

LE GRAND PARIS EXPRESS : DES OPPORTUNITÉS D'AMÉNAGEMENT POUR LA GRANDE COURONNE

68

NOUVELLES GARES, DONT

38

EN INTERCONNEXION AVEC LE RER
OU LE TRANSILIEN ET

18

SITUÉES EN GRANDE COURONNE

Jusqu'à 2,6 M

D'EMPLOIS FRANCILIENS
RENDUS ACCESSIBLES EN 1 HEURE
DE TRANSPORT EN COMMUN DEPUIS
LES NOUVELLES GARES DU GPE

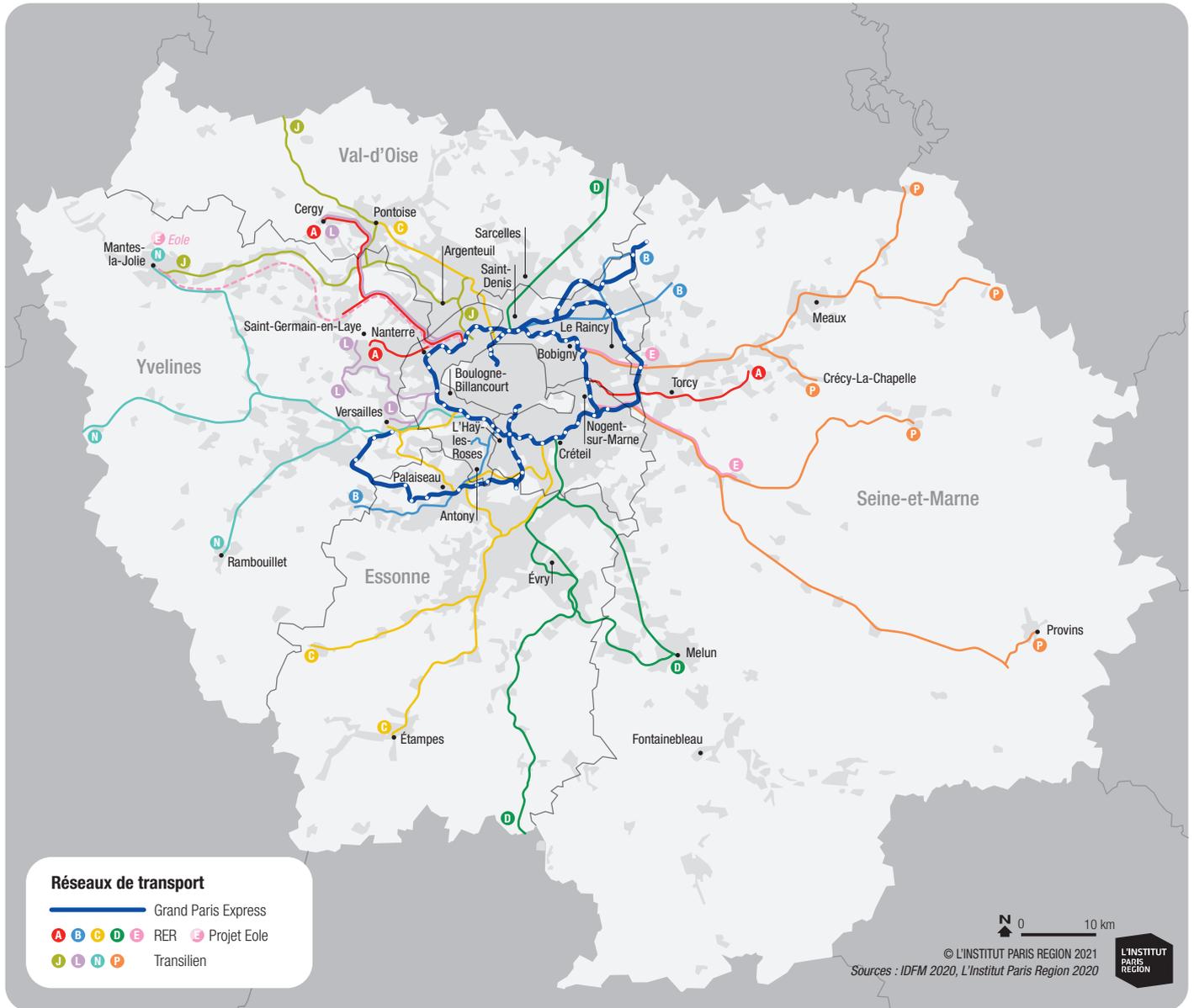
À L'HORIZON 2030, LES 200 KM DE NOUVELLES LIGNES DE MÉTRO DU GRAND PARIS EXPRESS VIENDRONT ÉTOFFER DE MANIÈRE SUBSTANTIELLE LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN FRANCILIEN. CETTE NOUVELLE ROCADE PERMETTRA D'AMÉLIORER FORTEMENT L'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS ET AUX ÉQUIPEMENTS, SANS PASSER PAR LE CŒUR DE PARIS. L'INSTITUT PARIS REGION, EN PARTENARIAT AVEC LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS, EXPLORE LES EFFETS DU NOUVEAU RÉSEAU SUR LES QUATRE DÉPARTEMENTS DE LA GRANDE COURONNE – YVELINES, SEINE-ET-MARNE, ESSONNE ET VAL-D'OISE – AFIN D'IDENTIFIER LES LEVIERS DONT LES ÉLUS POURRAIENT SE SAISIR.

