

A 3

A 103

Rosny-sous-Bois

A 86

A 186

Montreuil

Neuilly-Plaisance

Vincennes

Fontenay-sous-Bois

Le Perreux-sur-Marne

Bry

ndé

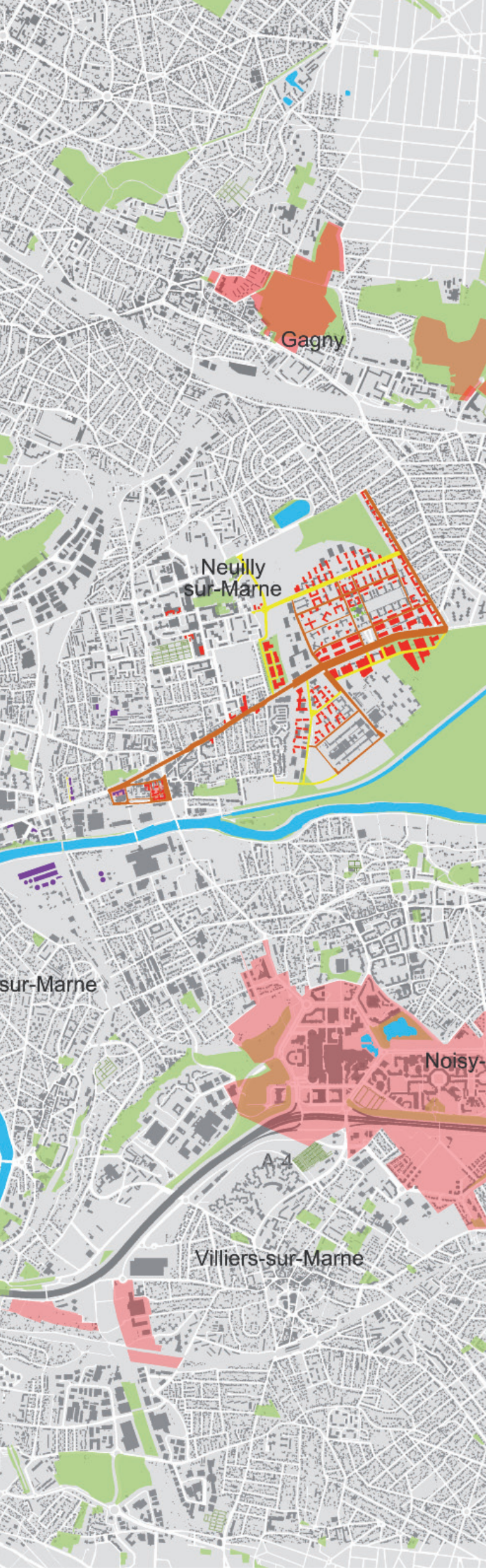
Bois de Vincennes

Nogent sur-Marne

A 4

Joinville-le-Pont

Champigny-sur-Marne



2.

Enjeux à l'horizon 2030

Ce territoire est porteur d'enjeux forts

Ses transformations en conséquence, les projets possibles sur l'ex-RN34 sont à développer en deux temps :

- un court terme qui suppose de travailler à partir des densités et des modes de desserte actuels,
- un moyen terme marqué par une densification des constructions et une augmentation de la densité humaine et une montée en puissance des mobilités.

Dans ce contexte, le court terme doit pouvoir servir à préparer le territoire aux mutations plus profondes qui se profilent.

À court terme

Qualifier l'ex-RN34 : un boulevard de la métropole

Le court terme doit avoir pour objectif :

■ **la montée en puissance de la qualité des espaces publics** en agissant sur leur aménagement, la mise en place d'un paysage qui renforce l'identité de l'ex-RN34, sa visibilité et son statut particulier :

- action de remodelage du paysage de l'ex-RN34 en évoluant d'un caractère routier vers un caractère plus urbain, afin qu'elle ne soit plus ressentie comme une coupure mais comme un espace convivial et attirant ;
- ouverture vers les berges de la Marne et du canal pour que les qualités de paysage et d'usages du fleuve profitent à l'ambiance et au paysage de l'ex-RN34 ;
- action sur la partition entre espaces dédiés à l'automobile et espaces dédiés aux autres modes de déplacement, piétons et vélo...
- mise en place d'un mode de transport en commun de surface sur l'ex-RN34 adapté aux densités actuelles mais capables d'évoluer si nécessaire pour augmenter sa performance dans un second temps.



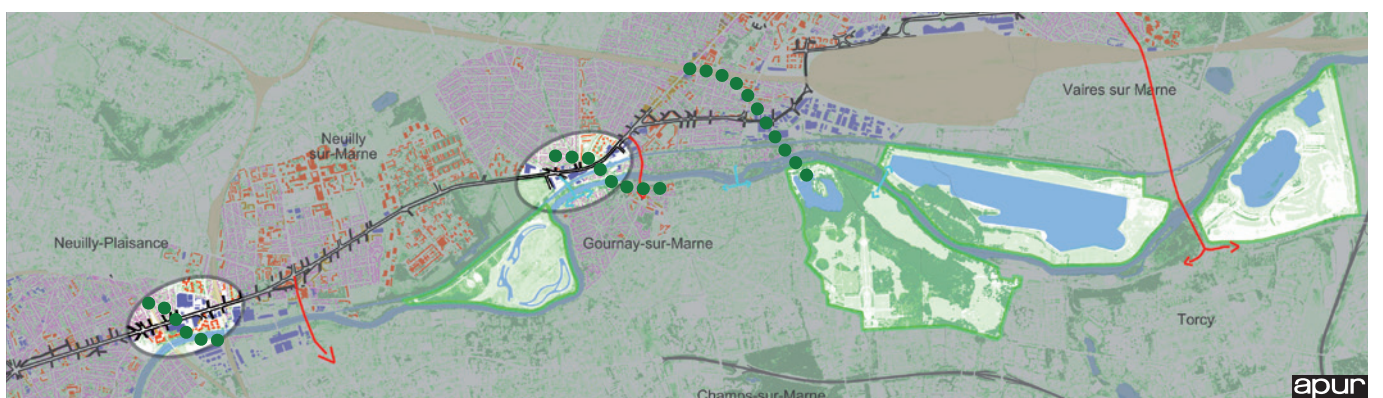
Vue sur la zone commerciale de Neuilly-sur-Marne

© ph.guignard@air-images.net



Vue sur la Pointe de Gournay

© ph.guignard@air-images.net



L'Ex-RN34 : son rapport à la Marne et ses bases de loisirs

Zone urbaine en limites communales

- Zone commerciale de Neuilly-sur-Marne, gare RER de Neuilly-Plaisance et Pointe de Gournay

Connexions existantes

- > Connection routière (route, pont)
- > Connection piétonne (passerelle)

Liaisons douces à créer

- ● ● Cheminement doux à aménager

■ Des projets particuliers pour des lieux porteurs d'enjeux forts

Dans le grand séquençage de l'ex-RN34 des lieux particuliers ressortent, ils concentrent les enjeux, ce sont :

Des Grands carrefours :

- Porte de Vincennes (Paris, Saint-Mandé),
- Entrée/sortie du bois, gare routière (Vincennes, Paris),
- Entrée/sortie du Bois, Place du général Leclerc (Paris, Nogent),
- Carrefour Leclerc (Le Perreux),
- Place de la Résistance (Neuilly-sur-Marne).

Des zones, en limites communales, qui frôlent la Marne et le canal et où se concentrent les activités commerciales et les services :

- La séquence entre les deux ponts de chemin de fer (Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne),
- La Pointe de Gournay, zone commerciale et d'activités (Neuilly-sur-Marne, Chelles, Gournay, Gagny).

Les grandes séquences vertes porteuses d'enjeux environnementaux et de paysage :

- Bois de Vincennes,
- Passage entre les hôpitaux de Maison Blanche et de Ville Évrard.

■ Définir un projet global de requalification de l'ex-RN34 qui intègre un mode de transports en commun performant

Le projet de mise en place d'un transport en commun plus performant peut commencer dès maintenant, en adéquation avec les densités bâties existantes. Ce nouveau mode de transport doit permettre une offre nouvelle d'intermodalité qui peut passer notamment par un accès direct au réseau du métro sans passage obligé par le réseau du RER.

En même temps, ce projet devra pouvoir intégrer à moyen terme une intensification de ses usages qui pourrait nécessiter de changer de moyen de transport. Par exemple, comment prendre en compte dans le projet de TZen ou « mobilien » à court terme, la possibilité de passer à moyen terme à un tramway ?

Une recomposition des rives de l'ex-RN34 pour renforcer son urbanité

Beaucoup de constructions sont implantées en retrait de l'ex-RN34 et contribuent parfois à renforcer son caractère routier, peu avenant et la sensation de coupure.

Il en est ainsi :

- des bâtiments de commerce et d'activités de piètre qualité qui implantent les bâtiments en fond de parcelle et positionnent les parkings de surface en façade;

- des ensembles d'habitation des années soixante, constitués de barres et leurs plots implantés diversement, sans relation avec la géométrie de la voie qui les bordent. Il en résulte souvent une série d'espaces « résiduels », en pied d'immeubles, souvent plantés, difficiles à identifier et à entretenir. Dans ce cas, aucune implantation commerciale ou d'activité n'est possible en bordure de voie ; l'espace est alors stérile et peut encourager des occupations non contrôlées et dévalorisantes – déchets, dépôts, stationnement illicite...
- les espaces publics de piètre qualité situés en continuité de la voie qui ne contribuent pas aujourd'hui à la qualifier.

À partir du repérage effectué dans la phase de diagnostic, des scénarios de requalification de l'ex-RN34 intègrent le remodelage de ses rives et définissent les ensembles bâtis et les espaces à traiter. Des processus de transformations de ces lieux sont proposés.

Les scénarios s'attachent également, sur la base du repérage des ensembles architecturaux de qualité, à renforcer leur visibilité et à les utiliser pour recomposer d'autres parties moins qualifiées.

À moyen terme

Mettre en place un projet pour l'ex-RN34, qui accompagne le développement du territoire et intègre la temporalité des projets d'aménagement et de transports lourds

■ **Montée en puissance de l'offre de transports en commun** ; (arrivée du réseau du Grand Paris express avec de nouvelles gares et une intermodalité renforcée dans les gares actuelles).

■ **Intensification des constructions, de la vie urbaine**, apparition de nouvelles centralités ; (les projets connus seront complétés par d'autres projets, par exemple ceux qui seront inscrits dans les CDT, mais aussi par la montée en puissance de projets actuels : val de Fontenay, hôpitaux, densification du bâti le long de l'ex-RN34, transformation du tissu pavillonnaire...).

■ **S'inscrire dans un mouvement de requalification et de transformation d'autres grandes infrastructures de voirie**. (Le contexte de cette étude est particulier car elle est concomitante au lancement de l'étude de requalification de l'A4 en boulevard urbain. Son rôle à l'avenir sera donc influencé par la transformation de l'A4).

■ **S'inscrire dans un mouvement de transformation des aires de loisirs et des espaces naturels des bords de Marne** qui devront pouvoir accueillir à la fois une fréquentation accrue et une qualité écologique plus grande et mieux inscrite dans un réseau vert. C'est dans cette perspective de complémentarité entre la demande sociale et les exigences d'excellence écologique que l'on peut situer la transformation de la voie et de son paysage, des enclos actuels voisins et notamment imaginer une accessibilité renforcée depuis l'ex-RN34, aux espaces plantés existants de toute nature (base de loisirs, espaces naturels, parc du Château de Champs-sur-Marne...).



Aujourd'hui

Amorcer un processus de projet partagé

Aucun projet sur l'ex-RN34, ne pourra être développé sans qu'un débat ne s'instaure avec les riverains, les habitants des communes traversées, les acteurs économiques.

Les objectifs de partage de l'espace public entre tous supposent une compréhension partagée des enjeux et des transformations à l'œuvre sur ce territoire.



Demain quel paysage pour l'ex-RN34 ?

