

THNS 2013 – Déploiement du Réseau Express Régional francilien et dynamiques territoriales : une évaluation rétrospective des effets socio-économiques

Thierno AW, AFCDUD

Docteur en Transport (2010, Laboratoire **LMVT** - rattaché à l'École des Ponts ParisTech, l'IFSTTAR et l'Université Paris-Est), Thierno AW est actuellement ingénieur chez **Setec International** en études générales et économiques de transports. Il est également présent au Forum THNS au titre de l'Association Franco-Chinoise du Développement Urbain Durable (**AFCDUD**), créée en 2008 et comptant actuellement plus de 200 membres en France et en Chine.

Introduction de la présentation

Le RER francilien s'est développé sur la base des orientations définies dans les schémas directeurs conçus au début des années soixante et mis en œuvre au cours des quarante années qui ont suivi, dans le contexte concomitant du développement rapide des infrastructures routières et de l'automobilité. Le développement urbain s'est poursuivi sur tout le territoire régional au cours de cette période, et le RER a facilité cet étalement urbain, tout en permettant le renforcement et le fonctionnement des polarités régionales spécifiques telles que Paris, La Défense et certaines villes nouvelles.

La présentation de Thierno AW (voir support) s'est structurée autour des points suivants :

- i. Après des propos liminaires, la première partie de sa présentation s'intéresse à une analyse des politiques d'aménagement - depuis le premier Schéma Directeur de 1965 - dans un contexte métropolitain prônant un développement urbain polycentrique ;
- ii. La seconde partie étudie les effets du réseau structurant de transports collectifs sur l'urbanisation des territoires depuis 1968 ;
- iii. La troisième partie observe les profils de mobilité des habitants suivant leur localisation résidentielle et la présence d'une gare à proximité ;
- iv. Enfin, de l'analyse rétrospective, des enseignements sont tirés sur la compréhension de l'effet des politiques publiques en matière de politiques d'occupation des sols et de transports.

Dans ce qui suit, une synthèse des principaux résultats présentés est fournie.

1. Propos liminaires – La Région Ile-de-France

Socio-démographie

- 12 000 km² de superficie (2% de la France)
- 12 millions d'habitants (19% de la France)
- 5,5 millions d'emplois (21% de la France)
- 90% des habitants sur 20% du territoire (zone urbaine dense)
- Paris intra-muros : 20% de la population et 30% des emplois, 150 km²

Économie

- 28% du PIB national
- Tertiaire : 84% (70% en France)
- Première destination touristique du monde : 45 millions d'habitants par an

Mobilité

- 41 millions de déplacements en 2010 (35 millions en 2001)
- Part modale : 38% pour l'automobile et 20% pour les transports collectifs, le reste en mode actif

2. Planification et projets d'aménagement et de transport en Ile-de-France de 1960 à 2010

Le SDAURP de 1965 fixe le programme d'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne susceptible d'accueillir et d'accompagner la croissance envisagée : 8,5 millions d'habitants en 1962, 14 millions d'habitants à l'horizon 2000. La politique de Delouvrier, formalisée dans le schéma de 1965, mise en œuvre dans les décennies qui suivent, repose essentiellement sur trois piliers :

- Le développement du réseau routier, qui doit permettre d'absorber la croissance de la circulation automobile et irriguer l'ensemble du territoire, vise un maillage complet de l'Ile-de-France, du cœur de Paris (deux autoroutes Nord-Sud et deux autoroutes Est-Ouest sont envisagées dans le schéma) à la périphérie (couverte par un ensemble de radiales et trois rocares concentriques). L'automobile est véritablement au centre de la politique d'aménagement et d'urbanisme.
- La création des Villes Nouvelles, qui doivent absorber une partie de la croissance démographique et des emplois, a pour objectif de canaliser la croissance désordonnée constatée dans la décennie précédente et qui motive l'urgence de la mise en place du schéma directeur.
- Le développement d'un Réseau Express Régional par interconnexion et extension des lignes ferroviaires existantes, imaginé dès 1961, doit assurer une desserte efficace du centre et offrir un lien entre Villes Nouvelles et centre historique.

