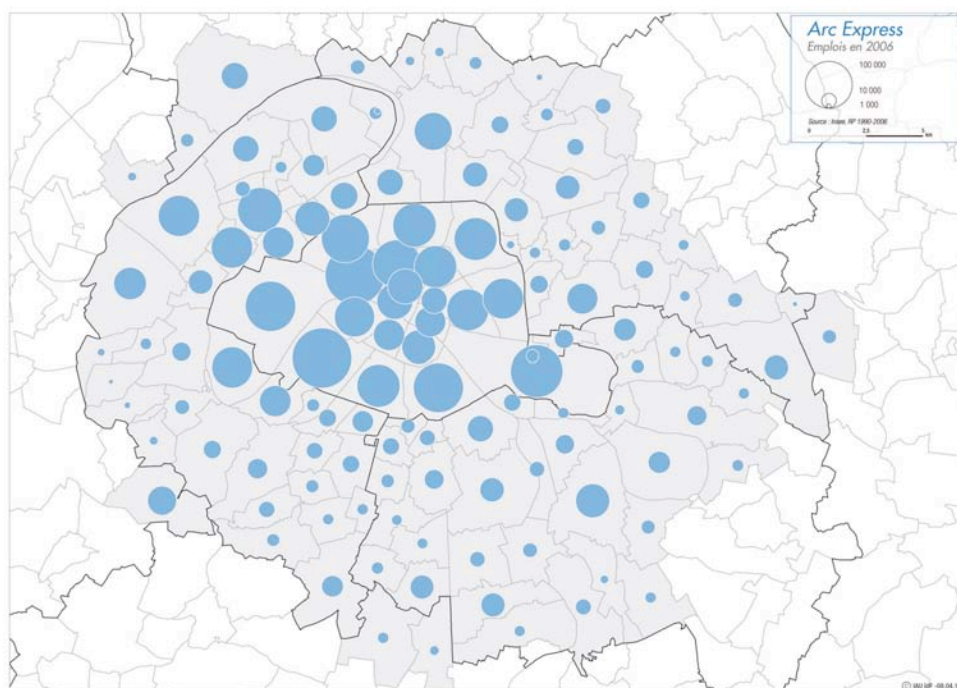
En considérant la part salariée privée de cet emploi sur les années 1998 et 2008, selon le recensement du Garp, ce taux d'accroissement annuel a été encore plus fort, de 1,44 %, toujours sur le territoire rapproché hors Paris.

Cette hausse sur ce territoire rapproché a été déséquilibrée, forte à l'ouest où les volumes d'emploi étaient déjà forts, sur un arc qui relie Issy-les-Moulineaux, Puteaux et Saint-Denis, accentuant ainsi le déséquilibre signalé précédemment.

La croissance est également élevée au sud de Paris, le long du périphérique, mais les volumes d'emplois concernés sont plus faibles (Malakoff, Arcueil, Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, etc.).

A l'inverse, certaines communes voient leurs emplois salariés privés décroître, comme sur le secteur nord-est avec les communes de la Courneuve, Le Bourget, Romainville, etc.

En volume, certaines croissances très fortes peuvent être observées à Courbevoie (19 000 emplois supplémentaires recensés par l'INSEE entre 1990 et 2006), ou encore Issy-les-Moulineaux, Nanterre ou Saint-Denis (18 000 emplois supplémentaires).



Emplois INSEE 2006 sur le périmètre rapproché Arc Express



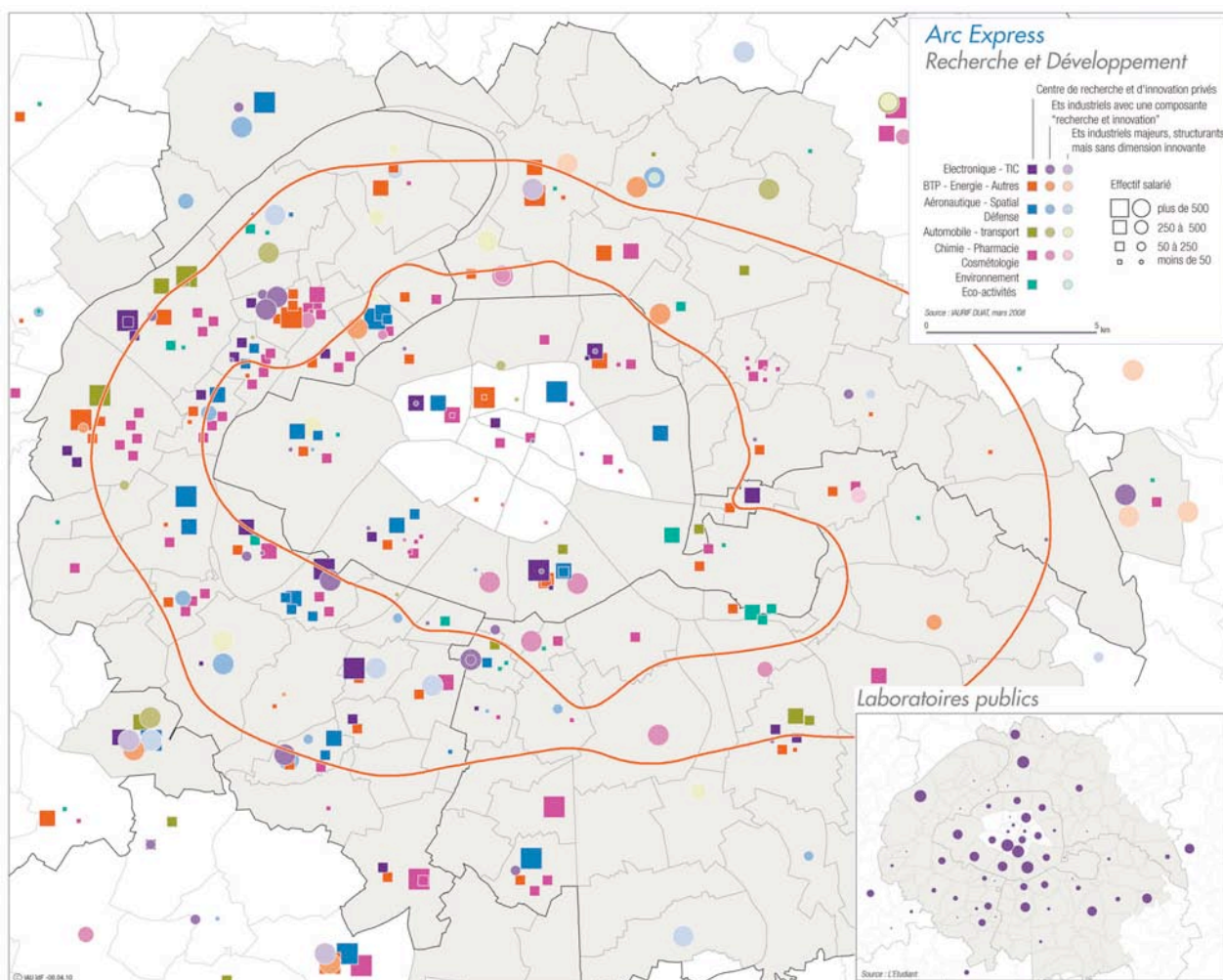
## Un tissu d'activités diversifié, un territoire majeur du développement économique francilien

Le tissu d'activités en cœur d'agglomération est riche, diversifié, contribuant pour une part majeure à la dynamique économique francilienne et nationale.

De très nombreuses entreprises y sont implantées. Si leur diversité et celles des filières qui les concernent est remarquable et concourt pour beaucoup à la robustesse économique francilienne, quelques spécialisations spatiales sont notables, comme la concentration des entreprises liées à la finance à l'ouest, ou encore celles liées à l'économie de la connaissance au sud-ouest sur un axe Paris-Saint-Quentin.

La complémentarité des territoires et des entreprises est notable. De nombreux sièges sociaux et de grandes entreprises internationales à forte valeur ajoutée sont localisées sur le cœur d'agglomération, avec une forte concentration à l'Ouest en continuité de Paris, et on peut aussi noter un effet de report d'activités moins directionnelles, de services ou de back offices sur les territoires alentours ou vers la Plaine-Saint-Denis par exemple.

A l'heure où les innovations majeures nécessitent la convergence des filières économiques et des disciplines scientifiques, cette multi-spécialisation du cœur d'agglomération et la complémentarité des territoires et des entreprises sont indispensables à la création de richesse et à l'innovation et sont un atout régional à conforter.

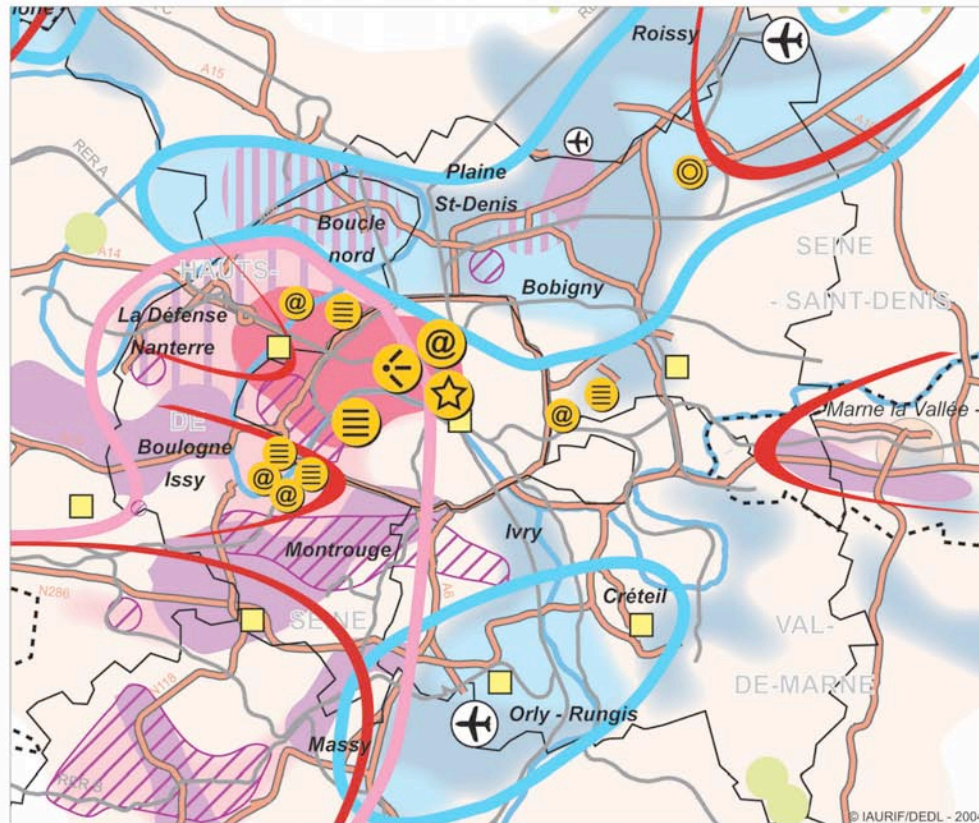


Effectifs et thématiques des pôles de Recherche et Développement sur le périmètre rapproché Arc Express en 2008

## Un rôle majeur dans les activités de recherche et développement

L'activité de recherche et de développement est très dense sur le cœur d'agglomération et de très nombreux centres sont implantés sur le territoire d'étude rapproché Arc Express.

Ce territoire est intéressé par plusieurs pôles de compétitivité Franciliens de rayonnement mondial ou national : Cap Digital, Medicen Santé, Systematic, Finance Innovation, Astech, Mov'eo, Ville et Mobilité Durable.



### SPÉCIALISATIONS DE L'ÉCONOMIE

#### Fonctions dominantes

- Concentration d'activités industrielles et de flux
- industrie de production
- industrie de production et industrie à haute valeur ajoutée
- logistique
- Concentration d'activités à haute valeur ajoutée
- tertiaire supérieur
- activités à haute valeur ajoutée tertiaires et industrielles
- industrie à haute valeur ajoutée
- management - finances
- recherche et développement
- secteur de croissance élevée des emplois à haute valeur ajoutée

#### Activités spécialisées

- Paris
- commune isolée
- édition
- multimédia
- tourisme
- automobile
- mode - luxe - création artistique
- centre commercial régional

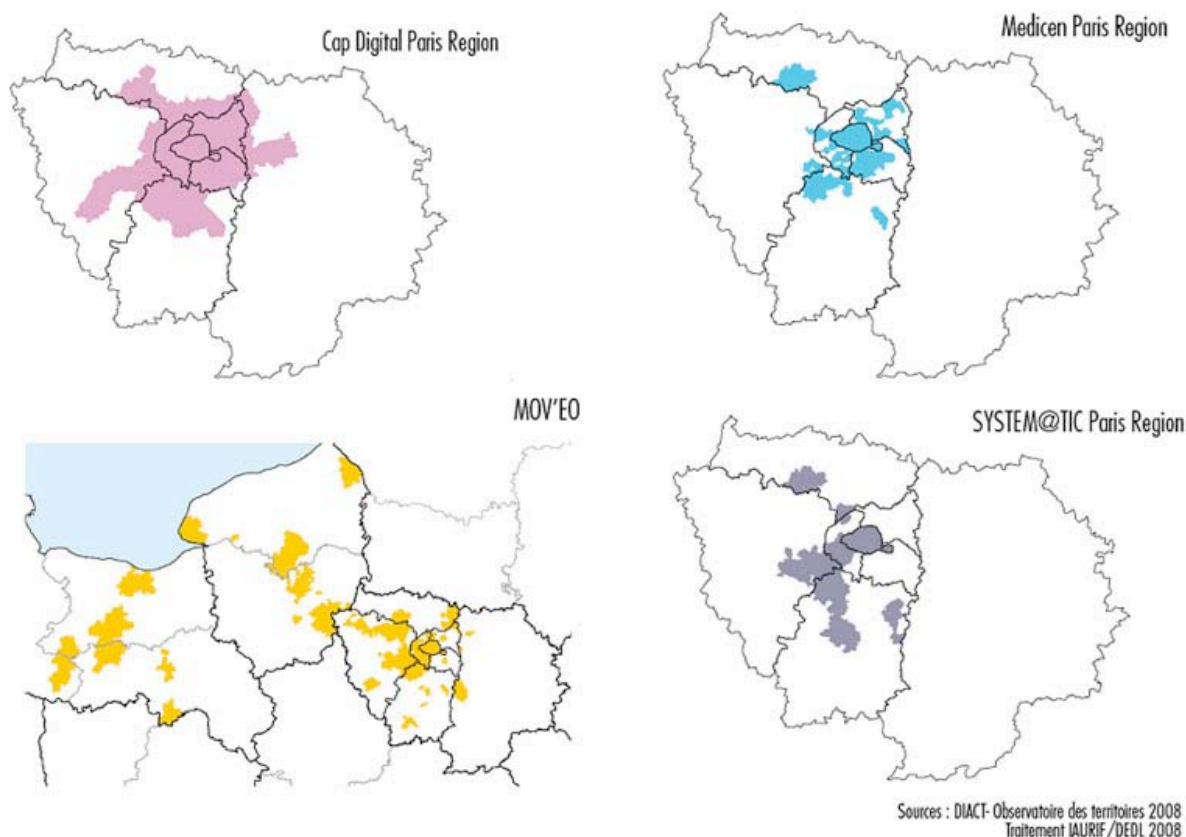
#### Forte vocation agricole

- grandes cultures prédominantes
- pôle de culture spéciale
- agglomération économique
- pôle d'emploi secondaire
- limite des (ex) villes nouvelles
- axe routier majeur
- RER
- aéroport international

SOURCES : INSEE - ERE 1994, 1997, 2000 ; INSEE-RP 1990, 1999 ; Astrée ; Panorama Point de vente ; RA Agreste 2000

0 5 10 km

## Pôles de compétitivité franciliens (zonages R & D)



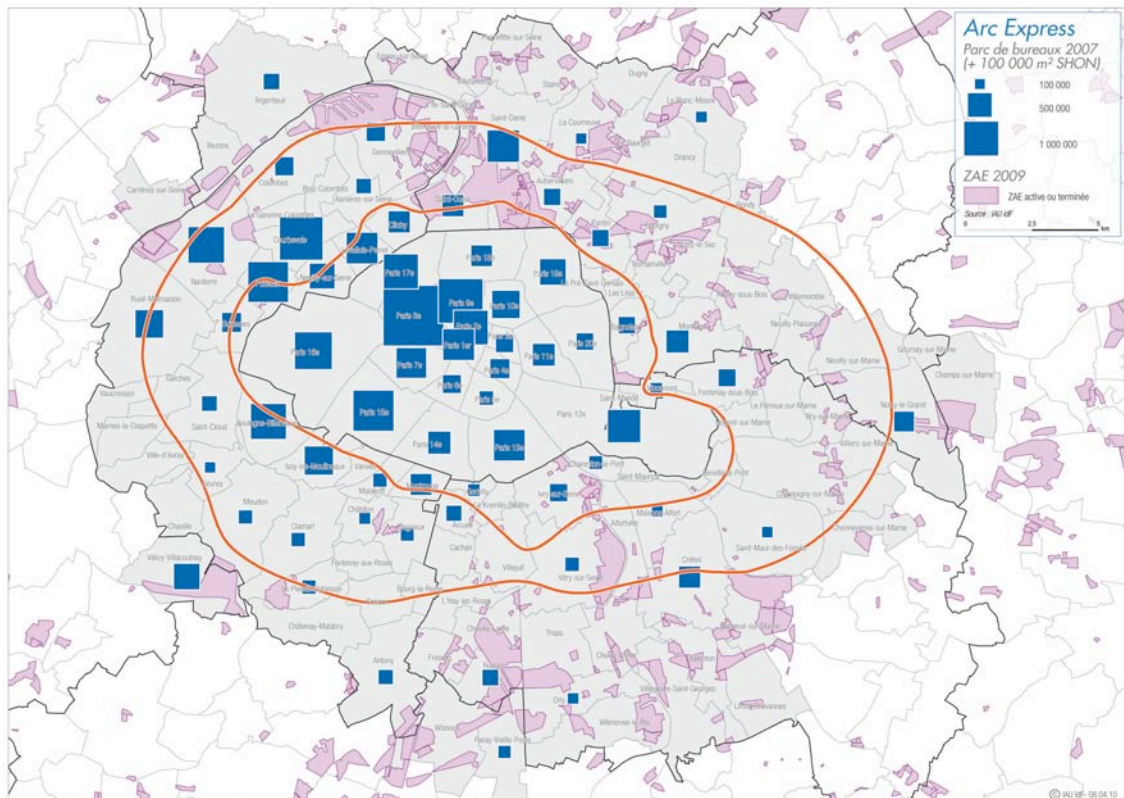
### **Le parc de bureaux et la dynamique de construction de bureaux**

Le parc de bureaux francilien représente environ 50 millions de m<sup>2</sup> en Île-de-France, et leur construction s'est renforcée au cours des dernières années, en lien avec la tertiarisation de l'économie francilienne. 800 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont ainsi construits chaque année en Île-de-France, dont la moitié environ sur le territoire rapproché Arc Express hors Paris.

