apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

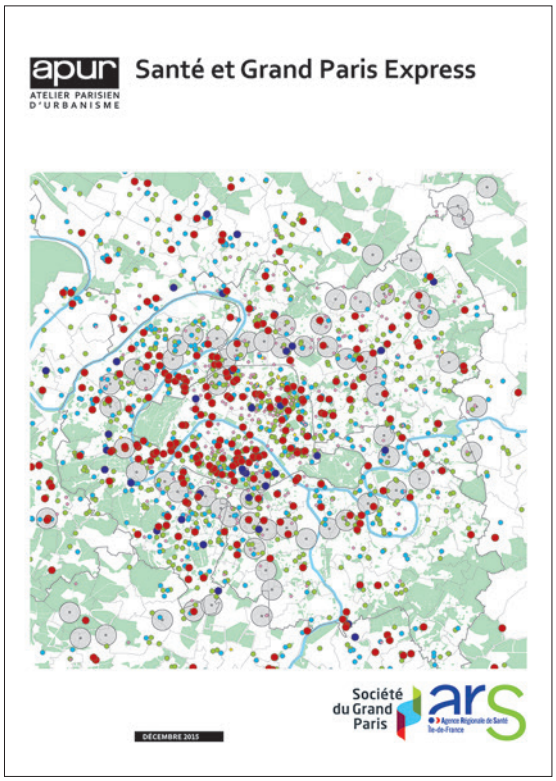
Synthèse

DÉCEMBRE 2015

Atelier Parisien d'Urbanisme – 17, boulevard Morland 75004 Paris – 01 42 76 22 58 – http://www.apur.org

Santé et Grand Paris Express

L'étude complète et les autres documents produits dans le cadre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris sont accessibles via un outil de datavisualisation :
Lien vers le site



Contexte et enjeux

La mise en service du métro du Grand Paris Express (RGPE) de 2019 à 2030 apportera une nouvelle desserte en transports en commun invitant aussi bien les usagers que les professionnels à modifier leurs pratiques de mobilité et d'accès aux soins.

Ainsi, le RGPE et les projets d'aménagements afférents impacteront considérablement l'état de santé et l'accès aux soins des populations, à travers une optimisation potentielle de la desserte en transport en commun de plus d'une centaine d'établissements de santé, une amélioration des temps de parcours et des possibilités nouvelles de connexions entre les établissements. Pour ne pas contribuer à accroitre les inégalités de santé, considérables en Ile-de-France, l'aménagement des quartiers de gare doit être une occasion de construire une plus grande équité dans l'accès à l'offre de soins de proximité. Enfin le RGPE pourrait avoir un effet de promotion des mobilités actives que sont la marche à pied ou la pratique du vélo, ce qui suppose nécessairement une réflexion sur la réorganisation des espaces publics et des cheminements à proximité des gares.

Inscrite au programme de travail 2015 de l'Apur, cette étude a été réalisée avec la Société du Grand Paris (SGP) et l'ensemble des directions de l'Agence Régionale de Santé (ARS). Elle s'inscrit en complément des travaux menés dans le cadre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris.

Contenu

Le présent document a pour ambition de dresser un état des lieux de l'offre, de pointer les disparités d'un territoire à l'autre dans la Métropole du Grand Paris et de donner des perspectives, ou du moins, d'inviter les professionnels et les collectivités locales impactées par le Grand Paris Express à construire une offre de santé en réponse aux nouveaux besoins exprimés. Il s'articule autour de 4 parties :

- **un état des lieux des principales structures sanitaires et médico-sociales**, à partir de la base FINESS, a été réalisé sous forme de cartes à l'échelle de la Métropole du Grand Paris ;
- **l'analyse et la comparaison des densités de l'offre de soins de premiers recours des quartiers de gares**, c'est-à-dire les professionnels de santé du quotidien (médecins généralistes, infirmiers et masseurs–kinésithérapeutes), afin d'identifier les disparités, notamment dans les territoires où les besoins de soins de proximité évolueront rapidement au sein de la Métropole ;
- puis, la question de **l'accessibilité aux très grands équipements hospitaliers** a fait l'objet d'analyses spécifiques présentées dans la 3e partie ;
- la dernière partie de l'étude aborde **le lien entre l'environnement urbain, la pratique de l'activité physique et des pathologies chroniques**, telles que le diabète de type 2 et le surpoids. Alors que les déplacements faits à pied ou à vélo représentent une part de plus en plus importante de l'ensemble des déplacements faits dans la Métropole, le RGPE se doit de jouer un rôle d'accélérateur de ces mobilités actives, favorables à la santé.