Le SDAURIF de 1976 confirme les orientations du SDAURP tout en limitant la perspective de croissance (12 millions d'habitants en 2000) et en revenant sur les propositions les plus hardies en matière d'infrastructures nouvelles : les projets autoroutiers en zone naturelle protégée sont annulés au nom de la protection de l'environnement ; ceux dans Paris intra-muros abandonnés au nom de la défense du patrimoine ; et les projets de RER sont contraints de se développer sur la base des infrastructures existantes (dans un objectif de maîtrise budgétaire), les extensions limitées à la desserte des villes nouvelles et des aéroports.

Le SDRIF de 1994 (dont l'objectif de croissance est limité à 11 millions d'habitants en 2015) poursuit le développement des rocares autoroutières en accompagnement du développement des activités industrielles et technologiques en banlieue, mais commence à réorienter le discours sur des objectifs d'équilibre et de structuration du territoire régional.

Les documents de planification plus récents s'attachent à mettre en œuvre les orientations de la loi SRU qui met l'accent sur la cohérence territoriale et prône un développement urbain équilibré.

3. Observations sur l'évolution de la population et de l'emploi de 1968 à 2008 et analyse des effets des politiques d'aménagement

Les données de population et d'emploi collectées par l'INSEE à l'occasion des recensements de 1968, 1975, 1982, 1990, 1999 et 2005-2008 permettent de retracer les différents processus d'évolution qui ont affecté les territoires franciliens depuis 40 ans :

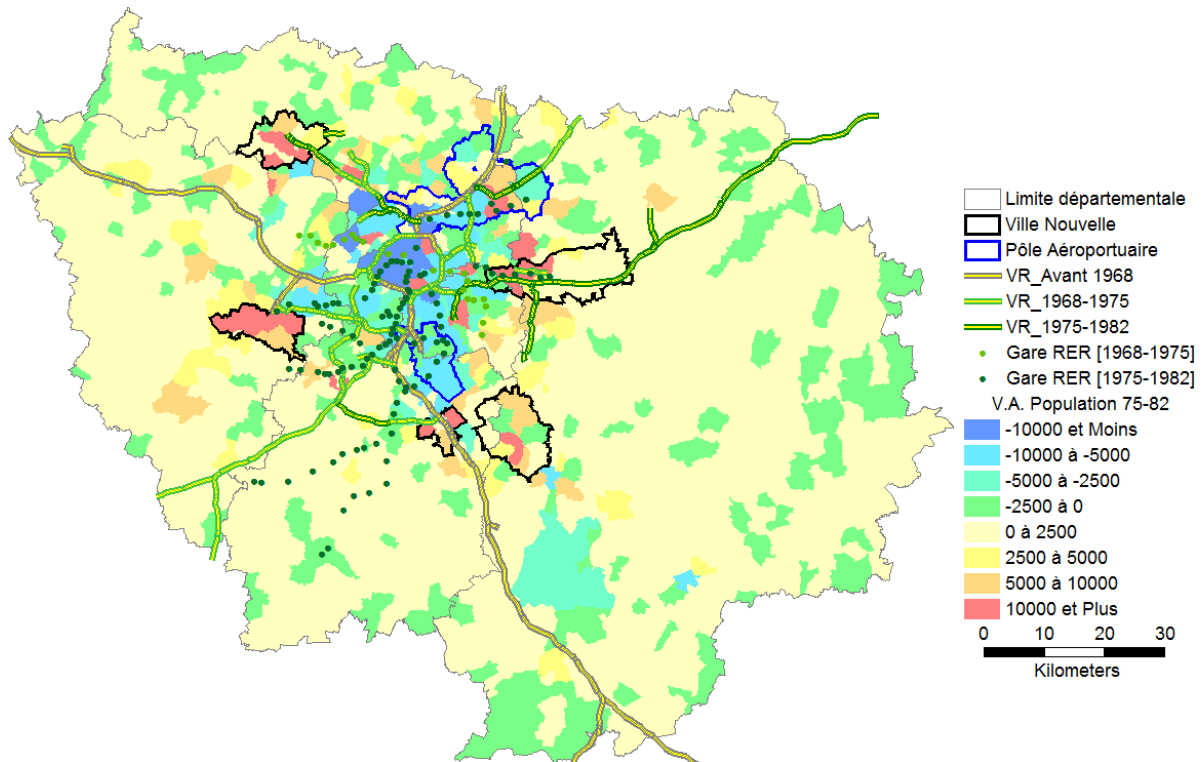
- Dans une première phase, quasiment continue de 1968 à 1999 :
 - Desserrement de Paris et de la petite couronne ;
 - Croissance des Villes Nouvelles et des pôles d'emplois régionaux (La Défense, Roissy) ;

- Etalement urbain et croissance diffuse ;
- Dans une période plus récente (1999-2008) :
 - Retour de la croissance à Paris et en petite couronne ;
 - Villes Nouvelles (excepté Marne-La-Vallée) arrivées à maturité.

