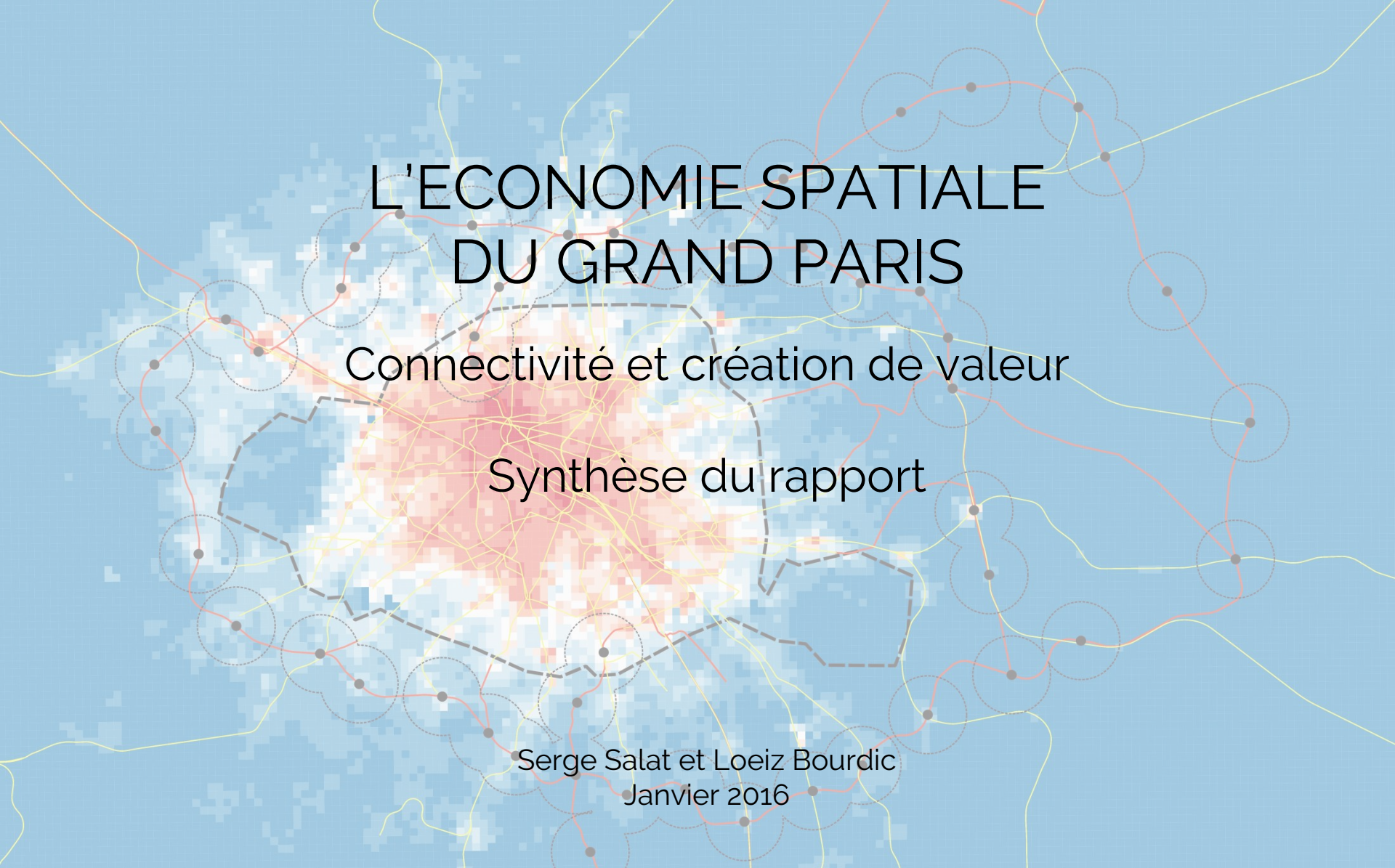


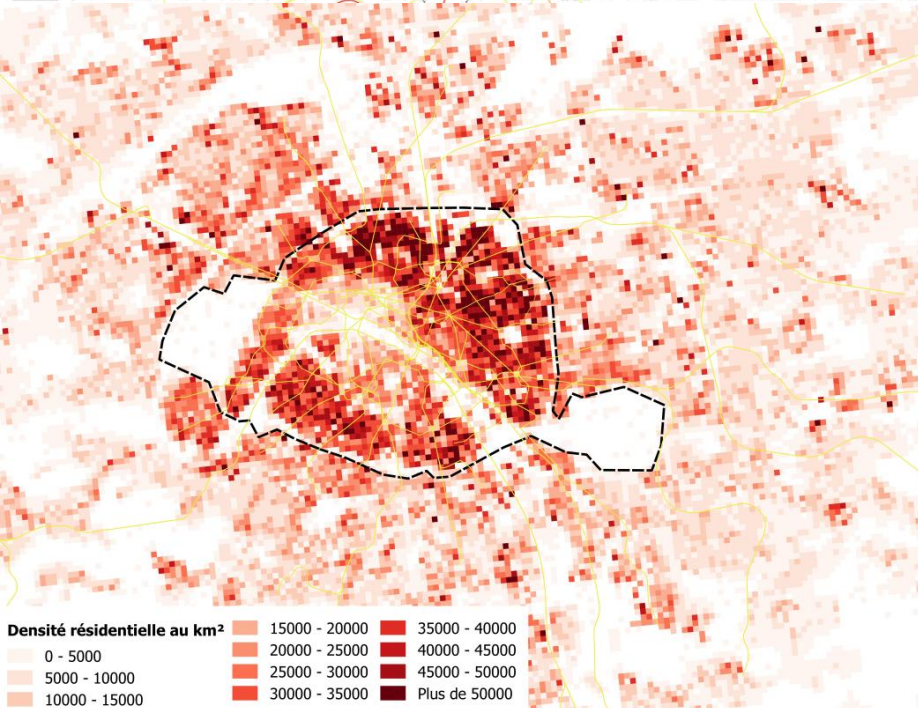
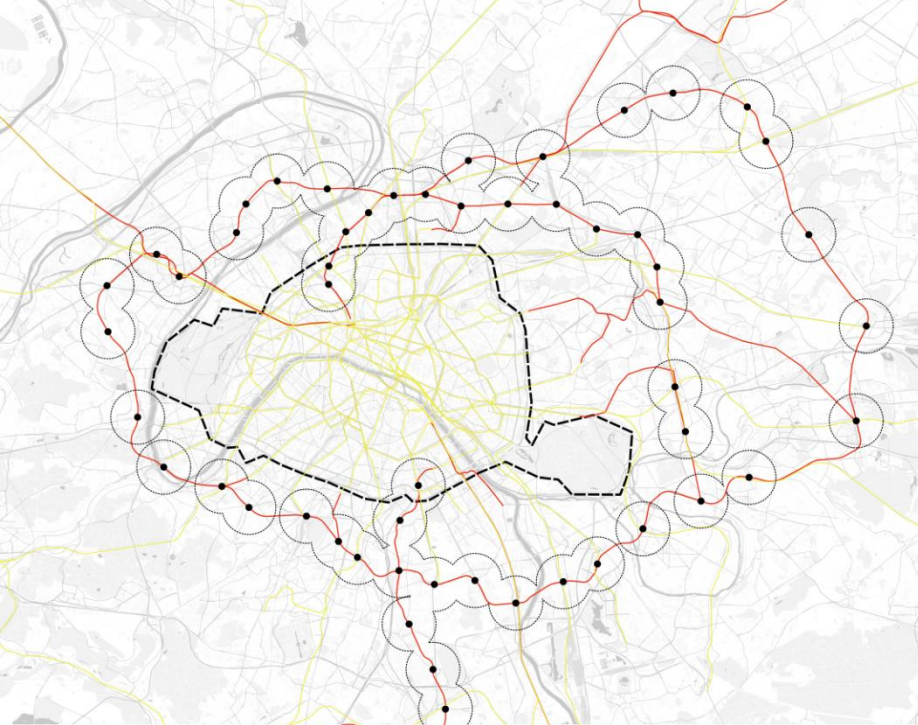


L'ECONOMIE SPATIALE DU GRAND PARIS

Connectivité et création de valeur

Synthèse du rapport

Serge Salat et Loeiz Bourdic
Janvier 2016



Analyser, mesurer et comprendre les impacts du Grand Paris Express

200 km de lignes, 68 nouvelles gares, 140 km² de zone urbaine impactée, 25 milliards d'euros d'investissement, plus de 10.000 emplois directs par an pendant les travaux, 100 à 200 milliards de retombées économiques. Le Grand Paris Express est l'infrastructure qui transformera Paris et sa région au XXI^e siècle.

Cette nouvelle offre de transport vise à faciliter la vie quotidienne de 12 millions d'habitants, reconnecter les banlieues, soutenir la compétitivité économique des territoires, améliorer la cohésion sociale en intensifiant les interactions, les rencontres, les échanges, le commerce, et les activités.

En partenariat avec le Groupe Caisse des Dépôts, l'Institut des Morphologies Urbaines publie un rapport d'analyse approfondie sur l'impact du projet du Grand Paris sur la forme économique et sociale de la métropole à horizon 2030.

