

INTRODUCTION



OBJECTIF

DÉMARCHE

CHOIX ET PRÉSENTATION DES SITES

CONTENU DU DOCUMENT

L'objectif de la présente étude est de déterminer le potentiel de densification autour de 9 pôles de transport en commun : Ivry-sur-Seine, Issy-les-Moulineaux, Villejuif - Louis Aragon, Saint-Denis Université, Choisy, Argenteuil – Val d'argent, Juvisy-sur-Orge, Roissy-en-Brie, ainsi que le pôle linéaire constitué par le bus en site propre sur la RN305 entre Paris et le MACVAL à Vitry-sur-Seine.

A partir du cahier des charges de la consultation, notre équipe a proposé une approche relative et qualitative de la densité en insistant sur l'enjeu d'inscrire localement l'objectif de densification de manière à concilier réponse aux besoins régionaux et échelle locale de développement.

Il s'agissait ainsi:

- de prendre en compte le territoire et ses différentes caractéristiques: historique, sociale, morphologique, institutionnelle et de développement;
- de mettre en évidence les spécificités du site à densifier,
- d'en apprécier enfin la réceptivité.
- au final, de contribuer à la mise au point d'une méthode multi-critères qui relaie les travaux antérieurs ^[1] et s'inscrit dans leur continuité, avec un souci pédagogique et de comparaison possible.

Cette étude s'est déroulée en deux phases dont le contenu et les objectifs sont résumés à la suite..

^[1] "Etude de valorisation des quartiers autour des stations de transports en commun", contrat d'objectif ETAT-IAURIF, juin 1999, mars et octobre 2001.

SITUER LA DENSITÉ AUTOUR DES PÔLES

Avec le principe de déterminer les périmètres d'étude à partir d'une approche en distance-temps qui prend en compte deux échelles de temps – 5 et 15mn – et trois modes de déplacement – à pied, en cycle et en TC (Bus).

CARACTÉRISER LES PÔLES

En s'intéressant aux aspects de :
Situation métropolitaine et intercommunale,
Position hiérarchique des gares et stations TC,
Emergence historique en tant que pôle de transport,
Insertion urbaine et fonctionnelle de l'infrastructure de déplacement (ligne + station).

OBSERVER LES FORMES DE DENSITÉ

A partir d'une analyse des qualités morphologiques des secteurs concernés et de leur comparaison avec celles des communes dont ils font partie ;
En s'intéressant à la perception de la densité à l'échelle de l'environnement proche du pôle ;
En mettant en parallèle les densités prescrites dans les documents d'urbanisme et les densités constatées sur des « prélèvements urbains ».

MESURER LA DENSITÉ

Sur la base d'indicateurs quantitatifs de densité : densité d'emplois, densité humaine, densité nette de population, densité nette d'emplois, densité humaine nette, taux d'actifs, taux d'emploi,...

EVALUER LA MIXITÉ, L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU PÉRIMÈTRE
à partir des notions de mixité, d'accessibilité, et de l'évolution du marché de l'immobilier.

REPÉRER LES DYNAMIQUES DE DENSIFICATION À L'ŒUVRE
à partir d'une analyse du contexte institutionnel et de planification territoriale, et des projets en cours ou à l'étude.

APPRÉHENDER LES FACTEURS INCITATIFS ET DÉFAVORABLES À LA DENSIFICATION URBAINE

Interprétation et synthèse des éléments présentés, qui serviront de base à l'élaboration d'une typologie des pôles TC et de critères qualitatifs et quantitatifs d'évaluation des potentialités de densification qu'ils présentent.

A partir de cette première phase d'état des lieux, la seconde phase de cette étude a permis de :

COMPARER LES PÔLES

De manière à faire émerger les principaux facteurs incitatifs et défavorables à la densification.

APPRECIER LES POTENTIELS DE DENSIFICATION AUTOUR DE CES PÔLES

À partir de trois familles de critères:

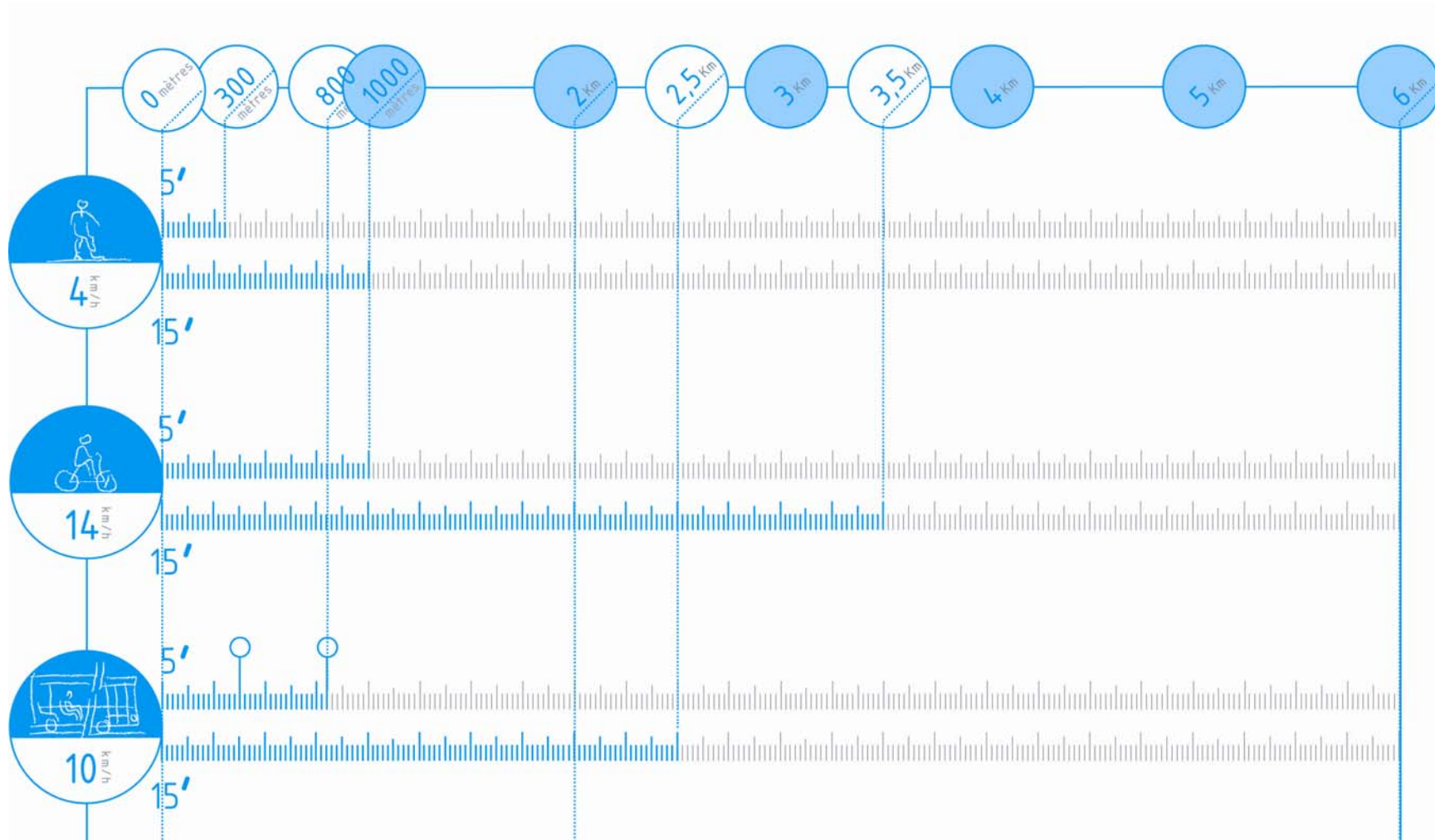
- Configuration et qualité urbaine,
- Intensité et attractivité urbaine,
- Dynamique des acteurs et des projets;

METTRE EN EVIDENCE LES INTERETS DE LA DENSIFICATION

Les processus possibles, et les différentes échelles pertinentes de sa mise en œuvre.

INTRODUCTION

DÉMARCHE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Les périmètres qui constituent le cadre de notre réflexion ont été déterminés à partir d'une analyse en distance-temps qui prend en compte deux échelles de temps – 5 et 15mn – et trois modes de déplacement – à pied, en cycle et en TC.

5mn à pied : c'est l'échelle de la contiguïté, celle du « parvis » de la gare (ou de la station) ; elle permet de repérer les activités liées à la gare, la perception de « sortie de gare », les fonctionnalités de la gare en rapport avec l'infrastructure dont elle dépend.

15mn à pied : c'est l'échelle de la proximité, celle du secteur (« quartier » ?) de la gare (ou de la station), qui donne à voir ses caractéristiques par rapport à celles du (ou des) commune(s) dont il est partie prenante en termes d'occupation du sol ;

15mn en Bus : c'est l'aire d'attraction du pôle gare ou d'offre de services dont les usagers du pôle peuvent bénéficier. On met ainsi en relation le pôle étudié avec les autres pôles voisins ; on ne raisonne pas simplement en pôle isolé mais également en réseau de pôles entre lesquels des synergies peuvent être observées et/ou encouragées. L'objectif de densification peut être ainsi abordé non plus simplement dans une logique aréolaire (le périmètre autour du pôle)

mais également réticulaire (les dynamiques en relation avec le pôle).

Trois périmètres en résultent :

- Le périmètre correspondant au 15mn à pied et au 5mn en vélo ou Bus, soit 1km de distance parcourue, qui constitue le « périmètre de référence », c'est-à-dire le cadre privilégié de l'approche à la fois qualitative et quantitative de la densité (les données quantitatives concernant la densité, la mixité et l'attractivité du territoire ont été analysées sur ce périmètre uniquement); il est à rapprocher du cercle théorique de 1km utilisé dans les analyses TC.

- Le périmètre de 5mn à pied est utilisé dans le cadre d'observations faites à l'échelle de l'environnement immédiat de la gare ou station,

- Tandis que le périmètre de 15mn en Bus est utilisé de son côté pour aborder l'échelle intercommunale.

La formalisation de ces périmètres permet de dessiner les profils d'accessibilité des différents pôles: les figures révèlent l'écart entre périmètre théorique ($r=1000m$ pour une surface approximative de 314 hectares) et périmètre réel (5mn à pied) différents pour chacun des pôles.

CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES

Les pôles sur lesquels porte l'étude ont été choisis de manière à présenter une certaine diversité de caractéristiques propres à l'infrastructure de transport ou liées à leur situation urbaine. Ils se différencient sur de nombreux aspects, comme on le voit dans la présentation à la suite: la nature et le niveau de la desserte en transport en commun, la position hiérarchique en fonction des emplois et des populations accessibles, la densité d'occupation du sol, la situation métropolitaine, ..

Au-delà de ces aspects, l'étude a révélé que l'ancienneté de la création de la gare/station est relativement déterminante dans le développement de l'urbanisation autour des pôles. On trouve aussi bien des gares dont la création remonte aux premières lignes de chemin de fer à la fin du XIXème siècle mais dont les vocations d'origine sont très diverses (voyageur, triage, industrie,...), et des gares récentes (années 1970).

CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES SITUATION MÉTROPOLITAINE DES PÔLES

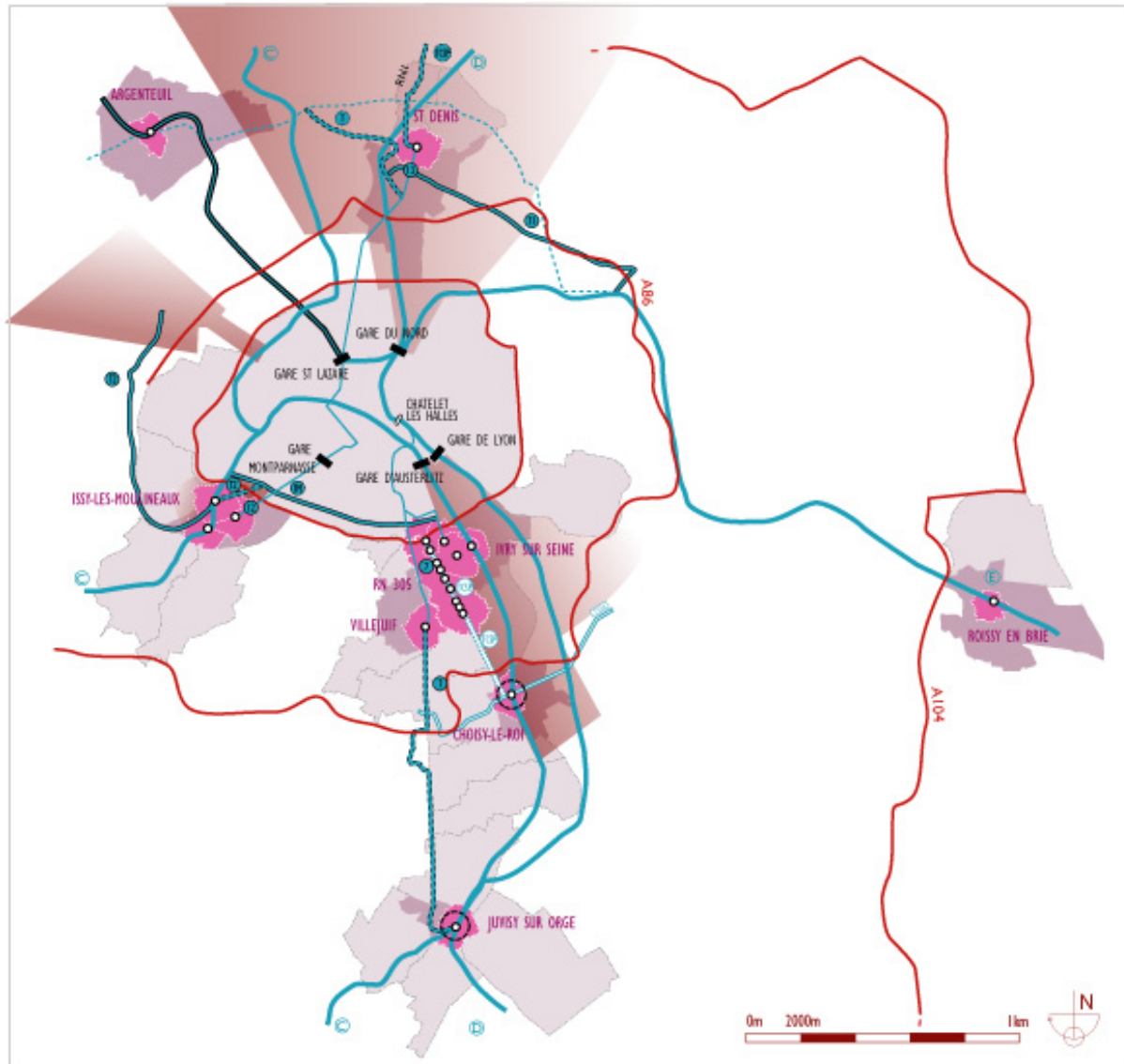
- Pôles
- Périmètre 15min à pied
- Commune d'appartenance du pôle
- Commune concernée par le périmètre d'accessibilité 15 min à pied
- CPER
Contrat de Programmation Régionale
- Gare SNCF
- Plans et cours d'eau
- Site de développement SDRIF 1994

TRANSPORT EXISTANT

- Métro (17, 12, 13)
- R.E.R. (C, D, E)
- Train de banlieue
- Tramway (1et2)
- T.V.M Trans-Val-de-Marne
- Rocade autoroutière

TRANSPORT PROJET

- Tramway
- TGN Tangentielle Nord
- TCSP
Transport en Commun en site propre



Les pôles étudiés se trouvent dans des situations très diverses à l'échelle francilienne : en limite de Paris : Issy les Moulineaux et Ivry sur Seine