La politique décidée dans les années 60 a donc porté ses fruits : les Villes Nouvelles absorbent 27% de la croissance de la population et 27% de la croissance des emplois (ce qui signifie aussi que 73% des nouveaux emplois et habitants se sont localisés en dehors des villes nouvelles) ; le développement des infrastructures (routes et RER) a permis le desserrement des emplois et de l'habitat, et le renouvellement de Paris et de la petite couronne ; le développement du RER a rendu possible le développement de pôles d'emplois importants comme La Défense.

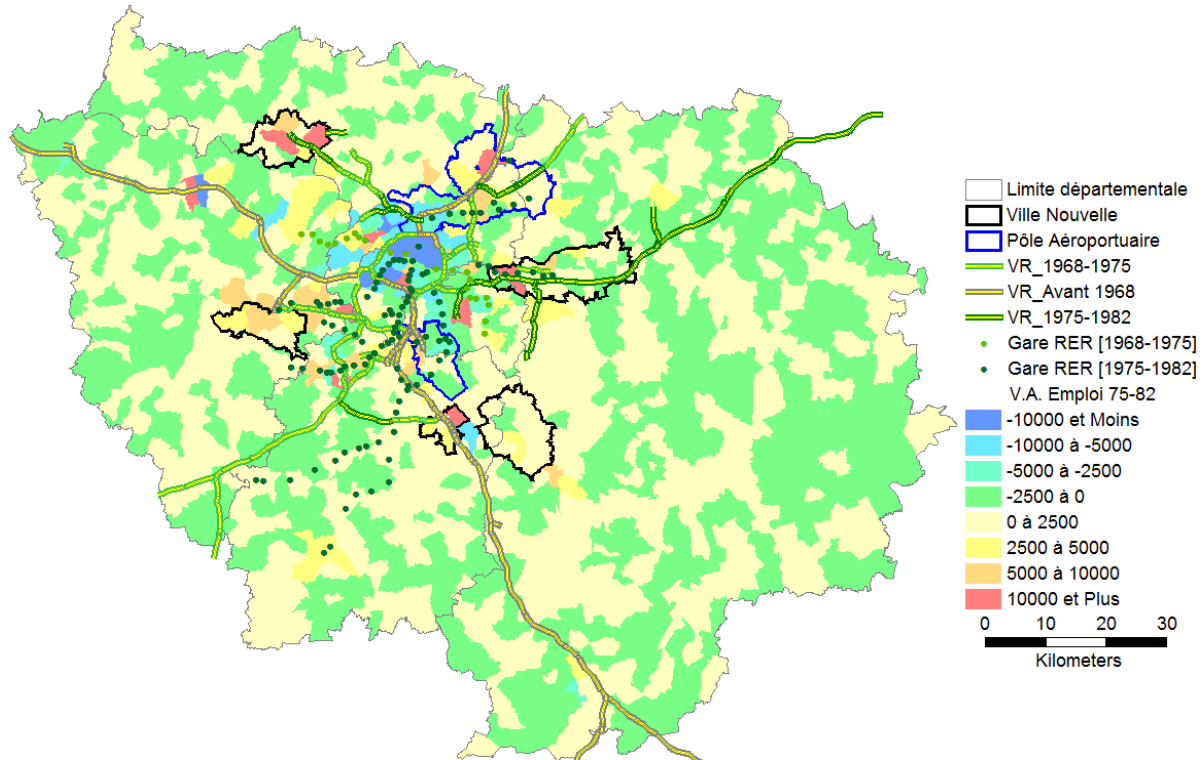
Lorsqu'on regarde les taux de croissance des communes par groupe de communes (avec ou sans RER), on ne distingue pas d'effet du RER sur la croissance des communes concernées. Le développement du RER sur ces communes n'a pas eu d'effet plus fort sur la croissance de ces villes que le développement du réseau routier sur les autres villes.

En revanche, le RER s'étant développé principalement sur le réseau ferroviaire existant et donc sur des communes qui avaient connu antérieurement une première croissance, les communes avec RER bien que dix fois moins nombreuses ont accueilli un nombre quasiment identique d'habitants et d'emplois que les communes sans RER, moins denses mais dix fois plus nombreuses.