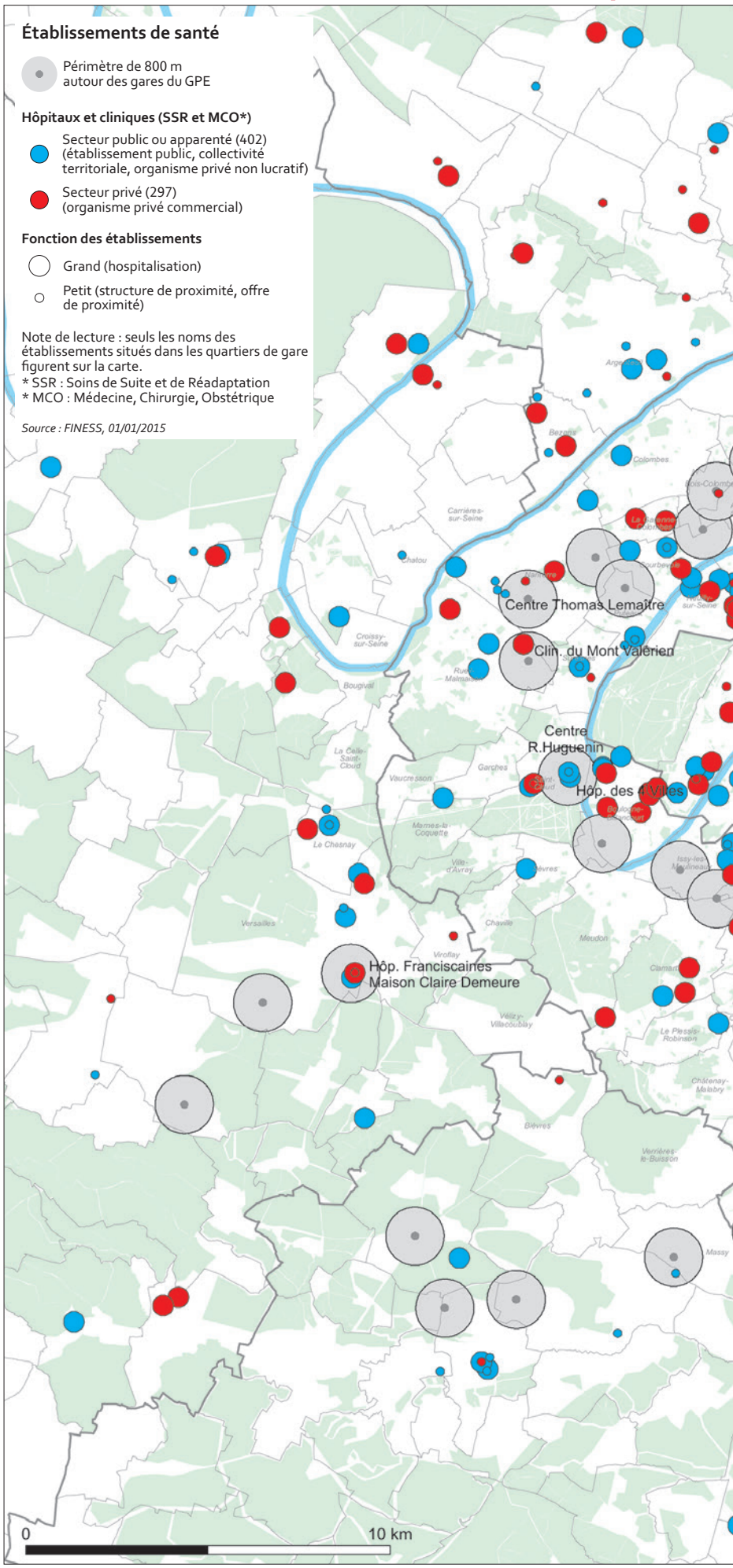
Société du Grand Paris

ars Agence Régionale de Santé Île-de-France

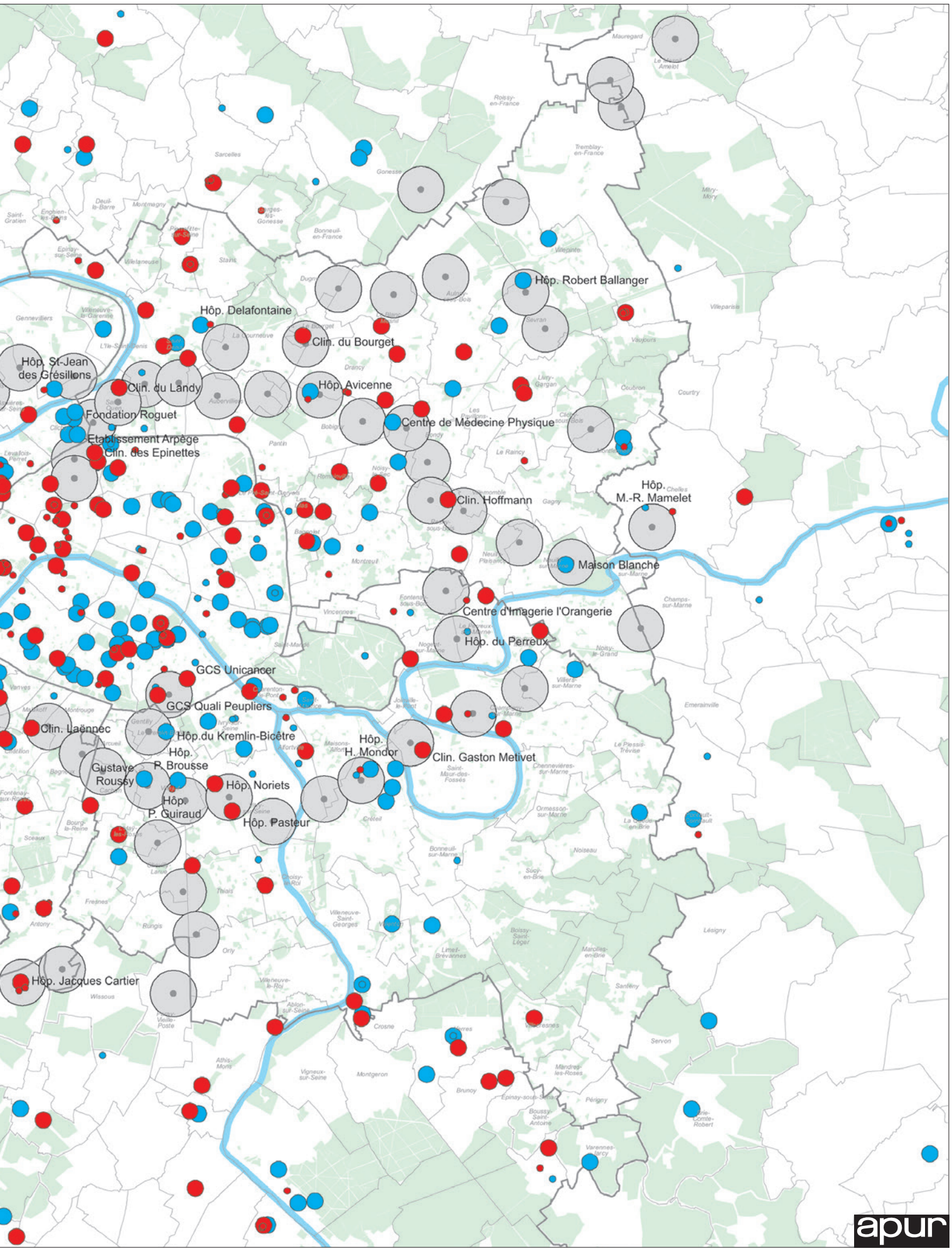
Principaux résultats

- le métro du Grand Paris offrira **une nouvelle accessibilité pour de grands équipements d'envergure métropolitaine**, grâce à la création de nouvelles gares dont certaines situées à proximité directe des établissements, comme Gustave Roussy, premier centre européen de lutte contre le cancer, desservi par les lignes 14 et 15 Sud, l'hôpital du Kremlin-Bicêtre devant lequel se trouvera une nouvelle gare de la ligne 14, l'hôpital Avicenne desservi à l'avenir par la gare de Drancy - Bobigny, ou bien encore l'hôpital Delafontaine de Saint-Denis, accessible depuis la future gare de La Courneuve « Six Routes » ;
- **l'amélioration des temps de déplacements pour rejoindre les établissements de santé et médico-sociaux et des alternatives de parcours** ;
- **le RGPE (Réseau Grand Paris Express) permettra le développement de connexions et de collaborations entre les grands équipements**, c'est-à-dire de nouvelles possibilités de travailler pour les professionnels de santé, de mutualisation, de performance logistique pour les établissements et d'amélioration ou de création de nouveaux parcours de santé pour les patients ;
- des **inégalités dans l'accès aux soins sont mises en évidence**, notamment en lien avec le niveau de développement socio-économique de certains territoires du Grand Paris : principalement dans l'Est et le Nord de la Métropole. L'analyse de ce document invite à la plus grande vigilance dans la mise en œuvre des projets d'aménagement du Grand Paris pour apporter des réponses aux inégalités sociales et territoriales en matière de santé. L'accès à l'offre et la densité des équipements et des professionnels ne sont pas équivalents d'un bout à l'autre d'une ligne, et surtout d'une ligne à l'autre ;
- **la nécessité d'être vigilant dans certains quartiers où la dynamique de construction et les projets urbains vont entraîner une forte augmentation de la demande, dans des territoires où l'offre est d'ores et déjà faible, voire déficitaire en offre de premier recours**. Les projets d'aménagement gagneraient à intégrer une réflexion sur l'offre de soins en amont de la programmation des logements et/ou des équipements ;