En 1ère couronne : Villejuif-Louis Aragon, Saint Denis-Université et la RN305

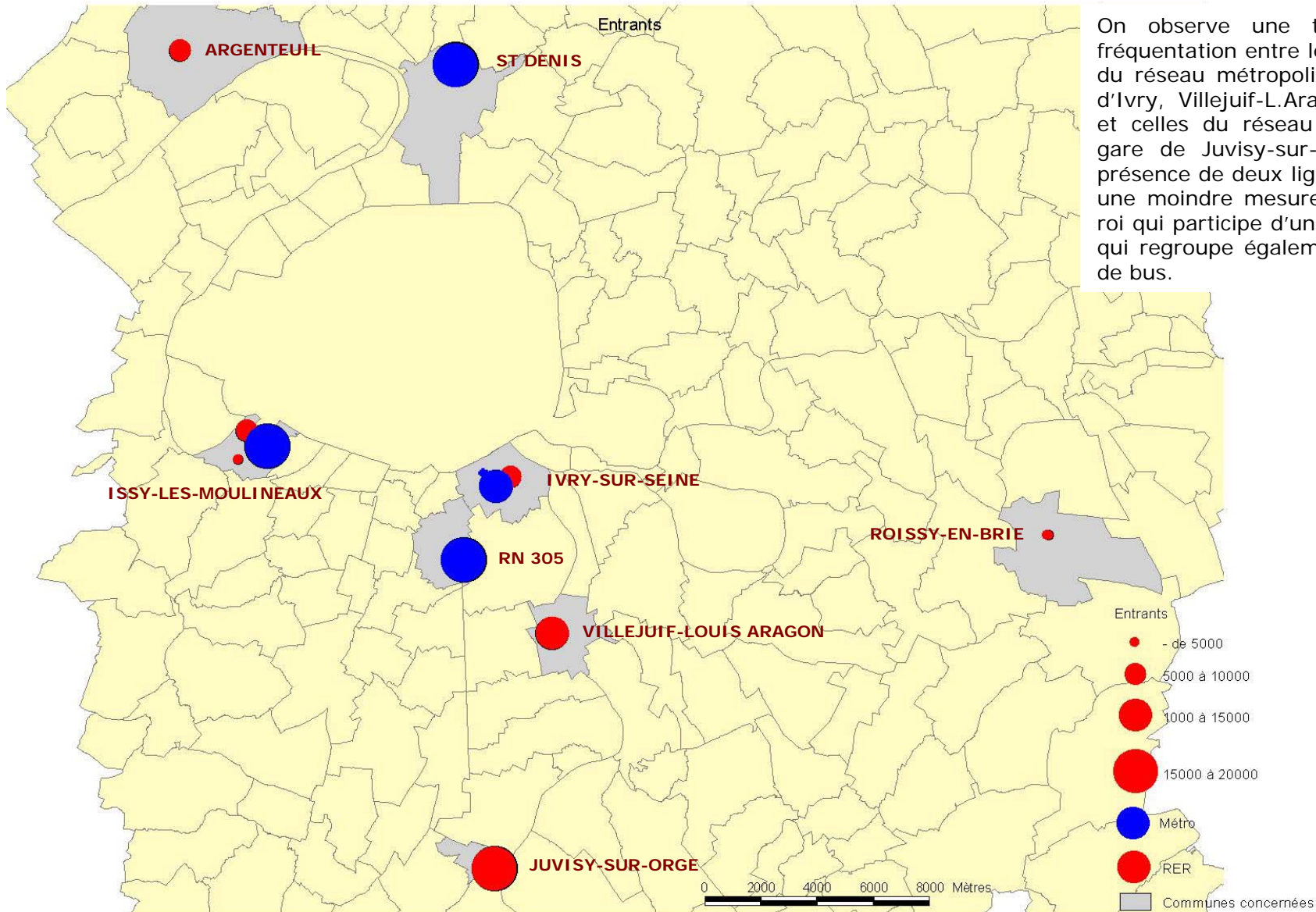
Entre 1ère et 2ème couronnes : Argenteuil-Val d'argent, Choisy le roi,

En 3ème couronne : Roissy en Brie.

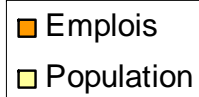
Certains sont parties prenantes de secteurs de développement : Saint Denis-Université et la Plaine de France ; Ivry sur Seine, Choisy le roi et la RN305 et Seine-Amont et l'OIN en cours de constitution.

CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES

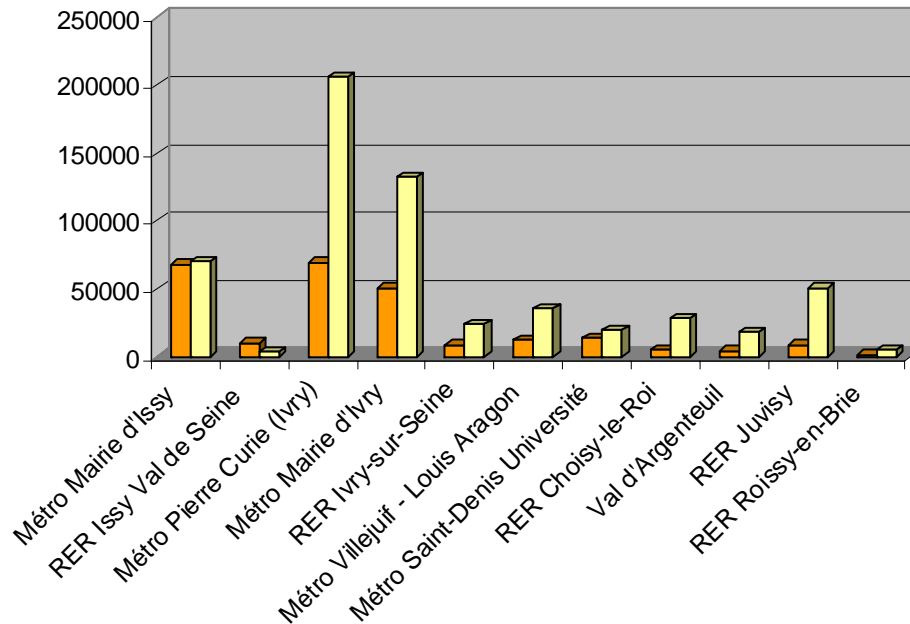
POSITION HIÉRARCHIQUE DES PÔLES EN FONCTION DU NOMBRE D'ENTRANTS



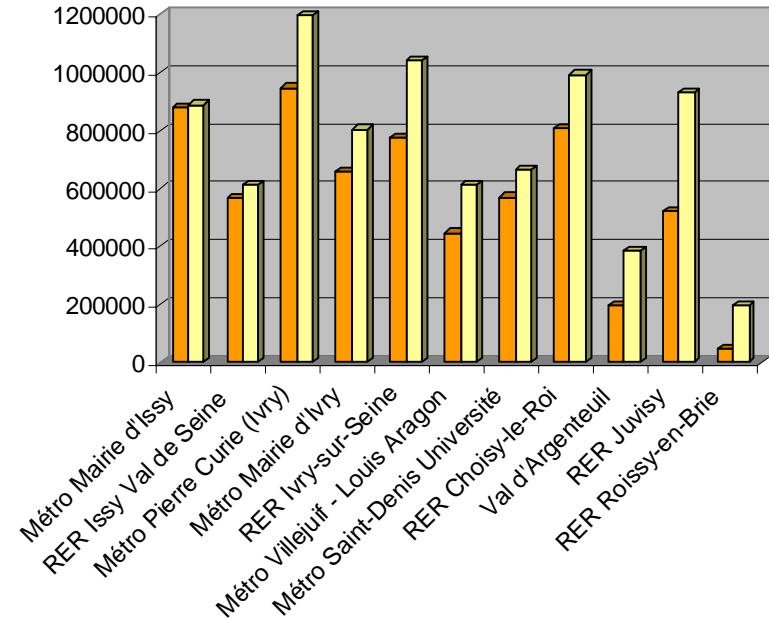
CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES POSITION HIÉRARCHIQUE DES PÔLES EN FONCTION DES EMPLOIS ET POPULATIONS ACCESSIBLES



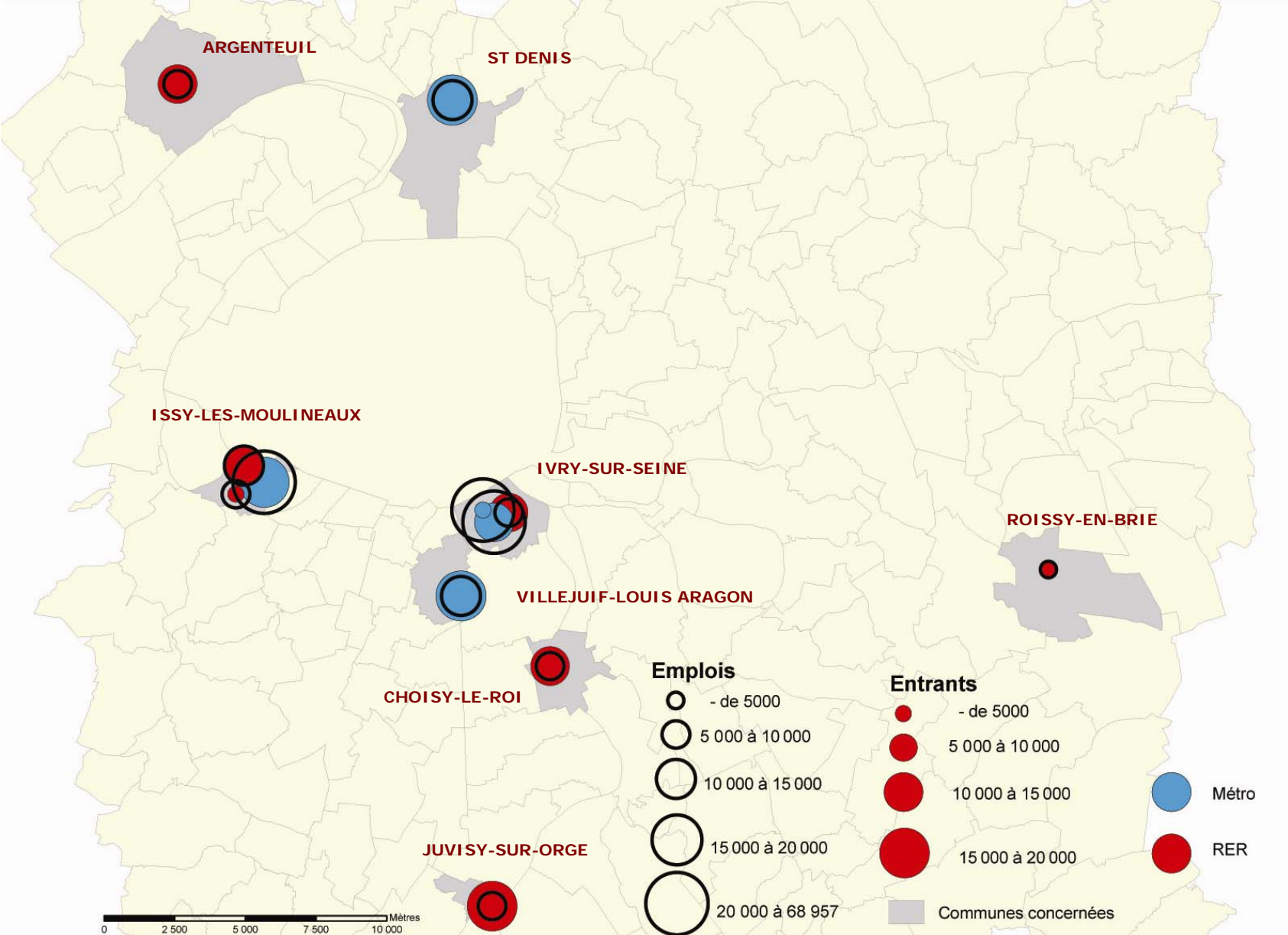
Emplois et population à 15 minutes de la gare