De nombreuses analyses ont été réalisées depuis dix ans au sujet de l'impact attendu du Grand Paris Express sur le territoire métropolitain mais rares sont celles qui se sont intéressées à ses retombées sur la grande couronne. Dans une étude, dont cette *Note Rapide* restitue les principaux enseignements, L'Institut Paris Region se propose de se concentrer sur les effets directs et indirects de l'arrivée de la nouvelle rocade sur les territoires de la grande couronne. Quels gains d'accessibilité les gares du GPE pourraient-elles offrir aux principaux sites d'activités, d'emplois, de tourisme et de loisirs ? Quelles opportunités ou quels impacts potentiels cela peut-il générer en matière d'aménagement du territoire ? Cette analyse est complétée par une étude de cas illustrant les enjeux liés à l'arrivée du GPE sur un territoire spécifique, en Seine-et-Marne.

LA GRANDE COURONNE : CARACTÉRISTIQUES ET ENJEUX

La grande couronne est un vaste territoire composite comprenant des espaces urbains denses, des villes nouvelles, des villes moyennes et des espaces ruraux. Elle accueille 5,4 millions d'habitants et 1,9 million d'emplois salariés. Ses territoires les plus centraux sont intégrés à l'agglomération parisienne, dans la continuité de la petite couronne. L'urbanisation est structurée le long des axes forts de transport en commun (RER et Transilien), et la densité y est beaucoup plus importante (1 900 habitants/km²) que dans les territoires hors agglomération (158 habitants/km²). Les mobilités de grande couronne sont encore largement dominées par l'usage de l'automobile.

Réseau RER et Transilien desservant la grande couronne en interconnexion avec le Grand Paris Express



LA MISE EN SERVICE PROGRESSIVE DU GPE

En premier lieu, les extensions de la ligne 14, dont le tronçon nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen a été mis en service fin 2020. La ligne sera encore prolongée au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel (2024) et au sud jusqu'à Orly (2024). La ligne 15 constituera une rocade en petite couronne, en trois tronçons : sud (2025), ouest et est (2030). La ligne 16 constituera une seconde rocade côté est, de Saint-Denis Pleyel à Clichy-Montfermeil (2026), puis jusqu'à Noisy-Champs (2028-2030). Les lignes 17 et 18 relieront respectivement Saint-Denis au Mesnil-Amélot, et Versailles à Orly, en desservant le plateau de Saclay (2026-2030).

Le déploiement du réseau du Grand Paris Express permettra de rendre plus compétitifs certains déplacements réalisés aujourd'hui majoritairement en voiture particulière, notamment vers les pôles d'emplois majeurs de la petite couronne. Ces enjeux sont renforcés par la croissance démographique de la grande couronne, qui a légèrement repris au cours de la dernière période intercensitaire.

QUEL IMPACT DU GPE SUR LA DESSERTE ET L'ACCESSIBILITÉ DE LA GRANDE COURONNE ?