- les rabattements à pied, en vélo vers la gare représentent des flux importants et entraîneront des sollicitations sur l'espace public. **L'amélioration des parcours, de l'accès aux grands équipements et de l'appropriation des espaces publics à proximité des gares pour favoriser la marche et le fonctionnement des pôles multimodaux sont attendus** ;
- le RGPE peut constituer un double levier. En désenclavant les quartiers populaires périphériques, il est susceptible de diminuer l'usage contraint de la voiture, facteur de sédentarité. Et, une attention spécifique à l'aménagement des quartiers de gare, notamment dans les zones défavorisées, aideraà contenir les facteurs de risque de diabète ou de maladies cardio-vasculaires (MCV). Cela passe notamment par des espaces publics et des cheminements incitatifs et des transports en commun de rabattement.

État des lieux de l'offre de soins (l'exemple des



établissements de santé)



L'offre de soins de proximité

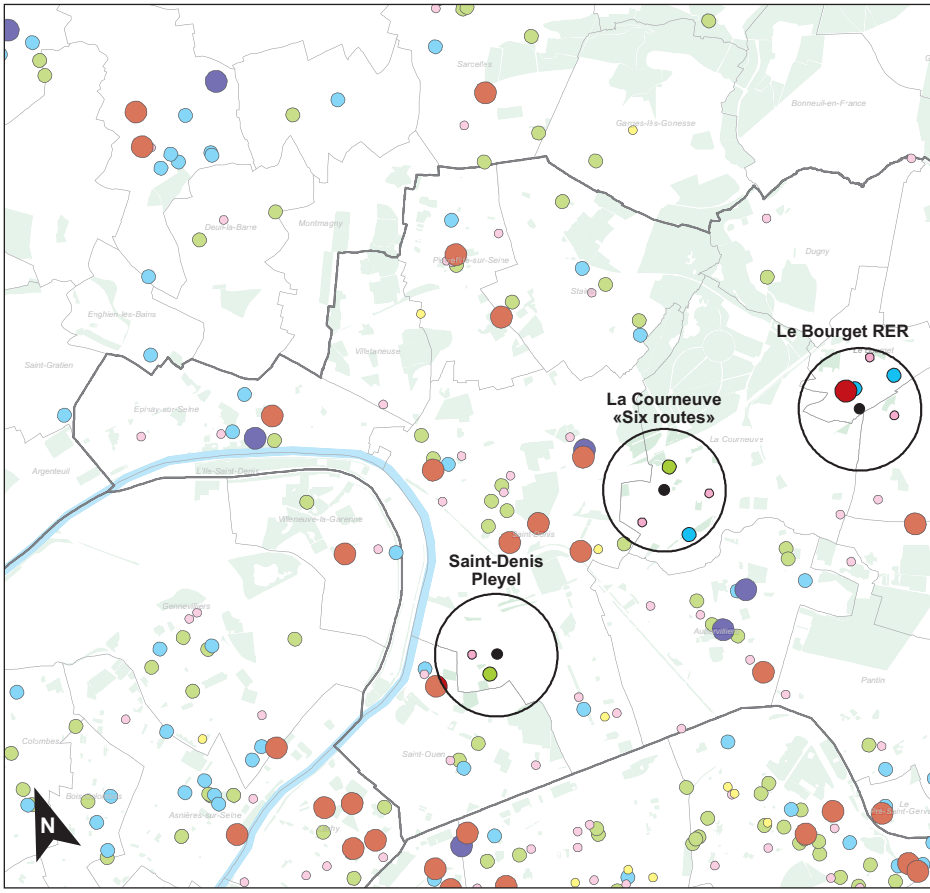
L'étude présente pour chaque quartier de gare, et ses communes de rattachement, la densité de professionnels libéraux de santé de premier recours (médecins généralistes, masseurs-kinésithérapeutes, infirmiers).
L'analyse de ces densités et leur comparaison d'un quartier à l'autre montrent des écarts parfois importants. Ce constat invite à être vigilant dans la mise en œuvre des projets d'aménagement du Grand Paris pour apporter des réponses aux inégalités sociales et territoriales en matière de santé. Par exemple, il n'y a que 3,76 médecins généralistes pour 10 000 habitants dans le quartier de gare, en pleine mutation, de Saint-Denis Pleyel, contre des densités deux fois plus élevées en moyenne dans de nombreux autres quartiers. Plusieurs quartiers, principalement situés sur les lignes 16 et 15 Est, sont dans une situation semblable à celle de Saint-Denis Pleyel : Stade de France, Fort d'Aubervilliers, Bobigny P.Picasso, Le Blanc-Mesnil ou bien encore Les Grésillons. Les dynamiques de construction à l'œuvre au cours de la dernière décennie et les projets urbains vont entraîner une forte augmentation de la demande, dans des territoires où l'offre est d'ores et déjà faible, voire déficitaire. Les projets d'aménagement gagneraient à intégrer une réflexion sur l'offre de soins en amont de la programmation des logements et/ou des équipements.

