

ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES  
MODULE « MASYT » (METHODE D'ANALYSE DES SYSTEMES TERRITORIAUX)

# Zone 932

## Clichy-Montfermeil

---

Rapport final

25 février 2013

Luc CHARANSONNEY  
Olivier WEISS

*Luc Charansonney & Olivier Weiss  
Projet MASYT – rapport final (février 2013)*



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Diagnostic territorial : des éléments peu favorables au développement du secteur .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b><i>Organisation spatiale du territoire .....</i></b>	<b>4</b>
2.1.1	Contexte historique et géographique .....	4
2.1.2	Offre de transport existante.....	5
2.1.3	Un mode d'occupation des sols essentiellement pavillonnaire.....	5
<b>3</b>	<b>Population .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1</b>	<b><i>Peuplement.....</i></b>	<b>9</b>
3.1.1	Une population de faible densité face aux enjeux du GPE .....	9
3.1.2	Une sectorisation des classes sociales .....	10
<b>3.2</b>	<b><i>Marché du logement et du travail, migrations alternantes.....</i></b>	<b>12</b>
3.2.1	Marché du logement .....	12
3.2.2	Un marché du travail en déficit d'actifs et d'offres d'emploi .....	13
3.2.3	Les migrations alternantes, révélatrices d'un territoire captif et peu attractif .....	17
<b>3.3</b>	<b><i>Des revenus par foyer très modestes .....</i></b>	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>Scénario d'urbanisation : densification du nord de la zone 932 .....</b>	<b>21</b>
<b>4.1</b>	<b><i>Besoins à l'horizon 2030 .....</i></b>	<b>21</b>
<b>4.2</b>	<b><i>Espaces disponibles en cohérence avec l'implantation de la gare.....</i></b>	<b>22</b>
<b>4.3</b>	<b><i>Un parti d'aménagement faisant un équilibre entre préservation du tissu urbain existant, densification autour du pôle de transport, et apport de nouveaux équipements publics .....</i></b>	<b>23</b>
<b>5</b>	<b>L'arrivée du métro à l'horizon 2030.....</b>	<b>25</b>
<b>5.1</b>	<b><i>La gare de Clichy-Montfermeil : positionnée sur un axe peu chargé du réseau .....</i></b>	<b>25</b>
<b>5.2</b>	<b><i>Analyse au niveau des lignes structurantes desservant la zone .....</i></b>	<b>25</b>
<b>5.3</b>	<b><i>Gains pour le secteur .....</i></b>	<b>26</b>
5.3.1	Des gains de temps très nets vers l'hyper-centre et l'ouest de la métropole parisienne en accord avec les objectifs du GPE .....	26
5.3.2	Un part modale dans les déplacement domicile-travail favorable aux transports publics pour la majorité des destinations .....	27
<b>6</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>29</b>
<b>7</b>	<b>Notice bibliographique .....</b>	<b>29</b>
<b>8</b>	<b>Annexe : Cartes en haute définition .....</b>	<b>30</b>



# 1 Introduction

Montfermeil est une commune française située dans le département de la Seine-Saint-Denis à l'est de la région Ile-de-France (carte 1). Selon l'INSEE, la ville recensait 25 269 habitants en 2010. La Zone 932 ici à l'étude est la partie sud de Montfermeil comme le montre la Figure 2 ci-dessous.

Il convient de mentionner que la gare du Grand Paris Express (GPE), point d'arrêt sur la ligne rouge, est implantée environ un kilomètre au nord de la zone 932.



Figure 1 – Situation de la commune de Montfermeil dans la région parisienne<sup>1</sup>.

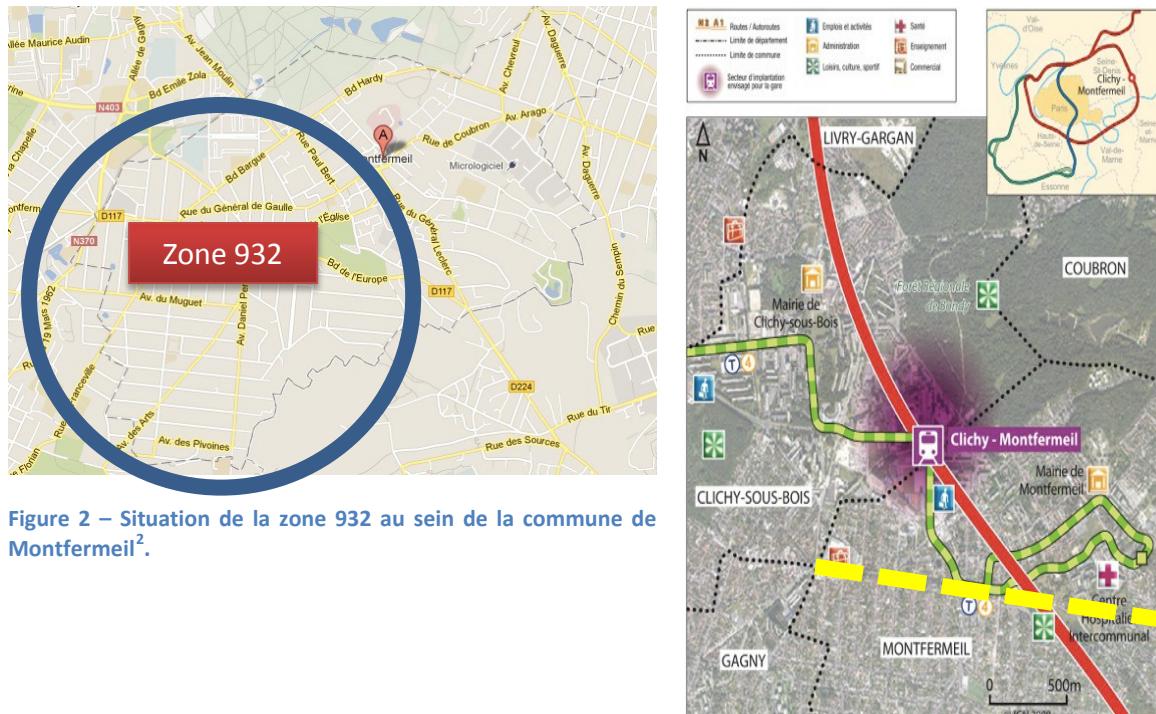


Figure 2 – Situation de la zone 932 au sein de la commune de Montfermeil<sup>2</sup>.