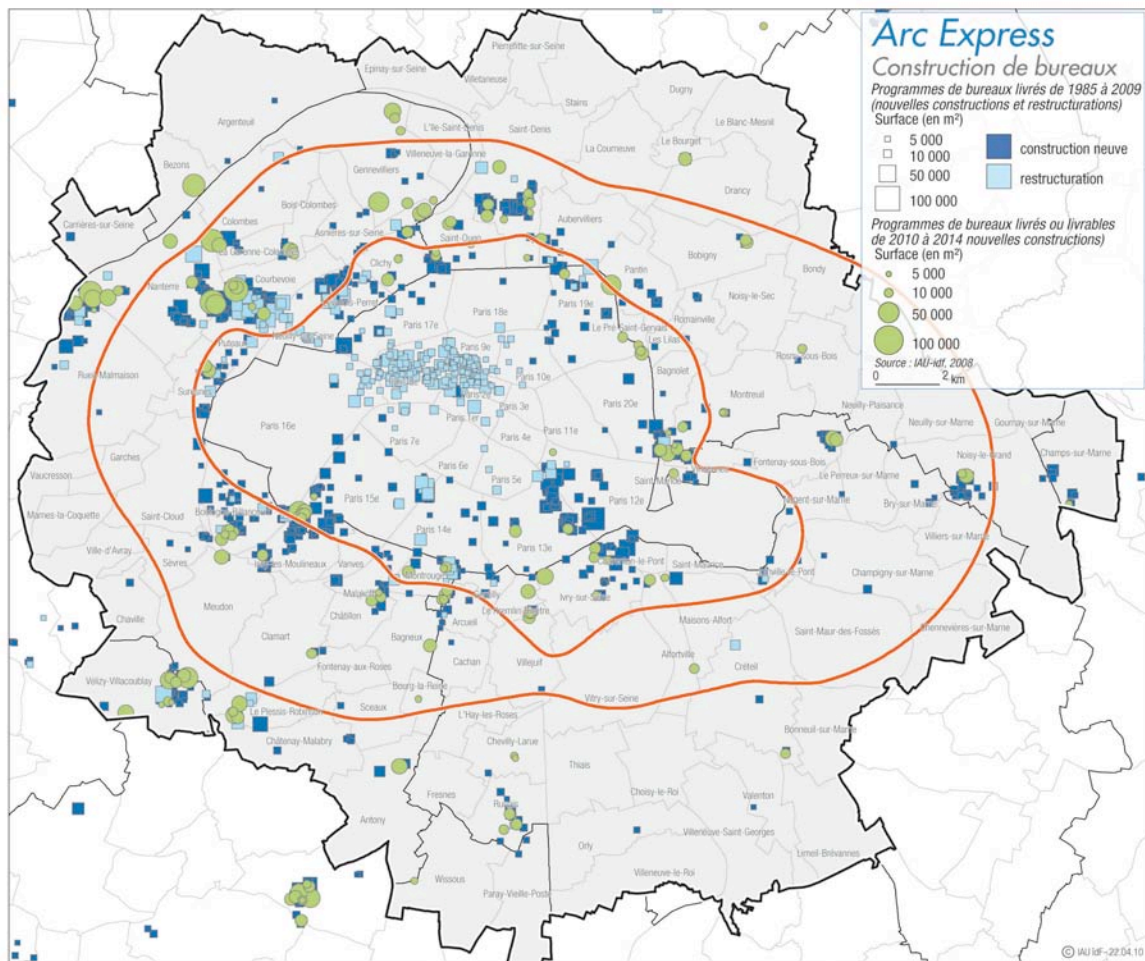
La répartition du parc et cette construction sont inégalement réparties, essentiellement concentrées sur les pourtours immédiats de Paris, de façon toutefois plus étendue vers l'ouest, largement présente aussi au cœur de la capitale, autour d'Opéra en restructuration du bâti existant, et à l'est de Paris, dans les secteurs de la gare de Lyon et de Paris-Rive-Gauche pour la construction neuve.

D'autres secteurs émergent cependant aujourd'hui : Marne-la-Vallée, Orly-Rungis-Seine Amont, Massy-Palaiseau, participant ainsi à une recomposition des polarités économiques.



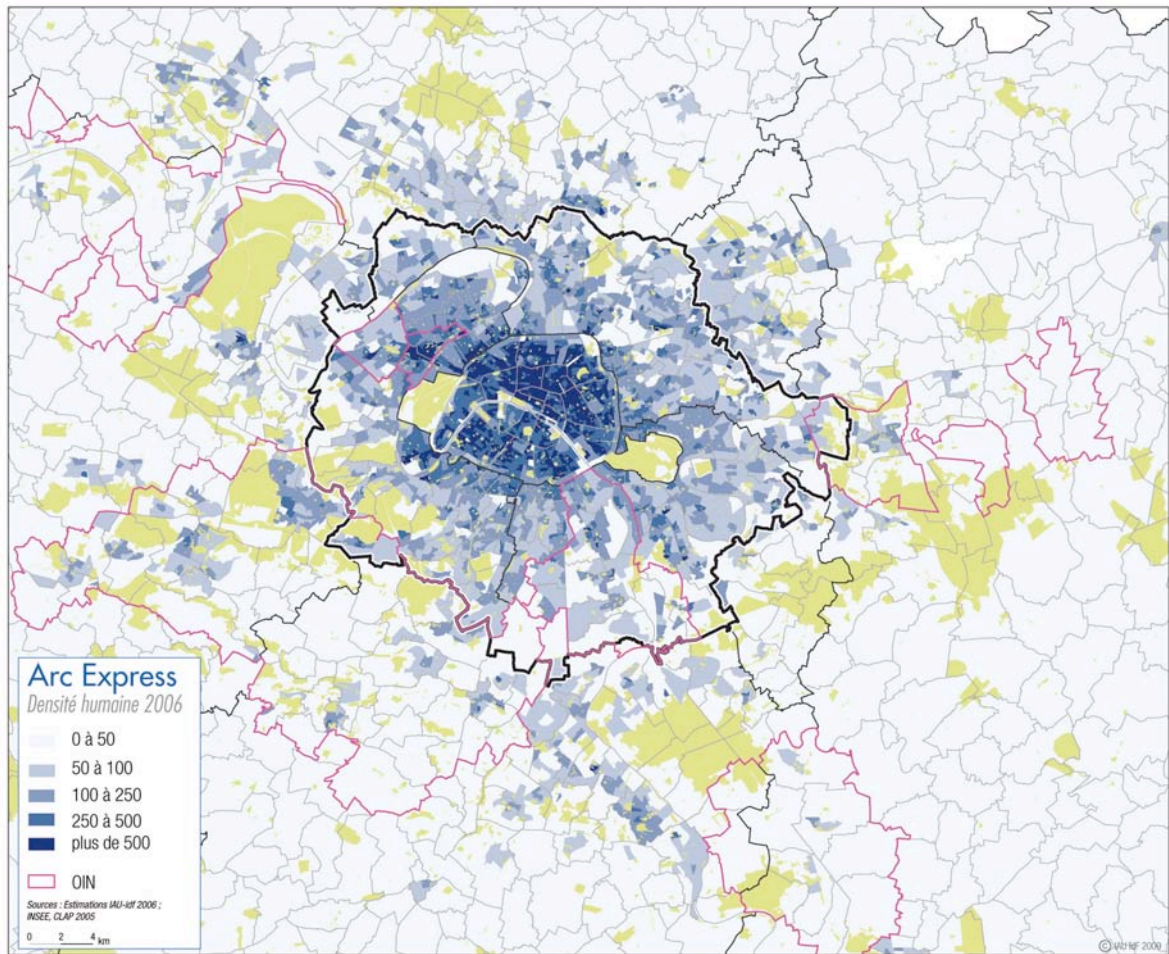


Parc de bureaux et ZAE sur le périmètre rapproché en 2007

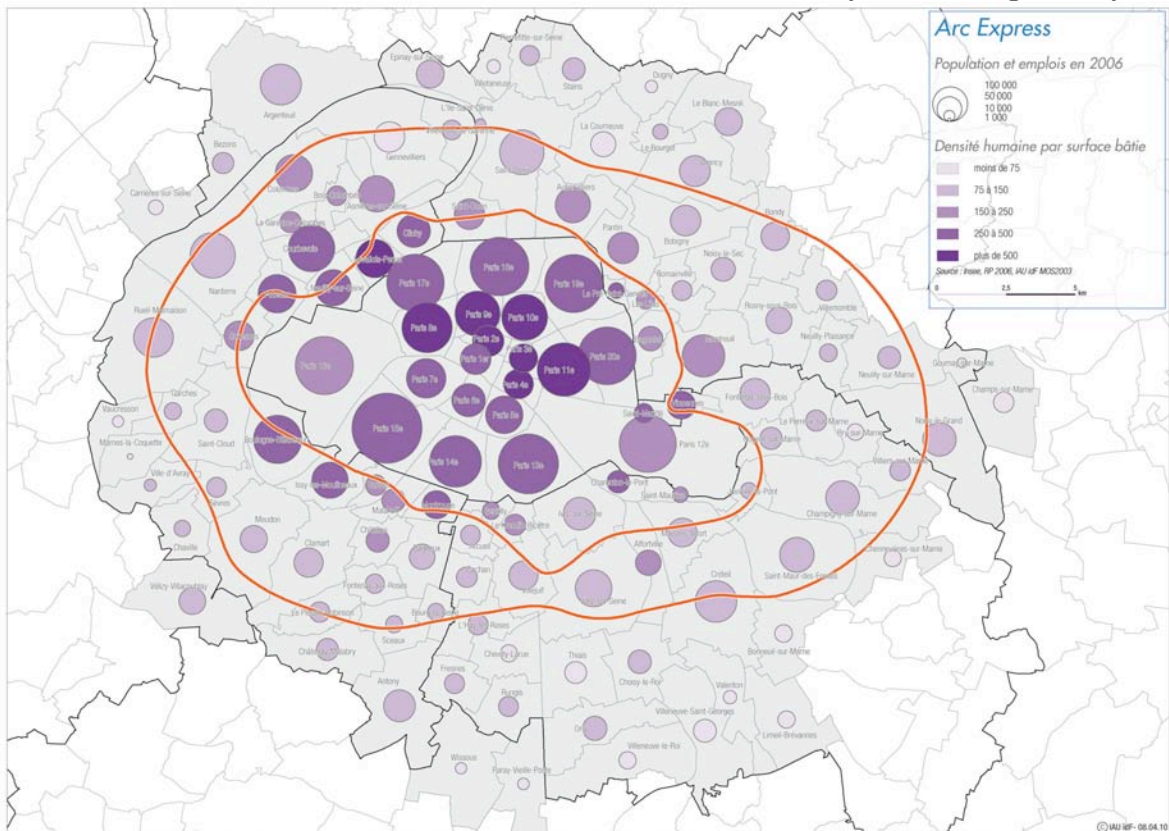


Construction de bureaux depuis 1985 et réalisations programmées jusque 2012 sur le périmètre rapproché Arc Express





Densité humaine 2006 sur le périmètre élargi Arc Express



Densité humaine (population et emploi) 2006 sur le périmètre rapproché Arc Express

## 2.5. Densité humaine

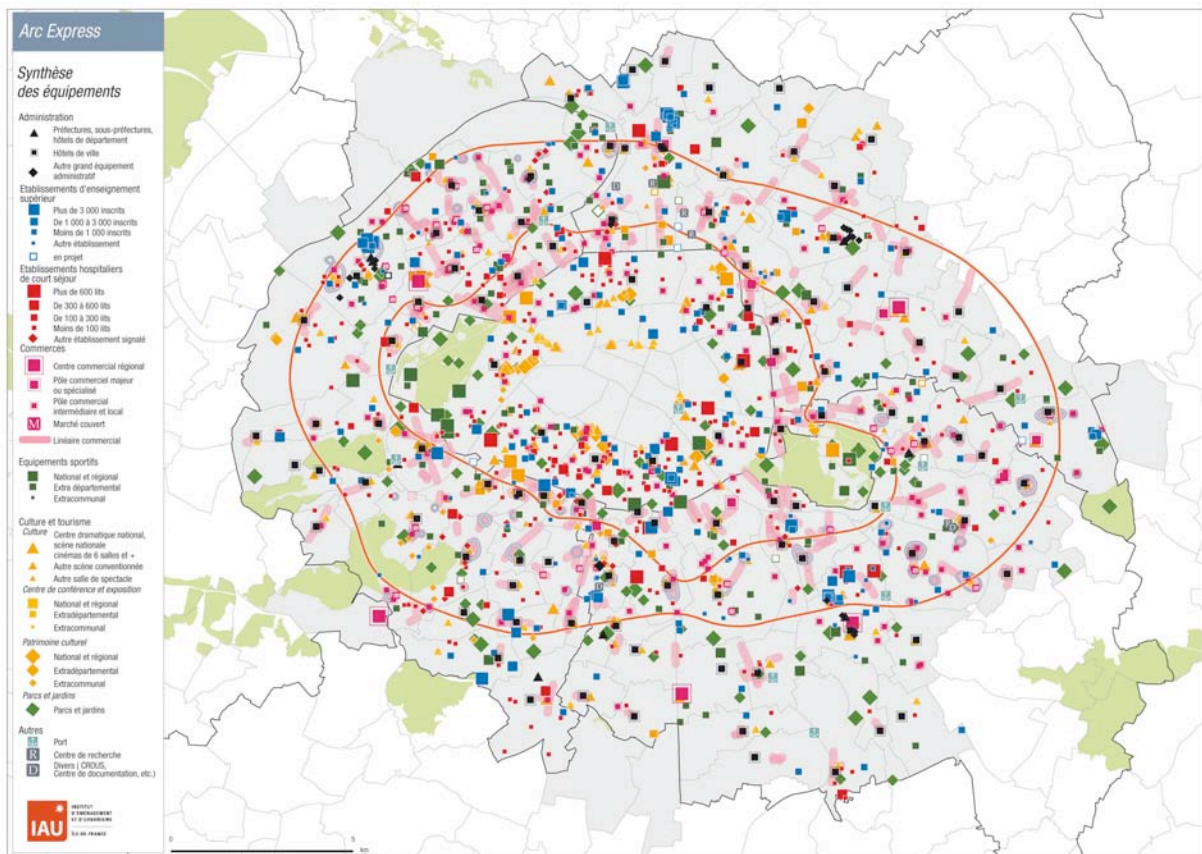
Trois zones principales peuvent être distinguées du point de vue de la densité humaine, c'est à dire du rapport entre la somme de la population et des emplois et de la surface urbanisée :

- la zone centrale, de très forte concentration de la somme de la population et des emplois. Cette zone se cale essentiellement sur Paris mais déborde quelque peu vers l'ouest,
- un anneau des communes les plus proches encore denses autour de Paris : Montrouge, Vincennes, Pantin...,
- enfin, l'anneau plus externe avec une moindre densité humaine.