À moyen terme quel développement des territoires riverains de l'ex-RN34 ?
Quels nouveaux pôles urbains ? Quelles relations avec l'A4 ?



Devenir du territoire de l'ex-RN34

Développement des projets

Périmètre de projets (à l'étude, en cours)

Évolution du pavillonnaire

Emprises bâties du tissu pavillonnaire

Requalification de l'ex RN34

Tracé de l'ex RN34

Intensification autour des gares de REGP et le long de l'ex RN34

Densification autour des futurs pôles REGP

Densification le long de l'ex RN34

Relation avec l'A4 transformée en boulevard urbain

Requalification de l'A4

Liaisons à créer entre l'ex RN34 et l'A4

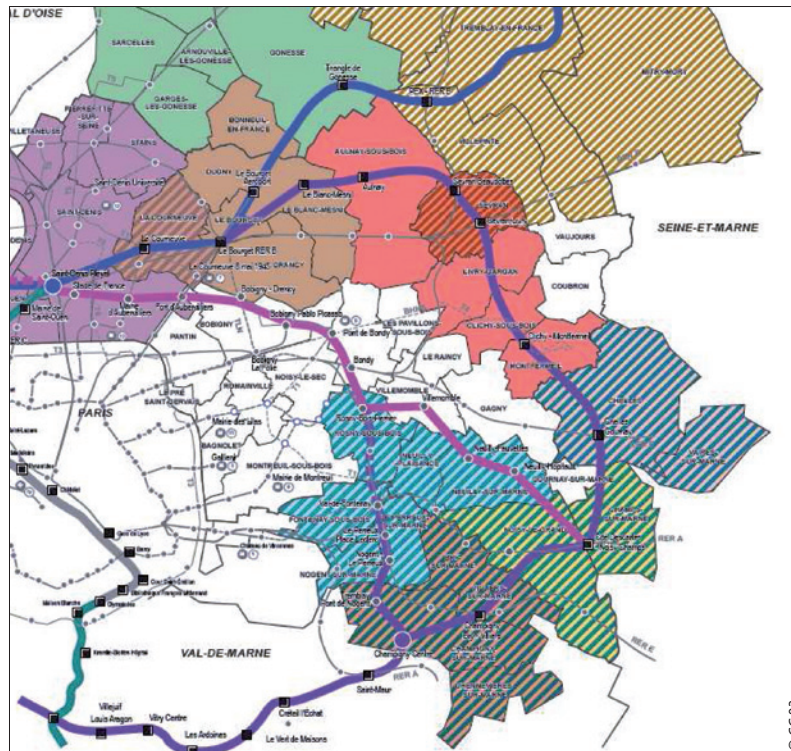
2.1 Les transformations du territoire, les projets actuels et potentiels

Projets en cours

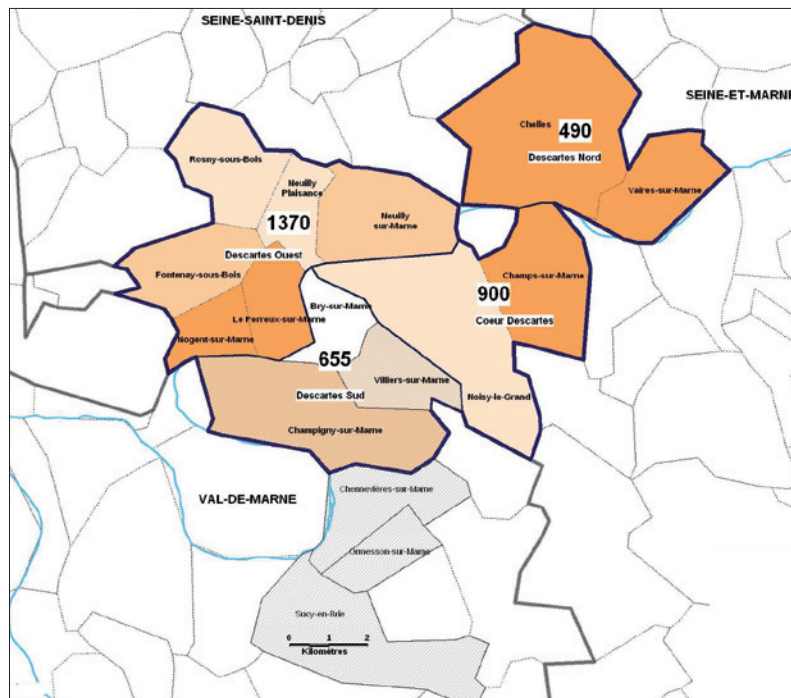
Les projets du Grand Paris croisent le site de l'ex-RN34 et d'ores et déjà une série de projets se développent sur des sites proches de cet axe.

- Un pôle multimodal performant à Val de Fontenay est en train de se constituer et va monter en puissance dans les quinze prochaines années.

- La Gare de Chelles va accueillir une des gares du Réseau du Grand Paris Express.
- Le CDT Descartes qui encadre le développement du sud est métropolitain inclut dans son périmètre toutes les communes que l'ex-RN34 traverse à l'exception de Saint-Mandé et de Vincennes ; plus de



- Territoires concernés par des projets de contrats de développement territorial**
- Val de France / Gonesse
 - Cluster de la création
 - Cluster de la ville durable
 - CDT du Bourget
 - CDT Est du département
 - Grand Roissy
- Réseau lourd**
- Existant ou en travaux
 - Projet
- Réseau semi-lourd**
- Existant ou en travaux
 - Projet
- Réseau du Grand Paris Express**
- Ligne 14 prolongée Pleyel Orly
 - Ligne Arc Est Interne Pleyel-Noisy le Grand
 - Ligne La Défense - Roissy
 - Ligne en rocade
 - Prolongement de ligne prévus pour l'après 2025
 - Station



- Territorialisation des objectifs logements du Grand Paris sur le périmètre du CDT «Descartes»**
- Périmètre du CDT «Descartes»
 - Périmètre de la VOD
- État d'avancement des PLH au 01/2011 sur le périmètre des CDT «Descartes»**
- Non soumis à obligation PLH
 - Soumis à obligation PLH Pas de procédure en cours
 - Soumis à obligation PLH Procédure engagée

3 400 logements neufs sont inscrits dans la territorialement des objectifs de logement affectés par l'État à chaque CDT.

- Le réseau complémentaire du Grand Paris Express croise l'ex-RN34 à hauteur de Neuilly-sur-Marne avec l'implantation d'une station envisagée aux abords du secteur des Hôpitaux renforçant de ce fait les programmes déjà inscrits dans le projet de reconversion du site.

Tous ces projets annoncent une montée en puissance du rôle de l'ex-RN34, une augmentation de programmes de constructions et des densités bâties, de l'usage de cette voie et de la nécessité de renforcer

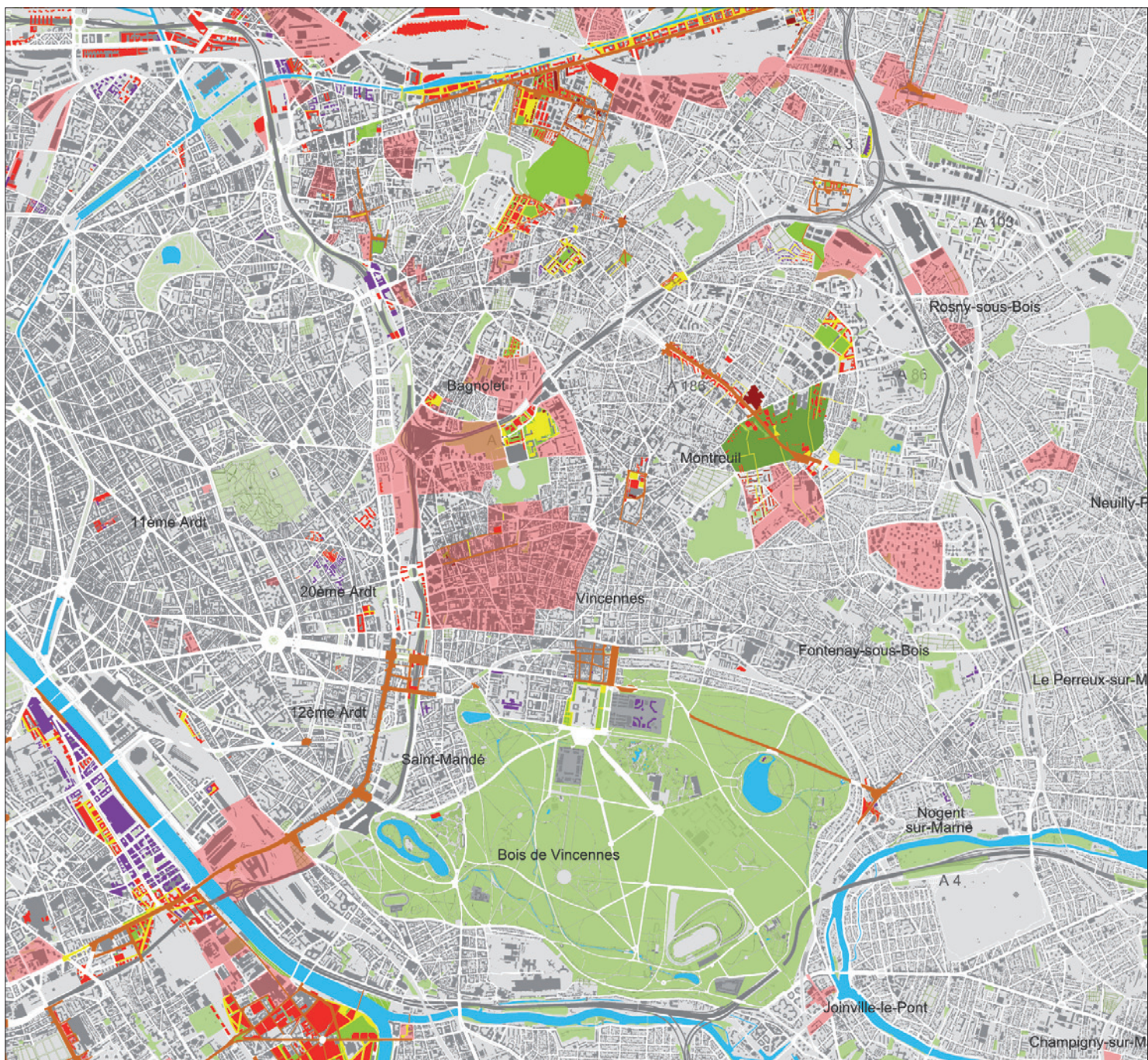
les lignes de bus capables d'assurer les liaisons locales et d'amener les usagers aux stations du réseau lourd (RER et Métro dans un premier temps puis réseau du Grand Paris).

Des enjeux urbains à évaluer et à anticiper

Appréhender les grandes mutations en cours pour imaginer la transformation de l'ex-RN34 en intégrant les différentes temporalités des projets :

Le récolement des projets en cours et à l'étude montre que d'ores et déjà ce territoire est en mutation.