Le GPE, un réseau desservant la grande couronne directement ou via l'effet maillage¹

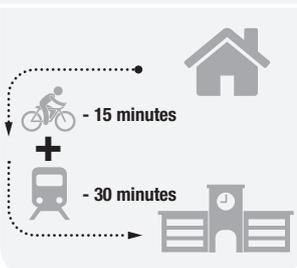
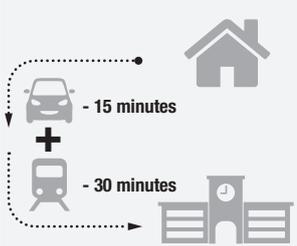
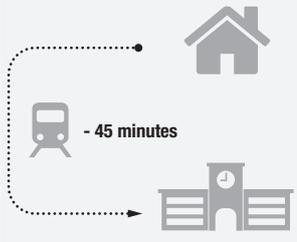
Bien que principalement implanté en petite couronne, le réseau du Grand Paris Express profitera aussi à la grande couronne. D'une part parce que certains territoires seront directement desservis par

plusieurs tronçons des nouvelles lignes : terminus de la ligne 14 à Orly, gares de Noisy-Champs (lignes 15 Sud et 16) et Chelles (ligne 16), tronçon nord de la ligne 17 (gares du triangle de Gonesse, de l'aéroport de Roissy et du Mesnil-Amélot), ainsi que la quasi-totalité de la ligne 18, de Massy-Opéra à Versailles-Chantiers. Et d'autre part parce que la grande couronne est irriguée par de nombreuses lignes de RER et de Transilien se connectant aux futures gares du Grand Paris Express : RER A au niveau de La Défense et de Noisy-Champs, RER B à Arcueil-Cachan et au Stade de France, Transilien N à Fort d'Issy-Vanves-Clamart...

Afin d'objectiver cette desserte, l'étude s'est attachée à définir la part des populations et emplois de grande couronne qui seront situés à moins de 45 minutes² des futures gares du Grand Paris Express. Les temps de rabattement (c'est-à-dire le

Temps de rabattement considérés vers les gares GPE

 45 minutes



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
Source : L'Institut Paris Region
Pictogrammes : © 123rf / Jeremy

Concernant le choix du seuil de 45 minutes, se référer à la note n° 2 en fin de texte.

PRISE EN COMPTE DES RABATTEMENTS MULTIMODAUX

En considérant en complément la possibilité de rabattements multimodaux (vélo puis transport en commun ou voiture puis transport en commun, voir infographie), les secteurs ayant accès au GPE s'élargissent principalement à des communes à caractère plutôt rural, situées plus loin des réseaux de transports structurants. Aussi, la part de population de grande couronne résidant à moins de 45 minutes d'une gare du Grand Paris Express atteint 58 % (et ce, quel que soit le mode de rabattement). Le nombre de communes de grande couronne concernées passe, quant à lui, d'environ 300 à plus de 550.

temps de parcours depuis les lieux de résidence et d'emploi vers les gares du Grand Paris Express) ont été calculés selon différentes typologies de trajet : en transport en commun seul ou avec un trajet multimodal (vélo puis transport en commun, ou voiture puis transport en commun, voir infographie ci-contre).

52 % des populations et 58 % des emplois à moins de 45 minutes du GPE

À l'horizon de la mise en service totale du réseau, en 2030, 22 % des populations et 32 % des emplois de grande couronne seront situés à moins de 30 minutes des gares du Grand Paris Express en transport en commun. Ces taux grimpent respectivement à 52 % et 58 % en considérant un temps de 45 minutes (voir cartes et infographie p. 4).

Les situations sont assez contrastées parmi les quatre départements de grande couronne. Le département du Val-d'Oise présente un taux de population concernée de 60 %, du fait de sa superficie réduite et de la forte concentration de la population en frange de petite couronne. Les Yvelines et l'Essonne présentent aussi des taux élevés (respectivement 63 % et 51 %), en lien avec la présence de la ligne 18 et de densités restant fortes. Enfin, la Seine-et-Marne affiche un taux de 33 %, du fait de densités globales plus diffuses, sur un territoire beaucoup plus étendu.

En considérant la possibilité de rabattements multimodaux, les aires de rabattement s'élargissent encore (voir encadré ci-contre).

Jusqu'à 2,6 millions d'emplois rendus accessibles depuis les nouvelles gares GPE

Le très fort développement attendu du réseau de transport en commun, avec, en premier lieu, la construction du Grand Paris Express, entraînera de très forts gains d'accessibilité aux zones d'emplois et aux équipements franciliens, à l'horizon 2035.