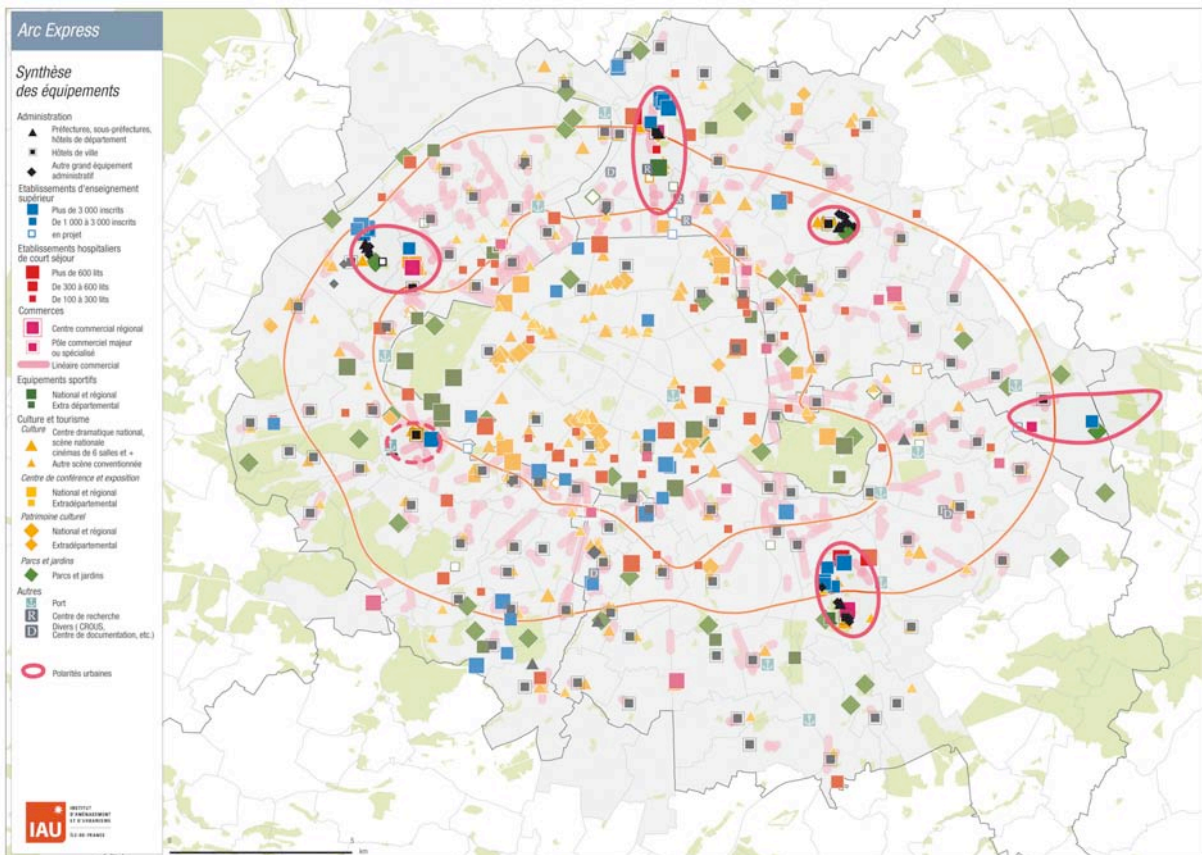
De grandes zones de discontinuité de la densité humaine sont visibles sur la cartographie, notamment sur le quart sud-ouest du fait de la présence de grands bois et parcs publics, mais aussi du fait des deux grands bois parisiens de Vincennes et de Boulogne.

Ce système fait apparaître des pics de densité relatifs au milieu des différentes zones. Ces pics constituent ainsi des points d'appui potentiels pour Arc Express.





L'offre d'équipements sur le périmètre rapproché Arc Express en 2008



Les polarités urbaines sur le périmètre rapproché Arc Express en 2008

## **2.6. Equipements et polarités urbaines**

### **2.6.1. Les équipements**

La région dispose d'une gamme très diversifiée d'équipements de toutes natures et de différents niveaux d'attractivité : administratifs, de formation, de santé, sportifs, culturels, touristiques ou encore commerciaux.

La localisation de ces équipements se caractérise par leur émiettement, mais certains secteurs du cœur d'agglomération en concentrent un nombre et une diversité importante, sur le centre historique de Saint-Denis, à Créteil, Bobigny ou Boulogne-Billancourt par exemple.

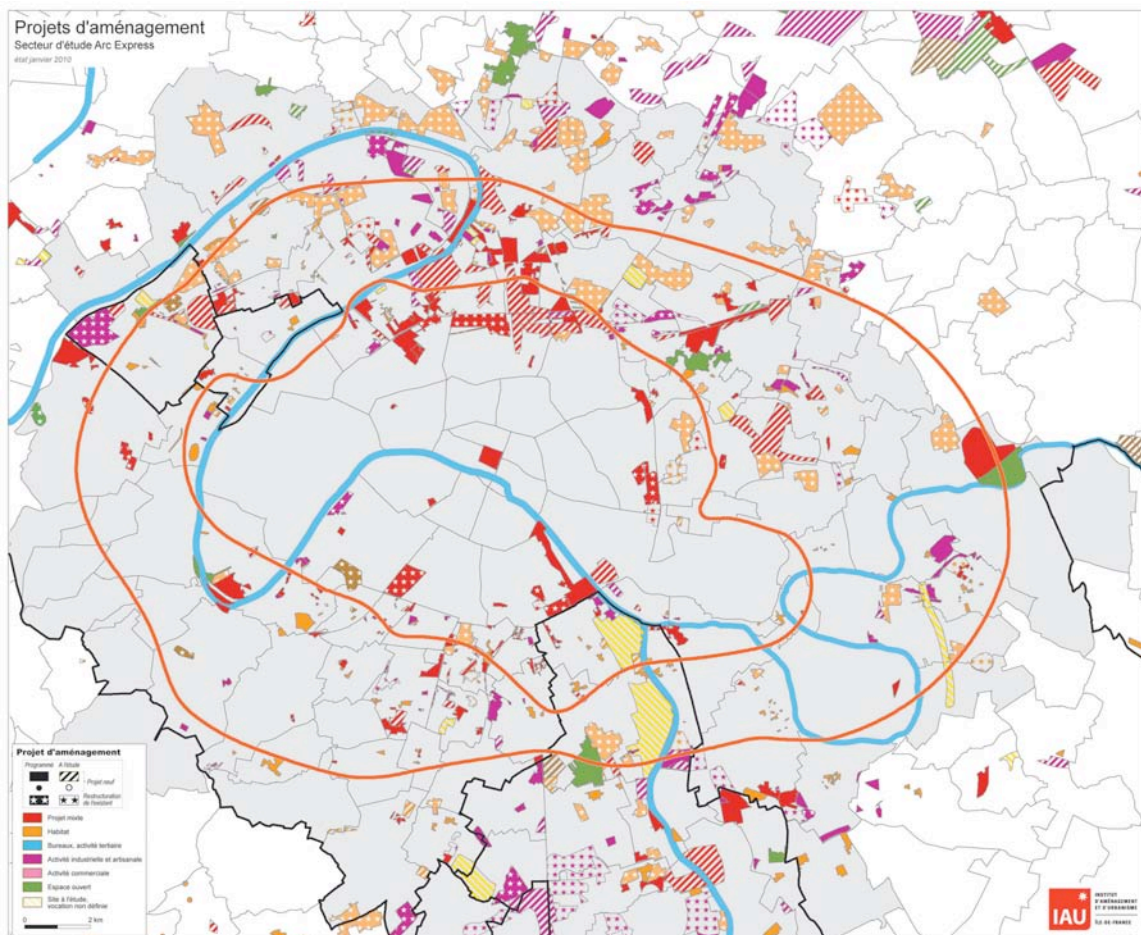
La densité d'équipements est très forte dans Paris et diminue rapidement dès que l'on quitte la capitale. Toutefois, de nombreux équipements sont en projet (centre nautique international à proximité du RER B Stade de France, base de loisirs régionale de la Corniche des Forts à Romainville, centre des congrès prévu à Orly) ou viennent d'être réalisés (Mac Val à Vitry-sur-Seine, Centre de la Danse à Pantin, etc.). Ils attestent de l'élargissement de l'offre de haut niveau sur l'ensemble du cœur d'agglomération.

### **2.6.2. Une organisation autour de pôles urbains importants**

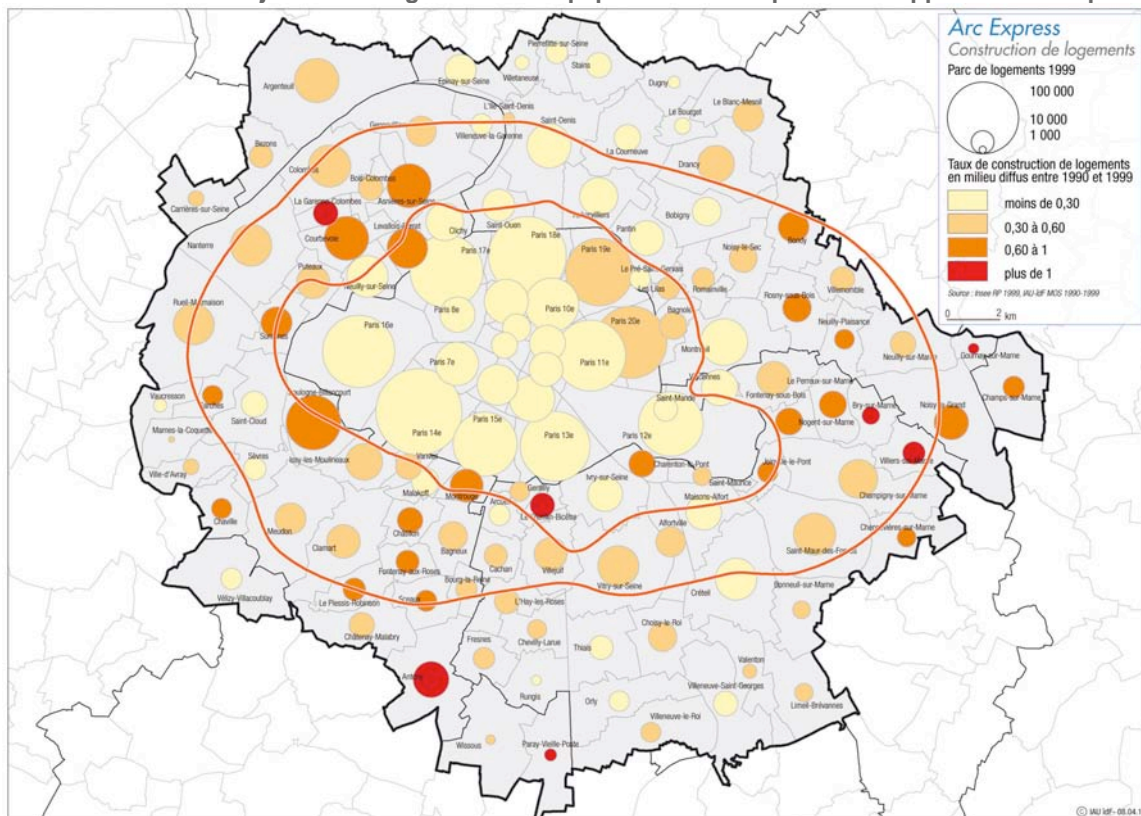
En immédiate périphérie de Paris intra-muros, le cœur d'agglomération est structuré par des pôles urbains métropolitains importants concentrant activités, équipements et population.

Ces pôles, dont certains sont encore en émergence, sont principalement Saint-Denis, La Défense, Créteil, Noisy-le-Grand ou encore Bobigny. A ces polarités s'ajoutent des pôles plus locaux, comme Boulogne-Billancourt.





Projets d'aménagement et d'équipements sur le périmètre rapproché Arc Express



Taux de construction de logements en diffus sur le périmètre rapproché Arc Express entre 1990 et 1999

## **2.7. Projets et tendances d'évolutions urbaines**

### **Une puissante dynamique de projets**

Les dynamiques de projets sont nombreuses sur le territoire de la première couronne et hétérogènes : puissantes au nord et au nord-ouest, où elles se traduisent notamment par de nombreux projets de reconfiguration des tissus d'activités, elles sont plus dispersées au Sud.

Parmi les projets les plus significatifs, on peut citer ceux qui concernent le territoire de La Défense (12 000 logements et plus de 2 millions de m<sup>2</sup> Shon de bureaux en projet), des Ardoines (13 000 logements et plus de 1,5 million de m<sup>2</sup> Shon de bureaux et activités), ou encore des Docks de Saint-Ouen (4 700 logements, plus de 350 000 m<sup>2</sup> de bureaux et activités).

### **Un mouvement important de densification des tissus en logements**

La construction diffuse de logements, c'est-à-dire la construction dans le tissu urbain constitué, de petites opérations, au coup par coup, en-dehors de grandes opérations de type ZAC, représente environ la moitié du total de la construction de logements sur le coeur d'agglomération.

Cette construction se caractérise par des taux très variables d'une commune à l'autre, fonction des tissus urbains eux-mêmes mais aussi des potentiels ouverts par les plans locaux d'urbanisme, allant sur une année de moins de 0,25 % à plus de 1 % du parc de logements existant, représentant ainsi une construction annuelle de l'ordre de 2 à 10 logements pour 1 000 existants, avec une moyenne annuelle établie sur la petite couronne à 0,5 %, soit donc la construction annuelle de 5 logements pour un parc de 1 000 logements existants.

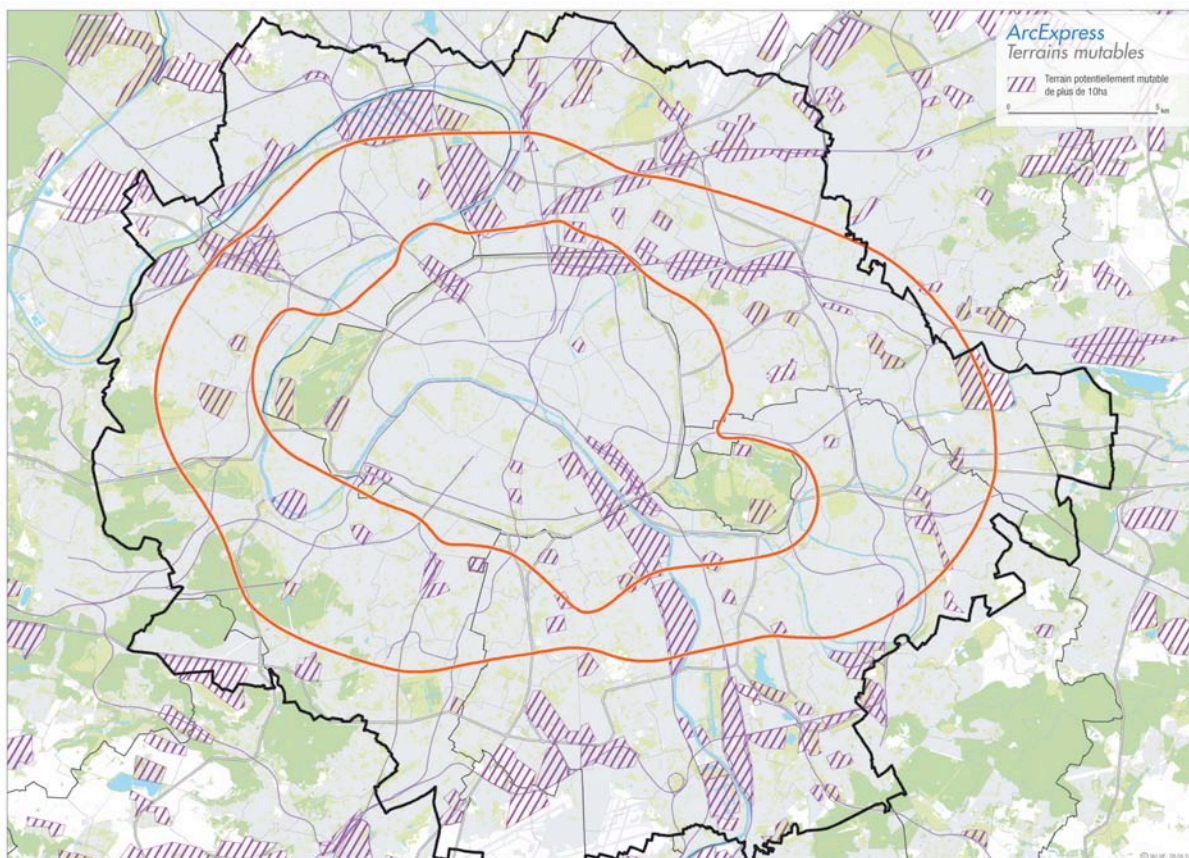
Parmi les communes qui avaient eu des taux particulièrement élevés entre 1990 et 1999, on pourra citer La Garenne-Colombes, Villiers-sur-Marne ou encore le Kremlin-Bicêtre.