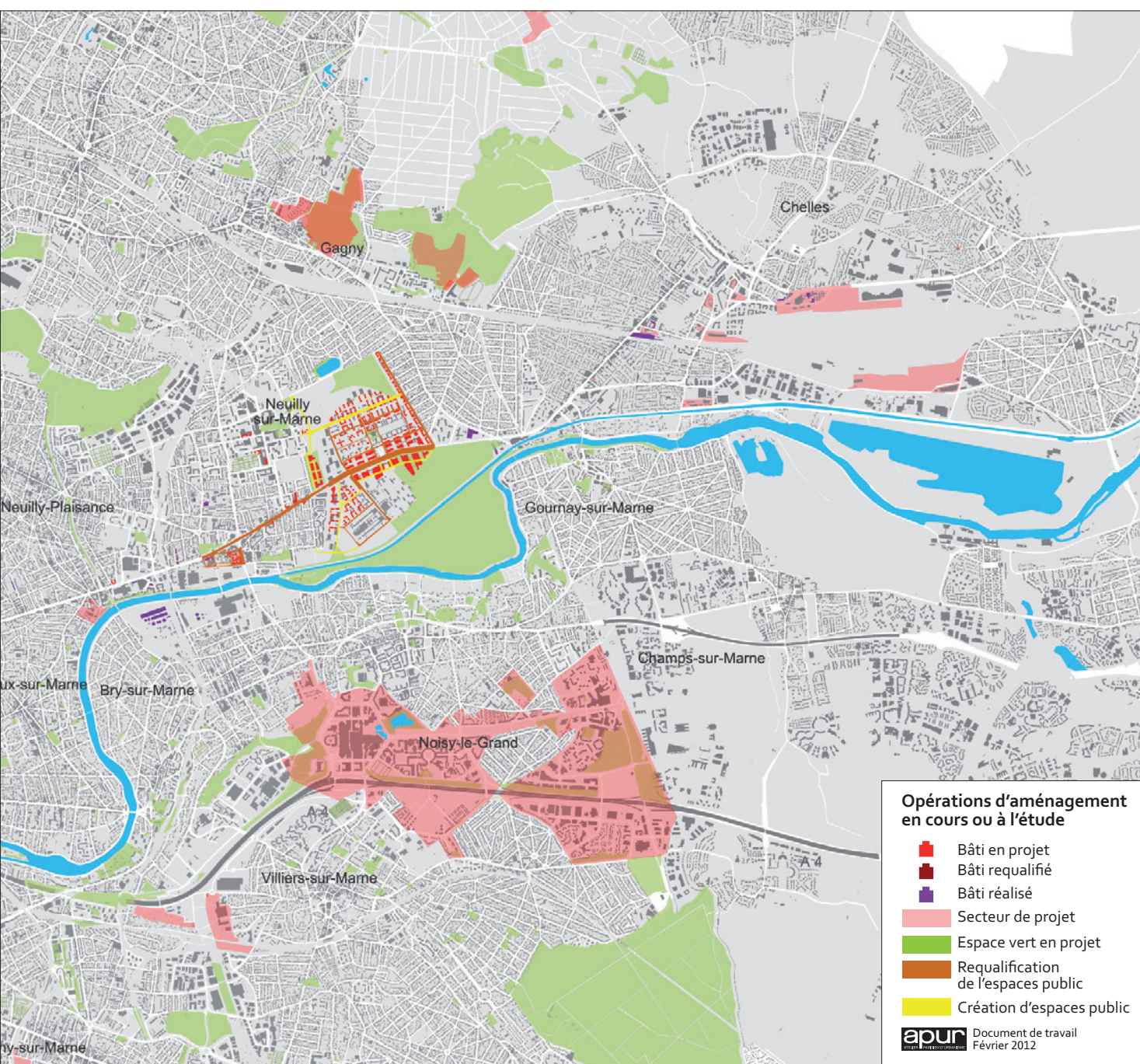
Aujourd'hui, plusieurs projets s'égrainent tout au



long de l'ex-RN34 – GPRU de la porte de Vincennes, siège de l'IGN et projet sur l'hôpital Begin à Saint-Mandé, gare routière et abords du château de Vincennes, (comité de pôle) à Vincennes, projet du quartier d'affaires Nogent-Baltard, études sur l'avenue de Nogent pour la rendre moins routière et y intégrer une continuité de promenade piétonne et cyclable (Apur pour la DEVE), construction d'un quartier d'habitation sur le site de l'hôpital Maison Blanche... Dans un deuxième temps, à partir de 2017, la mise en œuvre du Réseau du Grand Paris Express et le démarrage des phases opérationnelles des projets issus des CDT en cours d'élaboration, vont ouvrir une nouvelle ère de projets, amenant sans nul doute plus

de densité et des mutations plus profondes du tissu urbain existant.

Dès maintenant, les services techniques des villes constatent la multiplication des permis de construire sur le tissu pavillonnaire. Les changements des modes de vie et des manières d'habiter risquent dans les années qui viennent d'accélérer ce processus, et ce d'autant plus que cette partie du territoire métropolitain est attractive et va l'être plus encore demain avec une offre de transports en commun plus performante.



De profondes mutations des mobilités

Le territoire de l'ex-RN34 s'inscrit dans le cluster de la ville durable, et à ce titre, entre autres, connaîtra d'importantes transformations, à court, moyen, ou long terme.










Concernant les transports, le projet de réseau rapide du Grand Paris affectera le secteur avec la mise en service de plusieurs gares de ce réseau à Chelles, aujourd'hui envisagée dès 2017, mais aussi sur les branches du réseau complémentaire (ligne orange) avec une gare à Neuilly-Hôpitaux, qui desservira un nouveau projet urbain et comblera par là même une importante lacune de desserte lourde du territoire, et de Val de Fontenay et Nogent-le-Perreux. D'autres projets plus anciens continuent par ailleurs d'exister sur ce secteur : le tramway T1 prolongé à Val de Fontenay en 2017, la ligne 1 prolongée au carrefour de Rigollots puis à Val de Fontenay vers 2025.

La conjonction de ces nombreux projets renforcera le rôle stratégique de l'ex-RN34 comme colonne vertébrale et support d'un important potentiel de développement urbain.

Dès lors, et compte tenu de ses contraintes, en particulier sa faible largeur, l'enjeu principal consistera à pouvoir maintenir et assurer son rôle d'irrigation des territoires tout en évoluant vers les pratiques de mobilité de demain, dans un contexte où le rapport à l'énergie, à la pollution évoluera encore par rapport à ce qu'il est aujourd'hui.









L'enjeu de l'ex-RN34 est clairement l'adaptation vers une amélioration des circulations douces qui constitueront de plus en plus une véritable possibilité de rabattement sur les pôles de transport structurants.

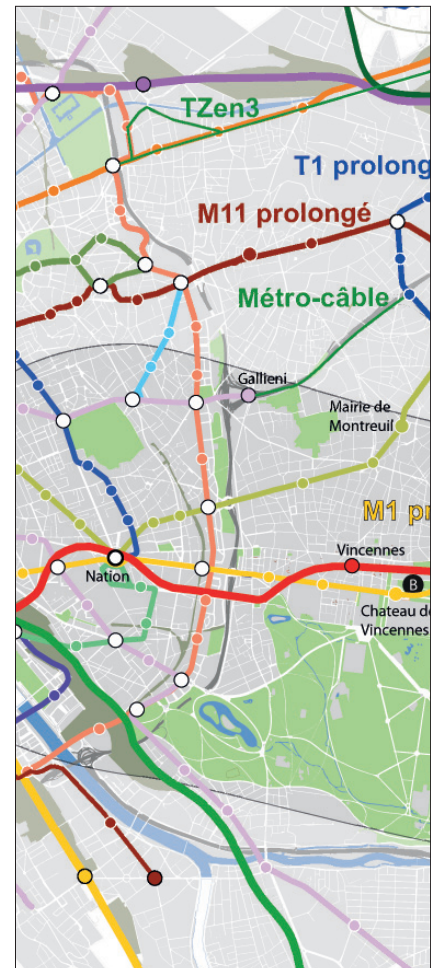
Les transports en commun lourds Horizon 2023

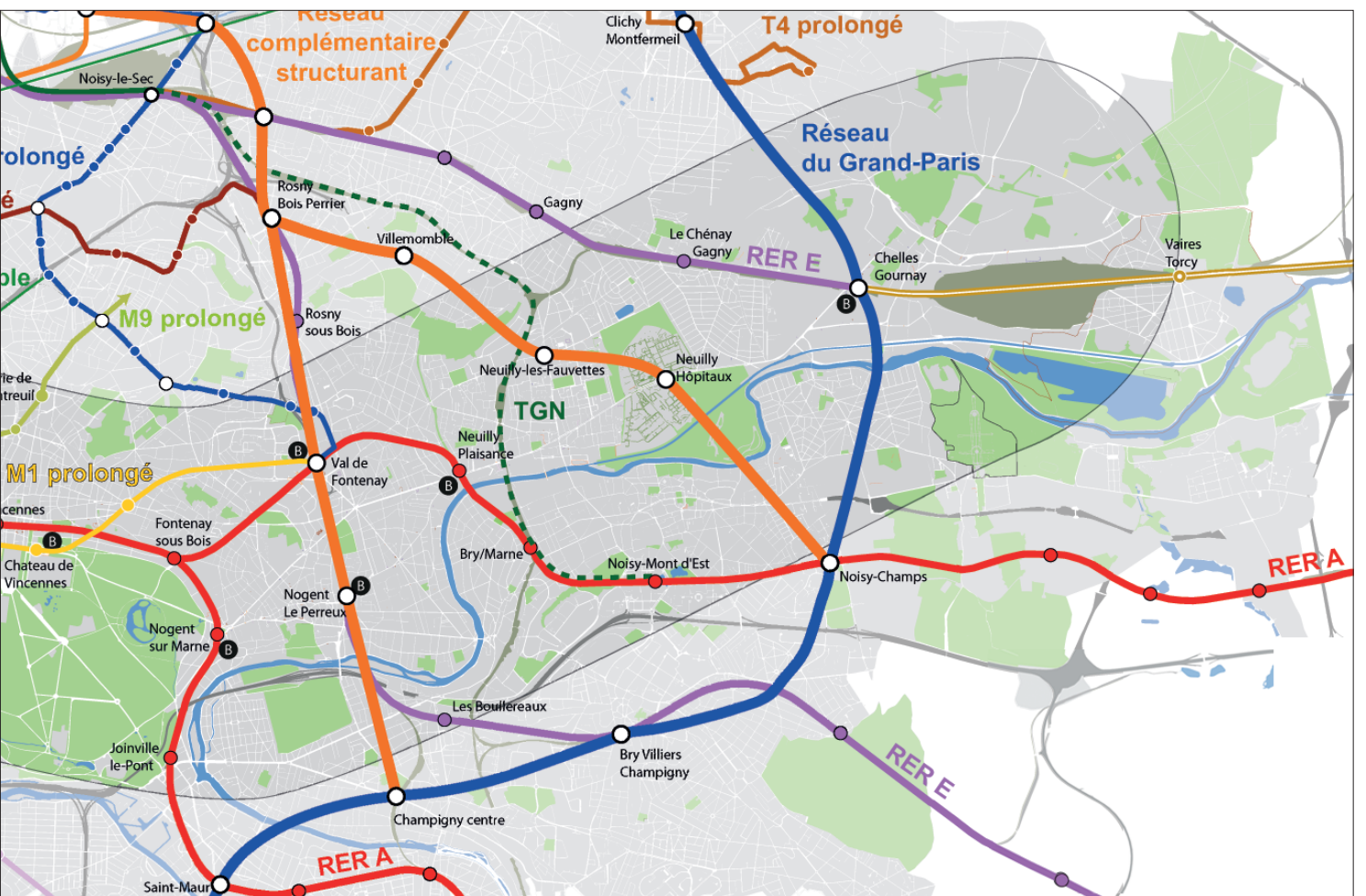
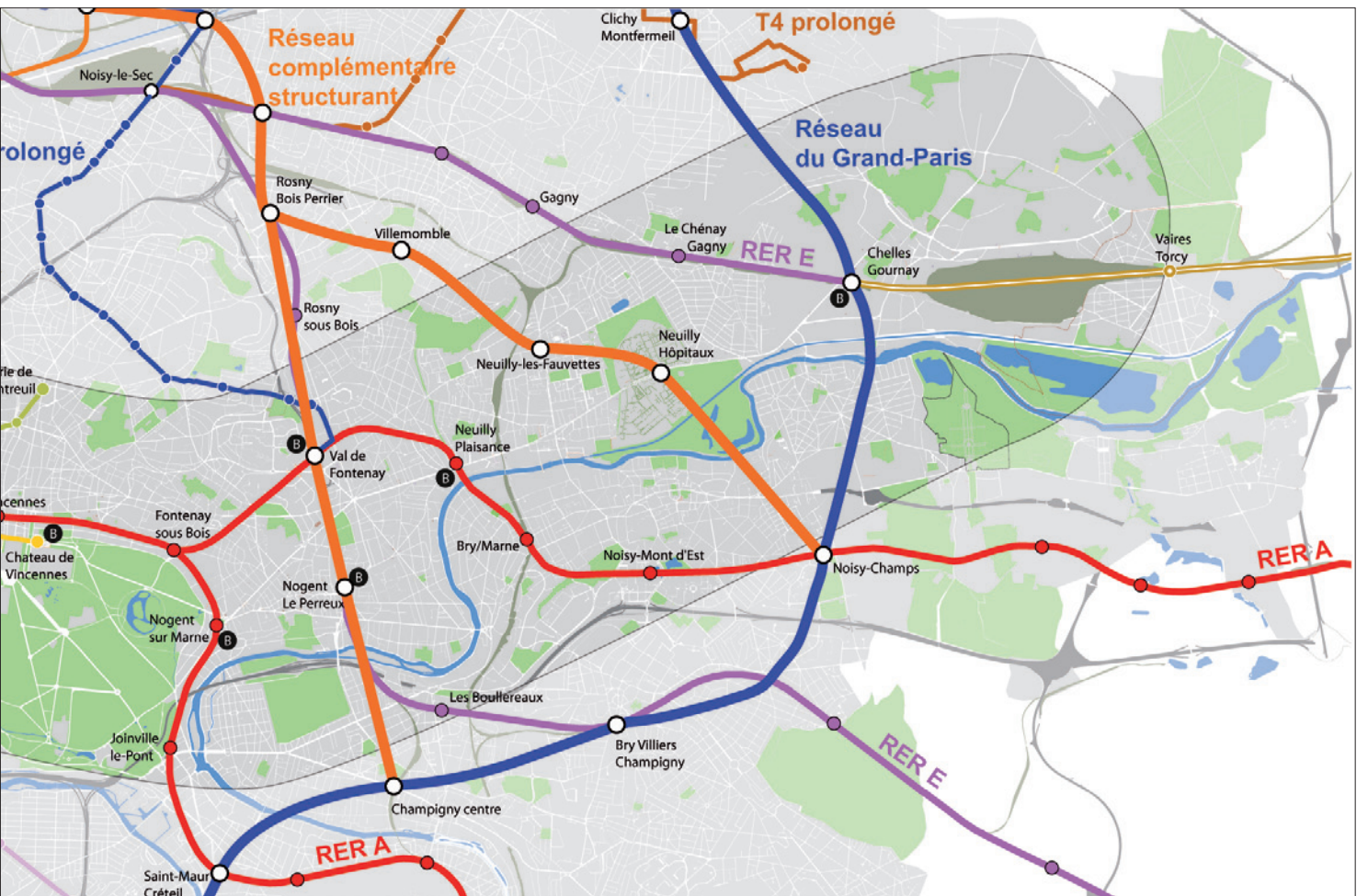
-  Ligne transilien
-  Ligne de RER
-  Ligne de métro et / ou tramway
-  Ligne du réseau du Grand Paris
-  Ligne du réseau complémentaire structurant
-  Station de métro ou de tramway
-  Gare de RER
-  Pôles de correspondance
-  Gares routières aux abords de l'ex RN 34