Figure 3 – Implantation de la gare du GPE ; la zone 932 est au sud du pointillé jaune<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Source : Google Maps

<sup>2</sup> Source : Google Maps

<sup>3</sup> Source : Société du Grand Paris

## 2 Diagnostic territorial : des éléments peu favorables au développement du secteur

### 2.1 Organisation spatiale du territoire

#### 2.1.1 Contexte historique et géographique

Comme le montre le relevé topographique ci-dessous (Figure 4), Montfermeil se situe sur un plateau surélevé de 100 m au-dessus des communes voisines. Il faudra tenir compte de ce dénivelé conséquent dans l'analyse des infrastructures de transport et des modes d'occupation des sols.

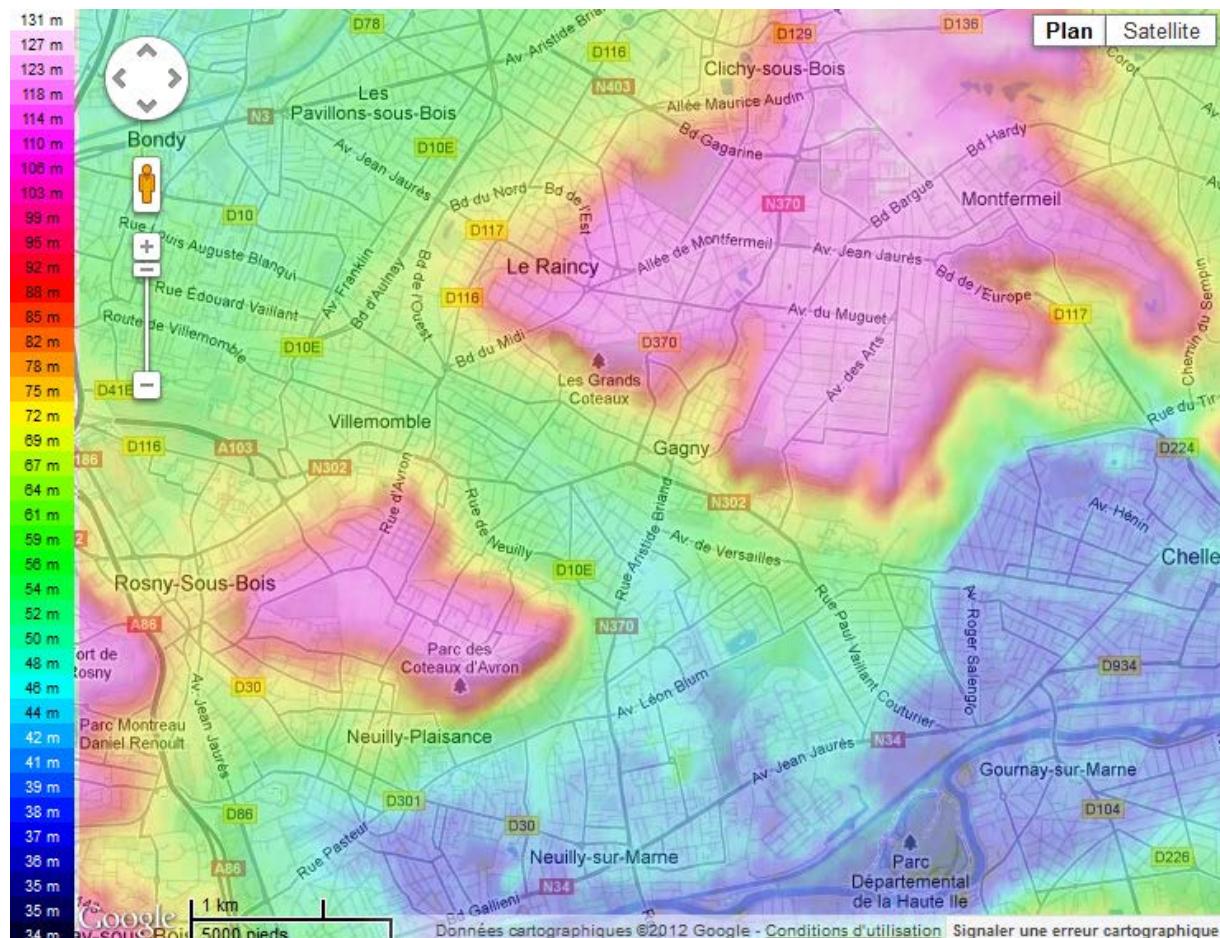


Figure 4 – Plan topographique<sup>4</sup>.

La population de la ville de Montfermeil était de 1600 habitants en 1900, passée à 12000 en 1962. En l'espace de 6 ans (1962-1968), celle-ci va être alors quasiment doublée, à 21000 habitants. Cette fulgurante augmentation est liée au développement de programmes urbains de grande échelle (les Grands Ensembles), contrairement aux évolutions précédentes, où l'urbanisation consistait essentiellement en la construction d'un tissu pavillonnaire. Depuis 1968, la population communale est à peu près stable (25 000 habitants à la fin des années 2000 ; cf. Figure 5).