Les potentiels de construction dans le tissu diffus sont plus importants dans les tissus mixtes que dans les tissus très homogènes de types pavillonnaires ou collectifs.



## Terrains mutables

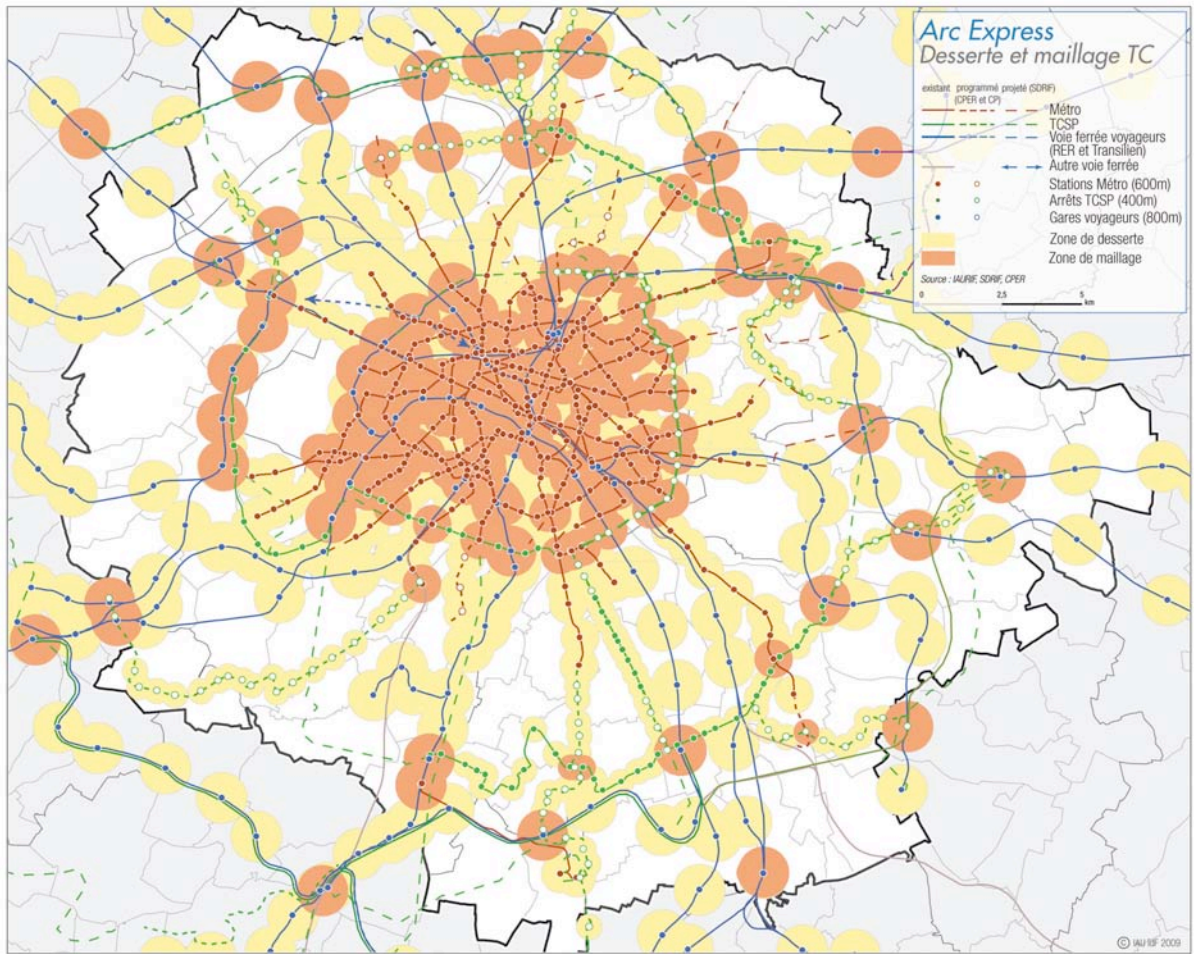
Bien que la dynamique de projets soit forte, de nombreux terrains mutables existent encore dans le tissu urbain du cœur d'agglomération. Les emprises sont très variables, pouvant intéresser quelques milliers de m<sup>2</sup> par reconversion d'une entreprise insérée dans le tissu urbain, à des emprises parfois très importantes, comme sur la boucle de Gennevilliers ou le long du canal de l'Ourcq.



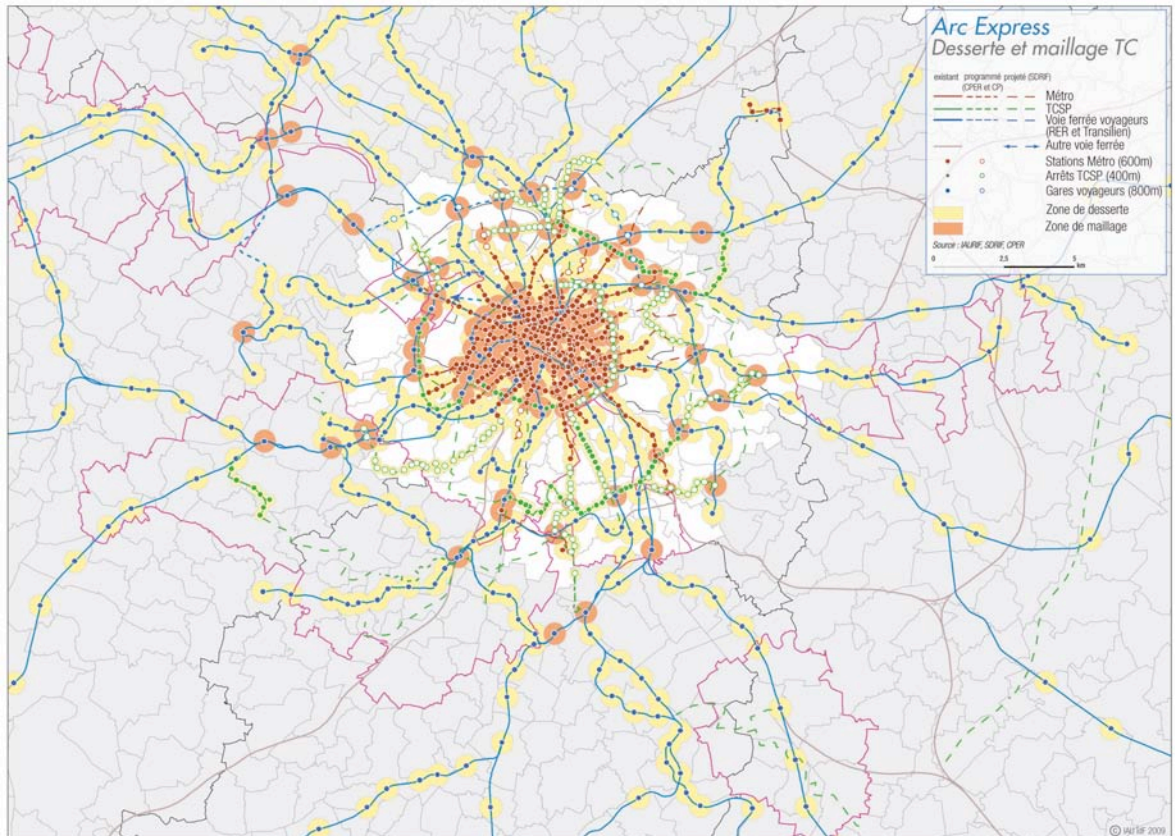
Terrains potentiellement mutables de plus de 10 hectares sur le périmètre rapproché Arc Express en 2007



## **3. Enjeux**



Desserte et maillage TC sur le périmètre rapproché Arc Express



Desserte et maillage TC sur le périmètre élargi Arc Express

### 3.1. La méthode d'analyse

Elle a essentiellement à ce stade de l'étude procédé par croisement cartographique entre :

- d'une part, les caractéristiques des thèmes rappelées précédemment,
- d'autre part les caractéristiques de desserte en train, métro et tramway des différentes zones.

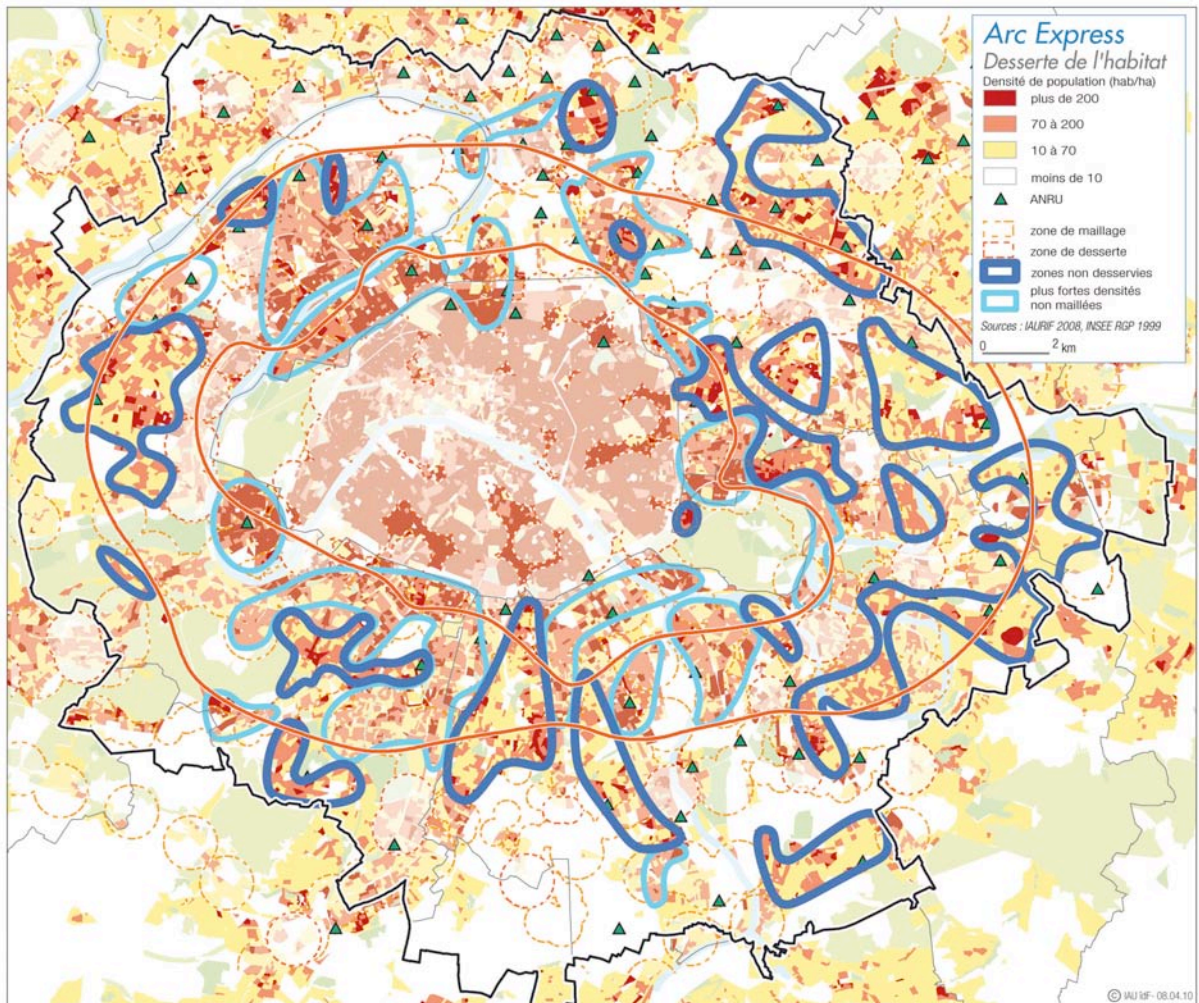
#### **Un territoire central à différencier suivant quatre niveaux de desserte :**

- La zone centrale maillée, disposant d'un très haut niveau de desserte : Paris,
- Des territoires reliés à la zone centrale par les lignes radiales,
- Des nœuds de transport, aux intersections des radiales et des rocales, formant chapelet incomplet le long de la tangentielle nord par exemple ou du tramway T1,
- Des secteurs non desservis, qui apparaissent en blanc sur cette cartographie.

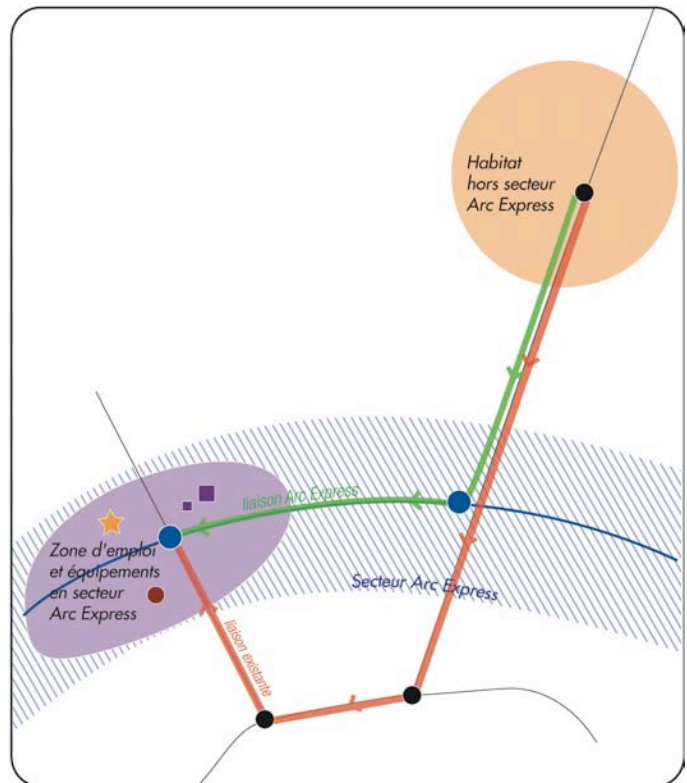
Sur la partie nord du territoire rapproché Arc Express, on observe un fort effet de maillage en cours de constitution du fait de la réalisation prochaine de la tangentielle nord et du tramway des Maréchaux qui vont venir compléter le T1.

Pour le territoire plus large, on note la prédominance des dessertes par les grandes radiales, mais aussi d'importants projets de tangentielles : tangentielle ouest par exemple.