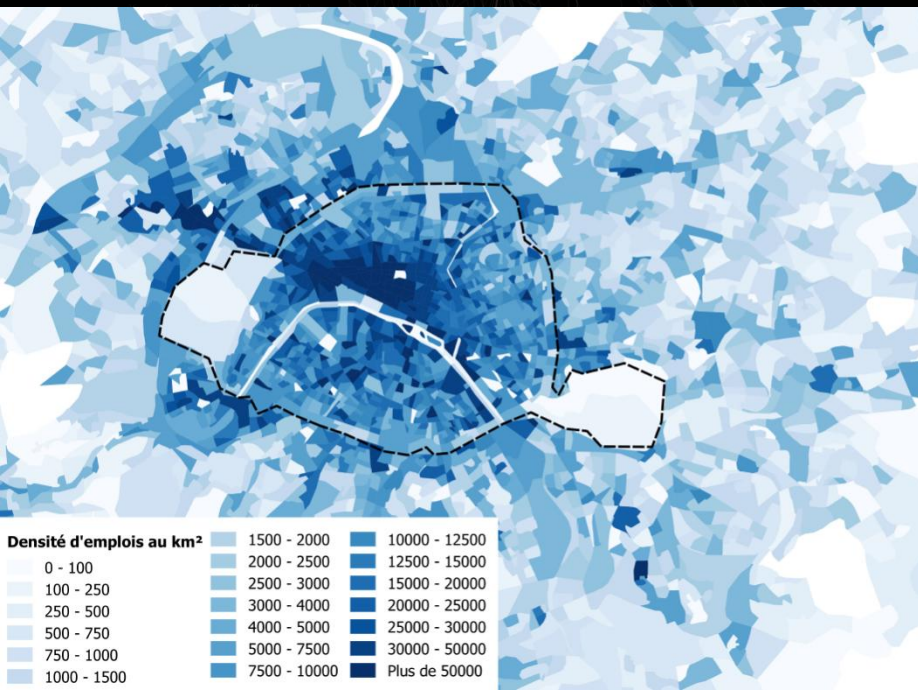
Ce rapport permet d'identifier les dynamiques actuelles et

offre un cadre analytique puissant afin d'anticiper les dynamiques futures de développement économique. Ce rapport étudie l'émergence des nouvelles centralités, la relation entre les nouvelles gares du Grand Paris Express et les densités de résidents et d'emploi et les effets globaux du réseau en termes d'intégration sociale et d'accès aux emplois.

Ce rapport propose une double grille de lecture des nouveaux quartiers de gare. Une première typologie des nouveaux quartiers de gare, en fonction de leur dynamisme démographique, de leur potentiel d'accès aux emplois, de leur niveau d'intégration et de mixité sociale vise à identifier les zones fragiles en termes d'accès aux emplois, de revenus et de mixité sociale. Une seconde typologie en fonction de leur centralité dans le nouveau réseau, de leur qualité urbaine, et de leurs dynamiques de développement vise à identifier les quartiers à plus fort potentiel de développement économique.



Les flux domicile-travail dans la métropole parisienne



L'accessibilité est la clé de l'intégration sociale et de la croissance économique

Les villes ont une double structure spatiale. La première structure spatiale est celle des densités : emplois, résidents, entreprises, bâti... La deuxième structure spatiale est celle des flux : déplacements, logistique, information, interactions...

Les infrastructures de transport public structurent spatialement la géographie économique urbaine des villes les plus compétitives. Elles organisent les liens entre habitants, emplois et entreprises et favorisent à la fois l'intégration sociale et la productivité économique.

Le rapport procède à une analyse détaillée de la structure spatiale du Grand Paris en la mettant en regard avec celle d'autres villes globales telles que Londres, New York, Tokyo ou Hong Kong.

L'accessibilité tient à la fois des densités et des flux. A Paris, New York, ou Londres, les distances spatiales ne font pas sens : l'accessibilité est une accessibilité temporelle.

Combien et quels types d'emplois, d'entreprises ou d'activités économiques puis-je atteindre en moins de 30 minutes ?

L'accessibilité est donc l'un des paramètres clé qui structure l'économie géographique des grandes métropoles, à court terme et à long terme. Mesurer et comprendre la structure de cette accessibilité est essentiel pour appréhender et prévoir les évolutions des métropoles.

Ce rapport s'appuie sur un travail analytique novateur rendu possible par le *big data* et ouvre de nouvelles opportunités pour mieux appréhender l'économie géographique du Grand Paris. La constitution d'une masse de données inédite sur le Grand Paris a permis de mettre en œuvre des analyses puissantes de la géographie socio-économique, au travers notamment des liens entre les mesures locales d'accessibilité aux opportunités économiques et les dynamiques urbaines.