<sup>4</sup> Source: <http://www.cartes-topographiques.fr> sur une base cartographique Google Maps

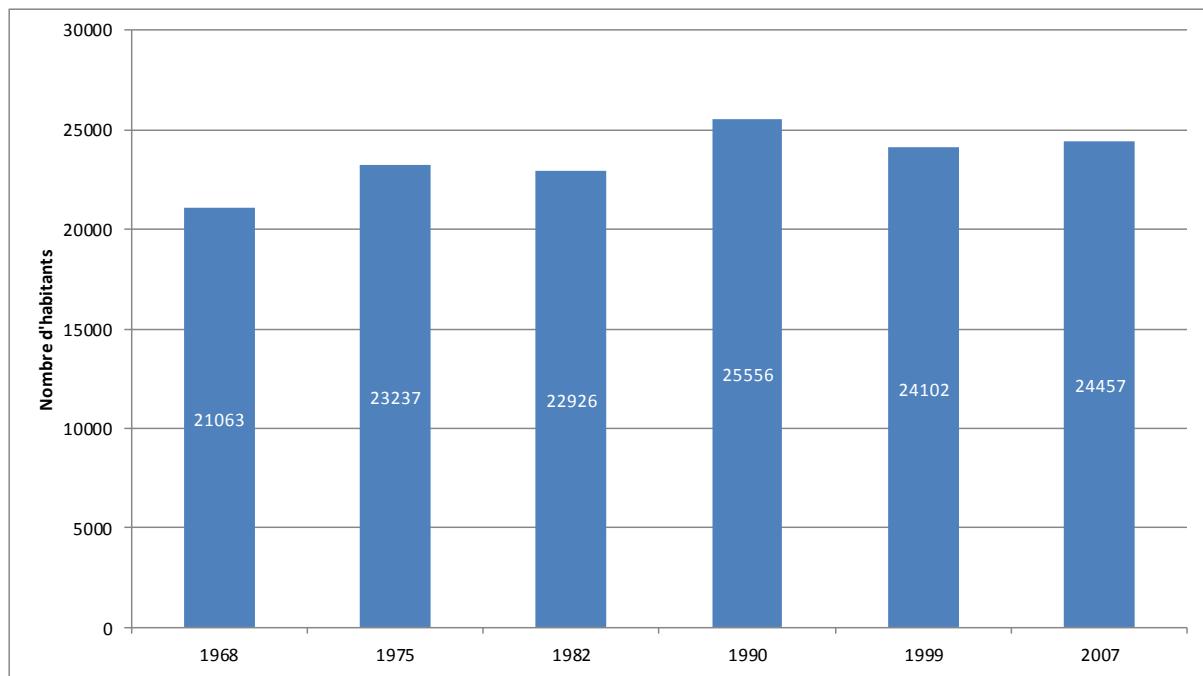


Figure 5 – Evolution de la population de 1968 à 2007

Politiquement, la ville a été dirigée par le Parti communiste français jusqu'en 1983 (contemporain à la construction des grands programmes immobiliers), avant de passer à droite (commune actuellement gérée par l'UMP).

### 2.1.2 Offre de transport existante

Comme le montrent les cartes en Figure 6 et en Figure 7, la commune de Montfermeil se situe ce centre d'une maille du réseau primaire francilien (autoroute et grandes artères), et ne bénéficie donc pas d'infrastructures routières réellement capacitives. Seule la D117, route départementale relevant du conseil général de la Seine-Saint-Denis, à deux fois une voie, traversant la commune d'ouest en est, au nord de la zone d'étude, est supposée structurer le trafic routier de la zone. L'autoroute (A104 : la Francilienne) la plus proche est à 5 km à l'est de la commune.



Figure 6 – Trame viaire de la commune de Montfermeil et environs proches<sup>5</sup>

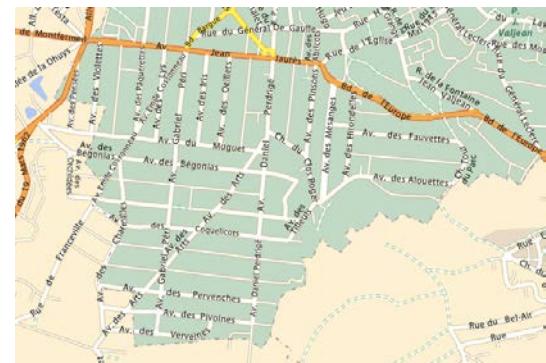


Figure 7 – Trame viaire de la zone 932 (sud de la commune de Montfermeil)<sup>6</sup>

### 2.1.3 Un mode d'occupation des sols essentiellement pavillonnaire

La commune de Montfermeil possède un tissu pavillonnaire conséquent, qui constitue de fait le principal mode d'occupation des sols de la zone étudiée.

<sup>5</sup> Source : Google Maps

<sup>6</sup> Source : Google Maps

Elle possède également (en dehors de la zone d'étude néanmoins) des grands ensembles datant des années 60 (décennie qui vit, rappelons-le, un doublement de la population). Ces grands ensembles sont localisés au nord de la ville, à la limite de Clichy-sous-Bois, et à l'est, c'est à dire aux points de la commune les plus éloignés des gares du RER E.

Les cartes qui suivent illustrent ces aspects du tissu urbain.