Les gains d'accessibilité aux emplois les plus forts sont logiquement situés autour des gares du Grand Paris Express pouvant être qualifiées de nouvelles, comme celle du Bourget Aéroport, par opposition aux gares du Grand Paris Express qui proposeront une interconnexion à une gare préexistante de RER ou de Transilien (comme celle de Saint-Denis Stade de France, où circule déjà la ligne B du RER).

Les trente gares « nouvelles » du Grand Paris Express relieront directement au réseau structurant des territoires qui en étaient jusqu'alors « déconnectés » ou depuis lesquels il était nécessaire de prendre le bus ou le tramway : les gains d'accessibilité y seront donc très importants. En 60 minutes de transport en commun, jusqu'à 2,6 millions d'emplois seront rendus accessibles depuis ces gares.

Les gares « d'interconnexion », quant à elles, étaient déjà bien reliées au réseau de transport, grâce à une ligne de RER ou de Transilien, et

offraient déjà un bon niveau de desserte. Pour ces gares, les gains d'accessibilité ne sont pas liés à la construction d'un nouveau point d'accès au réseau structurant (nouvelle gare), mais à de nouvelles lignes permettant de rejoindre plus rapidement de nouvelles destinations (vers le pôle de La Défense, depuis les communes desservies par la ligne 15, par exemple). Les gains d'accessibilité sont moindres, mais restent significatifs : jusqu'à 1 million d'emplois seront rendus accessibles en 60 minutes de transport en commun depuis ces gares.

Enfin, ces gains d'accessibilité se diffusent le long des radiales ferroviaires préexistantes, en connexion avec les futures gares du Grand Paris Express. On observe, par exemple, des gains allant jusqu'à 750 000 emplois supplémentaires autour de certaines gares des RER A et B. Ces gains baissent progressivement, au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la gare d'interconnexion avec le Grand Paris Express. La carte en haut de la p. 4 permet de visualiser les gains d'accessibilité aux emplois depuis les différents secteurs franciliens et de mettre en lumière six gares de grande couronne autour desquelles ces gains seront tangibles (avec une typologie contrastée : deux gares GPE – une nouvelle et une en interconnexion – ainsi que quatre gares de RER et de Transilien permettant un rabattement vers les gares GPE).

DES LEVIERS DONT LES COLLECTIVITÉS PEUVENT SE SAISIR

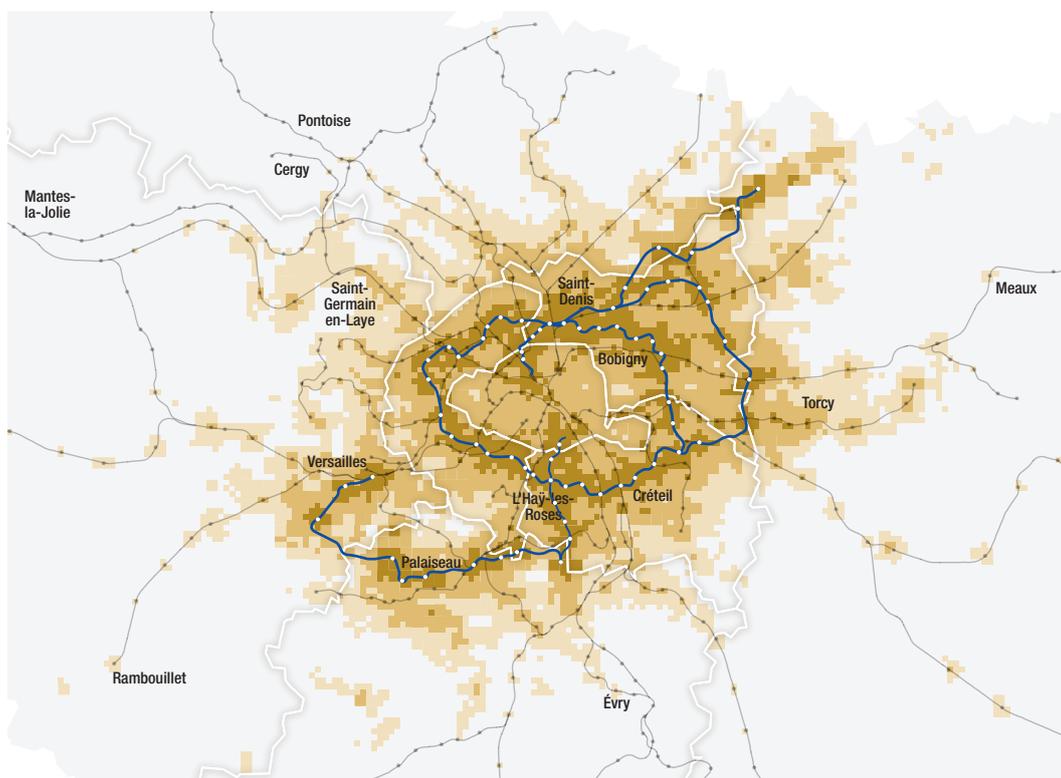
Les analyses présentées précédemment montrent qu'une part importante des territoires de grande couronne aura accès au Grand Paris Express, et bénéficiera de gains d'accessibilité importants aux emplois et aux équipements franciliens. Il apparaît primordial d'intégrer ces enseignements dans la définition des stratégies d'aménagement de ces territoires, à plusieurs titres. L'étude de cas proposée dans le rapport d'étude (voir encadré p. 5) vise à illustrer différents enjeux sur un territoire de grande couronne et propose d'identifier des pistes d'actions. Les cartographies réalisées ont vocation à accompagner les collectivités dans la visualisation spatiale et la hiérarchisation des enjeux suivants.