Les gains d'accessibilité aux transports liés au Grand Paris Express

L'accessibilité des résidents aux transports en commun est un indicateur clé de l'accessibilité au sein d'une métropole. Cette accessibilité aux transports traduit l'intégration des distributions spatiales des densités résidentielles avec la structure des réseaux de transport en commun. En facilitant l'accès aux transports en commun, elle encourage les transferts modaux et contribue à diminuer l'empreinte carbone et la dépendance automobile.

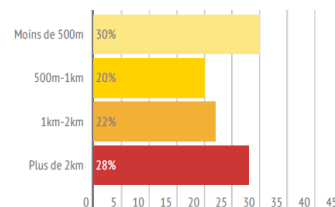
La compacité et le développement des réseaux ferrés dans les villes globales assurent de très hauts niveaux d'accessibilité piétonne pour les résidents : de l'ordre de 25% de la population à moins de 500 m d'une gare de rail urbain et entre 50% et 60% de la population à moins d'un kilomètre.

A Copenhague, 55% de la population vit à moins d'un km d'une gare de rail urbain. Ces chiffres sont de 53% à Londres et de 48% à New York. Dans le Grand Paris de 2015, 30% de la population vit à moins de 500 m

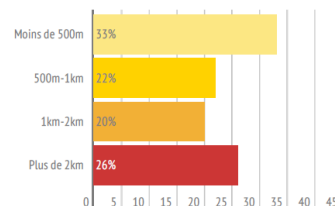
d'une gare de rail urbain, en raison de la très forte couverture de Paris intra-muros. 20% de la population vit entre 500m et 1km d'une station. Grâce à des politiques d'intégration du développement ferré et foncier, les niveaux d'accessibilité piétonne aux réseau ferré sont encore plus élevés à Hong Kong, avec 43% de la population à moins de 500 m d'une gare et 32% entre 500 m et 1 km, ne laissant plus que 25% de la population à plus d'un km d'une gare.

Les nouvelles lignes du Grand Paris Express amélioreront sensiblement la situation de Paris en augmentant la couverture du réseau de métro en petite couronne. 33% de la population vivra alors à moins de 500 m d'une gare, tandis que 22% vivra entre 500 m et 1 km, portant le taux de couverture à moins d'un km à 55% en 2030, contre 50% aujourd'hui. Le Grand Paris aura alors des niveaux d'accessibilité au métro et au rail urbain voisins de Copenhague et Londres, tout en restant inférieurs à ceux de Hong Kong.

Paris 2015

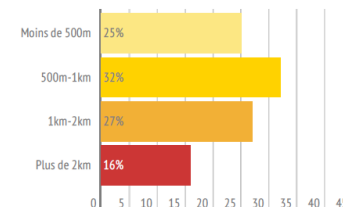


Paris 2030

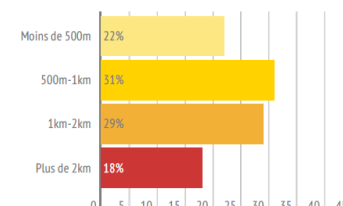


Accessibilité aux transports en commun dans 5 métropoles : les graphiques présentent la part des résidents en fonction de leur distance à la station de métro la plus proche