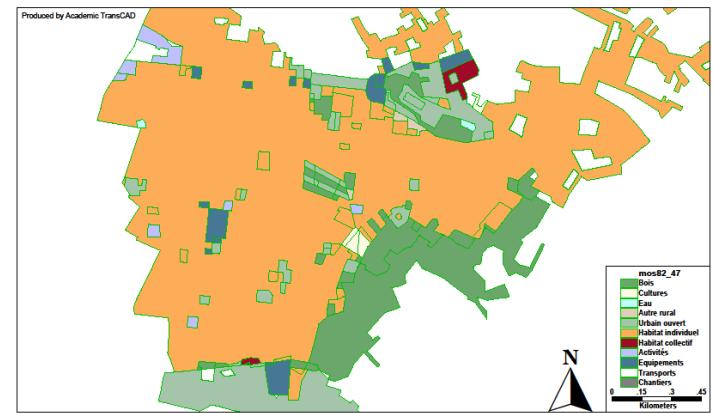
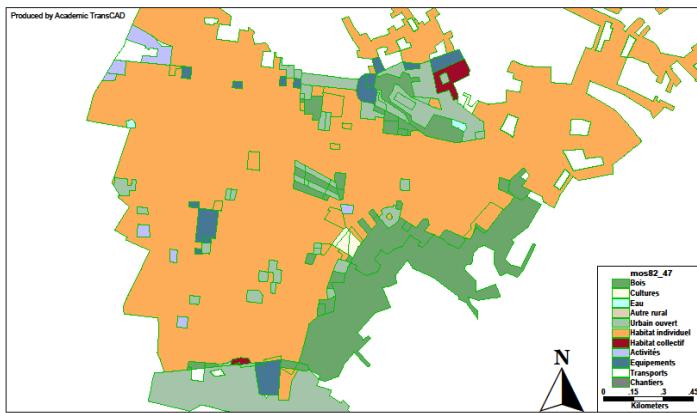
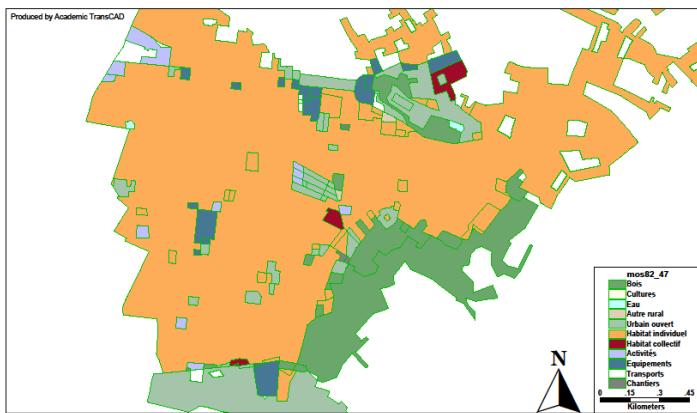


Figure 8 – Carte du MOS en 1982

Figure 9 – Carte du MOS en 1990



Le tissu urbain évolue peu, si ce n'est une urbanisation progressive des espaces ouverts. La partie boisée au sud-est, non construite, correspond au coteau du plateau (la Marne est au sud). Les difficultés topographiques expliquent vraisemblablement la non urbanisation de ce territoire.

Figure 10 – Carte du MOS en 1999

On peut suivre graphiquement l'évolution de l'occupation des sols de 1982 à 2008. Le Tableau 1 quantifie l'évolution des superficies des différents postes ; les cultures disparaissent complètement, tandis que les bois diminuent de 12%. L'habitat individuel, déjà omniprésent, augmente légèrement, tandis qu'une part des parcelles est affectée à du logement collectif (croissance de 30%). On notera également que le territoire artificialisé reste globalement stable, n'augmentant que de 2% en 30 ans.

Poste	Aire 1982	Aire 1990	Aire 1999	Aire 2008	Variation 1982-2008	Variation en %	TCAM
<b>Bois</b>	467649.15	448328.47	415867.27	411934.41	-55714.73	-12%	-0.49%
<b>Cultures</b>	13847.98	13847.98	0.00	0.00	-13847.98	-100%	-100.00%
<b>Eau</b>	3908.93	3908.93	3908.93	3908.93	0.00	0%	0.00%
<b>Autre rural</b>	0.00	7682.04	3915.47	5389.46	5389.46		
<b>Urbain ouvert</b>	678815.51	665101.36	670138.22	653918.74	-24896.77	-4%	-0.14%
<b>Habitat individuel</b>	3029120.04	3054743.00	3062888.79	3083606.41	54486.37	2%	0.07%
<b>Habitat collectif</b>	20783.62	20783.62	27231.18	27231.18	6447.56	31%	1.04%
<b>Activités</b>	38031.43	37761.26	45561.03	41761.30	3729.88	10%	0.36%
<b>Équipement</b>	72916.92	72916.92	87945.01	87945.01	15028.10	21%	0.72%
<b>Transport</b>	13662.16	13662.16	17883.36	17883.36	4221.20	31%	1.04%
<b>Chantier</b>	0.00	0.00	3396.46	5156.92	5156.92		
<b>Territoire restant</b>	485406.05	473767.42	423691.67	421232.80	-64173.26	-13%	-0.54%
<b>Territoire artificialisé</b>	3853329.68	3864968.31	3915044.06	3917502.93	64173.26	2%	0.06%
<b>Ensemble Montfermeil</b>	<b>4338735.73</b>	<b>4338735.73</b>	<b>4338735.73</b>	<b>4338735.73</b>			

Tableau 1 – Table d'évolution des aires pour les différents postes du MOS<sup>7</sup>