Desserte de l'habitat sur le périmètre rapproché Arc Express



Amélioration de la desserte Arc Express

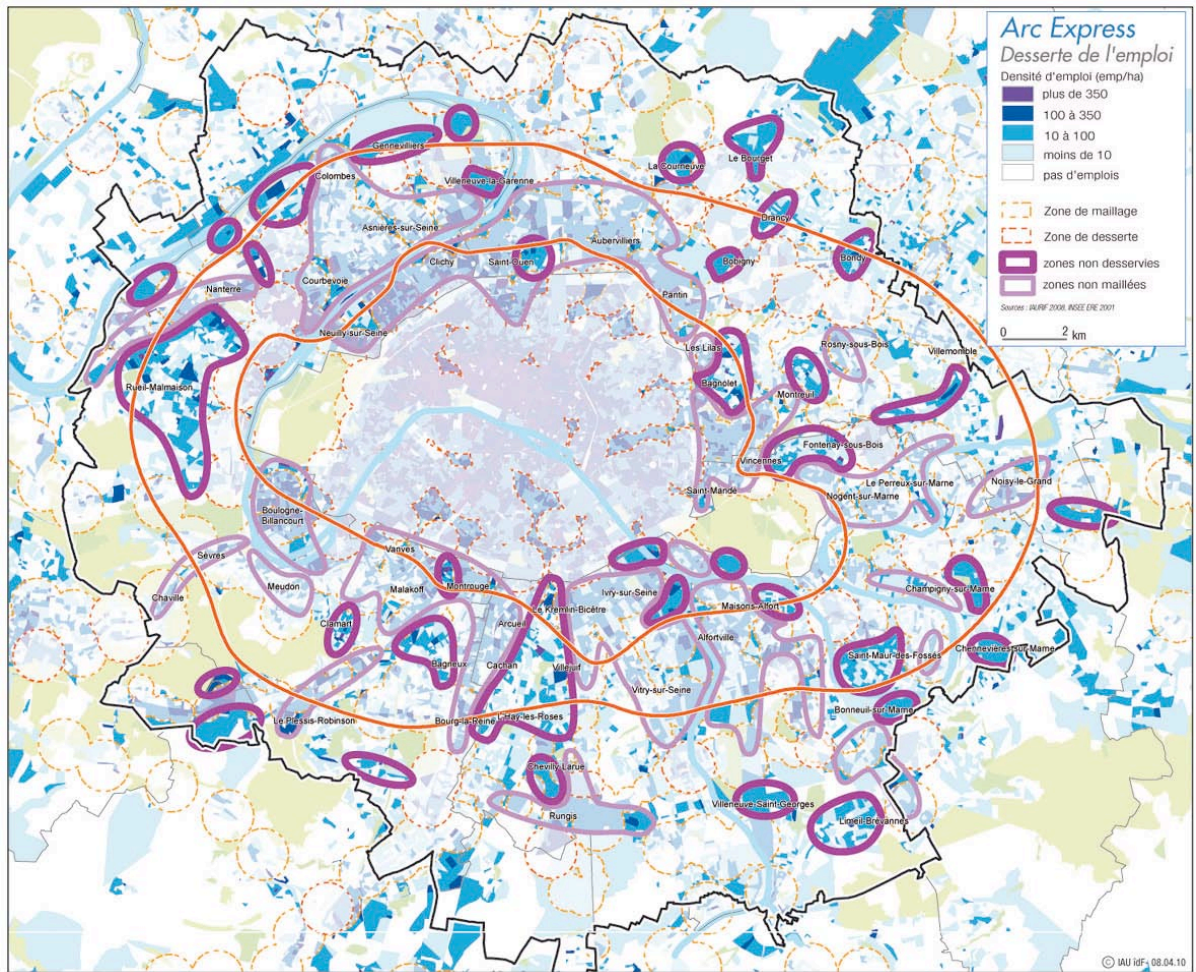
## 3.2. Enjeu de desserte de la population

Les 11,7 millions d'habitants d'Île-de-France ne bénéficient pas tous du même niveau de desserte en transports en commun. D'une part, ce niveau de desserte décroît fortement dès que l'on quitte Paris, d'autre part certains secteurs ne sont pas desservis par des lignes de transport en commun lourds, ou ne sont pas maillés, tandis que les fréquences sur certaines lignes peuvent constituer un autre facteur discriminant.

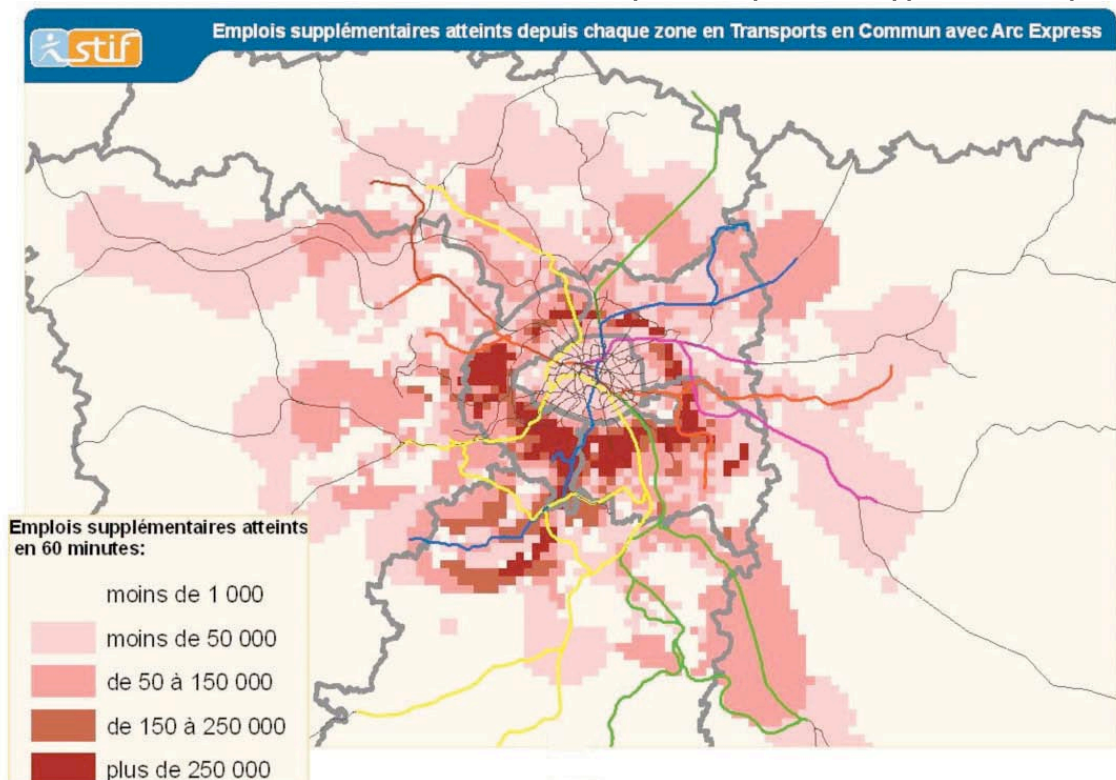
Quatre enjeux liés à la réalisation d'Arc Express peuvent être distingués :

- **La desserte de populations non desservies actuellement.** Certaines zones du périmètre rapproché Arc Express ne sont actuellement pas desservies par un transport en commun lourd et pourraient l'être par la rocade suivant le tracé qui sera retenu. Dans les fuseaux Arc Express, cela pourra concerner par exemple certains secteurs de Rueil-Malmaison ou des Hauts de Montreuil.
- **Le maillage de populations actuellement desservies mais non maillées.** Certaines zones d'habitation du cœur d'agglomération ne sont actuellement desservies que par une seule ligne de transport en commun, comme Boulogne-Billancourt. Le maillage de ces lignes par Arc Express pourra permettre une meilleure desserte de ces zones, quantitativement en ajoutant des trains desservant la zone, et qualitativement en diversifiant les lieux facilement accessibles et les parcours.
- **La mise en relation des zones d'habitat desservies par les radiales existantes** avec les territoires desservis par la nouvelle rocade. Toutes les zones d'habitat situées sur une radiale de transport en commun connectée à Arc Express sont potentiellement concernées par cette amélioration. Ainsi, par exemple depuis la gare d'Herblay, il sera possible de rejoindre La Défense ou la Plaine Saint Denis par maillage avec Arc Express, là où il est actuellement nécessaire de passer par Paris. L'intérêt de cette amélioration du niveau de service dépendra cependant notablement de l'attractivité des territoires desservis par Arc Express.
- **La maximisation, pour un même temps de parcours à partir des zones d'habitat, des potentiels** de destination. Enfin, pour toutes les zones d'habitat d'Île-de-France connectées au réseau de transports en commun, le projet Arc Express élargira le nombre de destinations accessibles dans un temps de parcours donné.





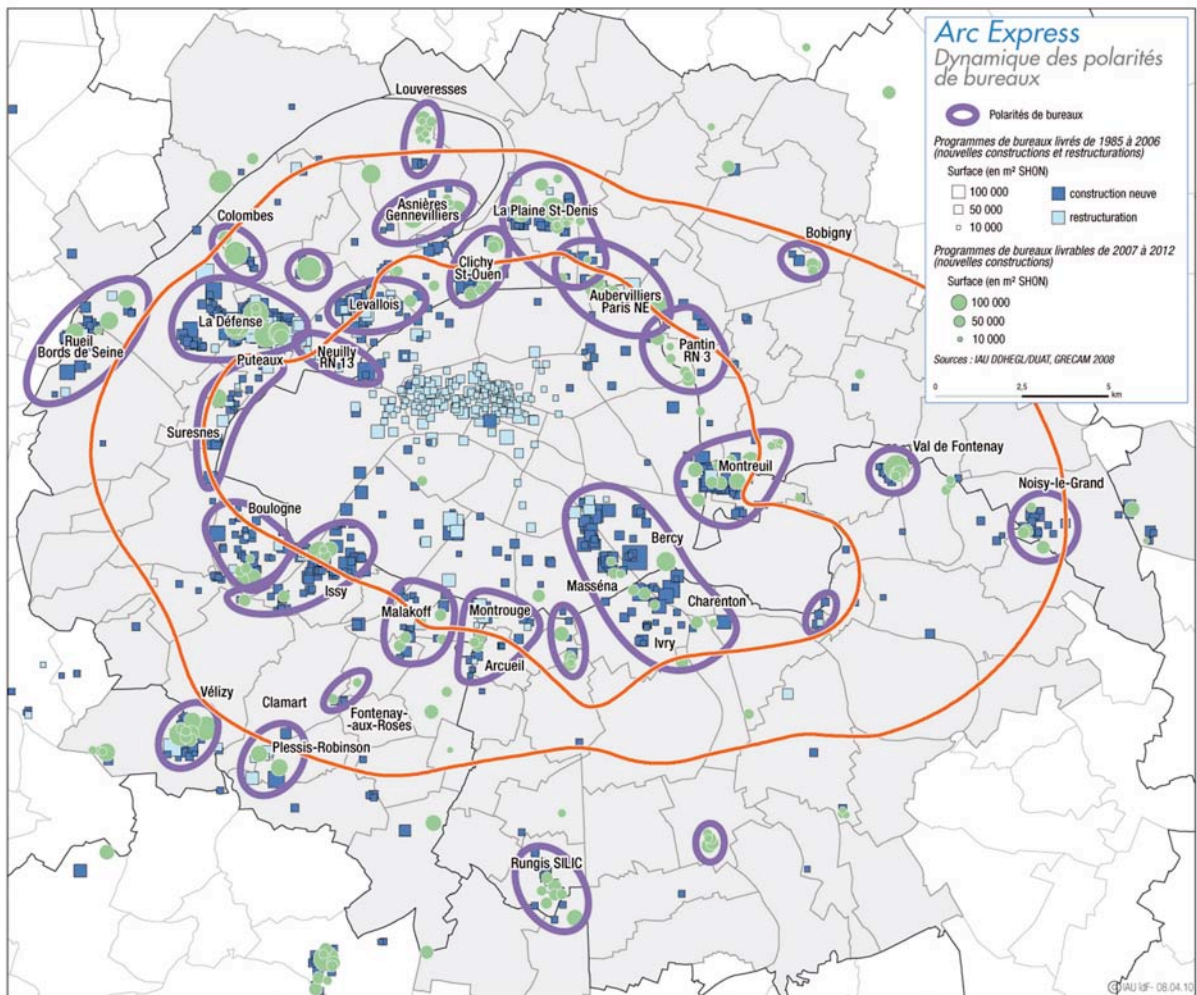
Desserte de l'emploi sur le périmètre rapproché Arc Express



Emplois supplémentaires atteints en une heure de transports en commun avec Arc Express dans les territoires franciliens (source : Stif)







Dynamique des polarités de bureaux sur le périmètre rapproché Arc Express



### 3.3.2. Le développement économique de l'Île-de-France

Pour que l'Île-de-France puisse continuer à exercer son double rôle de région-capitale et de métropole de rang mondial, il est important de soutenir et de renforcer en permanence son attractivité économique et la compétitivité de ses entreprises.

Plusieurs enjeux liés à la réalisation d'Arc Express peuvent être distingués :

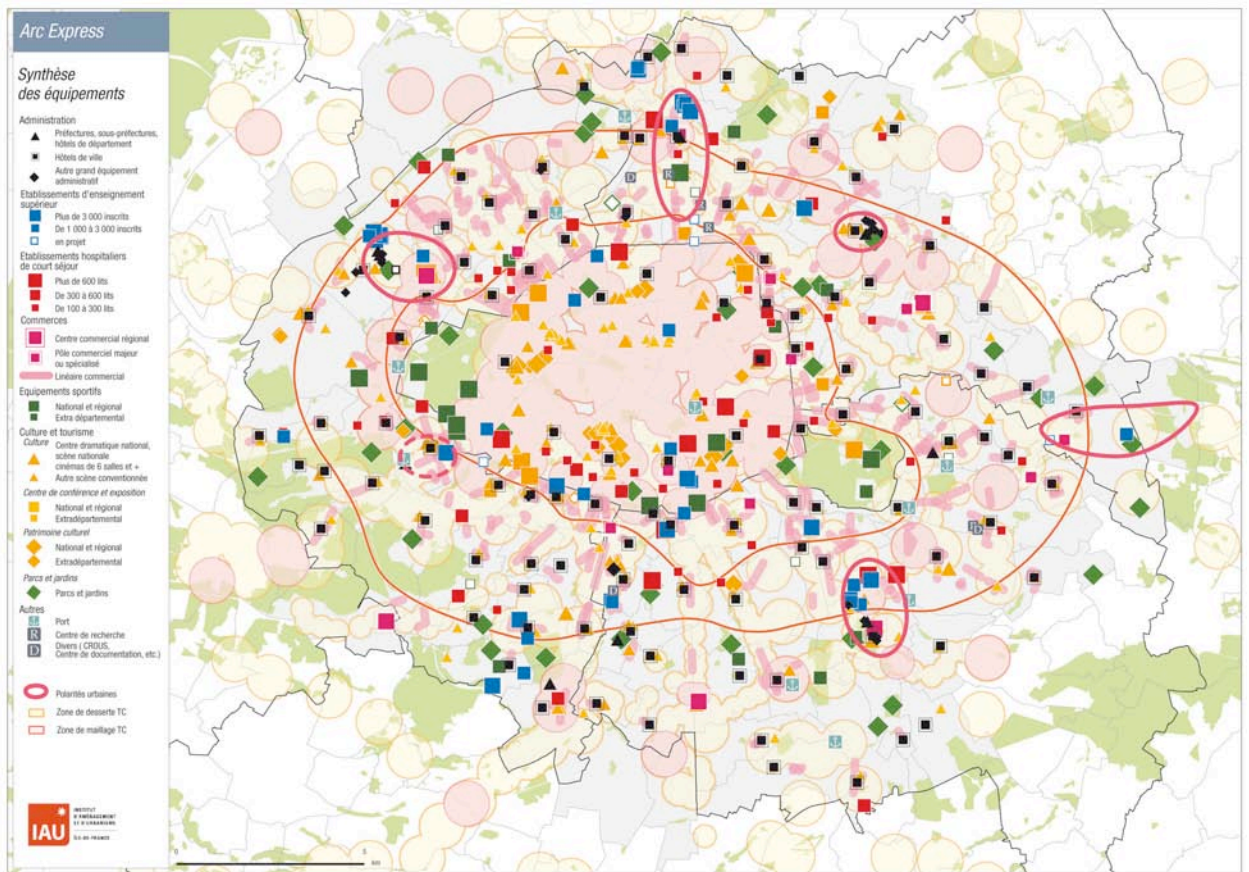
- **La desserte ou le maillage des pôles de bureaux et d'activités constitués ou émergents.** La desserte par une ligne de transport en commun, ou mieux encore une situation à l'intersection d'une ligne radiale et d'une ligne de rocade constitue un facteur essentiel de la compétitivité d'un pôle de bureau ou d'une zone d'activité, par l'élargissement du bassin d'emplois, mais aussi par une plus grande connexion aux entreprises de back office, de services (comptabilité, entretien par exemple). Il s'agit aussi d'une meilleure accessibilité aux aéroports par exemple.

Arc Express pourra, en fonction du tracé qui sera retenu, renforcer l'attractivité de certains secteurs actuellement non desservi ou desservi uniquement par une radiale, par exemple à Noisy-le-Grand, aux Ardoines, ou en bords de Seine à la limite entre Asnières sur Seine et Gennevilliers.

- **La desserte et la mise en relation des grands pôles majeurs de bureaux de niveau international.** La structuration de l'espace économique francilien par un système de pôles tertiaires de rayonnement international à conforter ou à développer constitue une des orientations retenues par le projet de Sdrif pour une plus grande compétitivité de l'économie francilienne. Ainsi, Arc Express pourra desservir et relier entre eux les quartiers d'affaires majeurs de la Défense, de la Plaine Saint-Denis, de Val-de-Seine, de Val-de-Fontenay ou de Noisy-le-Grand, constituant ainsi une structuration primaire sur laquelle pourront se greffer et se développer les autres implantations tertiaires.