Les 10 quartiers de gare de la ligne 16 se caractérisent par une offre de soins de premier recours plutôt moins dense que dans les départements de Paris ou de la Seine-Saint-Denis ou dans les quartiers des autres lignes du Réseau du Grand Paris Express, exception faite de la ligne 15 Est, dont la situation est proche de celle de la ligne 16.
En moyenne on compte 6,18 médecins généralistes pour 10 000 habitants dans les 10 quartiers de gare de la ligne 16. D'un quartier à l'autre, cette densité de généralistes varie dans un rapport de 1 à 2,4, avec la densité la plus faible dans le quartier de Saint-Denis Pleyel (3,76 médecins généralistes pour 10 000 habitants) et la plus élevée à Sevran - Livry (9,21 médecins généralistes pour 10 000 habitants). Dans pratiquement tous les quartiers, la part des médecins généralistes pratiquant les tarifs conventionnés (secteur 1) est prépondérante.
On constate également la faiblesse particulière de l'offre de masseurs-kinésithérapeutes sur la quasi-totalité de la ligne : la densité à l'échelle des gares de la ligne (3,63) est 2 fois plus faible que sur la ligne 15 Sud (7,12) ou 15 Ouest (6,64).

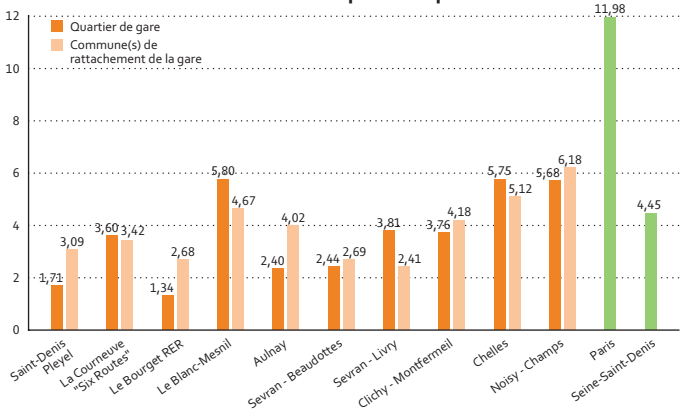
L'exemple de la ligne 16

© Apur — David Boureau
Hôpital Delafontaine à Saint-Denis

© Apur — David Boureau
Clinique du Bourget

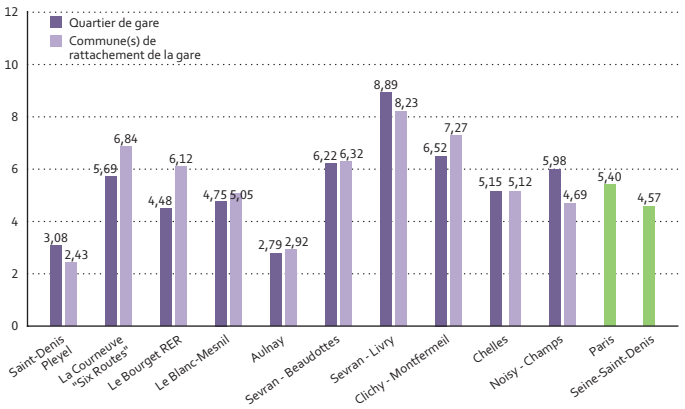


Nombre de masseurs-kinésithérapeutes* pour 10 000 habitants



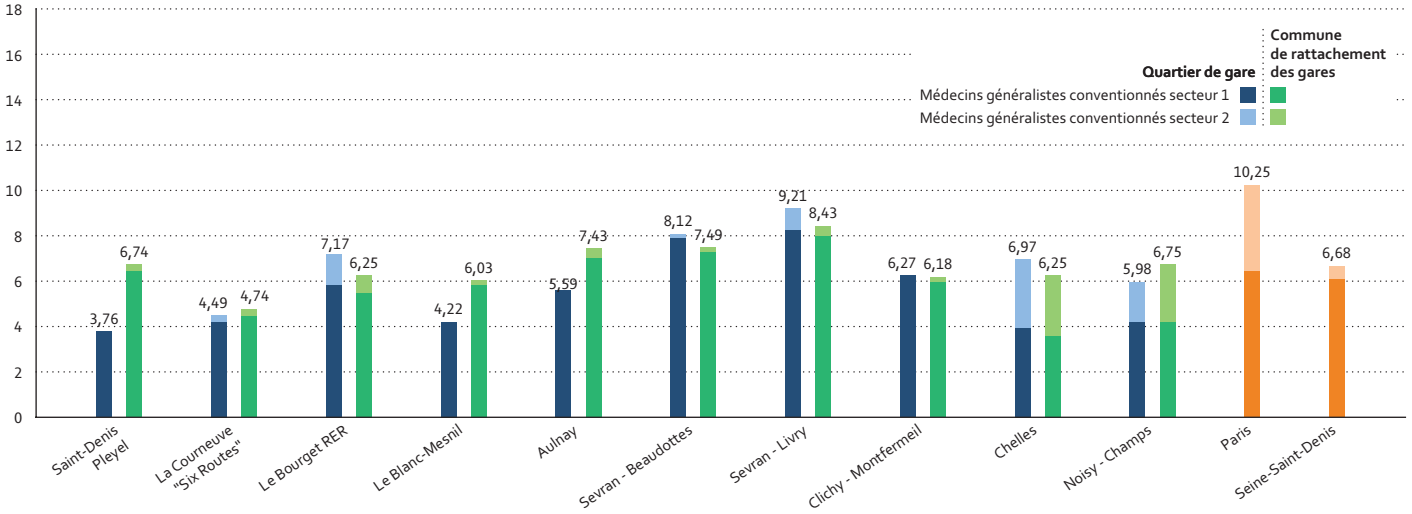
** professionnels libéraux uniquement*
Source : SNIIRAM, 01/01/2014

Nombre d'infirmiers* pour 10 000 habitants

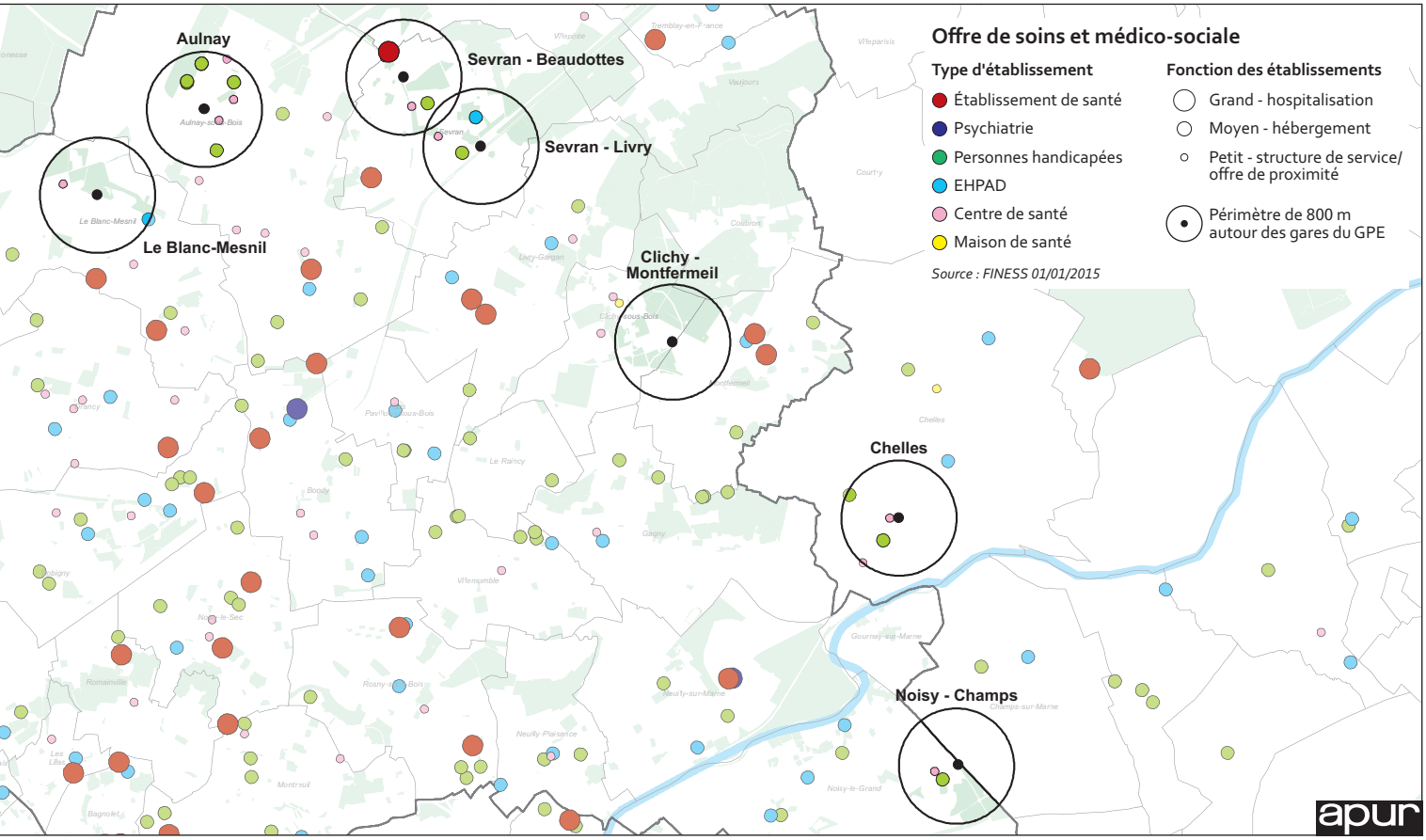


** professionnels libéraux uniquement*
Source : SNIIRAM, 01/01/2014

Densité de médecins généralistes* pour 10 000 habitants



** professionnels libéraux uniquement*
Quand il y a plusieurs communes rattachées à une gare, les données ont été calculées à partir des densités de professionnels libéraux (pour 10 000 habitants) de chaque commune pondérées par leur poids de population.
Source : SNIIRAM, 01/01/2014