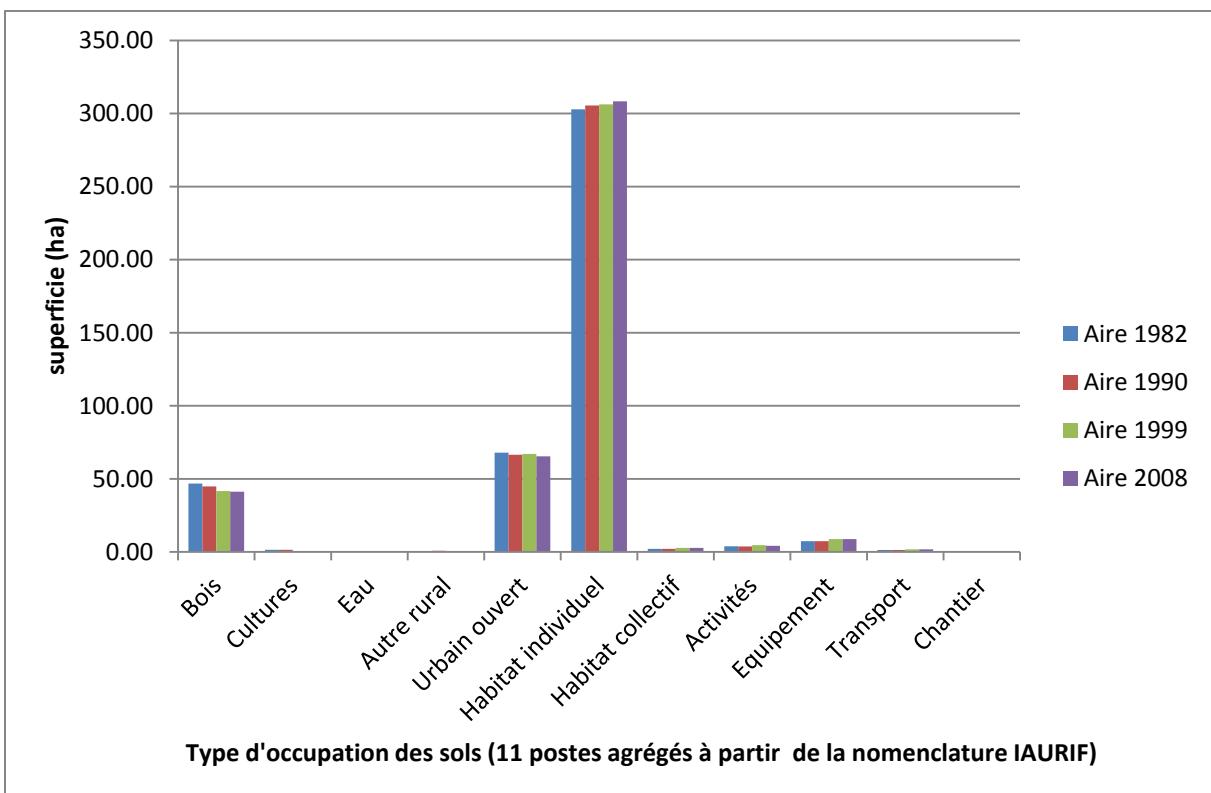


Figure 11 – Evolution des 11 postes du MOS pour la période 1982-2008 (en ha)

En 2008, le mode d'occupation des sols correspond donc essentiellement à de l'habitat individuel, l'habitat collectif étant situé au nord de la zone (proches de la future gare), et représenté de manière assez anecdotique au sein de la zone même.

<sup>7</sup> Les aires sont en mètres carrés



Figure 12 – Emprise au sol de l’habitat en 2008.

