

# FACTEURS INCITATIFS ET DÉFAVORABLES À LA DENSIFICATION

L'étude a pour but de saisir les potentiels de densification des pôles gares, au moyen d'une analyse multi-critères qui combine plusieurs enjeux.

A l'issue de la phase de diagnostic qui a permis l'analyse de chaque pôle et la comparaison des pôles entre eux, il est apparu que certains indicateurs étaient plus déterminants que d'autres pour apprécier les potentiels de densification d'un site. Cette évaluation des facteurs incitatifs et défavorables à la densification a conduit au choix d'une série d'indicateurs regroupés en trois notions – clés.

## **Notions – clés**

L'analyse par thème effectuée en conclusion du diagnostic a fait émerger des problématiques et des enjeux transversaux qui ont amené à identifier trois notions – clés, enjeux autour desquels se fédèrent les différents facteurs de la densification :

- CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE
- INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE
- DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS

## **Les indicateurs du potentiel de densification :**

Les indicateurs ont été sélectionnés en fonction de leur caractère déterminant dans l'appréciation du potentiel de densification d'un site. Certains n'ont pas fait l'objet d'une étude approfondie lors de la phase de diagnostic par site mais ils sont apparus comme essentiels par la suite. Ils ont donc été introduits dans l'évaluation des facteurs incitatifs et défavorables à la densification, même s'ils ne sont pas toujours renseignés dans les bilans prospectifs par site qui suivent.

Pour chaque notion-clé, les indicateurs donnent lieu à une question qui permet de mesurer le potentiel de densification du site. Les questions récapitulatives ci-dessous, appliquées à chaque pôle, identifient les facteurs plus ou moins favorables à la densification, et permettent de dresser un profil nuancé de chaque site en fonction de son potentiel de densification.

Cette évaluation est présentée sous la forme d'un tableau synthétique pour chaque site.

## **Le potentiel de densification est évalué pour chaque question selon la règle suivante :**

- : peu favorable à la densité / à une densification
- + : relativement favorable à la densité ou sans impact particulier
- ++ : très favorable à la densité / à une densification

# FACTEURS INCITATIFS ET DÉFAVORABLES À LA DENSIFICATION

## CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE

Les conditions historiques **d'émergence du pôle** sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?

Le mode **d'insertion physique** de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?

La gare est-elle située à **proximité d'une voie urbaine structurante** ?

La **conception de la gare et du pôle de transport** est-elle favorable à la densification ?

Le **site de la gare** offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?

Le **périmètre de référence** (15 minutes à pied) autour de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?

Des **servitudes spécifiques** grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?

La **densité bâtie observée** est-elle inférieure à la densité **prescrite** par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?

La **densité perçue** sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?

Existe-t-il des **potentiels importants de mutation foncière** identifiés par le POS/PLU ou dans le MOS ?

La **configuration urbaine** des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?

La présence **d'éléments paysagers remarquables** (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification ?

# FACTEURS INCITATIFS ET DÉFAVORABLES À LA DENSIFICATION

## INTENSITÉ URBAINE ET ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE

Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d'**emplois** ?

- Si nombre d'emplois accessibles supérieur à 800 000 : **++**
- Si nombre d'emplois accessibles compris entre 500 000 et 800 000 : **+**
- Si nombre d'emplois accessibles inférieur à 500 000 : **-**

Le pôle gare permet-il à une **population** importante d'arriver en 30 mn ?

- Si population supérieure à 800 000 : **++**
- Si population comprise entre 600 000 et 800 000 : **+**
- Si population inférieure à 600 000 : **-**

L'**utilisation des transports en commun** pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ?

- Si utilisation des TC supérieure de plus de 10 % à celle de la voiture : **++**
- Si utilisation des TC identique à celle de la voiture ou supérieure jusqu'à 10% inclus: **+**
- Si utilisation des TC inférieure à celle de la voiture : **-**

Quel est le **niveau global d'intermodalité** du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?

La **fréquence de desserte de la gare** en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?

- si strictement plus de 2 trains au 1/4 h (soit au moins 3 trains par 15 min) **++**
- si deux trains au 1/4 h **+**
- si strictement moins de deux trains au 1/4 h (soit au mieux 1 train toutes les 15 min) **-**

La qualité de service de la **desserte en bus en heure de pointe** à partir de la gare est-elle favorable à la densification (faire une moyenne sur les lignes de bus desservant la gare, éventuellement pondérée) ?