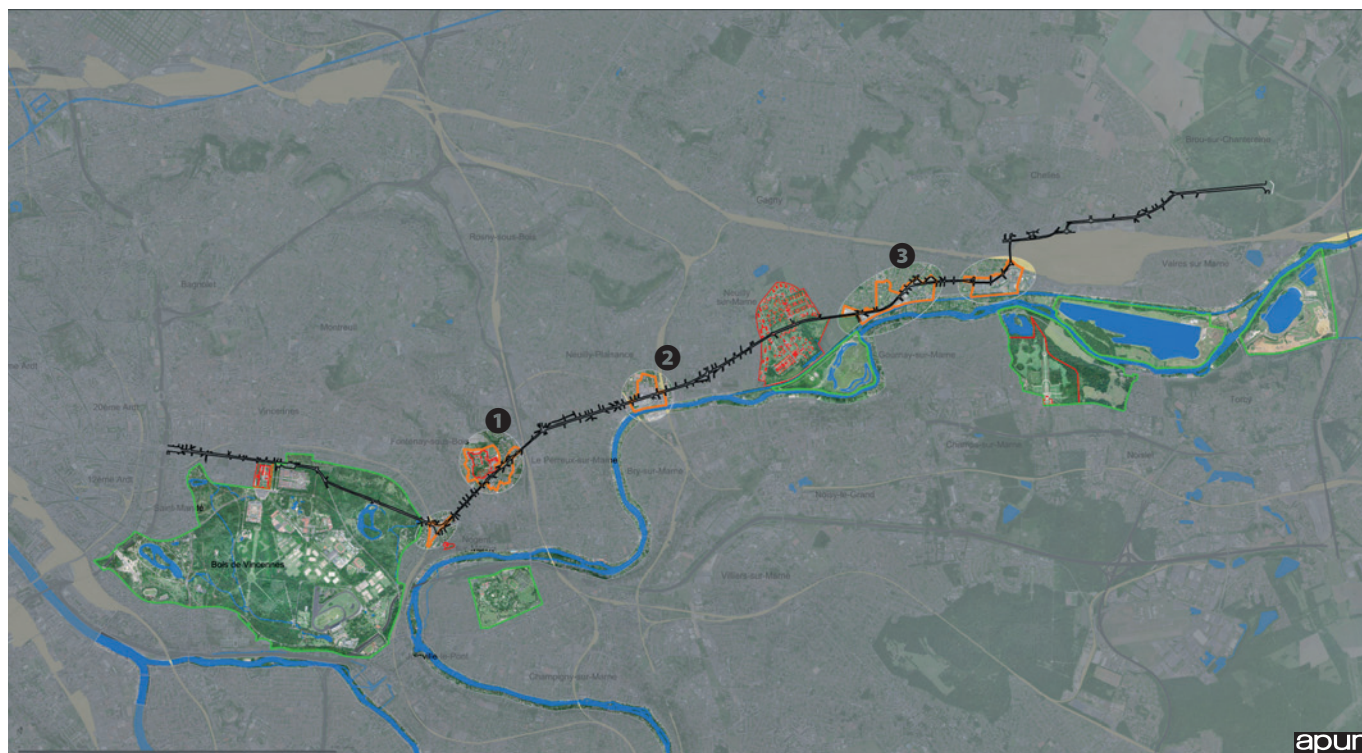
Les transports en commun Horizon long terme (2030)

-  Ligne transilien
-  Ligne de RER
-  Ligne de métro et / ou tramway
-  Ligne de bus
-  Station de métro ou de tramway
-  Gare de RER
-  Pôles de correspondance
-  Gares routières aux abords de l'ex RN 34





Les secteurs stratégiques : quelle transformation possible ?



Lorsque l'ex-RN34 monte pour passer une colline à Nogent-sur-Marne, lorsqu'elle tangente la Marne à Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne, lorsqu'elle frôle le canal à la pointe de Gournay, son rôle change. Ainsi 3 secteurs stratégiques ont été étudiés pour évaluer les possibilités de mutation qui permettent de renforcer leur urbanité, de les ouvrir sur le site de la Marne et du canal et de mettre en scène le grand paysage de la vallée.

1. Le Passage de la colline, Boulevard de Strasbourg à Nogent-sur-Marne, au droit du Fort de Nogent ;
2. La séquence qui s'étend depuis la Gare RER de Neuilly-Plaisance jusqu'au viaduc ferroviaire de Neuilly-sur-Marne ;
3. La Pointe de Gournay, aux confins de Neuilly-Plaisance, de Gagny, de Chelles et de Gournay.

1 Passage de la colline, Boulevard de Strasbourg à Nogent-sur-Marne, au droit du Fort de Nogent



Au droit du Fort, l'ex-RN34 n'est plus seulement une longue avenue plantée d'arbres, elle devient un site exceptionnel qui ouvre sur le grand paysage. Loin du centre-ville de Nogent, cette séquence urbanisée dans la seconde moitié du xx^e siècle offre à la vue un paysage déstructuré, de pieds d'immeuble en retrait occupés par des logements le long desquels s'étalent d'étroites bandes plantées.

Il serait souhaitable de recomposer un paysage en complétant les ensembles bâtis par de petits immeubles de logement accueillant des commerces en bordure de voie qui revaloriseraient ce site.

Sur cette séquence, la recomposition des terrains mal occupés permettrait d'accueillir des programmes nouveaux de l'ordre de 200 logements et près de 1 000 m² de commerces (Ce sont ces chiffres qui ont été pris en compte pour imaginer les scénarios prospectifs d'évolution de population).



2 De la Gare RER de Neuilly-Plaisance au viaduc ferroviaire de Neuilly-sur-Marne

Entre les deux viaducs ferroviaires, à une distance de moins de deux cents mètres de la Marne, le paysage de l'ex-RN34 est caractérisé par la présence des ouvrages ferroviaires qui ponctuent cette séquence et marquent des passages possibles (mais non signalés) vers les bords de Marne.

De plus, sur ces deux viaducs, des passerelles piétonnes situées contre le tablier des ponts permettent de rejoindre directement la rive sud de la Marne, offrant ainsi un vrai parcours de promenade en bord de fleuve mais celui-ci n'est, aujourd'hui, ni mis en valeur ni indiqué depuis le RER ou l'ex-RN34.

Il serait souhaitable de :

- Reconstituer une façade nord de l'ex-RN34 en lieu et place du parking du centre commercial Auchan et compléter la façade sud ;
- Créer un espace public vaste et planté entre l'ex-RN34 et bord de Marne qui valorise le viaduc ferroviaire de la grande ceinture ;
- Améliorer la lisibilité et la qualité du passage vers la Marne depuis le RER B.

Sur cette séquence, les surfaces de parkings, les terrains vacants ou sous occupés permettraient d'accueillir des programmes nouveaux de l'ordre de 400 logements et près de 2000 m² de commerces. (Ce sont ces chiffres



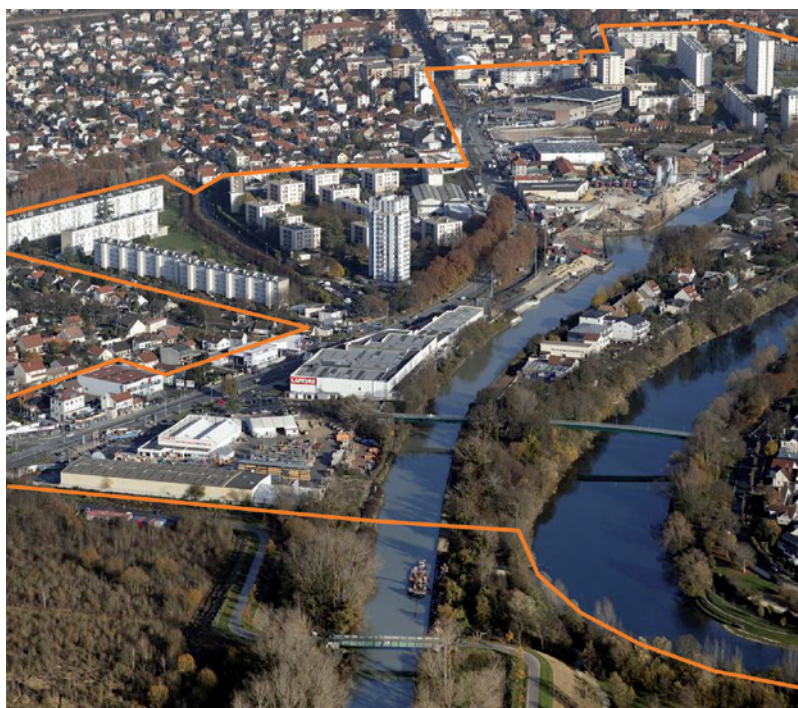
© ph. guignard@air-images.net

qui ont été pris en compte pour imaginer les scénarios prospectifs d'évolution de population), 10 000 m² de bureaux ainsi qu'un jardin situé entre l'ex-RN34 et les bords de Marne d'environ 5 000 m².