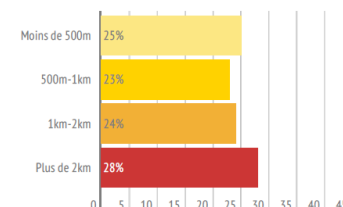
Copenhague



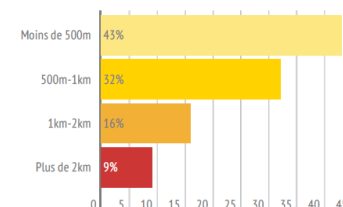
Londres



New York



Hong Kong



Les gains d'accessibilité aux emplois liés au Grand Paris Express

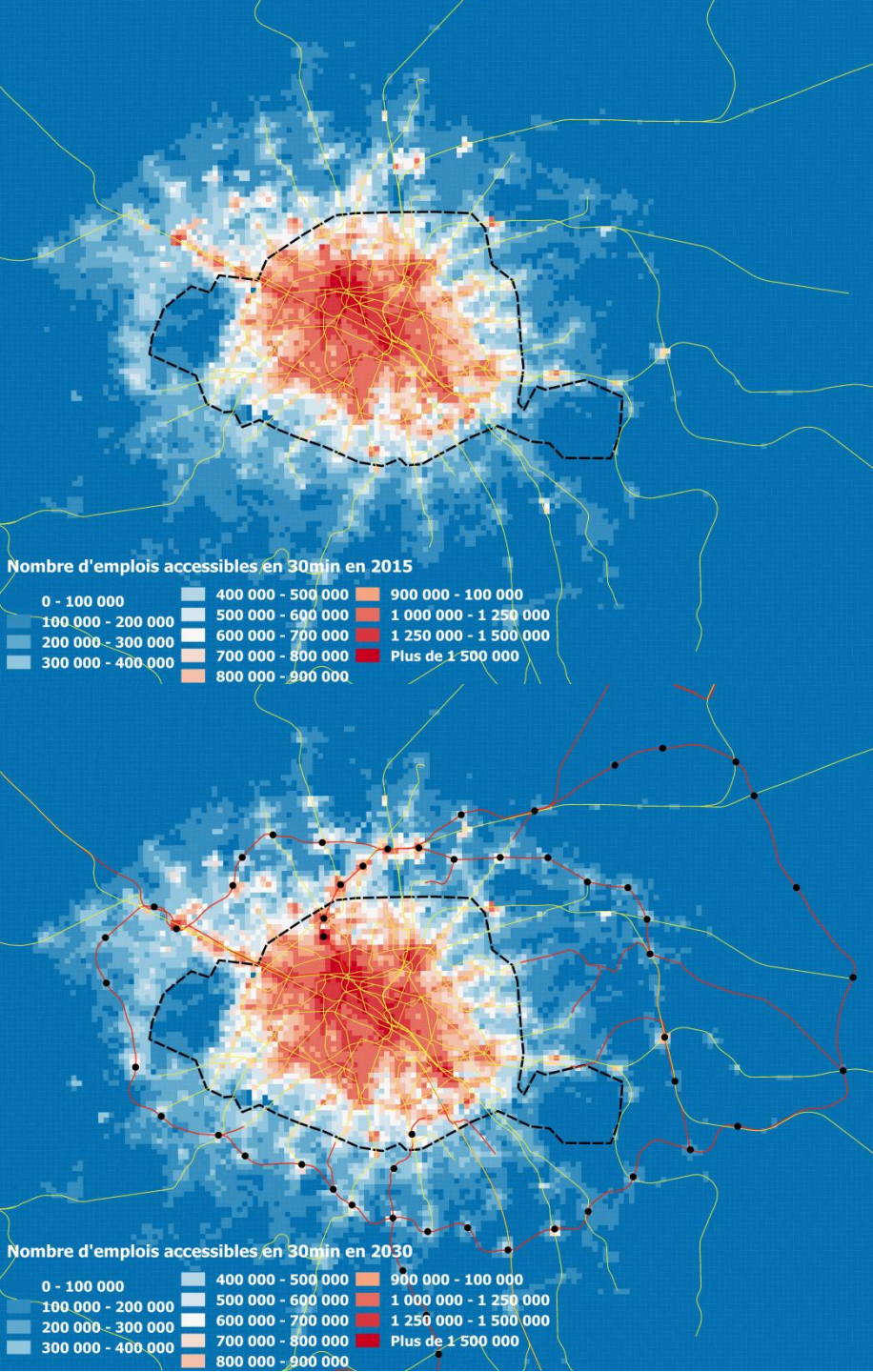
Pour la première fois, grâce à l'OpenData et au BigData, l'accessibilité aux emplois a été mesurée et cartographiée sur toute l'Ile de France. Cette analyse prend en compte toutes les données disponibles et tous les moyens de transport (métro, RER, tram, train, bus...).

La première carte donne pour chaque cellule de 200m de côté en 2015 le nombre d'emplois accessibles à moins de 30 minutes en transport en commun et à pied, porte à porte. Elle met en évidence une très forte hétérogénéité de l'accessibilité aux emplois, avec le quartier central des affaires comme cœur urbain à plus d'un million d'emplois accessibles à 30min, et la moitié de Paris intramuros et l'axe de la Défense à plus de 700 000 emplois accessibles. Au-delà du périphérique, l'accessibilité tombe en deçà de 500 000 emplois accessibles.

Pour la première fois également, l'impact du projet du Grand Paris sur l'accessibilité a été calculée de façon systématique et cartographiée à l'échelle de l'Ile de France.

Pour étudier l'évolution de l'accessibilité dans le Grand Paris entre 2015 et 2030, 11 nouveaux tronçons ont été simulés : extension des lignes 1, 4, 9, 10, 11, 12 et 14, et création des lignes 15 Sud, 15 Est, 15 Ouest et 16.