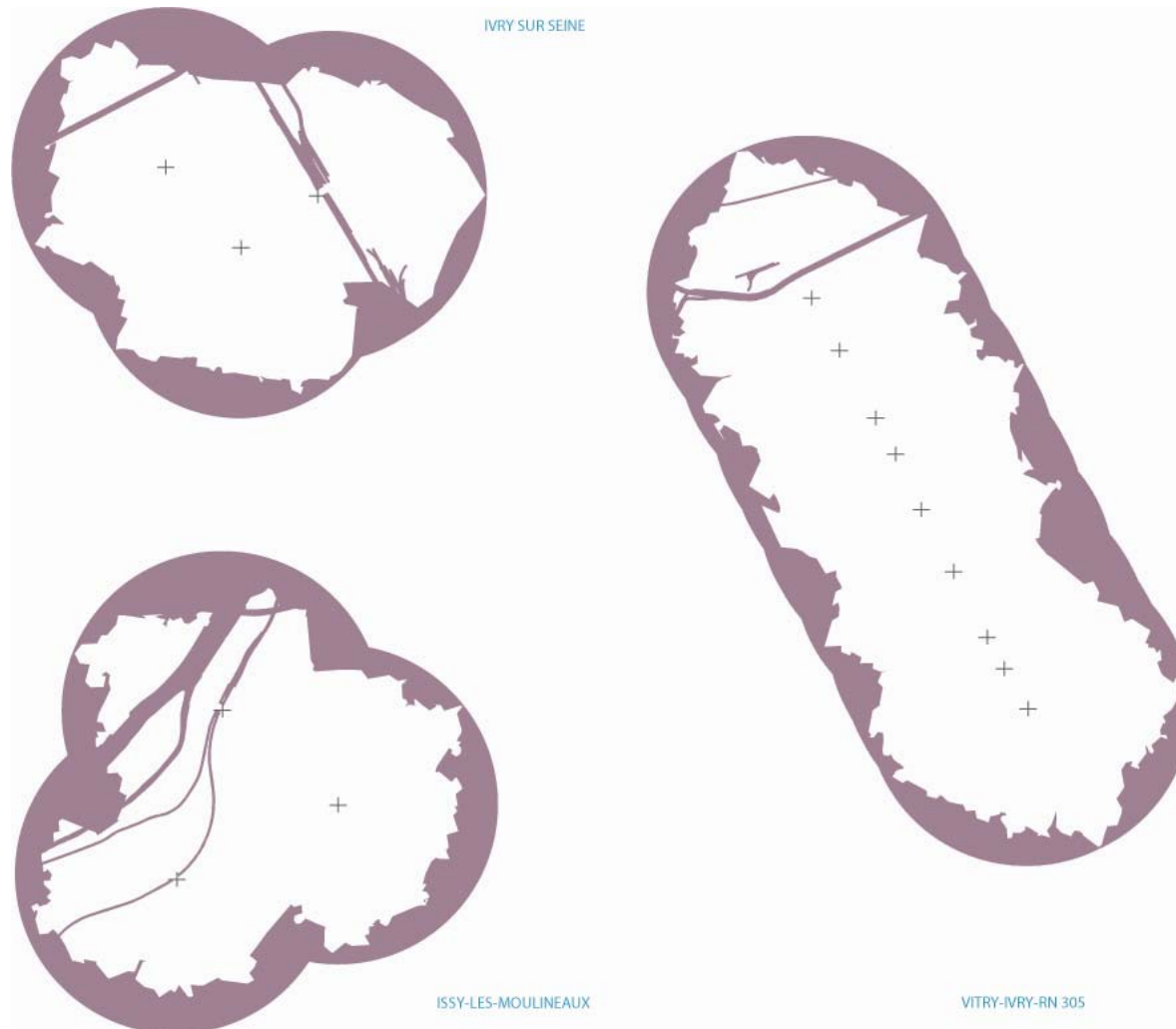
Emplois et population à 30 minutes de la gare



CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES POSITION HIÉRARCHIQUE DES PÔLES EN FONCTION DU NOMBRE D'ENTRANTS et DES EMPLOIS