Valoriser l'existant

L'identification des secteurs qui bénéficieront le plus de gains d'accessibilité en transport en commun permet de repérer les équipements existants qui verront leur aire de « chalandise » augmenter. Il peut s'agir de zones d'activités, qui bénéficieront d'un plus grand bassin de recrutement, de zones commerciales ou de sites touristiques, qui verront le nombre de leurs clients ou visiteurs potentiels augmenter. Cette identification permet de nourrir la réflexion sur les sites à valoriser et à développer, et pour lesquels la connexion au réseau structurant de transport doit être éventuellement améliorée, afin qu'ils bénéficient au maximum des gains d'accessibilité.

Les zones de rabattement vers le GPE à l'horizon 2035

Cette carte permet d'identifier le temps d'accès aux gares du GPE depuis les différentes zones d'Île-de-France, en transport en commun, par tranche de 15 minutes. Les infographies précisent les populations et emplois inclus dans ces zones.

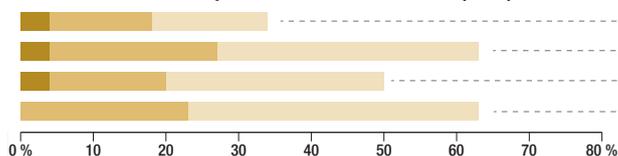


Temps de rabattement

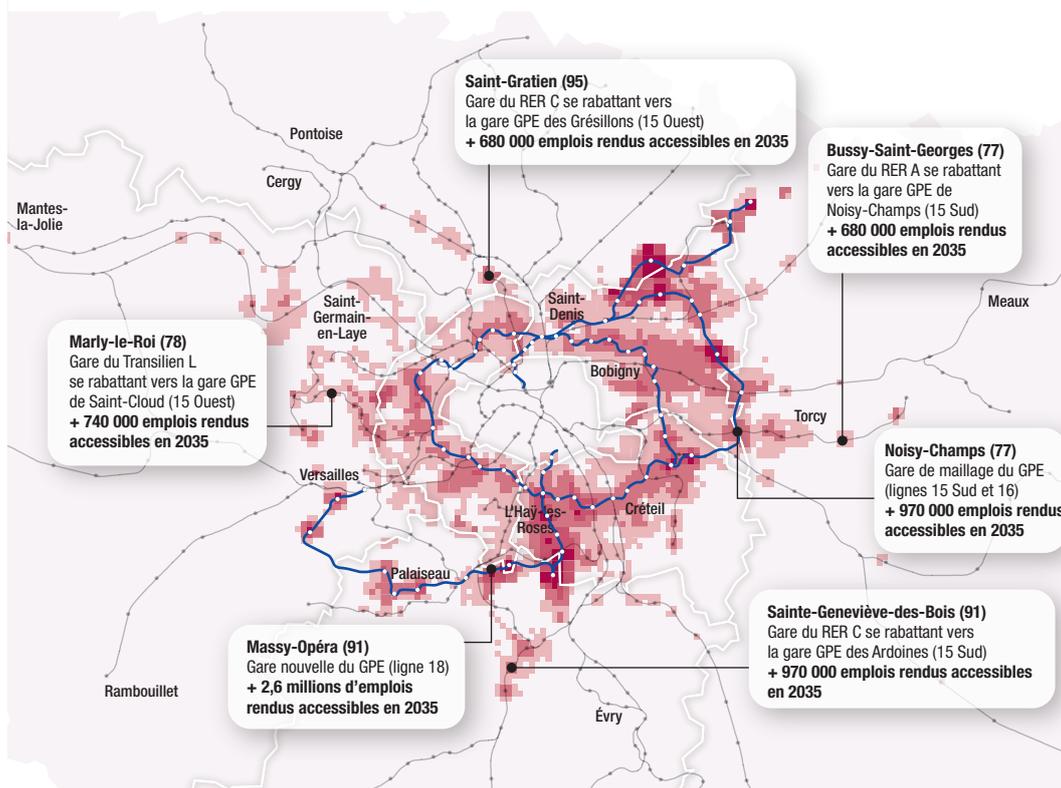
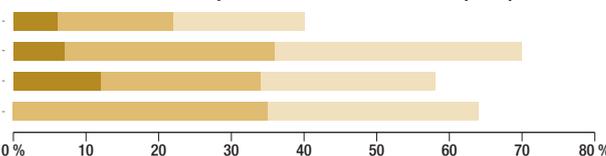
- de 0 à 15 minutes
- de 15 à 30 minutes
- de 30 à 45 minutes