Par ailleurs, en confortant l'attractivité de secteurs pour le bureau, elle va contribuer à polariser l'emploi sur les secteurs les mieux desservis.

- **La constitution d'une colonne vertébrale d'un maillage fin entre les pôles de bureaux et leurs espaces associés.** Au delà de la liaison des grandes polarités de bureaux entre elles, c'est bien la mise en relation généralisée des diverses entreprises entre elles, avec leurs bassins d'emplois, avec leurs back offices, les services, les lieux de formation, de recherche, de congrès ou encore aux gares ou aéroports que va favoriser Arc Express, constituant ainsi un très puissant atout du développement économique francilien.
- **Pour les pôles de compétitivité, la mise en relation des différents établissements, le long de la rocade ou par maillage.** En particulier, cette mise en relation des entreprises entre elles et avec les pôles de recherche et de formation est un des éléments de la proximité géographique qui caractérise les clusters.



Polarités urbaines et desserte TC sur le périmètre rapproché Arc Express

## 3.4. Enjeux de structuration territoriale

### 3.4.1. La desserte des équipements

L'accessibilité aux équipements constitue un des fondements de la qualité de vie, et son amélioration constitue un objectif du projet de Sdrif.

Plusieurs enjeux liés à la réalisation d'Arc Express peuvent être distingués :

- **La desserte ou le maillage de grands équipements existants ou en projet.** Arc Express pourra permettre la desserte de grands équipements non desservis actuellement, tel l'Institut Gustave Roussy à Villejuif, ou peu desservis, tel le Mac Val à Vitry-sur-Seine. De même, le projet de Pôle d'art contemporain et celui de Cité de la musique de l'Île Seguin pourraient être desservis par la rocade. Par le maillage, des équipements tels l'hôpital Henri Mondor ou l'université Paris XII à Créteil, le stade de France et le centre nautique international, la future base de plein air et de loisirs de la Corniche des Forts verront leur accessibilité renforcée.
- **La desserte ou le maillage des concentrations de plus petits équipements, en centre-ville notamment.** Au delà des grands équipements, le tissu urbain se caractérise par des lieux de concentration d'équipements de nature et d'attractivité différente, mais qui forment des ensembles qu'il pourra être intéressant de desservir.
- **La desserte, à partir du territoire Arc Express, des grands équipements situés sur les radiales connectées à la rocade.** Enfin, par le maillage, Arc Express pourra améliorer la desserte de grands équipements situés le long des radiales connectées à Arc Express. Ainsi, même si ils ne sont pas directement desservis par Arc Express, l'accessibilité à la préfecture de Créteil ou au centre commercial Créteil Soleil pourra être notablement renforcée depuis les différents territoires du Val-de-Marne par Arc Express.

Ainsi, non seulement la rocade permettra d'améliorer le niveau de services aux habitants et aux actifs d'Île-de-France, mais elle favorisera aussi l'usage des équipements, leur développement et leur complémentarité.

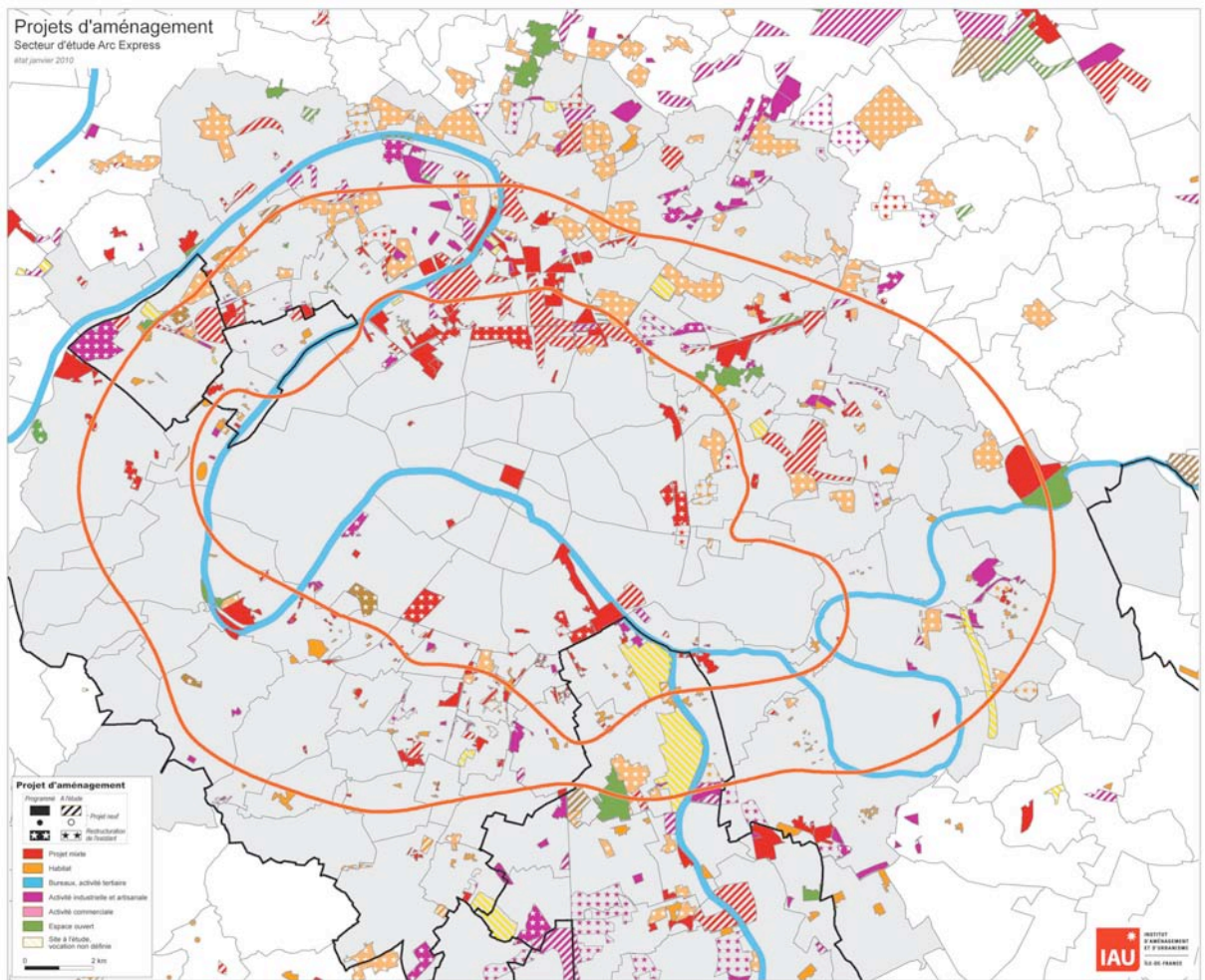
### 3.4.2. La desserte des pôles urbains et l'extension de la structuration en résille de l'espace central

La structuration de l'espace urbain constitue un des fondements de son bon fonctionnement. Arc Express, en étendant à la première couronne les bénéfices d'une rocade pourra avoir un puissant rôle de ce point de vue.

Plusieurs enjeux peuvent être distingués.

- **Le maillage des pôles métropolitains.** Il pourra s'agir du maillage par Arc Express de pôles constitués tels ceux de Saint Denis, Bobigny, La Défense ou encore Noisy-le-Grand, tandis que la position de celui de Créteil est un peu excentrée.
- **La desserte ou le maillage des polarités intermédiaires.** Ainsi, Arc Express pourra desservir des centres-villes ou des centres de quartiers qui seraient ainsi confortés dans leur attractivité et leur rôle structurant dans les communes ou à une échelle plus large. De nombreux centres villes sont ainsi potentiellement desservis par Arc Express, Gennevilliers ou Cachan par exemple.
- **La liaison des pôles entre eux, qui constitueront ainsi un réseau structurant du cœur d'agglomération.** De même que pour les pôles économiques, Arc Express offre l'opportunité d'assurer la mise en réseau des principaux pôles urbains qui structurent le cœur d'agglomération, et d'en assurer le lien avec les grands équipements.
- **La structuration en résille de l'espace central.** Au delà de la desserte ou du maillage des pôles urbains et des équipements, ce qui est en jeu avec Arc Express est l'adaptation de l'organisation urbaine du cœur d'agglomération aux modes de vie, d'organisation et de communications contemporains, en étendant à la première couronne les bénéfices d'un système maillé parisien, favorisant ainsi une organisation multipolaire proche du Paris intra-muros, avec sa structure urbaine en résille et ses pôles multiples et diversement accessibles.





Projets d'aménagement sur le périmètre rapproché Arc Express

## 3.5. Enjeux de régénération urbaine

### 3.5.1. Desservir les projets de développement

Le territoire rapproché Arc Express comprend de nombreux sites de projets urbains qui vont permettre de requalifier certains secteurs dégradés et permettre la construction de logements, l'accueil d'entreprises et de grands équipements au bénéfice des Franciliens. Plusieurs enjeux liés à la réalisation d'Arc Express peuvent être distingués pour ces projets :

- **La desserte de projets non desservis**, comme le campus de cancérologie à Villejuif.
- **Le maillage de projets desservis mais non maillés**, comme le trapèze à Boulogne-Billancourt, les Ardoines à Vitry-sur-Seine ou encore l'éco quartier de la gare de Pantin.
- **-La densification et l'adaptation des programmes aux abords des stations**. Pour profiter du surcroît d'attractivité et en maximiser les effets certains programmes existant vont pouvoir revoir leur ambition à la hausse du fait de l'arrivée d'une nouvelle desserte de qualité, élargissant leur zone de chalandise, de recrutement, de rayonnement...
- **La mise en relation des projets desservis sur les radiales avec les territoires le long d'Arc Express**. Le projet Arc Express présente également un fort intérêt pour les projets situés sur les radiales connectées avec Arc Express. Ces projets verront en effet la qualité de leur desserte améliorée par l'augmentation du nombre de destinations potentielles et d'itinéraires possibles.

### 3.5.2. La mise en œuvre de nouveaux projets

Les potentiels de régénération urbaine sont importants encore sur le territoire rapproché Arc Express, et plusieurs enjeux liés à la réalisation d'Arc Express peuvent être distingués :

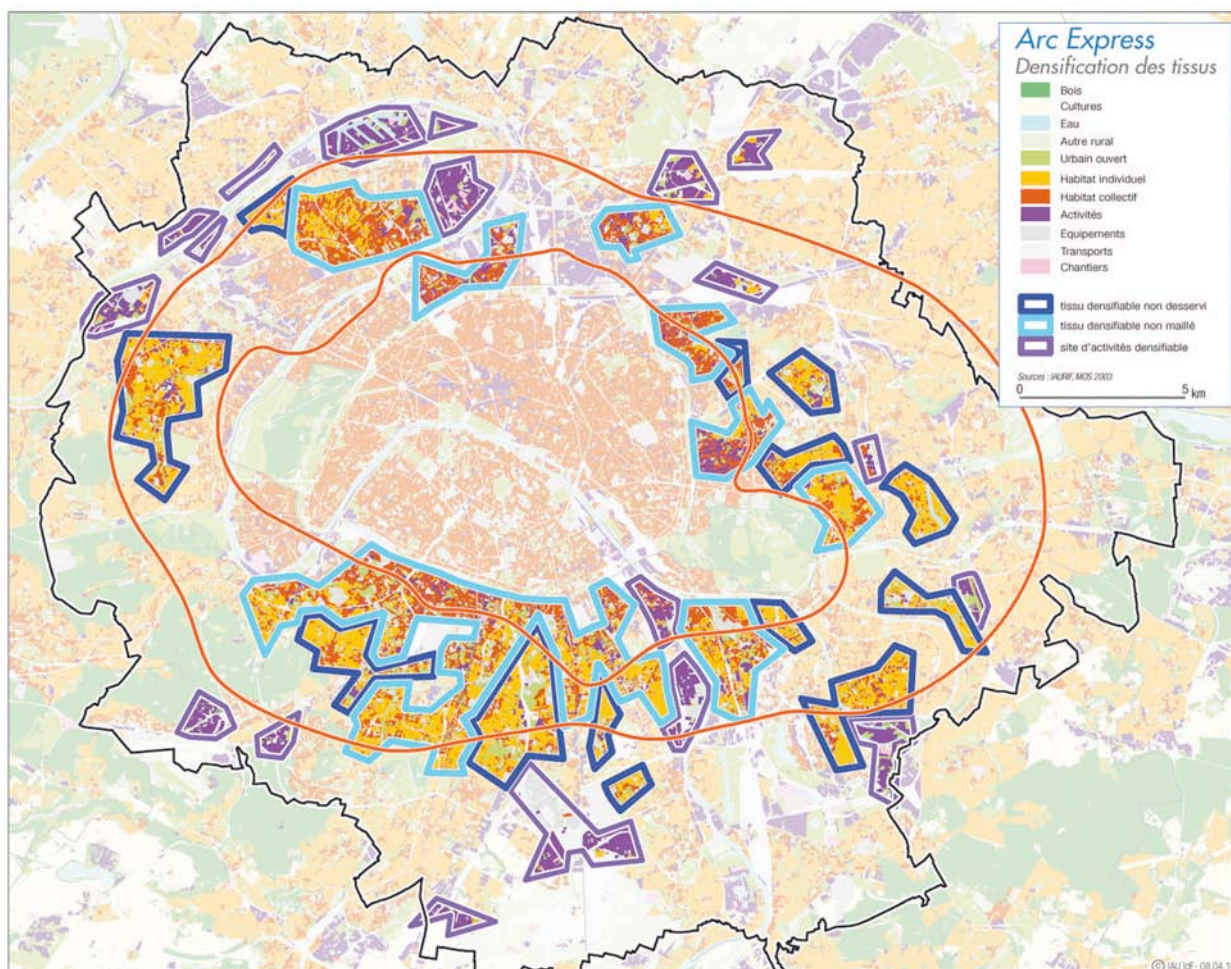
- **La valorisation de secteurs à fort potentiel**. Le fuseau du projet Arc Express recoupe plusieurs tissus d'activités à très fort potentiel de développement, comme à la Plaine-Saint-Denis, Gennevilliers, ou Val-de-Fontenay. Ces zones présentent la double particularité de connaître actuellement un fort développement et de conserver un haut potentiel de densification (notamment en termes de disponibilité foncière). Une meilleure desserte en transport en commun viendra soutenir et amplifier leur développement.
- **L'émergence de nouveaux projets aux abords des stations**. Les abords des stations, en tant que « porte d'entrée » d'un territoire, sont souvent des lieux attractifs pour les projets de développement. De même, l'implantation d'une gare est un événement qui peut constituer un facteur déclenchant pour la mobilisation des acteurs.

### 3.5.3. La densification du tissu urbain en logements

La relance de la construction en logements constitue un objectif partagé, et la densification du tissu urbain constitue un des modes. En renforçant l'attractivité des territoires, en constituant un facteur déclenchant, le projet Arc Express peut avoir un effet important sur cette densification des tissus.

Plusieurs enjeux peuvent être distingués :

- **La densification des tissus urbains non desservis ou non maillés.** Le fuseau Arc Express recoupe des tissus non desservis actuellement comme ce peut être le cas de certains quartiers à Rueil-Malmaison ou des tissus déjà desservis mais non maillés, ce qui est particulièrement le cas sur l'ensemble de l'arc sud. La desserte de ces zones urbaines par un système de transport collectif performant comme Arc Express permettra d'en augmenter l'attractivité et, à moyen terme, la compacité. Bien entendu, ces potentiels devront être concrétisés par des mesures à confirmer ou à inscrire par les communes dans leurs PLU, voire par des actions d'anticipation foncière.
- **La densification aux abords des stations.** Les abords des stations sont des lieux privilégiés de l'émergence de projets favorisant un renouvellement du tissu urbain. L'implantation d'une gare sur un territoire est généralement facteur d'attractivité, tant résidentielle que pour les activités. De façon générale, l'ensemble des gares Arc Express est concerné par cet enjeu.



Densification des tissus



## **4. Population et emplois 2015 et 2030**

## 4.1. Evaluation de la population et des emplois à 2015

### 4.1.1. La méthode

La démarche a consisté pour chaque commune, à partir du point « 0 » du recensement INSEE janvier 2006 de la population et des emplois, à estimer les constructions à vocation de logements ou d'activités livrées sur la période 2006 - 2015, et à en déduire des populations et des emplois.

Dans un premier temps, ont été estimées, pour chacune des communes, les constructions de logements ou d'activités ayant été réalisées sur les années 2006 à 2008 à partir, du recensement Sitadel des constructions commencées pour les logements, des données fournies par le fichier IAU îdF SIGARIF permettant de connaître les constructions de bureaux, de commerces et d'activités, et auprès des collectivités.