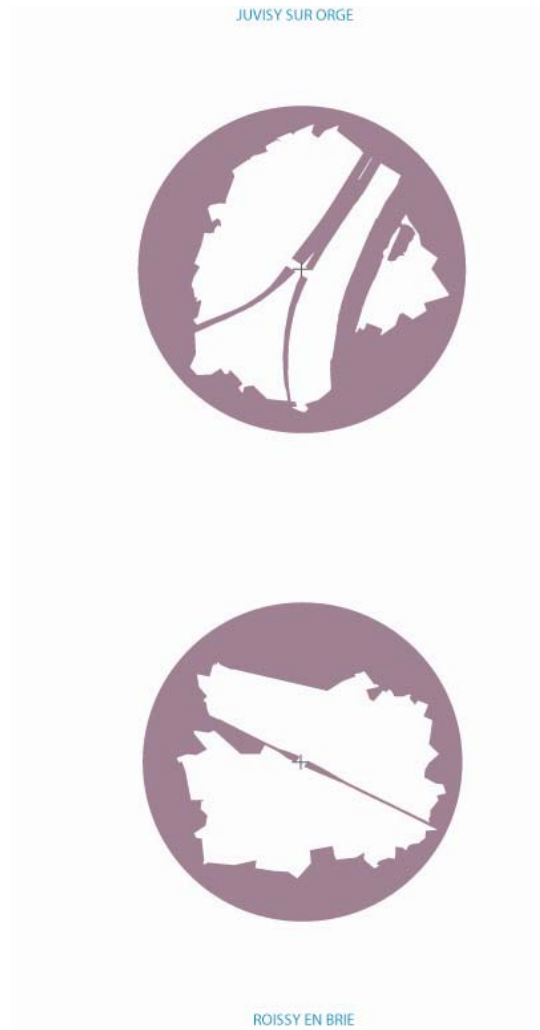
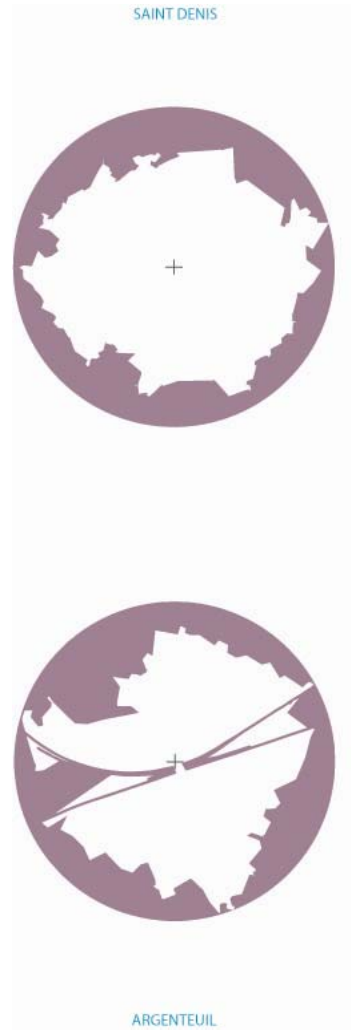
CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES PÉRIMÈTRES D'ACCESSIBILITÉ THÉORIQUES ET OBSERVÉS



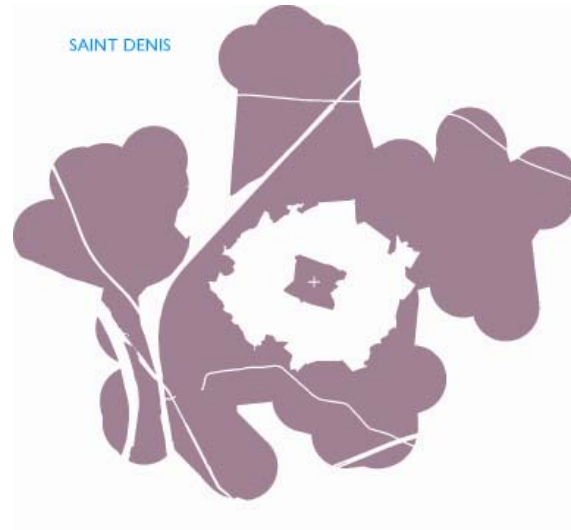
La comparaison entre le périmètre théorique de 1000m habituellement adopté dans les études de trafic et le périmètre observé en prenant en compte les itinéraires de distance équivalente réellement praticables révèle d'importants écarts entre eux. Ainsi, on constate un rapport entre périmètres observé et théorique de 0,45 (Juvisy-sur-Orge) à 0,67 (Ivry sur Seine), ce qui signifie une réduction moyenne de la surface du périmètre théorique de 40 à 50% environ (55% à Juvisy sur Orge et 33% à Ivry sur Seine). Ces écarts sont dus d'une part aux capacités de diffusion du réseau viaire environnant le pôle. Ils sont du également à l'emprise des infrastructures qui sont à l'origine même du pôle (emprise ferrée) et aux effets importants de coupure qu'elles génèrent. Ce qui explique notamment le moindre écart entre périmètres au droit des stations de métro dont la ligne est souterraine : ce qui est le cas à Villejuif-L. Aragon et à St Denis-Université, et, pour partie, à Issy les Moulineaux et Ivry sur Seine.

Ce premier indicateur montre l'intérêt d'une démarche « située », c'est-à-dire qui prenne en compte les caractéristiques urbaines propres à l'environnement des pôles. Il pointe en même temps les potentialités qu'offrirait chacun des sites dans la mesure où la diffusion de l'accessibilité serait favorisée par un travail sur le maillage viaire local et l'espace public.

CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES PÉRIMÈTRES D'ACCESSIBILÉ THÉORIQUES ET OBSERVÉS

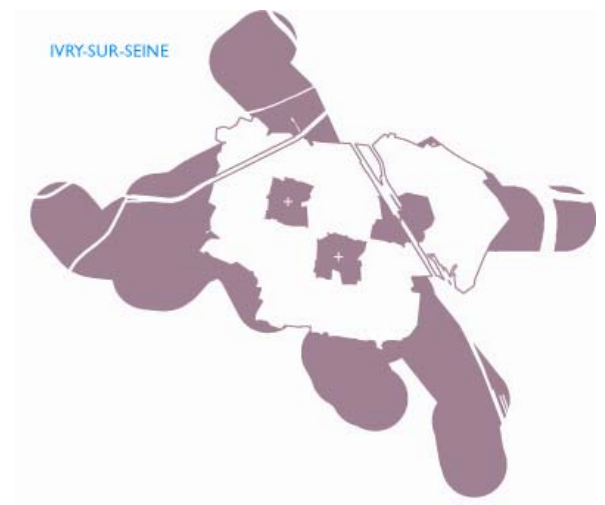


CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES PÉRIMÈTRES D'ACCESSIBILITÉ THÉORIQUES ET OBSERVÉS



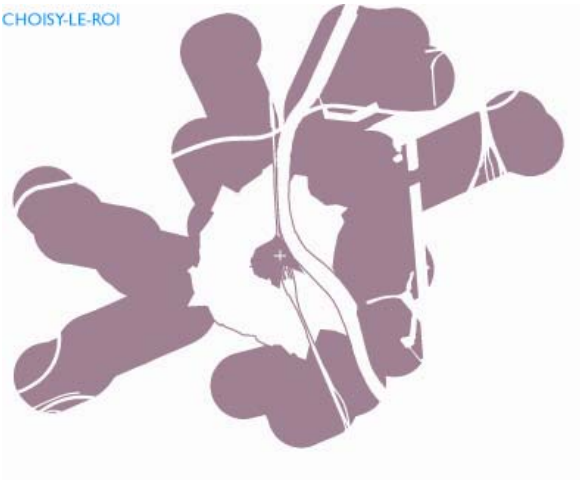
La formalisation du périmètre correspondant à 15mn en Bus (voir le détail de la construction de ces périmètres en annexe) livre une représentation des effets de l'intermodalité Bus - TC lourds (Métro et RER) à l'échelle locale. L'accessibilité depuis le pôle assurée par les TC lourds est abordée de façon statistique (dans le cadre de l'analyse de l'attractivité des pôles).

La comparaison des périmètres fait ressortir un peu plus les effets des infrastructures et de la géographie naturelle (fleuve), qui se combinent le plus souvent, sur la mise en relation du pôle et de son territoire environnant.



CHOIX ET PRÉSENTATION DES PÔLES PÉRIMÈTRES D'ACCESSIBILITÉ THÉORIQUES ET OBSERVÉS

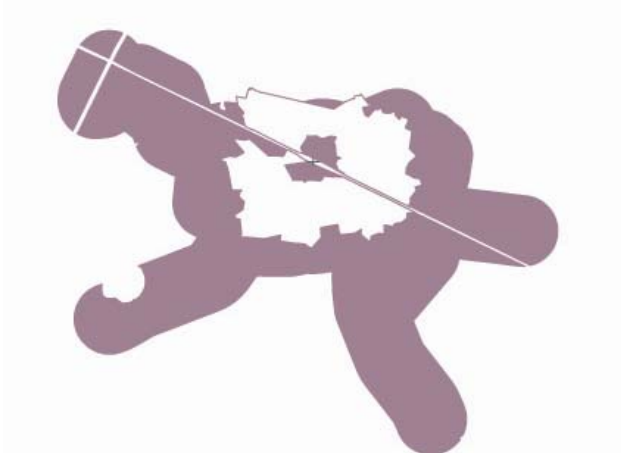
CHOISY-LE-ROI



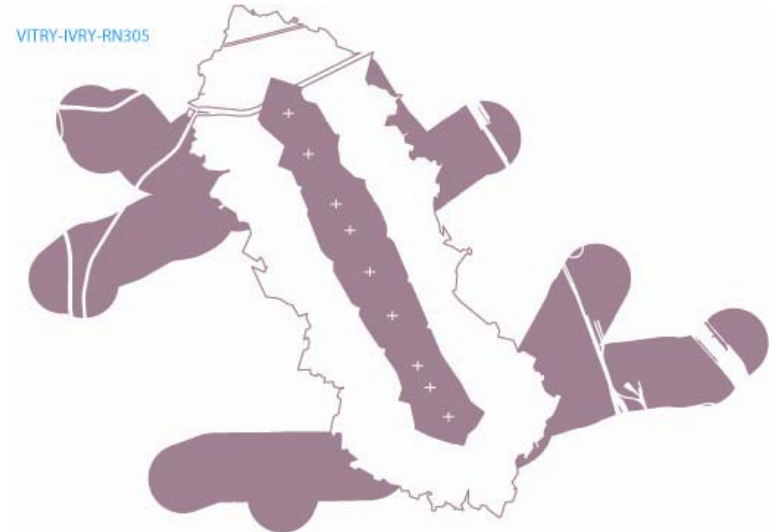
VILLEJUIF



ROISSY-EN-BRIE



VITRY-IVRY-RN305



- Le présent document se compose en quatre parties qui reprennent les étapes de la démarche d'étude et auxquelles sont ajoutées des annexes :

- Une première partie intitulée « Monographie par pôle » où sont analysés en détails les sites retenus sur la base de la méthodologie proposée ;

Une seconde partie intitulée « Synthèse » qui permet de faire émerger les principaux facteurs incitatifs et défavorables à la densification et d'introduire la grille d'évaluation du potentiel de densification construite à partir de trois grandes familles de critères : Configuration et qualité urbaine, Intensité et attractivité urbaine, Dynamique des acteurs et des projets.

- Une troisième partie intitulée « bilan prospectif par site », où cette grille est appliquée à chaque site qui est ainsi évalué en fonction des potentiels de densification qu'il présente.

- Enfin une dernière partie intitulée « intérêts de la densification », où sont mis en évidence les intérêts de la densification, les processus possibles, et les différentes échelles pertinentes de sa mise en œuvre.

- Sont présentées en « Annexes » certaines précisions méthodologiques (construction des indices, élaboration de la cartographie) et de démarche (personnes rencontrées notamment).