Répartition des populations départementales selon leur temps de rabattement en transport en commun vers le GPE (2035)



Répartition des emplois départementaux selon leur temps de rabattement en transport en commun vers le GPE (2035)



L'amélioration de l'accessibilité aux emplois en Île-de-France entre 2019 et 2035

Cette variation de l'accessibilité des emplois entre 2019 et 2035 prend en compte l'ensemble des nouveaux projets de transport qui seront mis en service à cet horizon.

Nombre d'emplois rendus accessibles en 1 heure de transport en commun

- Plus de 1,5 million
- Entre 1 et 1,5 million
- Entre 500 000 et 1 million
- Entre 250 000 et 500 000
- Moins de 250 000



Densifier de manière ciblée

L'enjeu des grands équilibres entre la progression des espaces urbains et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers se pose pour l'ensemble du territoire francilien. Les secteurs qui bénéficieront le plus des gains d'accessibilité liés à l'arrivée du nouveau réseau nécessitent une vigilance particulière quant à la maîtrise de l'urbanisation. Les tissus urbains situés directement en quartiers de gares ou à proximité auront tendance à devenir plus attractifs pour des ménages, des entreprises et les projets des collectivités locales.

Principalement situés dans les secteurs diffus (sur des parcelles inférieures à 5 000 m²), en dehors des opérations d'aménagement programmées, ils se renouvellent, se densifient, indépendamment des volontés politiques et des contraintes d'aménagement locales, ainsi que des effets attendus de la mise en œuvre de l'objectif zéro artificialisation nette (ZAN). Comportant à la fois des terrains urbanisés peu denses et des terrains non urbanisés (friches, espaces ouverts, jardins du tissu pavillonnaire...), ces tissus urbains conduisent à s'interroger sur leur devenir, entre densification, renaturation ou consolidation de la trame verte urbaine³. Ils constituent certainement des leviers d'actions en matière d'aménagement du territoire pour répondre, au moins en partie, au phénomène d'étalement urbain à l'œuvre sur l'ensemble des territoires périurbains franciliens.

La densification des espaces résidentiels, en priorité autour des gares et des stations de transport en commun, et le long des axes structurants de transports de grande couronne connectés au Grand Paris Express, permettrait de limiter le phénomène de desserrement de la population⁴ du cœur d'agglomération autour de territoires bien reliés aux réseaux de transport en commun.

Cet enjeu de densification des tissus urbains pourrait s'envisager dans un rayon de l'ordre de deux à trois kilomètres autour des gares, échelle pertinente pour traiter la question de l'organisation des mobilités et des rabattements. Il s'agit aussi de s'interroger sur la densification au regard des potentiels d'urbanisation existant par ailleurs, de l'existence de friches ou de sols à reconquérir, afin de ménager des espaces de respiration, et la qualité de la desserte en transport en commun des pôles structurants et des pôles secondaires ou ruraux.