Pour les années postérieures à 2008, un recensement des projets a été effectué auprès des collectivités et des établissements publics. Il a permis pour chacune des opérations envisagées de préciser le nombre de logements ou la Shon envisagé à vocation d'habitat, le nombre d'emplois ou la Shon de bureaux, activités, commerces ou équipements, et la date de livraison.

A aussi été estimée pour le logement la part de construction hors grandes opérations, dans le tissu urbain diffus. Cette estimation a été obtenue par extrapolation des périodes antérieures et calculée par la différence entre la construction globale (Sitadel) et les grandes opérations recensées.

En l'absence de données directes sur le nombre de logements projetés sur une opération, le ratio utilisé a été de un logement pour 80 m<sup>2</sup> de Shon. Pour l'emploi, on a compté un emploi pour 25 m<sup>2</sup> de bureaux, un emploi pour 50 m<sup>2</sup> d'activités ou de commerces, ce dernier ratio ayant toutefois ayant été adapté en fonction de l'environnement des projets envisagés.

### Estimation de la population

Deux scénarios ont été construits pour estimer la population en janvier 2016 à partir de l'estimation de la construction de logement qui vient d'être précisée sur la période 2006 - 2015 en faisant varier :

- la taille des ménages
- le taux de logements inoccupés
- le taux de renouvellement du parc de logements

### Estimation des emplois

Une seule estimation a été réalisée. Elle a pris en compte :

- une estimation des pertes d'emplois dans les secteurs en déclin d'activités
- des suppléments d'emplois résidentiels, liés à l'augmentation de la population communale
- des emplois amenés par les projets de bureaux, activités et commerces.

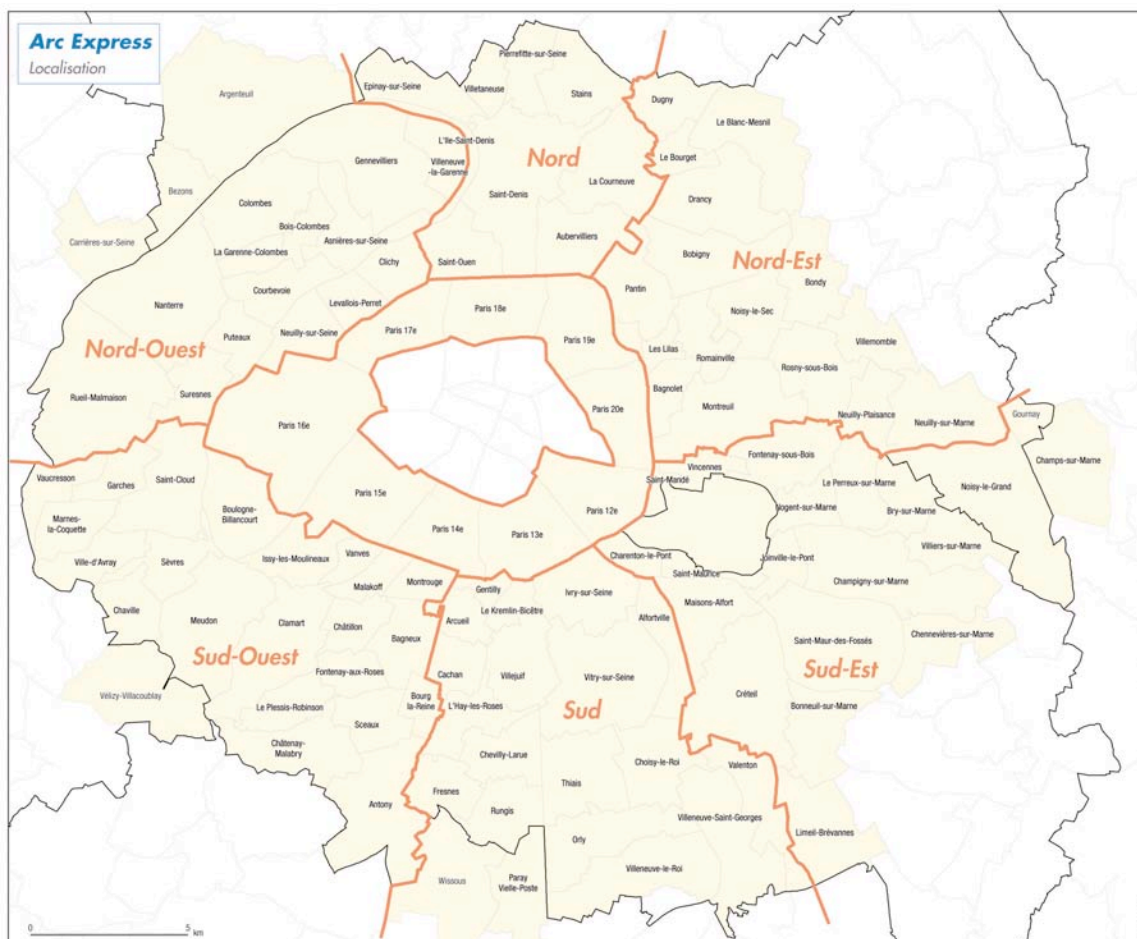
Pour ce qui concerne ce dernier point, la somme totale qui ressort du recensement des projets de bureaux communaux excède du double environ le potentiel commercialisable qui a pu être estimé à partir de travaux d'experts sur l'ensemble de l'Île-de-France, puis sur le territoire rapproché Arc Express.

Les répartitions à la commune ont dans ces conditions été réalisées, là aussi à dire d'experts, en prenant en compte notamment les tendances passées et les dynamiques en œuvre.

## 4.1.2. Les résultats à 2015

### La présentation des résultats

Elle a été effectuée suivant six secteurs des départements de la petite couronne et de leurs extensions en grande couronne. Un septième secteur a été défini sur Paris, avec la couronne extérieure des arrondissements parisiens.



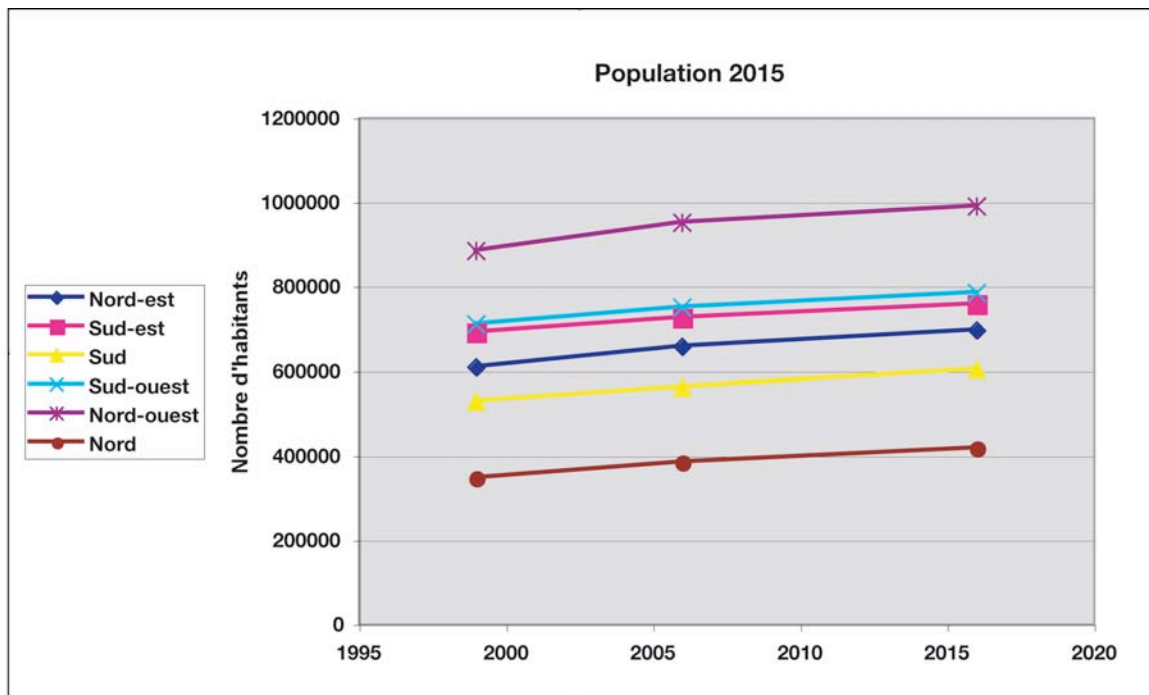
### La construction de logements et l'accroissement de la population sur la période 2006 - 2015

La construction annuelle de logements sur le territoire rapproché Arc Express hors Paris, suivant les hypothèses et recensements effectués qui viennent d'être précisés, s'établirait à un peu moins de 20 000 logements par an sur la période 2008 / 2015, en très forte croissance donc par rapport à la période précédente puisqu'elle n'était que de peu supérieure à 9 000 logements par an.

Pour la population, elle était de 4 030 000 habitants en 2006 sur le périmètre rapproché hors Paris, et les estimations haute et basse au 1<sup>er</sup> janvier 2016 sont respectivement de 4 261 000 et de 4 233 000 habitants.

L'accroissement de population, sur le périmètre rapproché hors Paris et sur une hypothèse médiane, serait ainsi de 217 000 habitants jusqu'en janvier 2016, soit un taux annuel de 0,5 %, semblable à celui de la période précédente, et ce malgré la plus forte dynamique de construction.





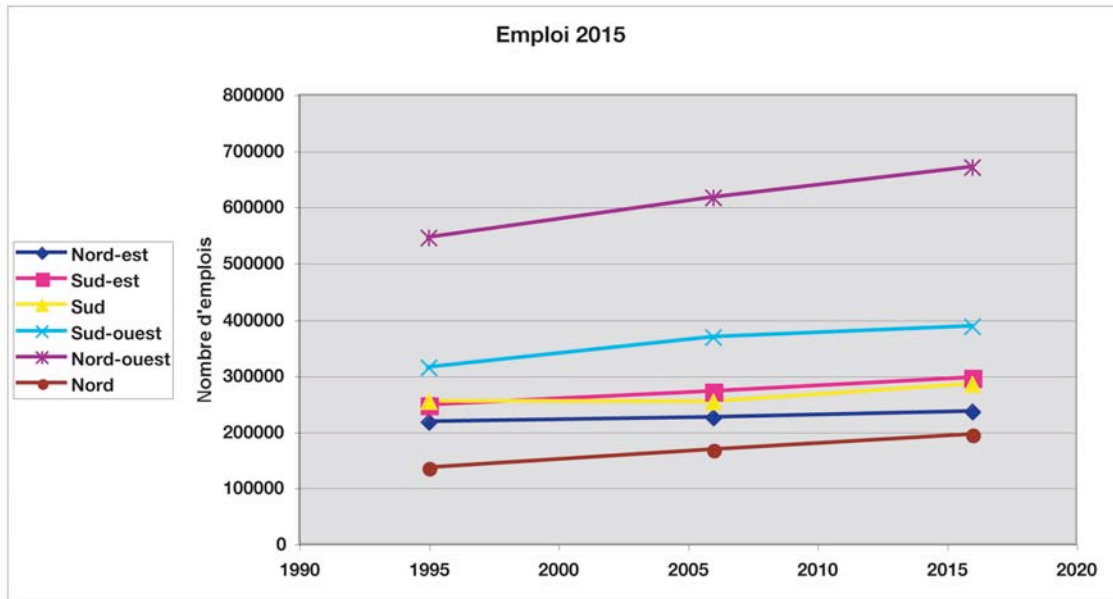
La poursuite sur le rythme antérieur de la croissance de la population est assez commune sur tous les secteurs, malgré un léger fléchissement sur le secteur nord-ouest.

### Construction de bureaux et l'emploi à 2015

Les hypothèses ont conduit sur le périmètre rapproché Arc Express hors Paris et pour la période, à la prise en compte d'une construction annuelle de bureaux de l'ordre de 430 000 m<sup>2</sup> Shon, en croissance donc par rapport à la période précédente où elle s'était établie à 360 000 m<sup>2</sup> Shon environ. On pourra noter que le secteur nord-ouest ressort de ces hypothèses comme le plus dynamique puisqu'il absorbe à lui seul le tiers environ de cette construction de bureaux sur la période.

Les emplois étaient de 1 901 000 en janvier 2006 selon le recensement de l'INSEE, et les hypothèses conduisent à une estimation à 2 068 000 emplois au premier janvier 2016, soit donc un accroissement de l'ordre de 165 000 sur la période et de 15 000 emplois environ annuels.

La croissance serait généralisée sur les différents secteurs, en léger tassement toutefois selon les hypothèses retenues, par rapport au rythme antérieur sur le secteur sud ouest et au contraire en accroissement pour le sud, en lien avec les importantes opérations qui viennent d'y être livrées ou qui y sont engagées.



## 4.2. Evaluation de la population et des emplois à 2030

### 4.2.1. Population à 2030, méthode et résultats par secteur

#### 4.2.1.1. La méthode

##### Construction de logements

Elle a été estimée à partir des objectifs de construction départementale contenue dans le projet de Sdrif adopté en 2008, et de déclinaisons à la commune construites notamment à partir de la construction passée, des perspectives de densification des tissus indiquées sur la cartographie de ce projet (pastilles de densification préférentielle), mais aussi par exemple de cohérence de l'évolution des taux emplois - population.

Ces hypothèses conduisent à une construction annuelle de logements qui serait de l'ordre de 23 000 logements par an sur cette période et sur le territoire rapproché Arc Express hors Paris.

##### Scénarios démographiques

De même que pour la période précédente, deux scénarios ont été construits à partir de cette estimation de la construction de logements, en faisant varier :

- la taille des ménages
- le taux de logements inoccupés
- le taux de renouvellement du parc de logements

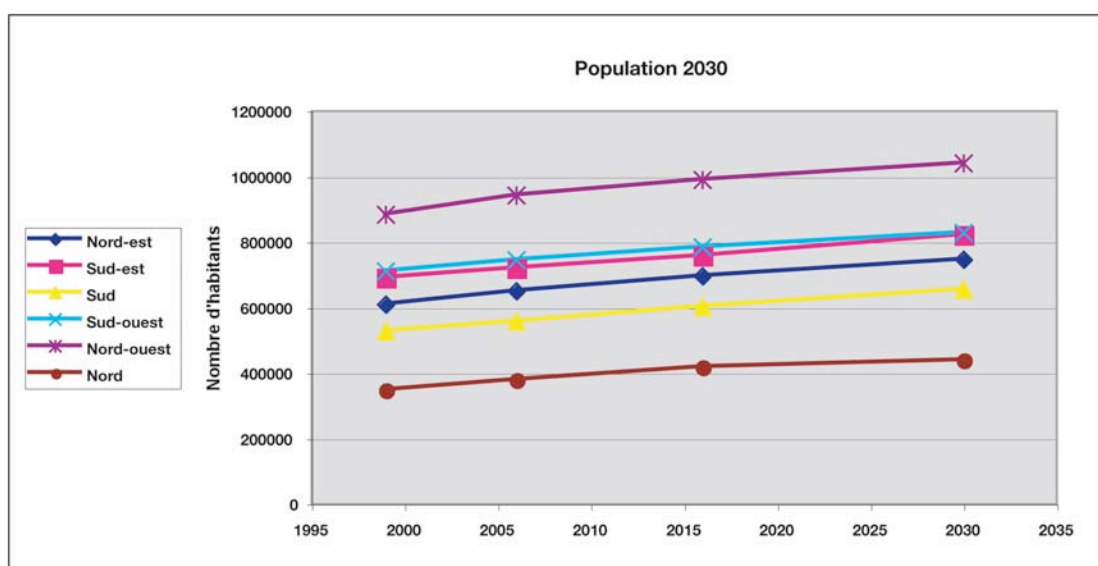
### 4.2.1.2. Les résultats

La population, suivant ces hypothèses, s'établirait en 2030 sur le territoire rapproché Arc Express hors Paris entre 4 487 000 et 4 570 000 habitants.

En hypothèse médiane, ces chiffres représenteraient ainsi 4 528 000 habitants sur le territoire en 2030 contre 4 247 000 estimés en janvier 2016 et 4 030 000 en janvier 2006.

Ils représentent aussi un accroissement médian de 280 000 habitants entre 2016 et 2030, et de près de 500 000 depuis 2006.

Cet accroissement est assez commun aux différents secteurs.



### 4.2.2. Emploi 2030, méthode et résultats par secteur

#### 4.2.2.1. La méthode : la construction de quatre hypothèses

La méthode retenue a consisté en la construction de quatre hypothèses basées d'une part sur l'accroissement annuel de l'emploi régional, d'autre part sur la répartition spatiale de cet accroissement.