L'accessibilité aux établissements hospitaliers

La question de l'accessibilité aux très grands équipements sanitaires qui ont un rayonnement d'attraction à l'échelle départementale, voire métropolitaine (principalement les hôpitaux et les cliniques), a fait l'objet d'analyses spécifiques. En effet le développement d'une offre nouvelle de transport est l'occasion d'intervenir sur les espaces publics entre les gares et les grands équipements et de redéfinir les cheminements piétons. Le travail a consisté à identifier les cheminements les plus courts entre les futures gares et ces établissements et d'apporter de premiers éléments de réflexion sur les points de difficulté, à savoir les situations de coupures urbaines ou les difficultés d'accès à certains établissements. Plusieurs critères sont pris en compte : la longueur du parcours (le plus court étant privilégié), le confort et la sécurité du piéton, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et la possibilité d'une correspondance avec un autre transport en commun si nécessaire.

Les différents exemples mettent ainsi en évidence des quartiers pour lesquels la gare offrira une desserte directe à un établissement hospitalier (Kremlin-Bicêtre Hôpital par exemple, ou Saint-Cloud), d'autres pour lesquels l'établissement hospitalier est encore difficile d'accès pour des raisons topographiques (Issy RER), d'éloignement de la gare et de coupures urbaines (La Courneuve « Six Routes ») ou d'aménagements partiels pour les piétons et PMR (Pont de Bondy), ou bien encore des quartiers dont l'accessibilité ne présente pas de difficultés majeures mais pour lesquels un travail de signalétique sera nécessaire (Vitry Centre et Porte de Clichy par exemple).

Dans de nombreux cas, un réaménagement du trajet et de l'entrée de l'équipement pourrait réduire les temps de parcours.

Zoom par gare dans un rayon de 800 m

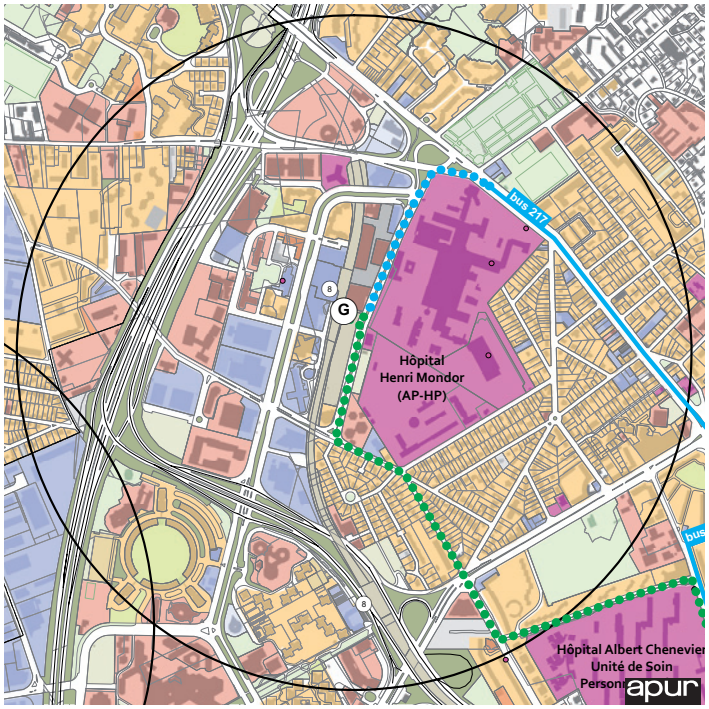
Fonction dominante du tissu urbain

- Établissement hospitalier
- Logement
- Bureau, activité, commerce
- Équipement
- Espace vert

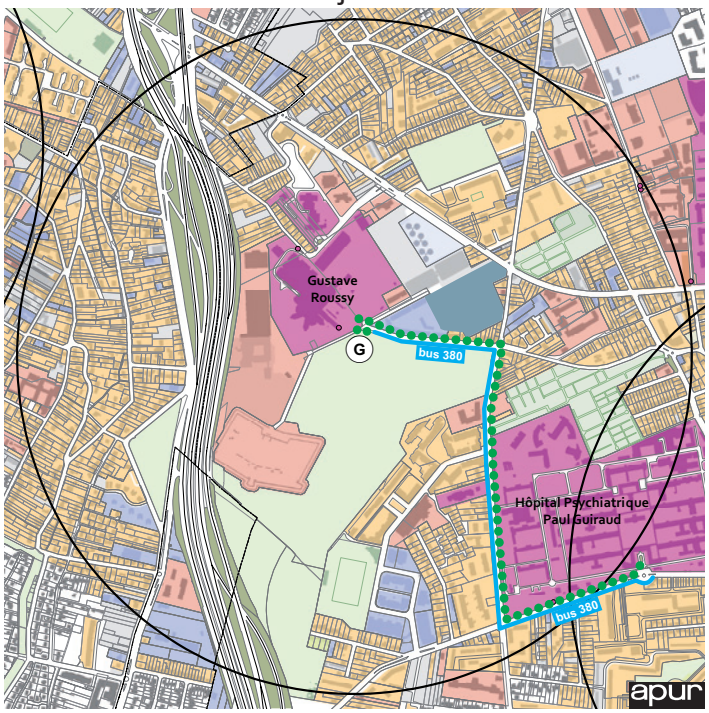
Accessibilité

- Piétonne
- Piétonne avec problématique PMR (pente, largeur des trottoirs, obstacles divers…)
- À partir d'un TC autreque GPE (bus, métro, tram)
- Piétonne vers ou depuis TC autre que GPE