Cette analyse met clairement en évidence les gains d'accessibilité induits par le Grand Paris Express en première couronne. En termes d'intégration sociale, le Grand Paris Express permettra de désenclaver une partie de la banlieue, en facilitant l'accès en transport en commun aux pôles d'emplois. La création de logement sociaux dans les zones bénéficiant de ces gains d'accessibilité aux emplois est une opportunité à forte valeur intégratrice. En termes de développement économique, si la prévalence du quartier central des affaires en termes de nombres d'emplois accessibles ne sera pas modifiée, ces nouvelles infrastructures redéfiniront les pôles économiques secondaires de la métropole, notamment le long de la ligne 14 au Nord.



L'accessibilité aux emplois dans les nouveaux quartiers de gare

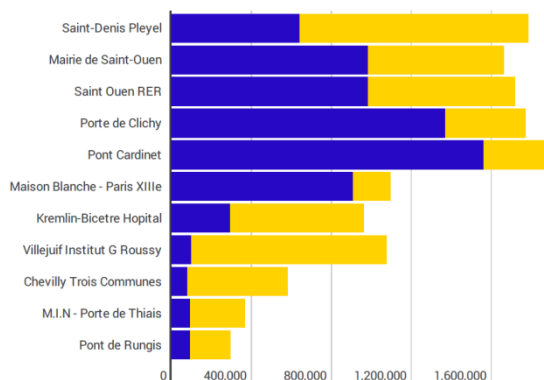
L'analyse du nombre d'emplois accessibles en 2015 depuis les futures gares du Grand Paris Express montre une nette prédominance du quadrant nord-ouest dans les Hauts-de-Seine en raison de sa proximité avec les fortes concentrations d'emplois des quartiers de l'Opéra et de la Défense. La mise en service des nouvelles lignes aura un impact direct sur l'attractivité économique des nouveaux quartiers de gare, avec un impact différencié en fonction des lignes.

Les gares du tronçon nord de la ligne 14 passeront dans la zone d'accessibilité à plus de 1,5 millions d'emplois créant les conditions d'émergence d'un nouvel axe majeur de développement économique. Saint-Denis Pleyel passera ainsi de 640 000 à 1,8 millions d'emplois accessibles en moins de 30 minutes, à comparer aux 850 000 emplois accessibles en moyenne dans Paris intramuros.

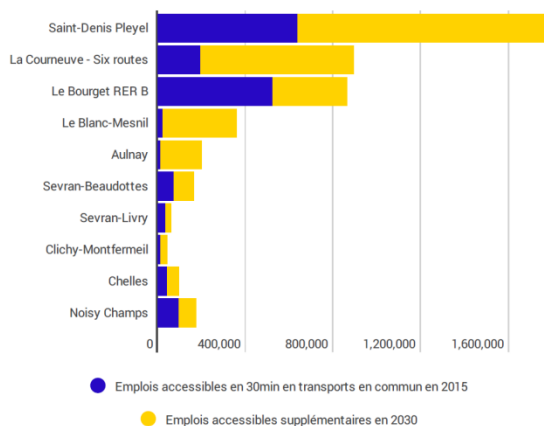
L'ensemble de la ligne 15, à l'exception de quelques gares au sud-est verra son accessibilité aux emplois nettement renforcée avec de fortes variations locales. La ligne 16 bénéficiera de gains d'accessibilité aux emplois assez limités. Sevrans-Beaudottes par exemple passera de 75 000 à 166 000 emplois accessibles en moins de 30 minutes.

Les nouvelles lignes du Grand Paris Express permettront une meilleure intégration du marché de l'emploi parisien avec les bassins de population, avec une meilleure accessibilité aux emplois en première couronne, en particulier le long des tronçons les plus proches des principaux pôle d'emplois.