© InterAtlas

3 La Pointe de Gournay, aux confins de Neuilly-Plaisance, de Gagny, de Chelles et de Gournay



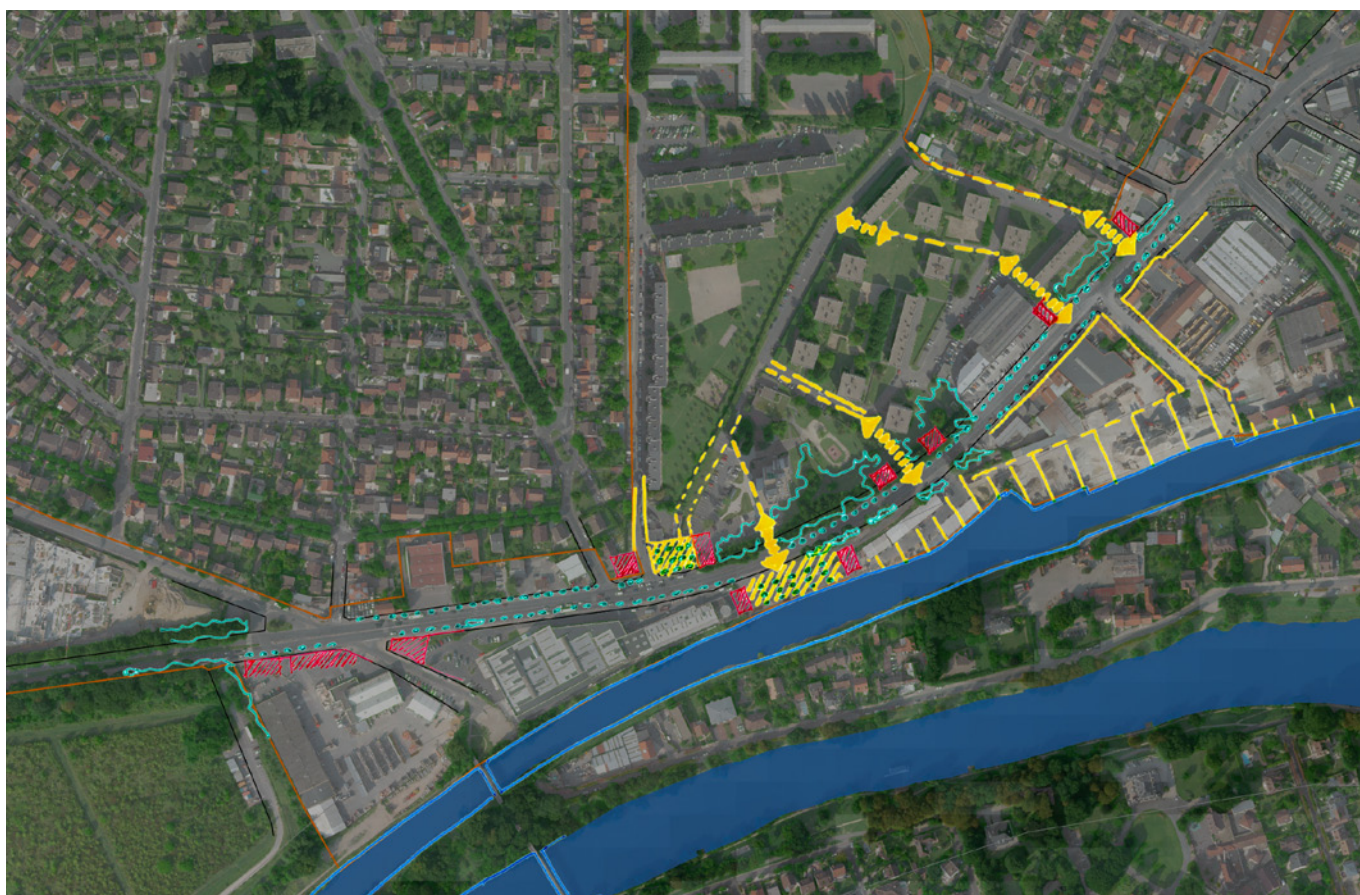
Au sud de l'ex-RN34 Le port situé à la pointe de Gournay isole la voie du canal tout proche et le rend inaccessible.

Au nord, le grand ensemble de logement sur la commune de Gagny, fermé par un grand mur, tourne le dos à l'ex-RN34

Il serait souhaitable de :

- Repenser les installations portuaires pour mutualiser les espaces de berge et y permettre la promenade au moins le week-end, créer un espace public entre ex-RN34 et canal pour y accueillir des activités de loisir ;
- Au sud, recomposer la façade sud de l'ex-RN34 par des programmes bâtis en bordure de voie devant les activités ;
- Au nord, recomposer l'ensemble de logements en y accueillant des programmes nouveaux en bordure de l'ex-RN34, et en ouvrant des parcours piétons à travers ses espaces libres vers le canal.

Sur cette séquence, en bordure de voie, la recomposition des assiettes foncières permettrait d'accueillir des programmes nouveaux de l'ordre 150 logements et près de 500 m² de commerces (Ce sont ces chiffres qui ont été pris en compte pour imaginer les scénarios prospectifs d'évolution de population).



2.2 Les projets de CDT et les objectifs de construction de logements

Quelles évolutions de la population en regard des projets en cours et des capacités de ce territoire ?



Pour apprécier les évolutions du territoire que traverse l'ex-RN34 à l'horizon 2030 (horizon du SDRIF), ont été pris en compte :

1. Les projets connus – site des hôpitaux à Neuilly-Plaisance, centre-ville de Neuilly-sur-Marne... représentés avec les projets de transport (cf. plan ci-contre).

2. Des lieux porteurs d'enjeux forts sur le tracé de l'ex-RN34 sur lesquels il serait important de développer des projets. Ces nouveaux projets apporteraient une intensification de l'urbanité.

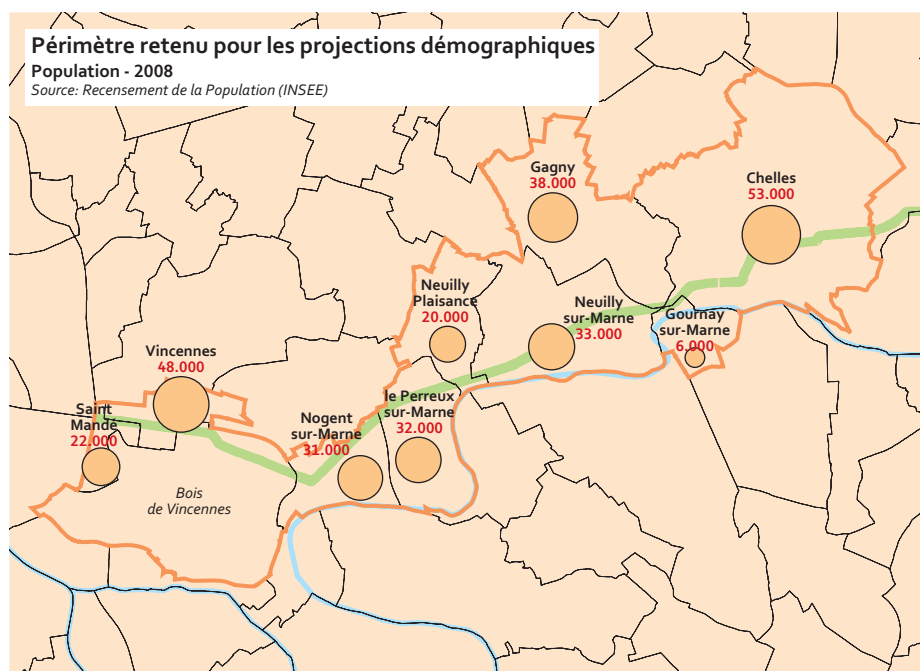
Ce sont notamment des zones, en limites communales, qui frôlent la Marne et le canal et où se

concentrent les activités commerciales et les services.

- La séquence située à la hauteur du Fort de Nogent-sur-Marne jusqu'au pont qui enjambe le chemin de fer et de la A86,
- La séquence entre les deux ponts de chemin de fer (de la gare RER Neuilly-Plaisance au pont ferroviaire de Neuilly-sur-Marne),
- La Pointe de Gournay, zone commerciale et d'activités (Neuilly-sur-Marne, Chelles, Gournay, Gagny).

3. Une appréciation de l'évolution des tissus urbains peu denses, pavillonnaires et centres anciens, en considérant que le nombre de logements qu'ils accueillent pourrait à échéance de 2030 augmenter de 10 %.

Projections de logements, de ménages et de population à l'horizon 2030



Chiffres clés du territoire

Population en 2008 :

284 600 habitants

Ménages en 2008 : 122 400

Taille moyenne des ménages

en 2008 : 2,30

Logements en 2008 : 132 000

Part de logements inoccupés

en 2008 : 7,3 %

Construction (moyenne 1999-2008) :

1 000 logements par an

Taux de renouvellement moyen 1990-

2008 : 15 % des logements neufs

L'exercice de projections démographiques permet de donner un ordre de grandeur du nombre potentiel de logements, ménages et habitants attendus dans le périmètre d'étude à l'horizon 2030, horizon du SDRIF, en testant différents scénarios.

Le périmètre

Le périmètre retenu pour l'exercice de projections se compose de neuf communes : Chelles, Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Le-Perreux-sur-Marne, Saint-Mandé et Vincennes.

La méthode

Quelle méthode est utilisée ?

Le simulateur immobilier est la méthode utilisée dans le SDRIF pour établir les projections de ménages, de logements et de population, à l'horizon 2030.

En effet, le nombre de logements impacte fortement les évolutions démographiques à l'échelle locale. Il est donc nécessaire de partir du stock de logements existants et des projets de construction à l'horizon 2030 pour élaborer des projections démographiques cette échelle.

Qu'est-ce qu'un scénario ?

L'exercice de projections permet de tester différents scénarios d'évolution qui pourraient se produire à l'horizon 2030 en établissant des hypothèses sur 4 paramètres :

- le rythme annuel de construction de logements,
- la part de logements neufs absorbés par le renou-

vellement du parc de logements,

- le renouvellement reflète les transformations qui affectent le parc ancien : démolitions, fusions, scissions, changements d'usage pour l'essentiel,
- l'évolution de la part de logements inoccupés,
- cela permet d'estimer le nombre de logements effectivement utilisés comme résidences principales, c'est-à-dire occupés par un ménage tout au long de l'année,
- l'évolution de la taille moyenne des ménages et de la proportion de population hors ménages (soit 2 % de la population totale sur le territoire résidant dans des communautés telles que les prisons, les établissements d'éducation et de santé).

Les projections démographiques ne sont pas des prévisions

L'exercice de projections donne à voir les évolutions démographiques attendues si les scénarios retenus venaient à se réaliser. Ces projections ne peuvent donc pas être assimilées à des prévisions : il n'est pas affecté a priori de probabilité aux hypothèses retenues.

Les évolutions réelles pourront s'écarter plus ou moins fortement des courbes tracées par les projections. La conjoncture économique et sociale, la cohabitation des ménages, et surtout les politiques mises en œuvre en termes d'aménagement et de construction de logements, sont des paramètres qui influenceront les évolutions réelles.

Comment estime-t-on le nombre de logements, de ménages et d'habitants ?

Le parc total de logements à l'horizon 2030 se déduit du parc de 2007 auquel s'ajoutent les **logements neufs** et duquel se retranchent les logements qui disparaissent au titre du **renouvellement**.

Le nombre de ménages que peut accueillir ce parc de logements de 2030 dépend de la proportion de logements effectivement utilisés comme résidence principale. Il s'obtient en retranchant les **logements inoccupés** (logements vacants + résidences secondaires ou occasionnelles) du parc total.

La population des ménages se déduit de **la taille moyenne des ménages**. Elle s'obtient en multipliant le nombre de résidences principales et donc le nombre de ménages par la taille moyenne des ménages. On obtient la population totale en 2030 en additionnant la population des ménages et la population hors ménages.