### 3 Population

#### 3.1 Peuplement

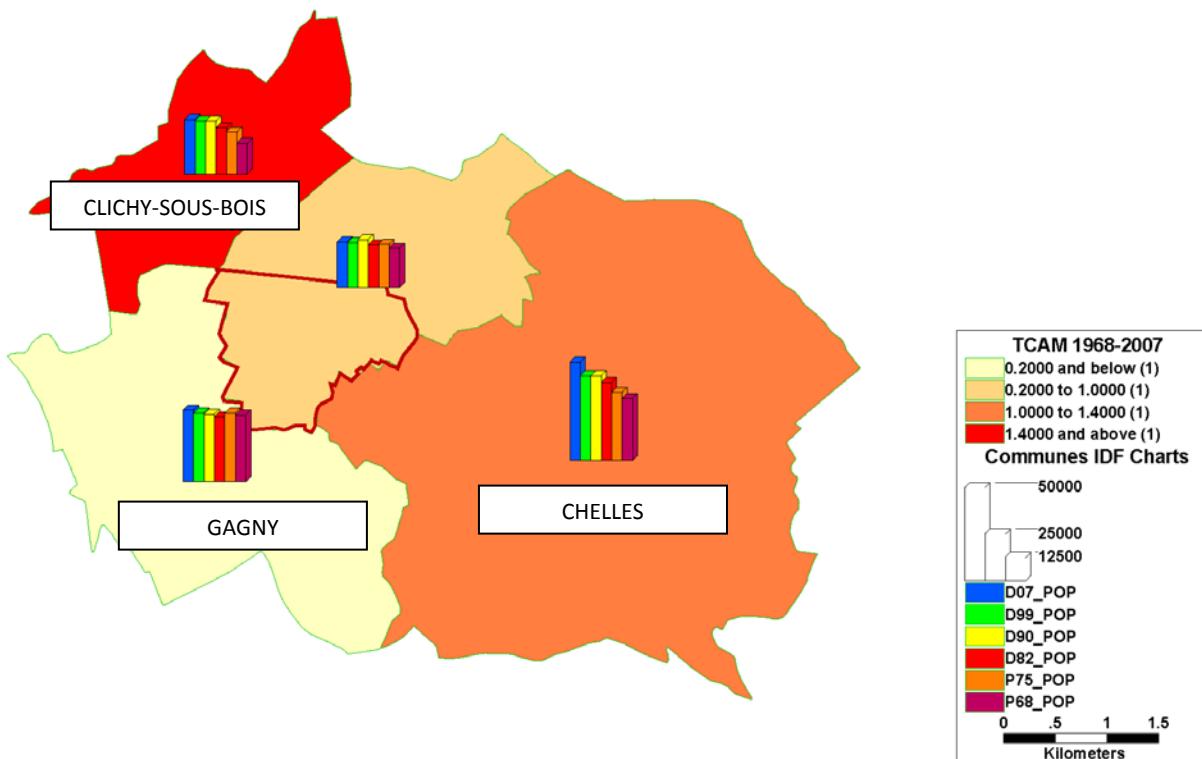


Figure 13 – Evolution de la population à Montfermeil et dans les communes alentours & croissance moyenne entre 1968 et 2007

La commune de Montfermeil compte près de 25000 habitants aujourd’hui, faisant ainsi parti des 10000 communes les plus peuplées de France.

La population totale par commune, si elle est globalement stable à Montfermeil sur la période 1968-2007, est en revanche en forte croissance à Chelles et Clichy, jusqu’au début des années 1990. Cela s’explique certainement par l’achèvement des différents programmes d’urbanisation de ces communes.

##### 3.1.1 Une population de faible densité face aux enjeux du GPE

La densité de population d’un territoire est souvent caractéristique du niveau de service dont il bénéficie. Ici on observe que contrairement aux communes de la vallée, au sud/sud-ouest de la zone d’étude (ligne RER E), ou la partie nord-ouest (proximité du RER B), la commune de Montfermeil présente une densité assez faible. Cette densité reste néanmoins moins faible que celle des autres communes à l’est. On remarque un pic de densité au droit des IRIS délimitant les grands ensembles et les logements collectifs, dont le point d’implantation de la future gare du GPE.