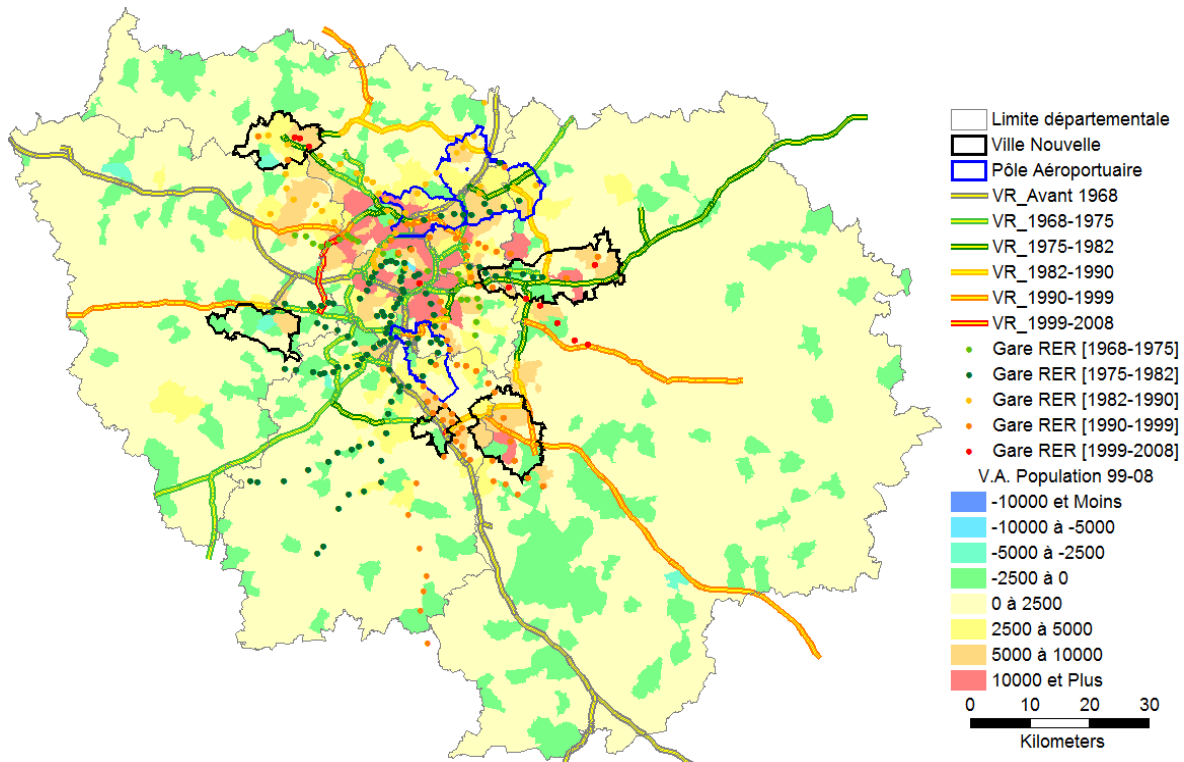
Variations absolues de populations entre 1975 et 1982