Les hypothèses des trois scénarios

Scénario « tendanciel »

Ce scénario permet d'estimer les évolutions démographiques du territoire de l'ex-RN34 si le rythme de la construction observé ces dix dernières années se poursuivait.

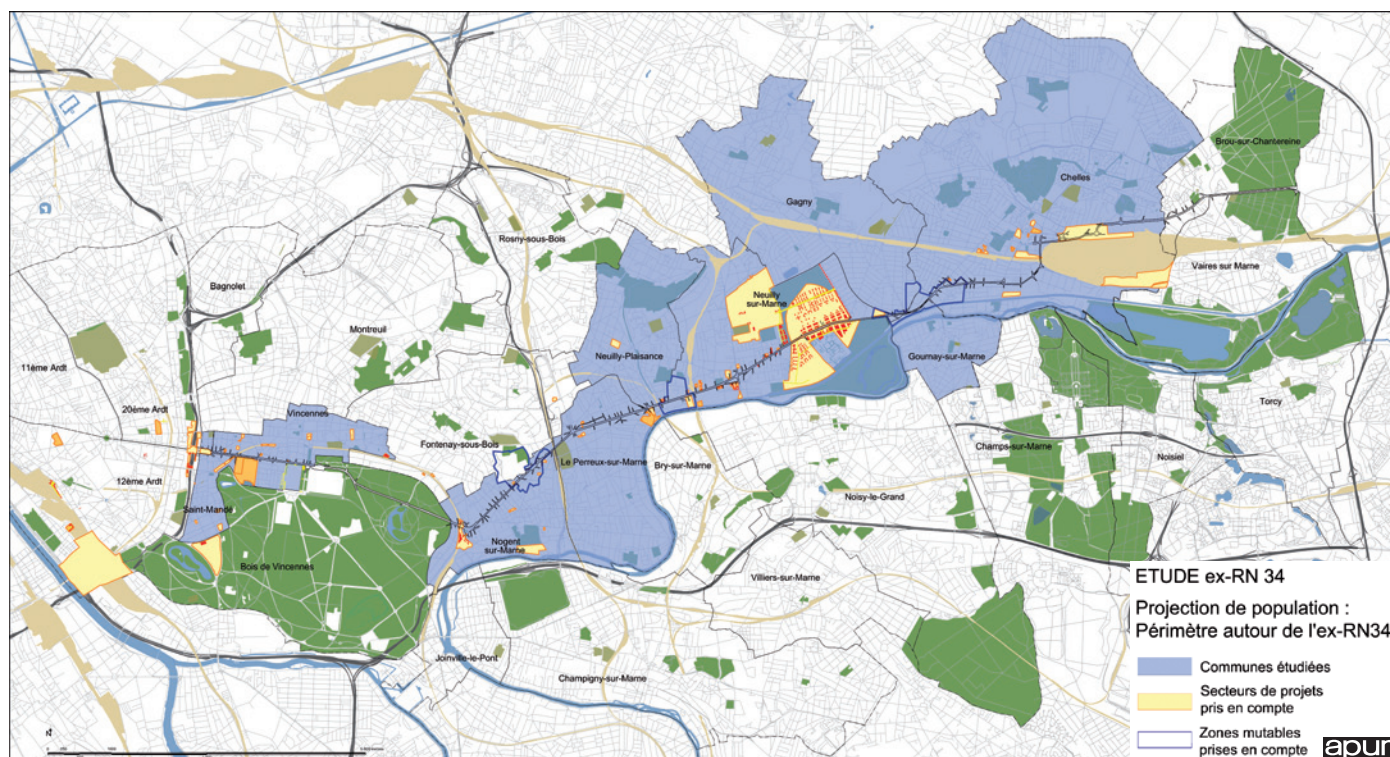
- **Le niveau de construction** reste au même niveau que celui observé entre 1999 et 2008, soit **1 000 logements construits par an** entre 2009 et 2030.
- **Le taux de renouvellement** resterait le même que le taux de renouvellement moyen observé entre 1990 et 2008, soit **15 %**¹. Cela signifie que pour 100 logements construits, 15 logements disparaissent par démolition, fusion de petits logements...
- **La part de logements inoccupés** a atteint un niveau bas en 2008 et ne devrait donc pas baisser davantage. On fait l'hypothèse d'une part de logements inoccupés qui se stabiliserait à **7,3 %** en 2030.
- **La taille moyenne des ménages** continuerait à baisser (au même rythme que celui observé entre 1999 et 2008) sous l'effet des changements de modes de vie et surtout du vieillissement de la population. L'hypothèse retenue est une taille moyenne des ménages qui atteindrait **2,21 personnes par ménage en 2030**.

Scénario « Projets connus »

Ce scénario permet d'estimer les évolutions démographiques si le niveau de la construction est porté à 1 400 logements par an, ce qui signifie que les projets d'aménagement d'ores et déjà connus seront livrés d'ici 2030 : Baltard, ZAC du centre-ville de Neuilly-sur-Marne, Maison Blanche, Ville Évrard.

- **Le niveau de construction** est de **1 400 logements construits par an** entre 2011 et 2030.
- **Le taux de renouvellement** resterait le même que le taux de renouvellement moyen observé entre 1990 et 2008, soit **15 %**.

1. La grande variation des taux de renouvellement d'une période intercensitaire à l'autre nous conduit à faire l'hypothèse du taux moyen en se basant sur une période plus longue (1990-1999 et 1999-2008).



<p>Nombre de logements 2008 + Construction 2008-2030 – Renouvellement 2008-2030</p>
<p>= Nombre de logements 2030</p>
<p>Nombre de logements 2030 – Logements inoccupés 2030</p>
<p>= Nombre de ménages 2030</p>
<p>Nombre de ménages 2030 x Taille moyenne des ménages 2030 + Population hors ménages</p>
<p>= Population 2030</p>

- **La part de logements inoccupés** a atteint un niveau bas en 2008. Un rythme de construction plus soutenu aurait pour effet de fluidifier les parcours résidentiels et par conséquent, ferait augmenter la part de logements inoccupés. On fait l'hypothèse d'une part de logements inoccupés à **9 % en 2030**.
- **La taille moyenne des ménages** baisserait sous l'effet des changements de modes de vie et surtout du vieillissement de la population pour atteindre **2,21 personnes par ménage en 2030**.

Scénario « Intensification »

Ce scénario permet d'estimer les évolutions démographiques si le niveau de la construction est porté à 1 600 logements par an, ce qui signifie que les projets d'aménagement d'ores et déjà connus seront livrés d'ici 2030 et que le tissu existant, et notamment le tissu pavillonnaire, évolue dans le sens d'une densification.

- **Le niveau de construction** est de **1 600 logements construits par an** entre 2011 et 2030.
- **Le taux de renouvellement** resterait le même que le taux de renouvellement moyen observé entre 1990 et 2008, soit **15 %**.
- **La part de logements inoccupés** a atteint un niveau bas en 2008. Un rythme de construction plus soutenu aurait pour effet de fluidifier les parcours résidentiels et par conséquent, ferait augmenter la part de logements inoccupés. On fait l'hypothèse d'une part de logements inoccupés à **9 % en 2030**.
- **La taille moyenne des ménages** baisserait sous l'effet des changements de modes de vie et surtout du vieillissement de la population pour atteindre **2,21 personnes par ménage en 2030**.

Résultats

Quelle croissance nette du parc de logements à l'horizon 2030 ?

- **« Scénario tendanciel » : 151 300 logements en 2030, soit +19 000 par rapport à 2008**

Une construction annuelle de 1 000 logements par an impliquerait un accroissement net de +19 300 logements à l'horizon 2030.

La croissance du parc de logements s'effectuerait donc à un rythme de +0,7 % par an entre 2008 et 2030, contre +0,8 % par an entre 1999 et 2008.

- **« Scénario Projets connus » : 158 200 en 2030 logements, soit +26 000 par rapport à 2008**

Une construction annuelle de 1 400 logements par an impliquerait un accroissement net de +26 200 logements à l'horizon 2030.

La croissance du parc de logements s'effectuerait à un rythme de +0,9 % par an entre 2008 et 2030.

- **« Scénario Intensification » : 162 200 en 2030 logements, soit +30 000 par rapport à 2008**

Une construction annuelle de 1 600 logements par an impliquerait un accroissement net de +30 200 logements à l'horizon 2030.

La croissance du parc de logements s'effectuerait à un rythme de +1,0 % par an entre 2008 et 2030.

Combien de ménages supplémentaires à l'horizon 2030 ?

- **« Scénario tendanciel » : 140 000 ménages en 2030, soit + 17 800 par rapport à 2008**

La croissance du nombre de ménages s'effectuerait à un rythme de +0,7 % par an entre 2008 et 2030, contre +1,2 % par an entre 1999 et 2008.

- **« Scénario Projets connus » : 144 000 ménages en 2030, soit + 21 500 par rapport à 2008**

La croissance du nombre de ménages s'effectuerait à un rythme de +0,8 % par an entre 2008 et 2030.

- **« Scénario Intensification » : 148 000 ménages en 2030, soit + 25 500 par rapport à 2008**

La croissance du nombre de ménages s'effectuerait à un rythme de +0,9 % par an entre 2008 et 2030.

Combien d'habitants supplémentaires à l'horizon 2030 ?

Scénario « tendanciel » : 313 500 habitants en 2030, soit +28 900 par rapport à 2008

La croissance du nombre d'habitants s'effectuerait à un rythme de +0,4 % par an entre 2008 et 2030, contre +1,0 % par an entre 1999 et 2008.

Ce rythme de +0,4 % par an correspond au rythme annuel moyen de croissance de la population francilienne sur la même période selon le scénario « tendanciel » retenu dans le projet de SDRIF en 2012².

Le ralentissement de la croissance démographique par rapport à la dernière décennie s'explique en grande partie par le vieillissement de la population, qui induit entre autres conséquences une hausse des petits ménages d'une à deux personnes.

Scénario « projets connus » : 322 000 habitants en 2030, soit + 37 000 par rapport à 2008

Dans l'hypothèse où la taille moyenne des ménages atteindrait 2,21 personnes par ménages en 2030 (rythme de baisse observé entre 1999 et 2008), la croissance du nombre d'habitants s'effectuerait à un rythme de +0,6 % par an entre 2008 et 2030, contre +1,0 % par an entre 1999 et 2008.

Scénario « Intensification » : 331 000 habitants en 2030, soit + 46 000 par rapport à 2009

Dans l'hypothèse où la taille moyenne des ménages atteindrait 2,21 personnes par ménages en 2030 (rythme de baisse observé entre 1999 et 2008), la croissance du nombre d'habitants s'effectuerait à un rythme de +0,7 % par an entre 2008 et 2030, contre +1,0 % par an entre 1999 et 2008.

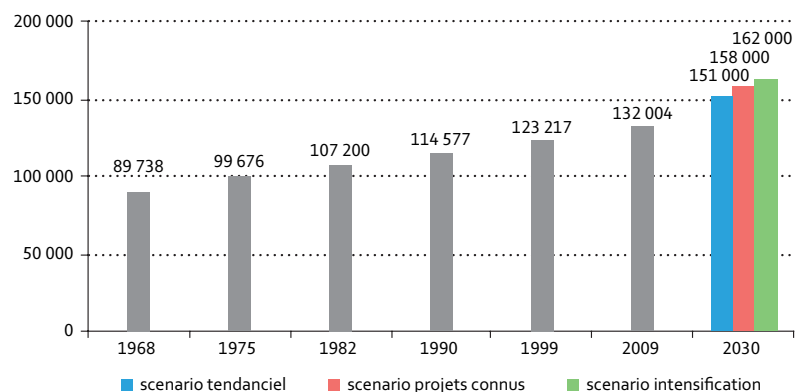
Quels leviers d'action ? Quels objectifs de production de logements ?