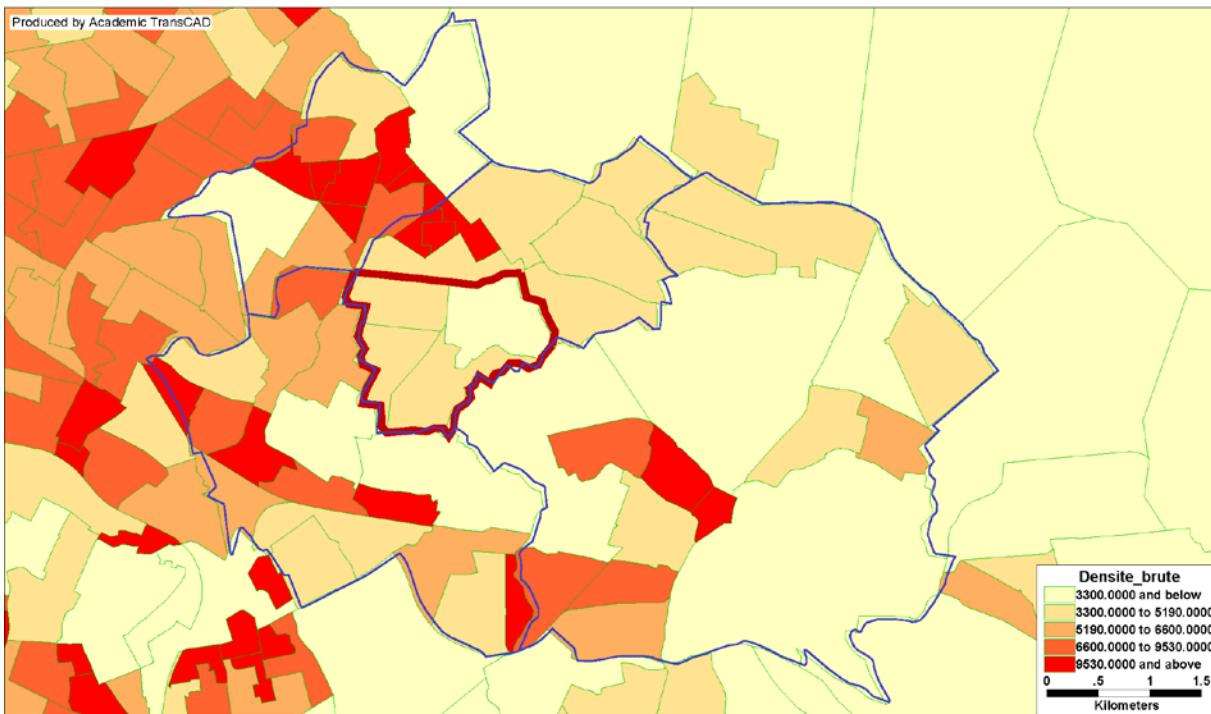


Figure 14 – Densité brute de la population par IRIS en 2007

### 3.1.2 Une sectorisation des classes sociales

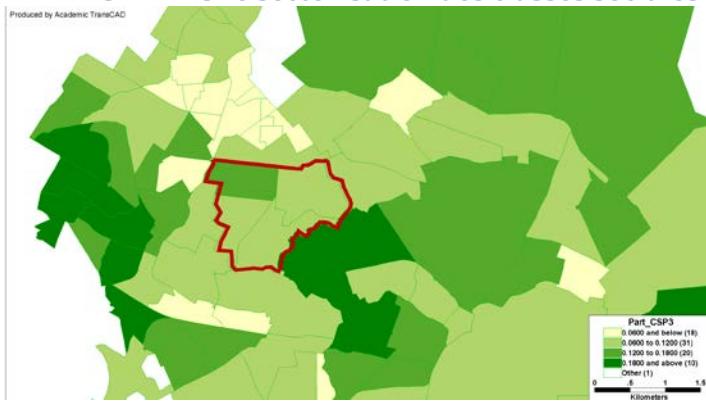


Figure 15 – Proportion de cadres par IRIS

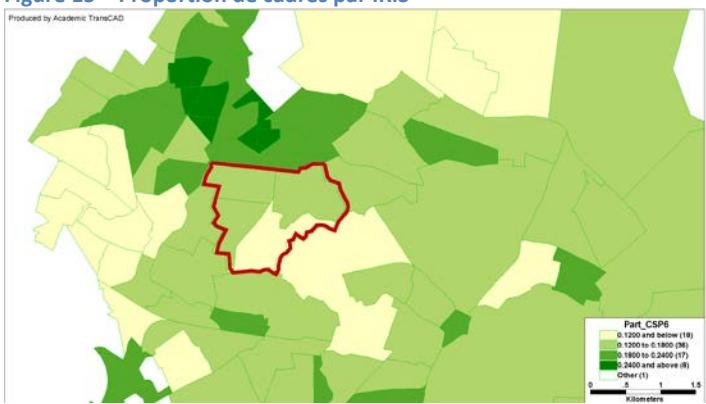


Figure 16 – Proportion d'ouvriers par IRIS

La nature des populations est une information aussi pertinente dans ce travail d'analyse que la quantité ou la densité. C'est la raison pour laquelle nous observons maintenant la part des différentes classes socioprofessionnelles, cadres et professions intellectuelles supérieures, ouvriers, retraités, dans les territoires à l'étude. On observe sur la Figure 15 que les professions intellectuelles et cadre supérieur représentent 12 à 18% des actifs de la zone projet, zone contiguë avec l'espace à cheval sur les communes de Montfermeil et Clichy-sous-Bois, dont le tissu social est lui composé de moins de 6% de cette classe socioprofessionnelle. De même, la Figure 16 montre que la zone projet abrite moins de 15% d'ouvriers contre plus de 24 % dans la zone frontalière.

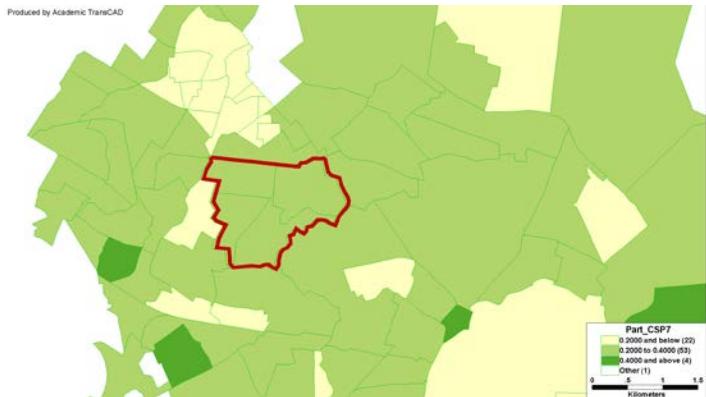


Figure 17 – Proportion de retraités par IRIS

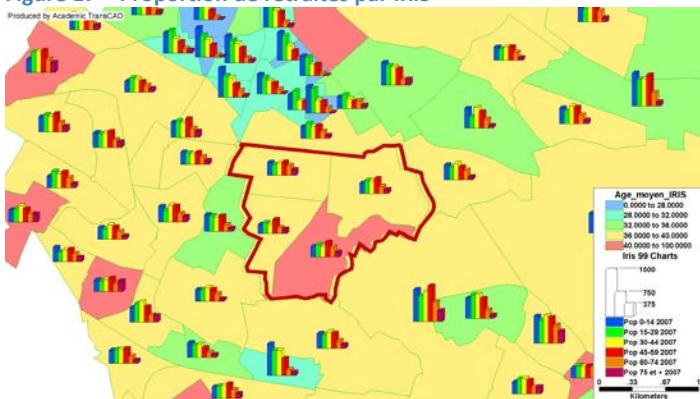


Figure 18 – Structure par âge des IRIS

Enfin, la Figure 17 illustre le fait que la zone projet comporte une quantité significative de retraités : entre 20 et 40% contre moins de 2% de la zone au nord. Ces observations étaient, dans une certaine mesure annoncées par l'analyse des MOS qui précède.

La carte (Figure 18) témoignant de l'âge des populations de ces territoires ne fait que confirmer les observations précédemment énoncées.

On en déduit que le ménage type de la zone projet est une jeune famille avec deux enfants en bas âge, appartement à la classe moyenne, habitant un pavillon de banlieue et possédant au moins une voiture compte tenu de la faiblesse du service de transport offert. Le paragraphe 0 montrera que cette famille-type est également propriétaire.