Ligne 14



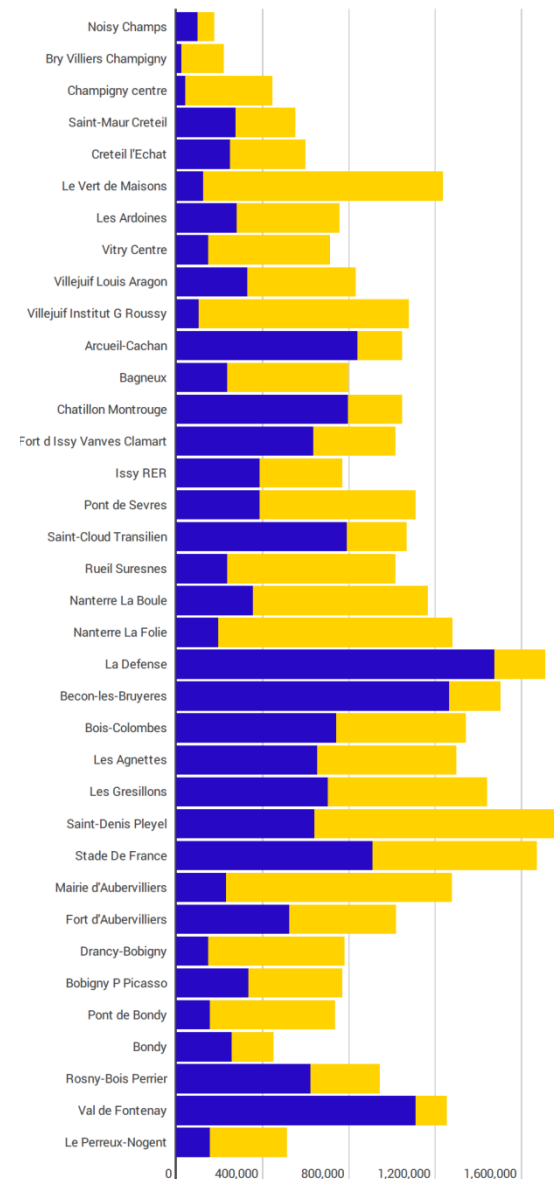
Ligne 16

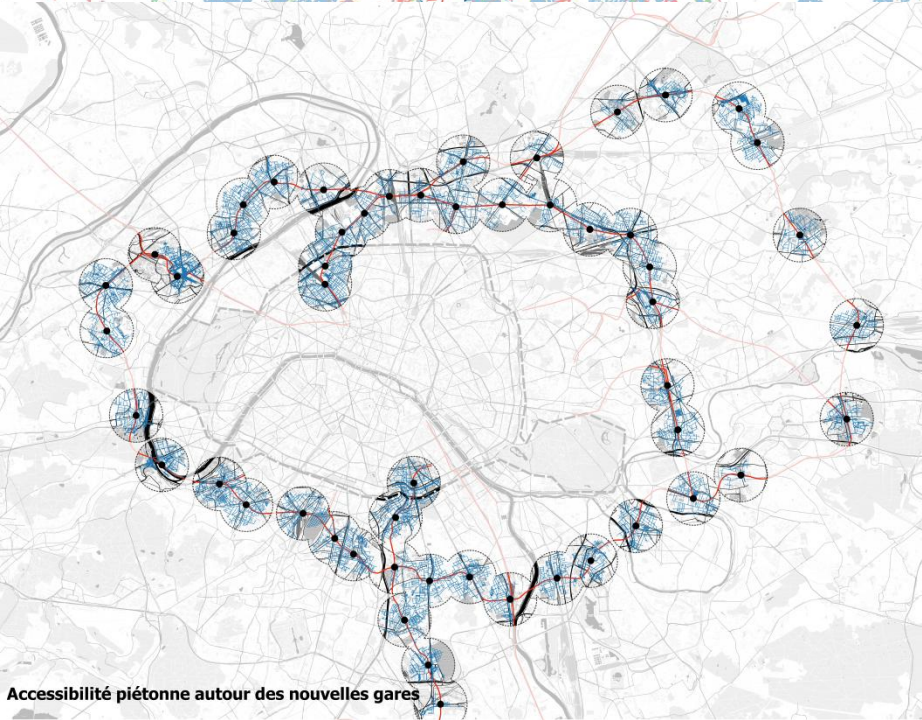
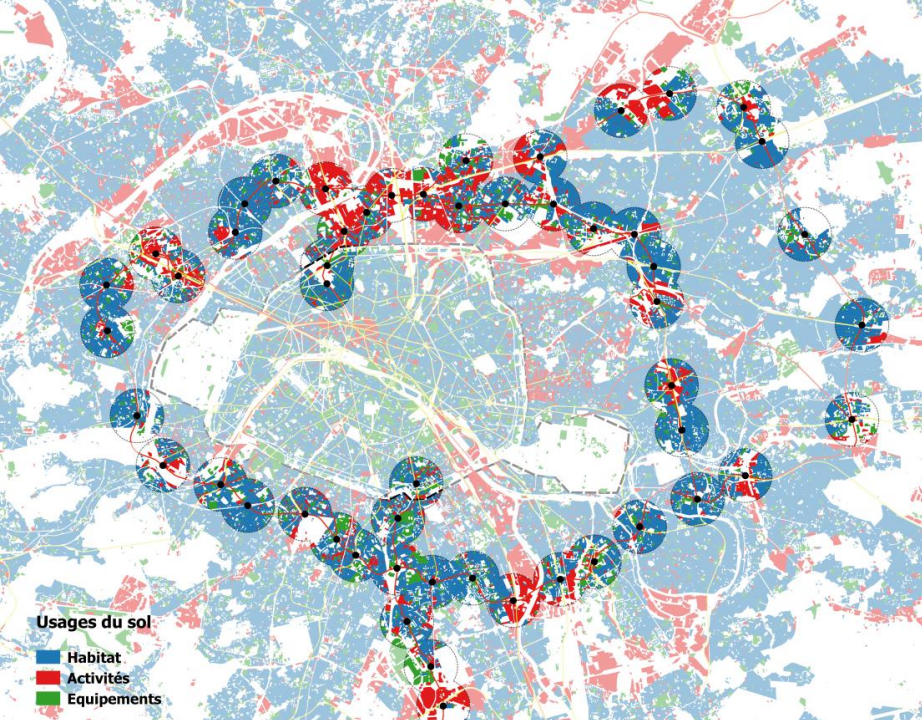