- si fréquence inférieure à 10 min (au moins 1 bus toutes les 10 min, i.e au moins 6 bus/h) **++**
- si fréquence entre 10 et 20 min (au moins 1 bus toutes les 20 min, i.e au moins 3 bus/h) **+**
- si fréquence supérieure à 20 min (inférieur au égal à 2 bus/h) **-**

Le **service de TC en weekend** par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)

- Le service bus du weekend n'est pas trop dégradé par rapport à la semaine et est donc favorable à la densification **++**
- Dégradation moyenne donc moyennement favorable **+**
- Dégradation forte donc peu favorable **-**

La **mixité des fonctions** (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ?

- Si rapport emploi/ habitat compris entre 35 % et 65 % : **++** (car la mixité est un facteur favorable à la densification)
- Si rapport emploi/ habitat supérieur à 65 % : **+**  
(car le site est alors considéré comme un pôle d'emploi plutôt qu'un pôle mixte)
- Si rapport emploi/ habitat compris inférieur à 35 % : **-** (car site peu mixte)

# FACTEURS INCITATIFS ET DÉFAVORABLES À LA DENSIFICATION

## DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS

Le **contexte institutionnel** est-il favorable aux projets de densification ?

La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une **perspective de densification** ?

Existe-t-il des **projets locaux**, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?

Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (haut niveau de service, par ex : restructuration RER en omnibus type RER B N+, TCSP, métro, ...)

La collectivité est-elle dotée déjà **d'outils d'intervention** (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?

# FACTEURS INCITATIFS ET DÉFAVORABLES À LA DENSIFICATION

## EXEMPLE DE GRILLE D'ÉVALUATION

<b>I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE</b>		
Les conditions historiques d'émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	++	Extension ancienne (1934) de la ligne 12 en desserte de CV
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	++	Station de ligne souterraine
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	++	RD989 : radiale est-ouest et axe de développement communal
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	++	Station « de ville » en relation avec terminus de Bus
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	++	Station entre place de la Mairie et carrefour urbain
Le périmètre de référence (15 minutes à pied) autour de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	++	Centre urbain
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	?	PPRI ?
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	+	Densités équivalentes
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	++	Ambiance « parisienne »
Existe-t-il des potentiels importants de mutation foncière identifiés par le POS/PLU ou dans le MOS ?		
La configuration urbaine des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?	+	Urbanisation traditionnelle en îlots le long des voies radiales Proximité des secteurs de renouvellement urbain en rive de Seine au nord et du secteur hérité du coteau au sud
La présence d'un bâti de qualité ou d'opérations d'amélioration du bâti existant en cours peut-elle représenter un atout pour la densification ?		
La présence d'éléments paysagers remarquables (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification ?	-	En pied de coteau et éloigné de la Seine
<b>II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE</b>		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d'emplois ? (voir seuils en introduction)	++	
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ? (voir seuils en introduction)	++	
L'utilisation des transports en commun pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ? (voir seuils en introduction)	+	Performance moyenne étant donné la proximité de Paris et la qualité de la desserte
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?		
La fréquence de desserte de la gare en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?		
La qualité de service de la desserte en bus en heure de pointe à partir de la gare est-elle favorable à la densification (faire une moyenne sur les lignes de bus desservant la gare, éventuellement pondérée) ?		
Le service de TC en weekend par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)		
La mixité des fonctions (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ? (voir seuils en introduction)	+	Un pôle d'emploi plus qu'un pôle mixte
La densification est-elle favorisée par la présence d'équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?		
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	++	Pôle commercial de centre-ville
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix élevés, mais légèrement inférieurs à ceux de Boulogne-Billancourt
Les interactions du site de la gare avec d'autres polarités et centralités situées dans le périmètre d'accessibilité élargi permettent-elles d'encourager la densification sur certaines voies de liaison ?	++	Proximité de Paris, des centre-villes de Vanves, Malakoff...
<b>III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS</b>		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	Forte volonté politique locale
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	++	Une densification axée sur l'emploi
Existe-t-il des projets locaux, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++	Projet de fort numérique / téléphérique, nombreux projets de ZAC
Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (haut niveau de service, par ex : restructuration RER en omnibus type RER B N+, TCSP, métro, ...)		
La collectivité est-elle dotée déjà d'outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	++	SEM, ZAC