L'accroissement de l'emploi a été envisagé d'une part suivant le scénario retenu dans le projet de Sdrif, soit 28 000 emplois annuels pour l'ensemble régional, et d'autre part suivant un scénario économique plus dynamique, calé sur un accroissement annuel de 33 000 emplois.

La répartition spatiale a été envisagée en premier lieu suivant un scénario conforme au projet de Sdrif, à savoir prenant en compte le rééquilibrage de l'emploi vers l'Est et une dynamique de création plutôt favorable à la grande couronne, suivant taux d'accroissement départementaux indiqués dans le projet de Sdrif. Un autre scénario a été envisagé, plus tendanciel, plus favorable au coeur d'agglomération et à l'Ouest Parisien.

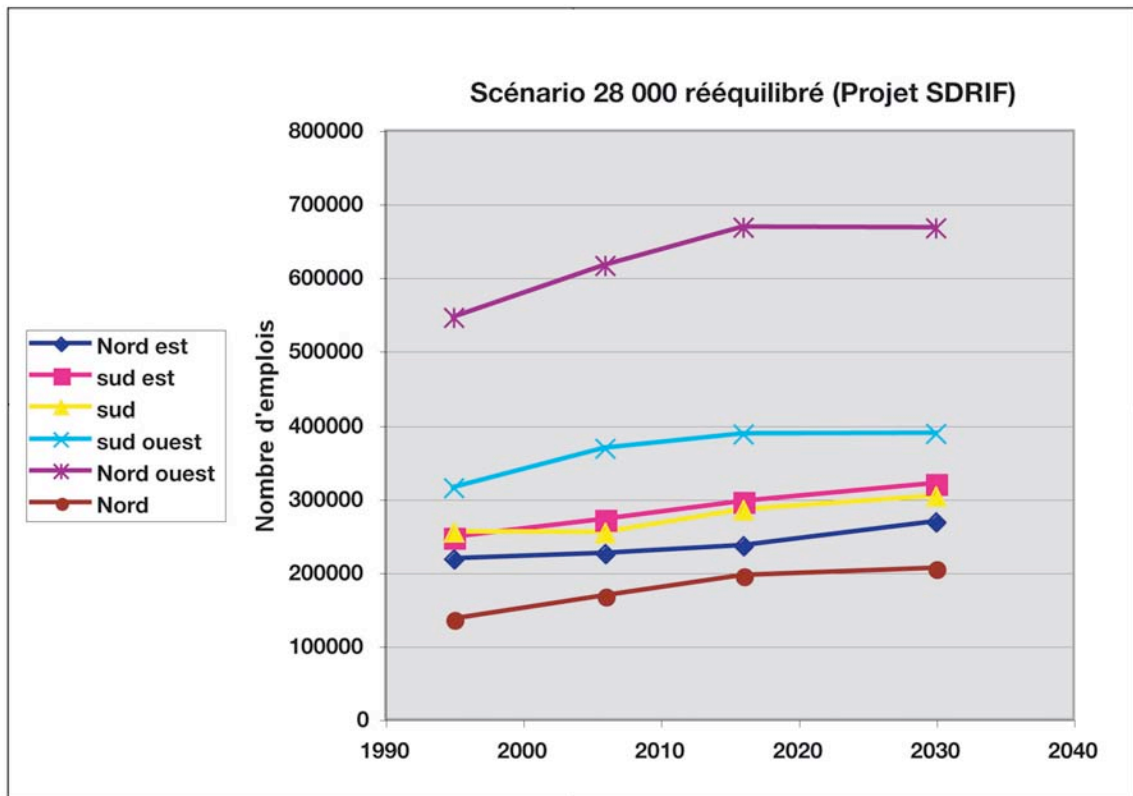


#### 4.2.2.2. Les scénarios retenus en Copil du 16 juillet 2008

Parmi les quatre scénarios ainsi envisagés, le Copil qui s'était tenu le 16 juillet 2008 a retenu les deux scénarios les plus extrêmes sur le territoire rapproché Arc Express, à savoir d'une part le 28 000 rééquilibré Sdrif, d'autre part le 33 000 tendanciel.

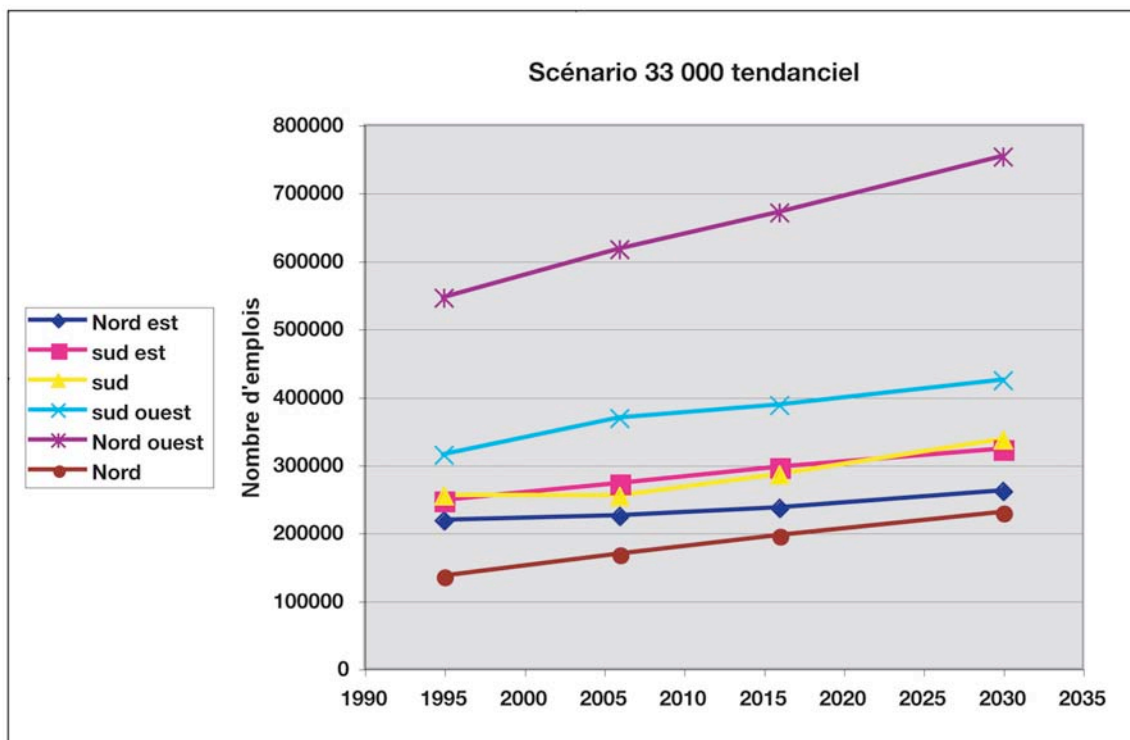
#### 4.2.2.3. Scénario 28 000 rééquilibré compatible au projet Sdrif

La croissance régionale annuelle de l'emploi est calée sur 28 000 emplois, et le territoire en absorbe 38 %, conformément aux taux d'accroissement des départements concernés dans le Sdrif, soit environ 10 700 emplois annuels sur la période 2006 à 2030. Compte-tenu des opérations déjà engagées sur la première période, l'infléchissement des croissances est fort sur le secteur ouest d'Arc Express.



#### 4.2.2.4. Scénario 33 000 tendanciel

La croissance régionale de l'emploi est dans ce scénario calée sur 33 000 emplois annuels et l'hypothèse est que le territoire rapproché Arc Express hors Paris poursuit les dynamiques des années antérieures et en absorbe 52 %, soit environ 17 200 emplois annuels et 258 000 sur la période 2016 - 2030.



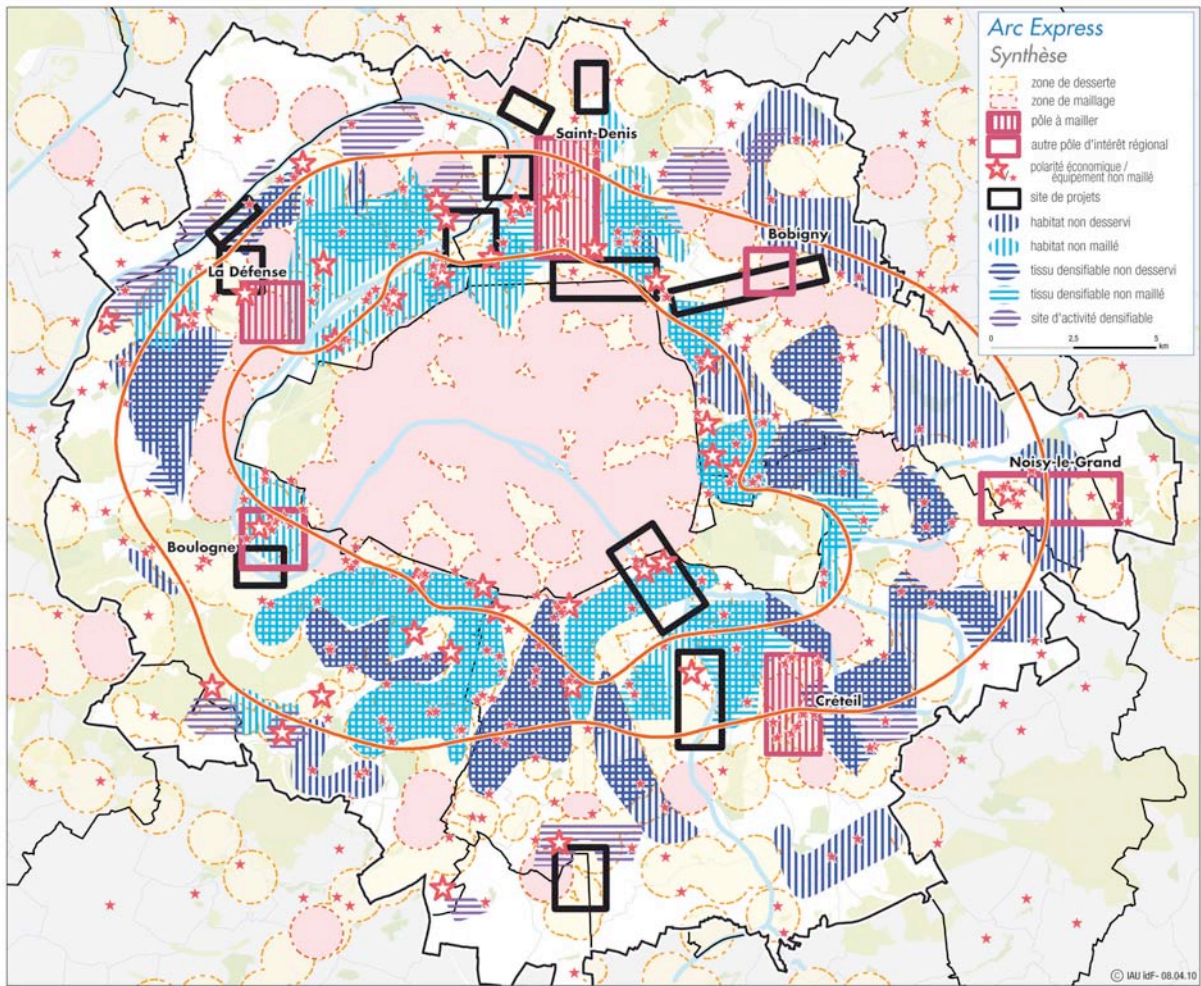
#### 4.2.3. Le calage de la population et des emplois à la commune

Pour la population communale à 2030, la répartition de la population supplémentaire de chaque secteur a été effectuée proportionnellement à l'estimation communale de la population en 2015 et au rapport entre le poids du secteur en 2030 et son poids en 2015.

Pour les emplois communaux à 2030, la répartition des emplois supplémentaires de chaque secteur a été effectuée en prenant en compte :

- les Shon reportées issues du recensement des projets, pour leur part non comptabilisée avant 2015, soit plus de 7 millions de m<sup>2</sup> Shon sur la période et plus de 470 000 m<sup>2</sup> Shon annuelle,
- les potentiels localisés,
- les politiques publiques engagées,
- le marché et les dynamiques du territoire.

## **Le bilan**



**Synthèse**



## Un projet au service du territoire francilien

Arc Express constitue un outil majeur d'aménagement et de développement durable du territoire régional. En améliorant fortement les conditions de déplacement des Franciliens, il contribue à une organisation plus efficace de la métropole et à une accessibilité plus large à ses emplois, ses équipements et ses services. Ce faisant, il ouvre en proche couronne de nouvelles possibilités de développement urbain et économique répondant ainsi à la stratégie de compacité métropolitaine prônée par le projet de Sdrif. Il engage la transformation de l'organisation urbaine de la métropole francilienne pour l'adapter au contexte économique social et environnemental du XXI<sup>e</sup> siècle, la faisant progressivement passer du polycentrisme hiérarchisé hérité des stratégies urbaines de l'après-guerre à une organisation multipolaire, proche de celle de Paris intra-muros, avec sa structure urbaine en résille et ses pôles multiples et diversement accessibles. Elle se mettra ainsi en phase avec les modes de vie, d'organisation et de communication contemporains.

En reliant les têtes de lignes de métros et en croisant les radiales du RER, Arc Express élargit à la proche couronne le maillage de transport parisien. Il transforme et renforce ainsi de façon substantielle l'armature urbaine de l'agglomération centrale. Il améliore l'accessibilité de grands pôles régionaux, la Défense, Plaine Saint-Denis, Créteil, Noisy-le-Grand ou Val de Fontenay, les reliant directement les uns aux autres et leur donnant un accès plus facile et rapide aux autres pôles régionaux de Paris ou de grande couronne et aux portails d'entrée internationale de la métropole (aéroports, gares TGV). Il met en réseau de multiples équipements, pôles et centres urbains, de niveau régional aussi bien que local, favorisant ainsi leur usage, leur développement et leur complémentarité et améliorant le niveau de service offert aux habitants et aux actifs de l'agglomération parisienne.

Les lignes de transport radiales laissent aujourd'hui une part importante du tissu urbain de la proche couronne parisienne éloignée du réseau de transport métropolitain ou desservie seulement vers le centre de Paris et vers la grande couronne. Arc Express permettra une amélioration importante de l'accessibilité de ces territoires qui seront désenclavés et auront accès au maillage de transport métropolitain et par conséquent à l'ensemble de l'offre de service et d'emploi. Il s'agit notamment de quartiers d'habitat dont certains concentrent une population en difficulté sociale qui souffre tout particulièrement de son enclavement et des difficultés d'accès aux pôles de service et d'emploi régionaux. De ce point de vue, Arc Express sera un facteur très important de la cohésion métropolitaine. Il s'agit aussi de vastes zones d'emplois ou de commerces qui ne sont aujourd'hui accessibles que par la route, induisant un trafic routier intense et privilégiant l'usage des véhicules individuels. En accrochant ces zones au réseau de transport régional, on y favorisera un usage accru des transports en commun et, en les rendant plus accessibles et donc plus compétitives, on suscitera leur mutation, leur valorisation et leur intensification économique au bénéfice de l'emploi.

Arc Express dessert en rocade la « banlieue parisienne » c'est à dire un espace en couronne autour de Paris qui a été totalement urbanisé entre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Résultat d'un étalement urbain pas toujours maîtrisé destinée à répondre aux besoins de l'ère industrielle, elle présente aujourd'hui un tissu urbain disparate, de faible densité, d'une qualité urbaine très inégale, parfois devenu inadapté aux besoins sociaux et économiques contemporains. Ce tissu recèle un potentiel considérable de requalification et de renouvellement urbain qu'Arc Express permet de mobiliser dans de bonnes conditions.

Dans cette proche couronne, il va desservir les principaux sites de grands projets urbains en cours de réalisation et de lancement, la Défense-Seine Arche, Val-de-Seine, Seine-Amont, Plaine-Commune, mais aussi des sites susceptibles de fortes mutations futures comme la boucle de Gennevilliers ou l'axe RN3-Canal de l'Ourcq. En étant positionnés sur un nœud maillage de transport régional, ces sites verront leurs chances de succès renforcées et leur potentiel de développement accru. Par ailleurs, Arc Express traverse de nombreux espaces urbains hétérogènes et de faible densité dont l'intérêt et la valeur vont être fortement accrus par une accessibilité très améliorée. Ce processus de valorisation urbaine va permettre une intensification urbaine progressive de ces quartiers selon un processus bien connu dans les zones déjà desservies, leur densification spontanée, relative et maîtrisée permettant l'adaptation aux attentes urbaines contemporaines et l'amélioration qualitative du cadre de vie.