Source : setec international (2011), Exploitation données INSEE



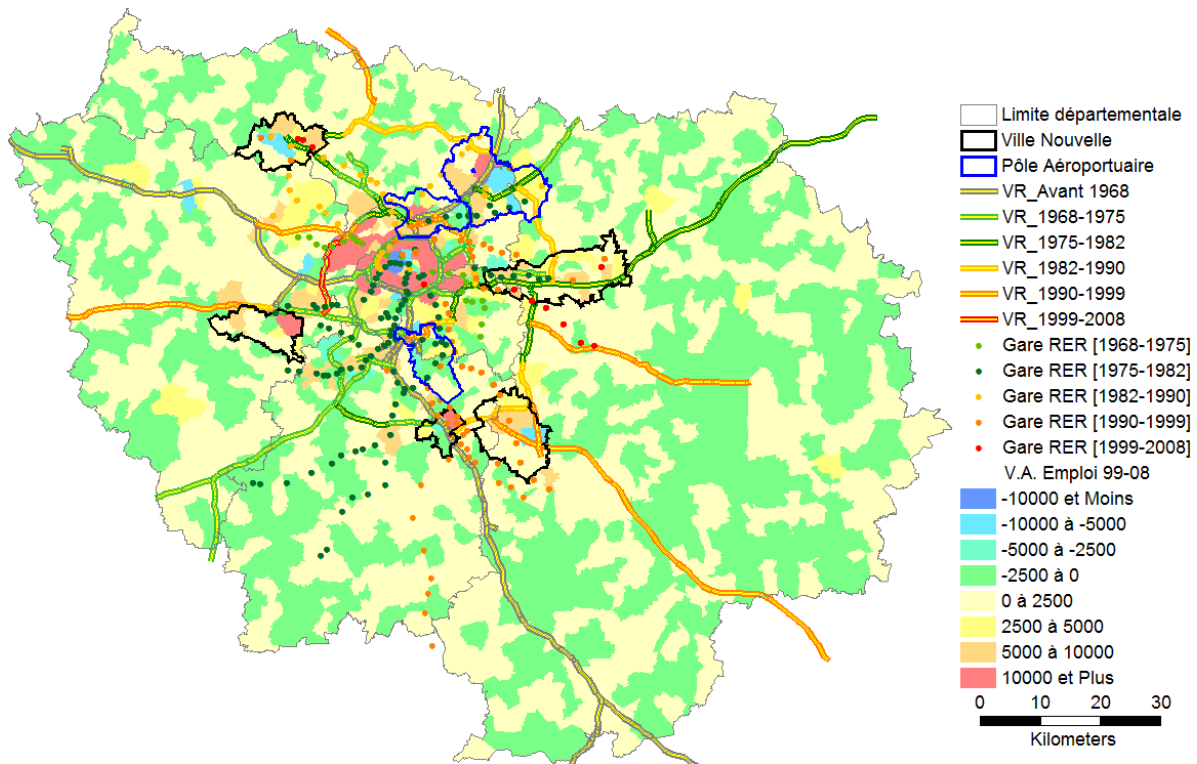
Variations absolues d'emplois entre 1975 et 1982

Source : setec international (2011), Exploitation données INSEE



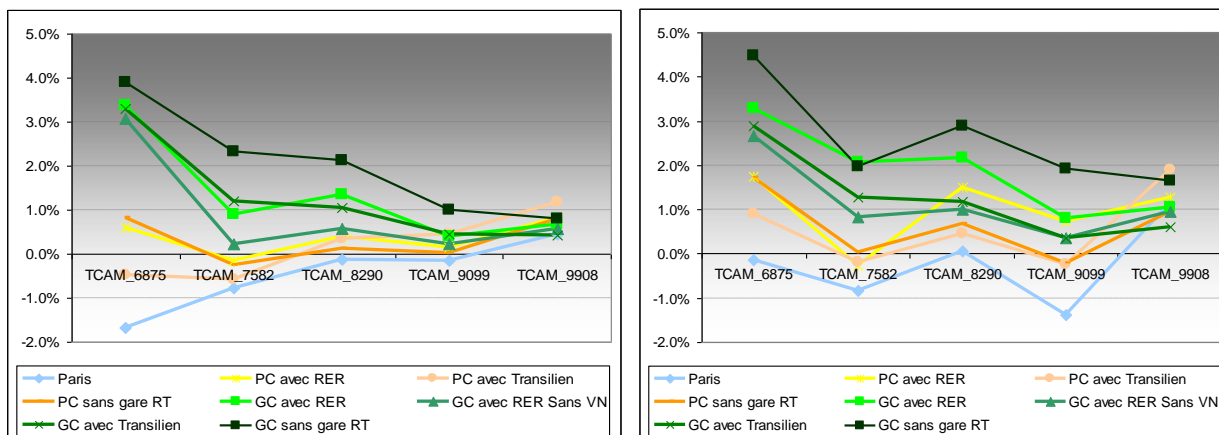
Variations absolues de populations entre 1999 et 2008