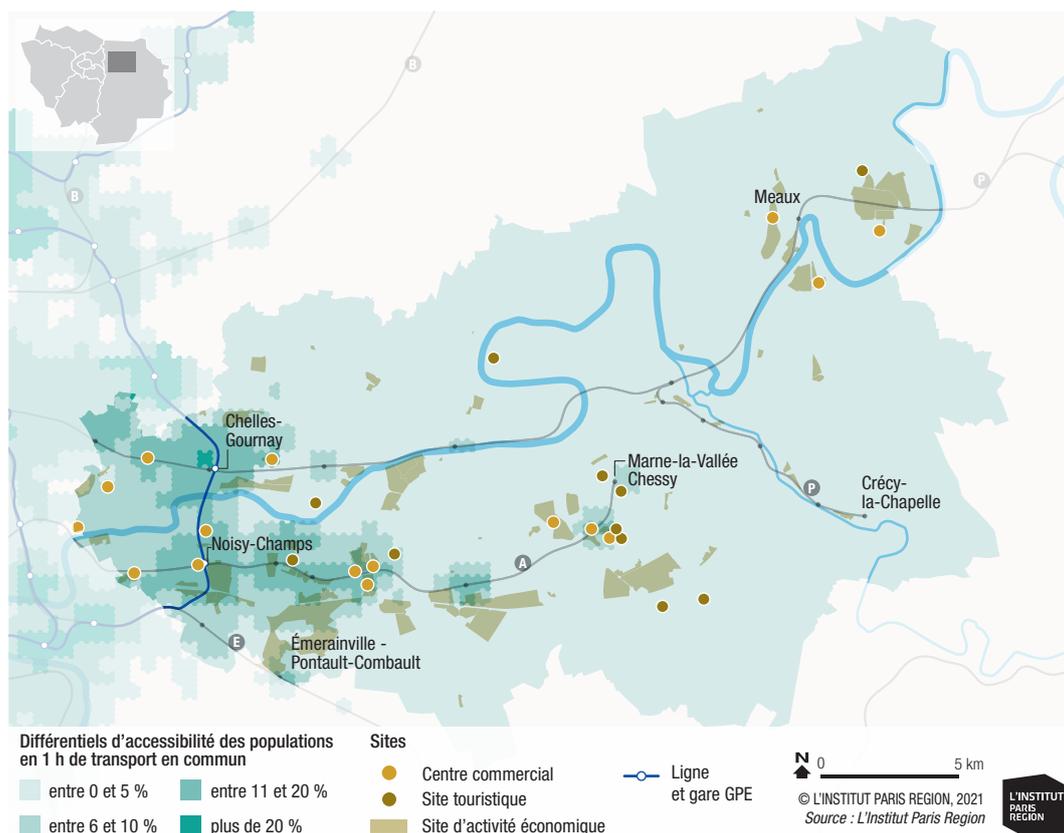
Afin de limiter l'impact de l'urbanisation sur les tissus urbains, la densification pourrait s'accompagner d'un recours à des formes bâties moins consommatrices de foncier, notamment dans les secteurs les plus ruraux. Ceci permettrait de valoriser des espaces de pleine terre et des espaces perméables : maisons en bande traditionnelles des villages, maisons individuelles continues sans séparations latérales, permettant de dégager des surfaces de jardins en cœur d'îlot...

DEUX INDICATEURS QUALIFIANT L'ACCESSIBILITÉ

L'étude s'intéresse de près à deux indicateurs d'accessibilité :

- La part d'emplois franciliens accessibles en moins d'une heure de transport en commun depuis un point donné. Elle peut être assimilée à un bassin d'emplois accessible depuis ce point.
- La part de population francilienne pouvant accéder à une zone donnée en moins d'une heure de transport en commun. Elle permet de qualifier le « bassin de recrutement » des emplois de cette zone, ainsi que les visiteurs potentiels d'un équipement ou d'un site touristique de cette même zone.