L'exercice de projections démographiques met en lumière l'importance des **mécanismes**, et par conséquent les leviers d'action possibles, qui font évoluer le parc de logements (le niveau de construction, renouvellement du parc de logements existants), en lien avec le nombre de ménages (qui lui-même dépend des évolutions du parc de logements vides) et au final le nombre d'habitants.

L'évolution de la taille moyenne des ménages tend à la baisse en raison du vieillissement de la population qui induit une hausse des petits ménages et pèse sur les besoins en logements. La baisse de la taille moyenne des ménages suppose qu'il faut plus de logements pour accueillir un même nombre d'habitants.

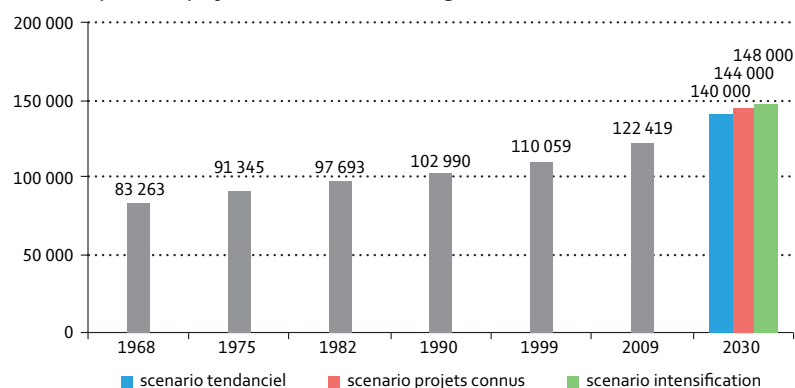
Les politiques d'aménagements et la place donnée à la construction de nouveaux logements, contribueront à infléchir les tendances futures : niveau de construction, typologie des logements construits et notamment la part des petits logements par rapport aux logements familiaux, le poids du parc locatif privé par rapport au logement social ou la propriété occupante...

Évolution passée et projetée du nombre de logements sur le territoire de l'ex RN-34



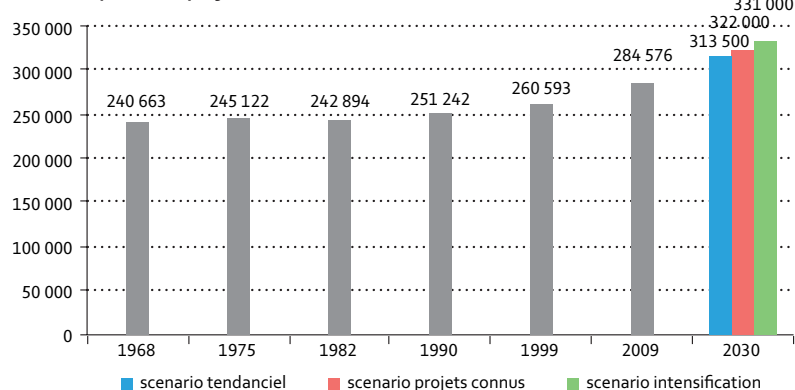
Sources : Insee, Recensements de la population et Apur d'après simulateur immobilier

Évolution passée et projetée du nombre de ménages sur le territoire de l'ex RN-34



Sources : Insee, Recensements de la population et Apur d'après simulateur immobilier

Évolution passée et projetée du nombre d'habitants sur le territoire de l'ex RN-34



Sources : Insee, Recensements de la population et Apur d'après simulateur immobilier

2. Résultats issus du scénario tendanciel du modèle Omphale 2010 de projections de population de l'Insee à l'horizon 2030.

Les objectifs de construction de logements prévus par la TOL

Dans la loi sur le Grand Paris, l'État a porté l'objectif annuel de construction de logements en Ile-de-France à 70 000. Cet objectif TOL (Territorialisation des Objectifs Logements) est repris par le projet de schéma directeur régional.

Jusqu'à présent, l'objectif TOL est décliné par l'État à l'échelle de bassins : l'Ile-de-France compte 38 bassins de TOL. Les bassins correspondent donc à de vastes territoires d'environ 300 000 habitants. Le territoire de l'ex-RN34 est composé de communes qui appartiennent à 3 bassins de TOL distincts.

Pour mettre en perspective les rythmes de construction de logements passés et le résultat des projections, il convient d'estimer la répartition des objectifs TOL à l'échelle de la commune. Pour cela, 3 clés de répartition ont été testées :

- Répartir à la commune les objectifs TOL d'un bassin en fonction du poids de la commune en termes de nombre d'habitants,
- Idem en fonction de sa superficie,
- Idem en croisant les 2 critères, c'est-à-dire nombre d'habitants et superficie.

Ainsi les communes qui composent le territoire de l'ex-RN34 auraient pour objectif annuel de construction un total de 2 000 logements selon la répartition en nombre d'habitants, 1 150 selon la superficie et 1 500 en croisant les 2 critères.

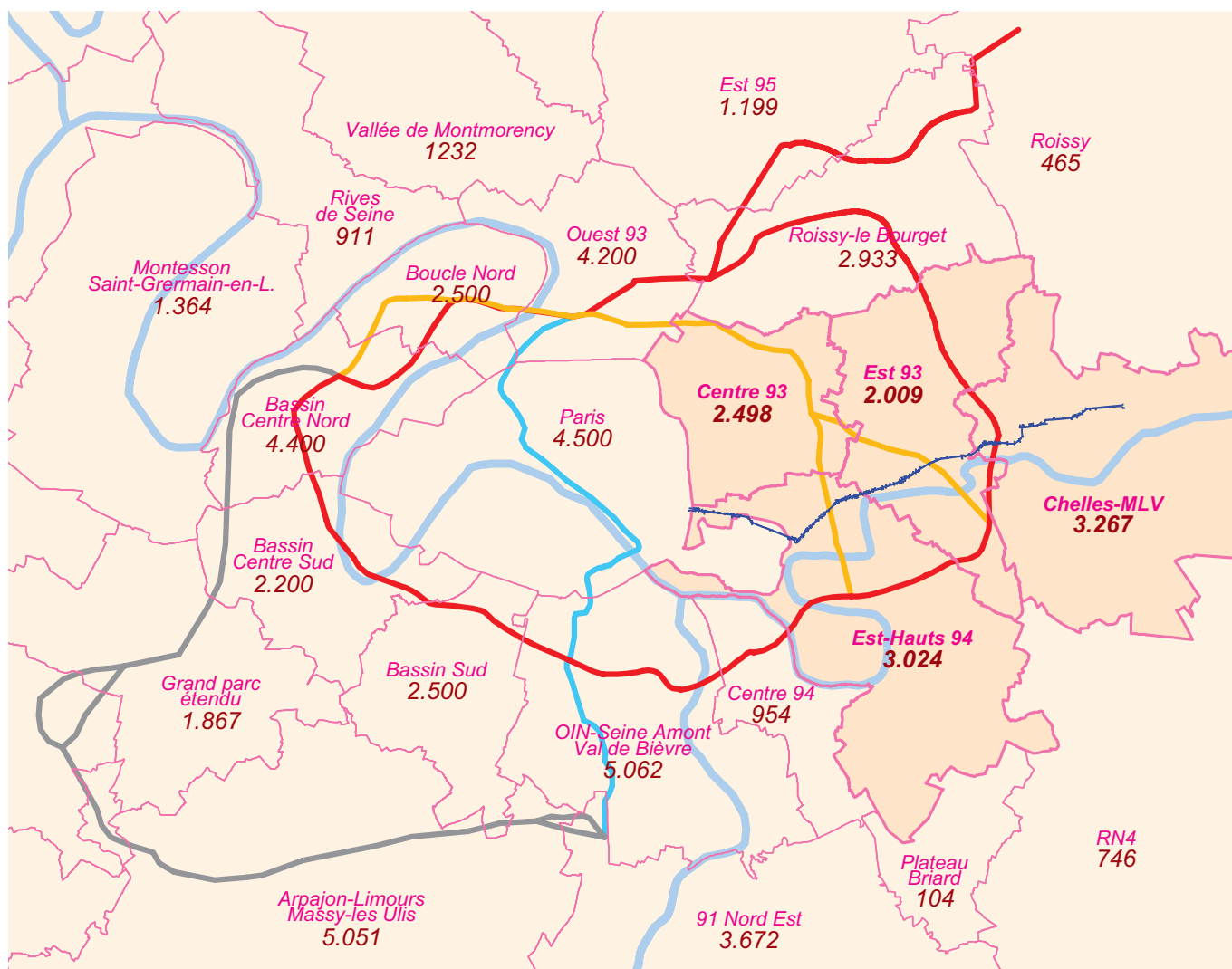
Ces chiffres sont à rapporter au niveau de la construction observée sur ce territoire au cours des 10 dernières années, environ 1 000 logements par an et aux hypothèses des 2 scénarios basées sur une construction moyenne annuelle de 1 400 et 1 600 logements.

Objectif TOL Nombre moyen annuel de logements par bassin

Réseau de transport public du Grand Paris

- Tracé de référence (bleu et orange)
- Tracé variante (gris)
- Limite des bassins de territorialisation TOL (rose)
- Ex-RN34 (bleu)

Sources : Sitadel, GERCO - 2000 à 2009, Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement - juin 2011



Les objectifs de construction de logements inscrits dans les PLH et PLU

À l'échelle des communes et intercommunalités, les objectifs de construction de logements sont inscrits dans le Programme Local de l'Habitat (PLH) qui doit être compatible et s'impose au Plan Local d'urbanisme (PLU).

Pour ce qui concerne le périmètre d'étude, le recollage des PLH et PLU indique deux choses :

- Dans plusieurs communes, les documents de planification et d'urbanisme sont anciens et rendus obsolètes par les développements récents de cette partie de l'agglomération francilienne.
- Les objectifs de construction de logements que les communes ont inscrits dans leur PLH ou PLU sont sensiblement inférieurs aux objectifs que l'État a fixés pour les différents bassins d'habitat d'Ile-de-France.

Localisation		PLH		PLU	
Dep	Commune	Période de validité	Objectif annuel de construction de logements	Date d'approbation	Objectif annuel de construction de logements
77	Chelles	2007-2013	370	2007	430
93	Gagny			en cours d'élaboration	
93	Gournay-sur-Marne	1995	pas d'obj. chiffré		
93	Neuilly-Plaisance			POS révisé en 1996	pas d'obj. chiffré
93	Neuilly-sur-Marne	2001	180	POS révisé en 2002	
94	Nogent-sur-Marne	2009-2014	300	POS révisé en 2001	100
94	Le Perreux-sur-Marne	2009-2014	300	POS de 1996	
94	Saint-Mandé			2011	entre 66 et 86
94	Vincennes	1994		2007	55

Le point mort

Le point mort correspond au niveau annuel de construction nécessaire pour assurer le maintien de la population.

Il s'agit du nombre de logements à construire pour assurer le renouvellement du parc de logements (démolitions, fusion, scissions, changements d'usage), pour tenir compte de l'évolution du parc de logements (évolution des logements inoccupés) et pour permettre le desserrement des ménages.

Dans le scénario « tendanciel », le point mort se situerait autour de 350 logements neufs par an. 35 % des logements construits seraient donc uniquement nécessaires au maintien de la population (décohabita-

tions rendues difficiles notamment).

Le niveau de construction relativement bas ne permet ni aux habitants de gagner véritablement en qualité de vie, ni aux parcours résidentiels de se dérouler dans de bonnes conditions. Dans ce scénario, la part de logements inoccupés se maintiendrait à un niveau plancher (7 % des logements), le marché des logements resterait tendu, avec peu de possibilités de retirer des logements du marché pour des travaux d'amélioration, voire de réhabilitation dans le cas de logements vieillissant. Le desserrement des ménages se produirait à un rythme peu rapide.

Dans le scénario « projets connus », le point mort se situerait autour de 500 loge-

ments neufs par an. 36 % des logements construits seraient donc uniquement nécessaires au maintien de la population.