Créteil l'Échat



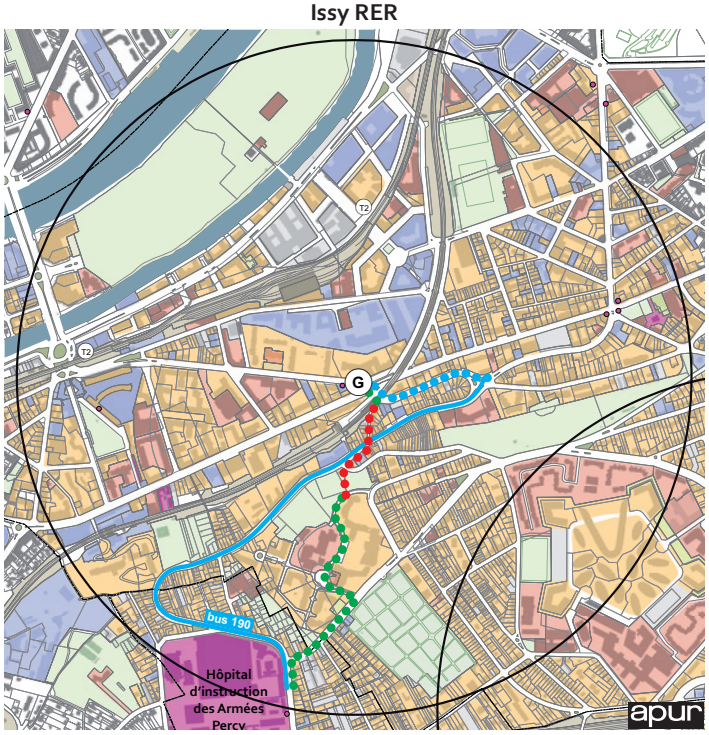
Villejuif IGR



CHU Henri Mondor à Créteil
© Apur

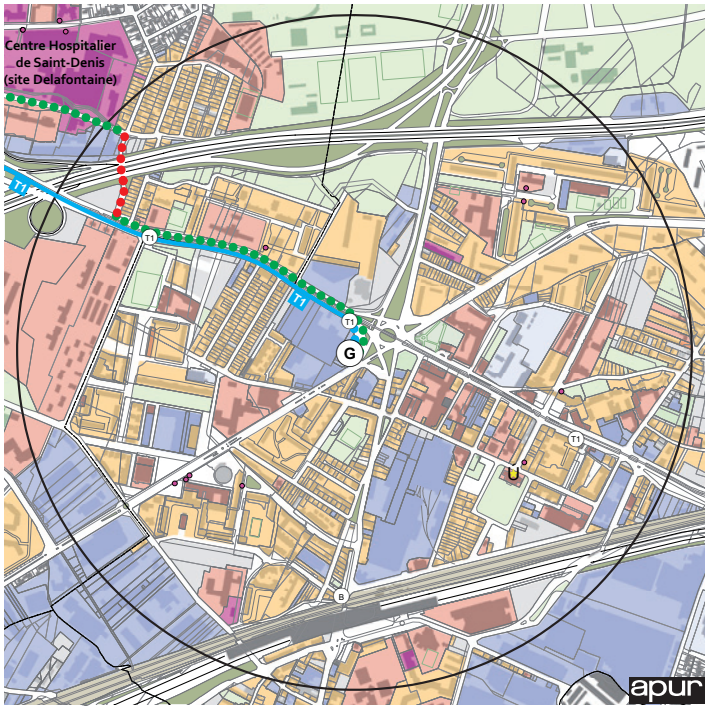
Gustave Roussy à Villejuif
© Apur

Issy RER



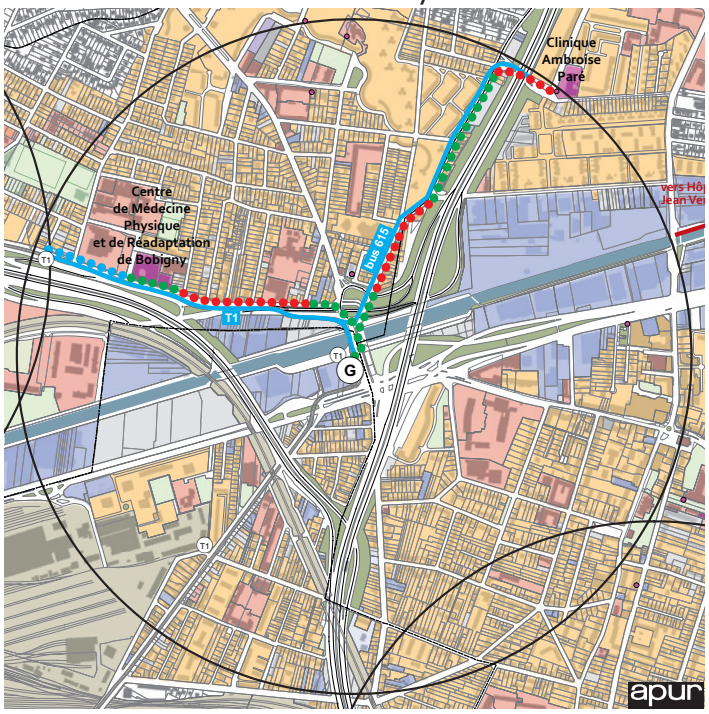
Hôpital d'Instruction des Armées Percy à Clamart
© Apur

La Courneuve « Six Routes »