Source : setec international (2011), Exploitation données INSEE



Variations absolues d'emplois entre 1999 et 2008

Source : setec international (2011), Exploitation données INSEE



Evolution des TCAM de populations et d'emplois par période intercensitaire

Source : setec international (2011), Exploitation données INSEE

Certaines analyses ont montré (Sauvant & Rouchaud 2002), dans les communes avec RER, un effet du RER sur la croissance de ces communes, en notant un développement des projets urbains et des emplois dans les 5 à 10 ans suivant la mise en service des gares. Il semblerait que le RER a eu sur ces communes un effet sur leurs projets urbains. Dans les communes sans RER, le développement a vraisemblablement pris une tournure différente et a été porté par d'autres moteurs (raccordement au réseau routier primaire, ouverture à l'urbanisation de zones dont les niveaux de prix fonciers étaient faibles, etc.). Les vitesses de croissance de ces différentes communes sont peu différenciées, en revanche, il est probable que les formes urbaines développées le soient, compte tenu des différentiels de densité et d'opportunités foncières entre les deux groupes de communes :

- Communes sans RER, relativement peu denses et formes urbaines étalées avec prédominance de lotissements de maisons individuelles ;
- Communes avec RER, relativement plus denses et formes urbaines plus compactes avec plus de logements collectifs.

Du côté de l'emploi, on observe le développement des zones d'emplois bien raccordées aux réseaux routiers. Le développement des infrastructures a permis le desserrement nécessaire de l'emploi (obsolescence de l'immobilier d'entreprise parisien, mutations de l'économie avec dans un premier temps délocalisation des emplois industriels majoritairement situés en première couronne, puis mutation des friches industrielles). Le RER a permis sur d'autres territoires le développement d'importantes concentrations d'emplois (par exemple à La Défense), où, bien que le développement des TC ait toujours eu (et encore aujourd'hui) du retard sur les développements immobiliers, la concentration des emplois ne serait pas possible sans système de transports collectifs performants.

4. Rétrospective et prospective : similitudes et différences

L'analyse rétrospective est certainement riche en enseignements sur la compréhension de l'effet des politiques publiques en matière d'aménagement :

- La croissance des villes nouvelles offre un exemple du pouvoir et de la limite des politiques publiques en la matière : elles ont permis d'accueillir de manière organisée 27% de la croissance de la population ; et 27% des nouveaux emplois s'y sont développés ce qui

montrent l'efficacité des incitations mises en place pour en assurer une certaine autonomie par rapport à Paris. En revanche, parallèlement au développement des villes nouvelles, une croissance plus diffuse a perduré, relativement peu canalisée et de manière peu structurée.

- Le développement d'un réseau de transport collectif essentiellement radial a accompagné le processus d'étalement urbain, réponse au besoin de desserrement et à la demande sociale, permis par le développement du réseau routier et de l'automobilité.

Mais l'analyse rétrospective a ses limites et deux questions sont primordiales :

- celle du contexte (« l'air du temps ») ;
- celle de la nature des infrastructures dont on regarde les effets.

Le contexte a en effet fortement évolué entre la deuxième partie du 20^{ème} siècle (en particulier les années 60 et 70 au cours desquels l'essentiel du réseau RER et des autoroutes franciliennes a été conçu) et le début du 21^{ème} siècle qui doit voir la réalisation du projet de métro porté par la Société du Grand Paris. Le modèle composé de la maison individuelle, de la voiture et de l'hypermarché, qui s'est répandu dans l'imaginaire collectif et a poussé la demande sociale vers cet « American way of life » perd aujourd'hui du terrain. Les hypermarchés réinvestissent sous de nouvelles formes les centres villes, même si le schéma précédent n'est pas totalement abandonné (comme le montre le projet d'Immochan sur Gonesse). Le modèle tout automobile qui s'est développé sur un abaissement quasi-continu de ses coûts est en passe de butter sur ces limites (tant en ce qui concerne les problèmes de congestion – en circulation comme en stationnement – que le coût d'utilisation). La maison individuelle répond mal à de nouvelles aspirations (plus de proximité, plus de services) comme aux évolutions démographiques (plus de personnes seules, plus de personnes âgées, etc.). Le retour à la croissance dans Paris et en petite couronne entre 1999 et 2008 (tant en population qu'en emploi) est peut-être le premier effet d'un changement de modèle prédominant, encore que la très forte hausse de l'immobilier puisse le limiter.

Le réseau RER s'est essentiellement développé sur des infrastructures ferroviaires radiales préexistantes. En ce sens, ils ont plus constitué une amélioration de services déjà existants que la création de services nouveaux. Leur structure essentiellement radiale a par ailleurs œuvré dans le sens des processus d'étalement urbain. Le projet du Grand Paris apporte sur bien des tronçons une offre radicalement nouvelle, de rocade, avec des fréquences, une vitesse et un niveau de confort supérieurs à ceux du RER.