● Emplois accessibles en 30min en transports en commun en 2015
● Emplois accessibles supplémentaires en 2030

Les variations du nombre d'emplois accessibles en moins de 30 minutes porte à porte en transports en commun depuis les nouvelles gares du Grand Paris, entre 2015 et 2030.

Ligne 15





Evaluer le potentiel de développement des différents quartiers de gare

Focaliser le développement urbain autour des quartiers de gare est une opportunité unique pour accroître l'intégration sociale et économique du Grand Paris. Le principal défi pour les pouvoirs publics est de retirer des investissements du Grand Paris Express le maximum de valeur sociale, économique et environnementale.

Pour les résidents, la valeur est principalement déterminée par les caractéristiques du lieu, son adéquation avec les préférences individuelles en termes de forme urbaine, d'écoles, d'accès aux aménités urbaines, mais aussi de l'accessibilité aux opportunités d'emploi et aux opportunités économiques. Pour les entreprises, la valeur dérive d'une maximisation de leur rentabilité, qui dans l'industrie des services par exemple conduit à des concentrations dans les lieux à plus forte concentration d'emplois et d'entreprises.

Le développement urbain autour des gares urbaines peut supporter cette création de

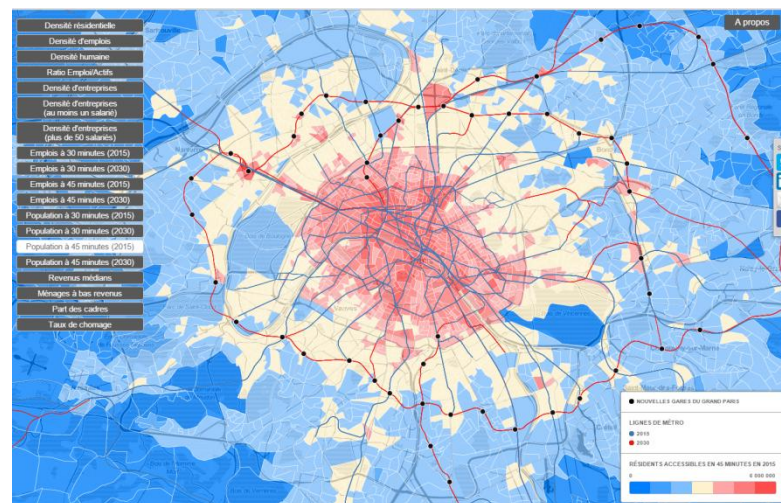
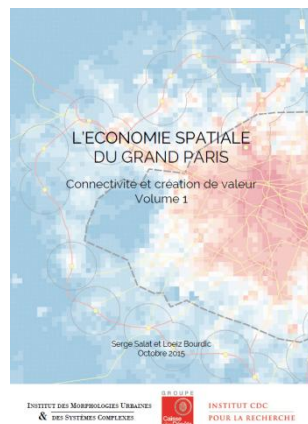
valeur en améliorant la qualité urbaine localement tout en améliorant l'accès aux emplois et aux opportunités économiques grâce à de meilleures connexions.

L'intensité sociale et économique, la mixité des usages résidentiels et commerciaux, la qualité et la connectivité de l'espace public dans les quartiers de gare contribuent à renforcer le potentiel de développement des différents quartiers.

En s'appuyant sur l'analyse du Grand Paris et l'expérience internationale, ce rapport démontre que si les quartiers de gare ont tous un potentiel de développement, il existe de fortes hétérogénéités. Ce rapport fournit des outils analytiques et méthodologiques pour comprendre où, quand et comment cette valeur sociale et économique sera réalisée, pour différencier les opportunités offertes par cette diversité de nouvelles gares et de nouveaux quartiers.

Téléchargez l'intégralité du rapport :
www.urbanmorphologyinstitute.org/grand-paris/

Le Grand Paris comme vous ne l'avez jamais vu :
www.legrandparisencartes.com



Contact :
www.urbanmorphologyinstitute.org
contact@urbanmorphologyinstitute.org

Crédits : Institut des Morphologies Urbaines
Auteurs : Serge Salat, Loeiz Bourdic