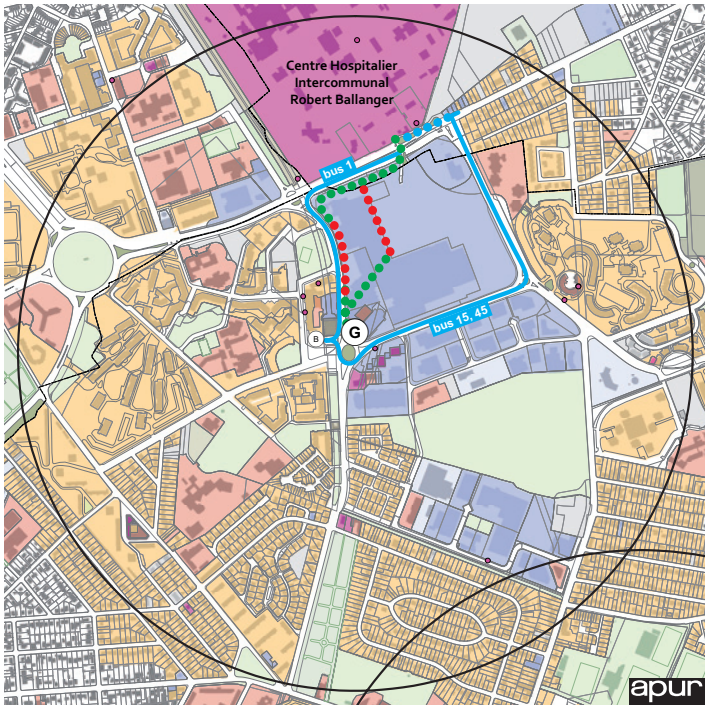
Hôpital Delafontaine à Saint-Denis
© Apur — David Boureau

Pont de Bondy



Hôpital Jean Verdier à Bondy
© Apur — David Boureau

Sevran - Beaudottes



Centre Hospitalier Intercommunal Robert Ballanger à Aulnay-sous-Bois
© Suaudeau - S1-3.0

Vers des mobilités et des pratiques favorables à la santé

De nombreuses maladies chroniques, et notamment le diabète de type II ou les maladies cardio-vasculaires (MCV), sont favorisées par la sédentarité. En parallèle, Les territoires accueillant les populations à faibles revenus d'Ile-de-France sont souvent enclavés, mal organisés ou de moins bonne qualité urbaine, traversés par des coupures, et avec des transports en commun parfois déficitaires.

Face à ces constats, l'aménagement des quartiers de gare pourrait être pensé pour influer positivement sur la pratique de l'activité physique : en favorisant la marche, la pratique d'activités récréatives et avoir in fine un impact positif sur la santé, notamment dans les territoires socio économiquement fragiles où la prévalence des pathologies chroniques (diabète de type 2, MCV, obésité, etc.) est bien souvent conséquente.

La mise en place du Grand Paris Express peut être un levier d'évolution des comportements de déplacements et **générer plus de déplacements à pied**, en particulier si elle est accompagnée d'une réflexion sur les espaces publics aux abords des gares : renforcement de l'accessibilité des gares, organisation des rabattements, en bus, en vélo, à pied, interventions sur les espaces publics, évolution des politiques de stationnement.

L'élaboration d'environnements urbains favorables à la pratique de la marche contribuerait à augmenter la condition physique et, plus largement, le bien-être des populations. L'analyse des conditions optimales de marche, de l'hospitalité des espaces ouverts, de la densité des services et aménités autour de la notion de « marchabilité » concourraient à penser l'aménagement urbain dans une perspective favorable à la santé.

Au-delà des différents apports collectifs tels que la limitation des nuisances et l'impact sur les milieux, **la pratique du vélo**, quant à elle, procure également de nombreux bénéfices pour la santé. Elle contribue notamment à la réduction du risque de mortalité (avec en première ligne les risques d'infarctus et de crise cardiaque), stimule le système musculaire et permet le ralentissement de la perte osseuse à l'âge adulte. À l'horizon 2030, l'ensemble de la Métropole sera à moins de 10 minutes à vélo d'une gare ou d'une station de métro. Dans un rayon de 2 kilomètres, l'enjeu est de réaliser, avec les collectivités, les meilleurs itinéraires de rabattement grâce à des aménagements cyclables ou des zones 30. Aux abords immédiats, les flux piétonniers considérables (plus de 70 piétons à la minute en heure de pointe) peuvent amener à privilégier des espaces partagés à priorité piétonne et des espaces de stationnement sécurisé proche, associés à des services de réparation.

La mise en service du RGPE va **améliorer sensiblement l'accessibilité de plusieurs grands parcs et espaces verts, qui sont des lieux privilégiés pour la pratique du sport** dans la Métropole. Avec la mise en service de la ligne 16 à partir de 2023, le parc Georges Valbon sera à environ 1/4 d'heure de marche de la gare de La Courneuve « Six Routes » par exemple.

La mise en œuvre du Grand Paris Express apportera un afflux d'habitants et d'emplois important, nécessitant un accroissement de l'offre en équipements. Dans cette perspective, le ciblage des quartiers de gare serait tout à fait pertinent pour définir de **nouveaux programmes de construction d'équipements sportifs**. En parallèle, le fait d'implanter du mobilier urbain actif dans l'espace public, notamment dans les territoires les moins bien dotés en espaces verts et équipements, permettrait de faciliter la pratique d'activités physiques accessibles au plus grand nombre et ainsi combattre ces inégalités sociales et territoriales.

© Apur — David Boureau

Été du Canal de l'Ourcq à Noisy-le-Sec

© Apur

Boxe urbaine à La Défense

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État, la DRIEA, l'Insee, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Paris Métropole, la Société du Grand Paris, Eau de Paris, la communauté d'agglomération d'Est Ensemble, Grand Paris Aménagement, Paris Habitat, Ports de Paris, la communauté d'agglomération Seine-Amont, SNCF Immobilier, le STIF, le Syctom et la Mission de Préfiguration de la Métropole du Grand Paris.

Directrice de la publication
Dominique ALBA

Note réalisée par
Stéphanie JANKEL

Sous la direction de
Patricia Pelloux

Cartographie
Anne Servais et Jennifer Poitou

Mise en page
Apur

www.apur.org

Avec la contribution de l'Agence Régionale de Santé IDF (ARS)