Étude de cas : identification des sites bénéficiant de gains d'accessibilité



UNE PREMIÈRE ÉTUDE DE CAS EN SEINE-ET-MARNE

La première étude de cas a été réalisée sur un périmètre seine-et-marnais, autour des futures gares du Grand Paris Express de Chelles et de Noisy-Champs et des différents axes de transport en commun et routiers s'y rabattant (RER A, Transilien P et A4). Elle permet de visualiser de manière fine les gains d'accessibilité attendus et d'identifier des secteurs à enjeux ou à opportunités, via différentes superpositions cartographiques (projets d'aménagement, équipements existants, pistes cyclables, etc.).

Cet exemple de carte ci-contre propose de superposer les différentiels d'accessibilité des populations aux sites d'activités économiques, centres commerciaux et sites touristiques du périmètre. Elle permet ainsi d'identifier les équipements qui profiteront le plus des gains d'accessibilité engendrés par le renforcement du réseau de transport en commun.

Organiser les rabattements pour tirer parti des gains d'accessibilité

De la même manière que les gains d'accessibilité se diffusent le long des axes de transport en commun connectés au Grand Paris Express, ils se diffusent aussi autour des différentes gares. Un traitement efficace des rabattements vers les gares du Grand Paris Express, comme vers les gares ferroviaires (Transilien et RER) qui se rabattent vers le Grand Paris Express, permettrait d'élargir les gains d'accessibilité aux territoires situés dans un rayon de plusieurs kilomètres. Les collectivités ont par exemple tout intérêt à se saisir de la question du traitement des rabattements cyclables vers les gares ferroviaires, dans le cadre de la définition d'un schéma cyclable. Elles peuvent également s'appuyer sur les études de pôles afin d'organiser les espaces dédiés aux stationnements et les correspondances entre les différents modes de transport, et d'assurer le lien avec l'environnement urbain.

L'arrivée du Grand Paris Express entraînera des gains d'accessibilité significatifs autour de ses gares, mais aussi le long des lignes de RER et de Transilien s'y connectant. Ainsi, les opportunités d'aménagement liées à la nouvelle infrastructure concerneront de nombreux territoires de grande couronne. Dans ce contexte, la poursuite des réflexions sur l'articulation urbanisme-transport apparaît plus que jamais nécessaire. L'Institut Paris Region souhaite prolonger ces réflexions sur d'autres territoires, afin d'accompagner les collectivités locales qui ambitionnent d'intégrer l'arrivée du Grand Paris Express dans leurs stratégies d'aménagement. ■

Florian Tedeschi, ingénieur transport

département Mobilité et transports (*Dany Nguyen-Luong, directeur*)

Stéfan Bove, urbaniste

département Aménagement, urbanisme et territoires (*Cécile Diguët, directrice*)

RESSOURCES

- Beaufils S., Bove S., Constanty V., Delaville D., Roger R., Tedeschi F., Trouillard E., *Le Grand Paris Express, effets et opportunités de l'arrivée du nouveau réseau pour les territoires de grande couronne*, L'Institut Paris Region, septembre 2021.
- Chometon É., Wittmann A-L., Brajon D., Dupoizat J., Louchart P., Roger R., « Les projections de population et d'emploi en Île-de-France, un outil d'aide à la décision », *Note rapide*, n° 861, L'Institut Paris Region, juillet 2020.

1. L'effet maillage permet à des usagers de se connecter au GPE en utilisant les autres lignes ferrées existantes.
2. Cette limite de 45 minutes de temps de rabattement a été choisie dans la mesure où, aujourd'hui, les déplacements en transports en commun structurants (RER et Transilien) en lien avec la grande couronne présentent des temps de parcours totaux importants, de 1 h 15 en moyenne (source : EGT 2010). Par ailleurs, ce temps intègre l'ensemble des étapes nécessaires : temps passé dans les lignes de transports, mais aussi temps d'accès à la gare, temps d'attente et temps de correspondance éventuels.
3. Réseau reliant l'ensemble des espaces de nature entre eux, tant urbains que ruraux, afin de les pérenniser.
4. Le desserrement de la population se caractérise, en Île-de-France, par l'éloignement géographique des ménages de Paris et du cœur de métropole vers la petite et la grande couronne, en général pour acquérir ou louer un logement à un prix plus abordable.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquette

RÉDACTION EN CHEF

Laurène Champalle

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Sylvie Castano, Gianluca Marzilli

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region

15, rue Falguière
75740 Paris cedex 15
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X
ISSN ressource en ligne
2725-6839



institutparisregion.fr