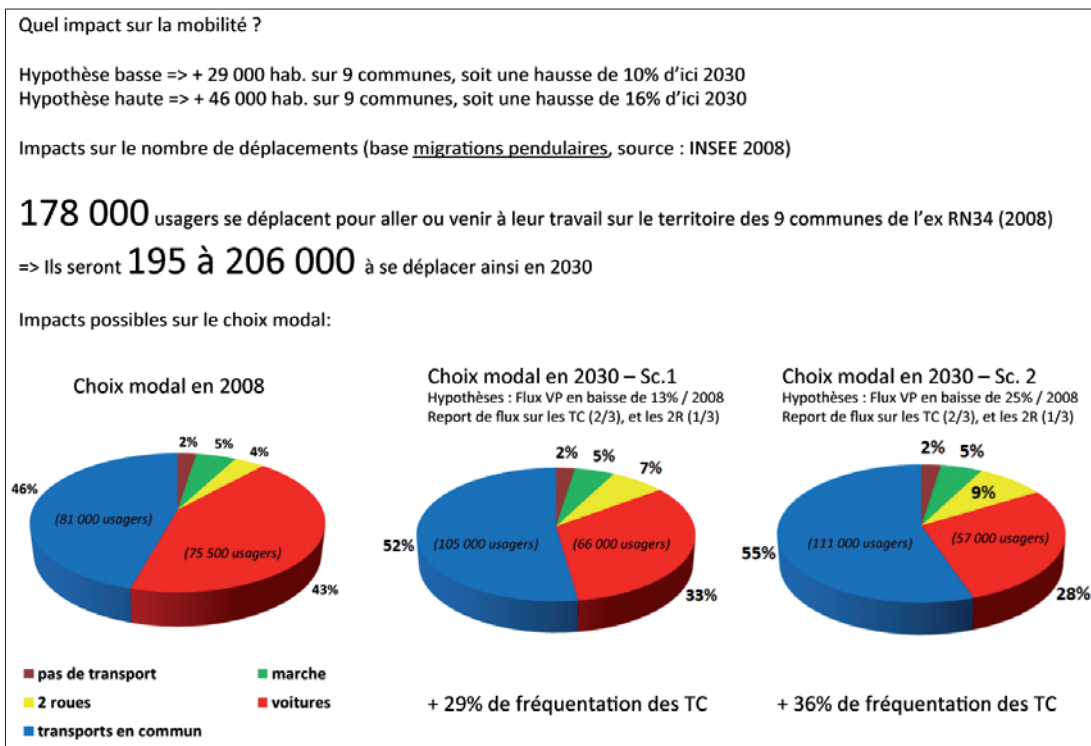
Dans le scénario « intensification » le point mort se situerait autour de 550 logements neufs par an. 34 % des logements construits seraient donc uniquement nécessaires au maintien de la population. La construction plus soutenue induit une amélioration de la qualité de vie des ménages et une plus grande fluidité des parcours résidentiels (hausse des logements inoccupés). Un plus grand nombre de logements seraient absorbés chaque année par le renouvellement du parc.

Estimation du point mort selon le scénario retenu

	Hypothèses de construction de logements neufs par an dans les 3 scénarii	POINT MORT : niveau annuel de construction pour			
		uniquement assurer le renouvellement du parc	uniquement compenser la baisse de la taille moyenne des ménages	tenir compte de l'évolution du parc de logements	assurer le maintien de la population
Tendanciel	1 000	150	200	—	350
Projets connus	1 400	200	200	100	500
Intensification	1 600	250	200	100	550

2.3 Quelle pression sur les mobilités sur l'ex-RN34 à l'horizon 2030 ?

Comment imaginer l'évolution des flux ?



Tenter d'appréhender l'évolution future des mobilités autour du territoire de l'ex-RN34, c'est prendre le risque de poser un certain nombre d'hypothèses sur des paramètres aussi variés que l'évolution du nombre d'habitants sur le territoire, l'évolution du nombre d'emplois, les réseaux de transports disponibles, l'évolution du contexte social et économique, l'évolution du prix de l'énergie, et l'évolution des mentalités et comportements de l'ensemble des usagers qui induiront le mode de transport choisi. Toutefois, en se basant sur les projections de population faites à cet horizon, et en les croisant avec les données issues de l'analyse des migrations alternantes (Source Insee 2008), qui nous renseignent sur les usages et le choix modal observés en 2008, il devient possible de dégager de grandes tendances.

Tendances d'évolution du choix modal à l'horizon 2030

En 2008, le territoire considéré (les 9 communes bordant l'ex-RN34: Chelles, Gagny, Gournay/M., Le-Perreux/M., Neuilly-Plaisance, Neuilly/M., Nogent/M., Saint-Mandé et Vincennes) comptait une population de 284 576 habitants (dont environ 134 000 actifs) et accueillait 76 389 emplois. Les migrations pendulaires correspondantes (vers et depuis ce territoire) concernent 178 000 personnes, pour lesquels le choix modal moyen est à 46 % en faveur de transports en commun, 43 % pour la voiture, 5 % pour la marche, et à 4 % pour les deux roues, motorisés ou non. À l'horizon

2030, les projections de population donnent un cône d'évolution possible compris entre +10 et +16 %, soit 29 000 à 46 000 habitants supplémentaires sur ce territoire de 9 communes. Le croisement de ces informations permet de dégager de grandes lignes d'évolution des migrations pendulaires à l'horizon 2030. Les hypothèses retenues sont les suivantes :

- Une hausse de la population moyenne de 13 %, soit le niveau moyen du cône d'évolution indiqué,
- Une hausse du nombre d'emplois accueillis similaire, soit de 13 %,
- Des choix modaux qui peuvent différer, en particulier en ce qui concerne la voiture, et ainsi renvoyer à des scénarii contrastés.

Scénario 1

Le premier scénario tente de prolonger les objectifs du PDUIF, lesquels tablent sur une baisse de 8 % du trafic routier en 2020 par rapport à la situation de 2006 en zone dense, à Paris et en cœur d'agglomération. Avec toutes les réserves qu'il convient de considérer, si on considère que cette baisse est linéaire et le demeure jusqu'en 2030, cela correspond à une baisse du trafic routier de l'ordre de 13 % entre 2008 et 2030. Ce scénario est ainsi basé sur l'application d'une baisse similaire sur les déplacements pendulaires en voiture. Les déplacements liés à la hausse de la population et des emplois et à la baisse du trafic routier sont alors affectés pour 1/3 aux 2 roues, et les 2/3 restants aux transports en commun. Les déplacements pendulaires concernent

alors environ 200 000 usagers, lesquels se déplacent majoritairement en TC (52 %), puis en voitures (33 %), en 2 roues (7 %), et à pieds (5 %). La fréquentation des TC est alors en hausse de 29 % par rapport à 2008.

Scénario 2

Le second scénario se base sur une baisse du trafic routier deux fois plus importante, de l'ordre de 25 % entre 2008 et 2030 (qui pourrait être provoquée par une hausse sensible du prix de l'énergie et/ou par des priorités clairement orientées en faveur des modes moins polluants et/ou une évolution des comportements d'usagers). Les déplacements pendulaires concernent toujours environ 200 000 usagers, les-

quels se déplacent majoritairement en TC (55 %), puis en voitures (28 %), en 2 roues (9 %), et à pieds (5 %). La fréquentation des TC est en hausse de 36 % par rapport à 2008.

En conclusion

Il découle de cet exercice même imprécis :

- Une sollicitation future importante des transports en commun (+29 à +36 % pour les seules migrations pendulaires) qu'il faudra anticiper si on souhaite préparer le territoire à la densification urbaine ;
- Une sollicitation probablement plus importante des modes actifs (vélos et piétons) qu'il faudra là encore préparer.

Quelle offre de transport mettre en place sur l'axe de l'ex-RN34 ?

Pour répondre à l'un des principaux enjeux qui consiste à pouvoir continuer à accueillir une demande de mobilité supplémentaire, l'ex-RN34 devra évoluer tant au niveau de la répartition de l'espace public qu'en terme plus qualitatif.

Les modes actifs et les TC sont plus capacitaires que la voiture

Parmi les modes de transport de surface, la voiture, telle qu'elle est utilisée aujourd'hui avec un taux de remplissage moyen de 1,2 personne, constitue de loin le mode le moins capacitair avec un peu plus de 1 000 personnes transportées durant une heure sur une largeur de 3 m. Les modes actifs sont eux plus capacitaires avec sur la même largeur une capacité de 9 000 piétons/h ou de 5 000 cyclistes. Les transports en commun sont aussi plus capacitaires que la voiture avec 1 600 personnes/h pour un bus classique, 2 400 personnes/h pour un bus T-Zen, et jusqu'à 6 000 personnes/h pour un tramway. À titre de comparaison, la capacité d'une ligne de métro varie de 4 000 à 30 000 personnes/h/sens, celle d'une ligne de RER de 7 000 à 70 000 personnes/h/sens.

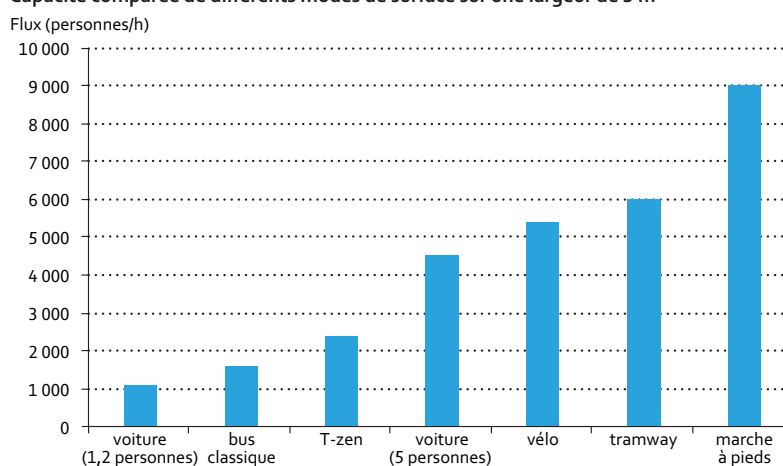
Les modes actifs et les TC sont aussi les plus fiables au vu de leur vitesse

La vitesse d'un mode de transport et sa régularité permettent aussi de juger de son efficacité. Les modes actifs sont certes les moins rapides (5 km/h en moyenne pour la marche, 12 pour le vélo) mais ils présentent le gros avantage d'être insensibles aux aléas de la circulation en heure de pointe. C'est aussi le cas des transports en commun lorsqu'ils sont en site propre sur l'ensemble de la ligne (T-Zen et tramway ont une vitesse moyenne de 20 km/h). En revanche, la voiture et le bus sans site propre (15 km/h en moyenne) sont eux directement dépendant des conditions de circulation et de ce fait offrent un degré de fiabilité plus faible.

Une demande en déplacements qui augmentera

En considérant les projections de population à l'horizon 2030, la demande en mobilité va augmenter significativement. Les scénarii basés sur les migrations alternantes

Capacité comparée de différents modes de surface sur une largeur de 3 m



montrent qu'en 2030, la demande sur les TC pourrait s'accroître de 20 à 30 % environ. Aujourd'hui, la ligne RATP 113 Chelles – Nogent-sur-Marne accueille plus de 20 000 voyageurs quotidiens. En 2030, elle pourrait être sollicitée pour accueillir 25 000 à 30 000 voyageurs si l'on considère une répartition homogène de cette hausse de la demande sur l'ensemble du réseau de transport.

En conclusion

L'analyse des différents modes de transports de surface conduit donc à proposer le développement et le renforcement des modes actifs et des transports en commun de surface comme support de la mobilité future pour l'ex-RN34.

La ligne 113 est identifiée par le STIF comme éligible au programme T-Zen, qui correspond à la mise en place d'un bus à haut niveau de service avec des prestations comparables à un tramway. À noter que le T-Zen répond aussi à certaines contraintes comme l'exclusivité de site propre, qui empêche toute autre ligne de bus d'emprunter le site propre par ailleurs non accessible aux vélos. Loin de vouloir trancher sur le choix T-Zen ou non, l'étude des différentes propositions d'insertion développée ci-après s'attachera davantage à considérer un site propre bus.