## 3.2 Marché du logement et du travail, migrations alternantes

### 3.2.1 Marché du logement

#### 3.2.1.1 Des habitants essentiellement propriétaires de leur logement

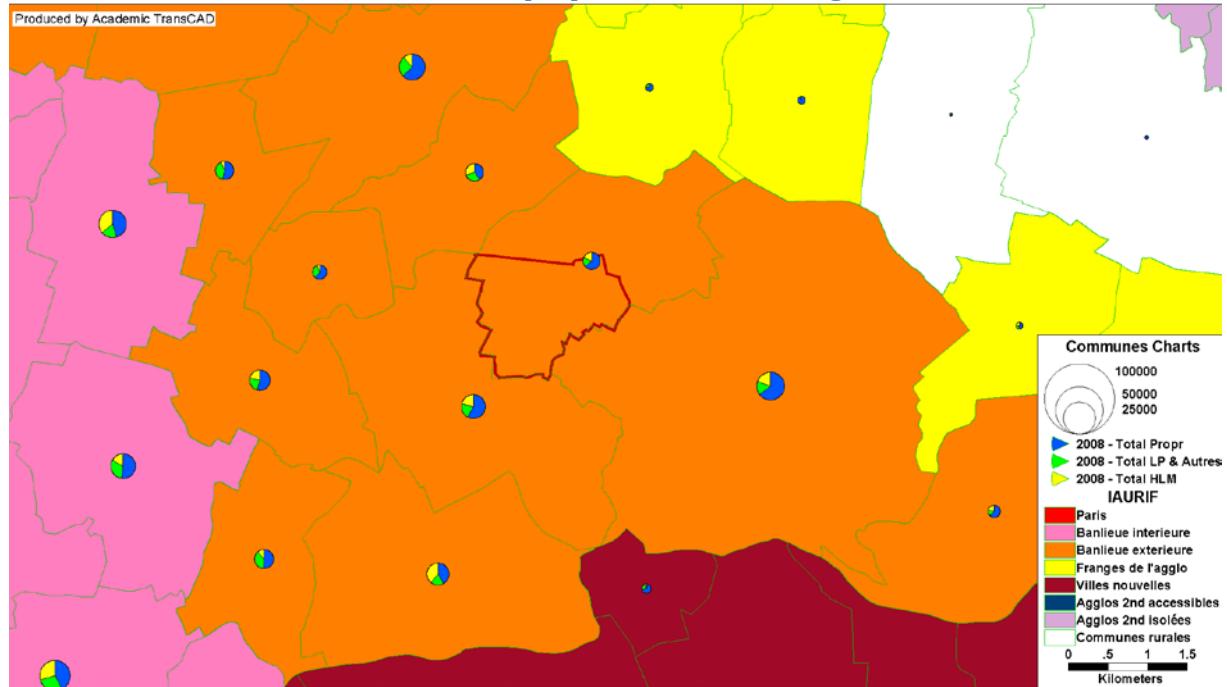


Figure 19 – Composition par statut d'occupation du parc de logements des communes autour de la zone d'étude

La Figure 19 confirme que la famille-type définie ci-dessus est en majorité propriétaire (2/3 des habitants de la commune), les locataires du marché privé et du marché HLM se partageant le tiers restant.

#### 3.2.1.2 Des prix faibles en logement collectif, relativement élevés en individuel

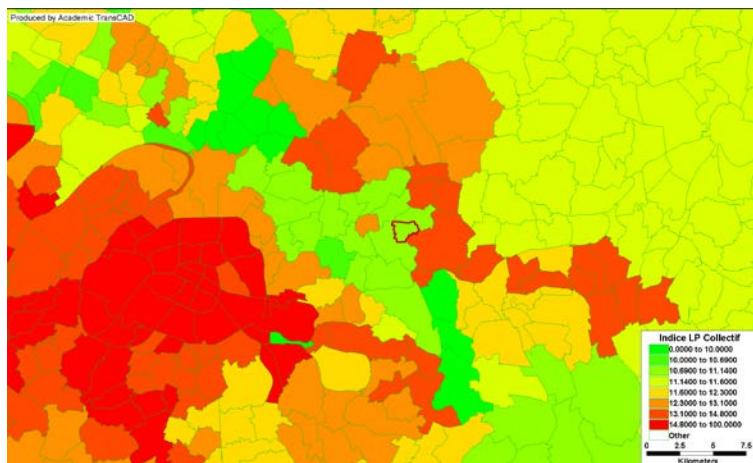


Figure 20 – Indice des prix immobiliers pour le locatif privé collectif (2005)

La Figure 20 et la Figure 21 montrent que sur la zone projet cohabitent deux classes sociales significativement différentes :

- le logement collectif est parmi les moins chers de la région parisienne ;

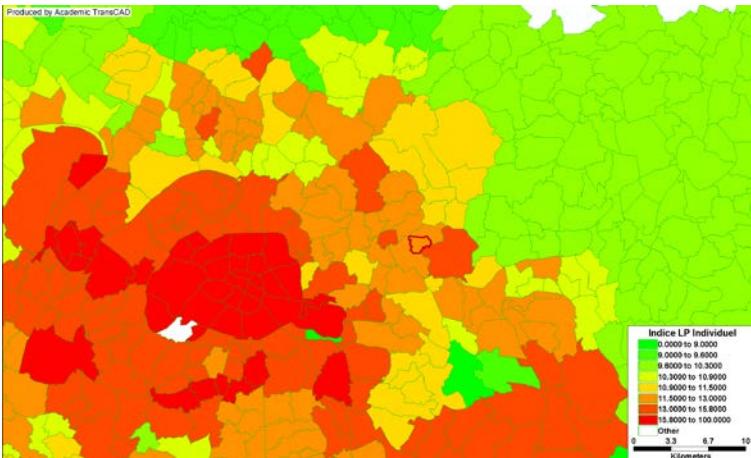


Figure 21 – Indice des prix immobiliers pour le locatif privé individuel (2005)

- Le logement individuel est légèrement moins cher que dans le centre de l'agglomération.

### 3.2.2 Un marché du travail en déficit d'actifs et d'offres d'emploi

L'analyse du marché du travail de la zone projet devrait nous permettre d'affiner notre étude sur la nature des populations de ce territoire.

#### 3.2.2.1 Activité

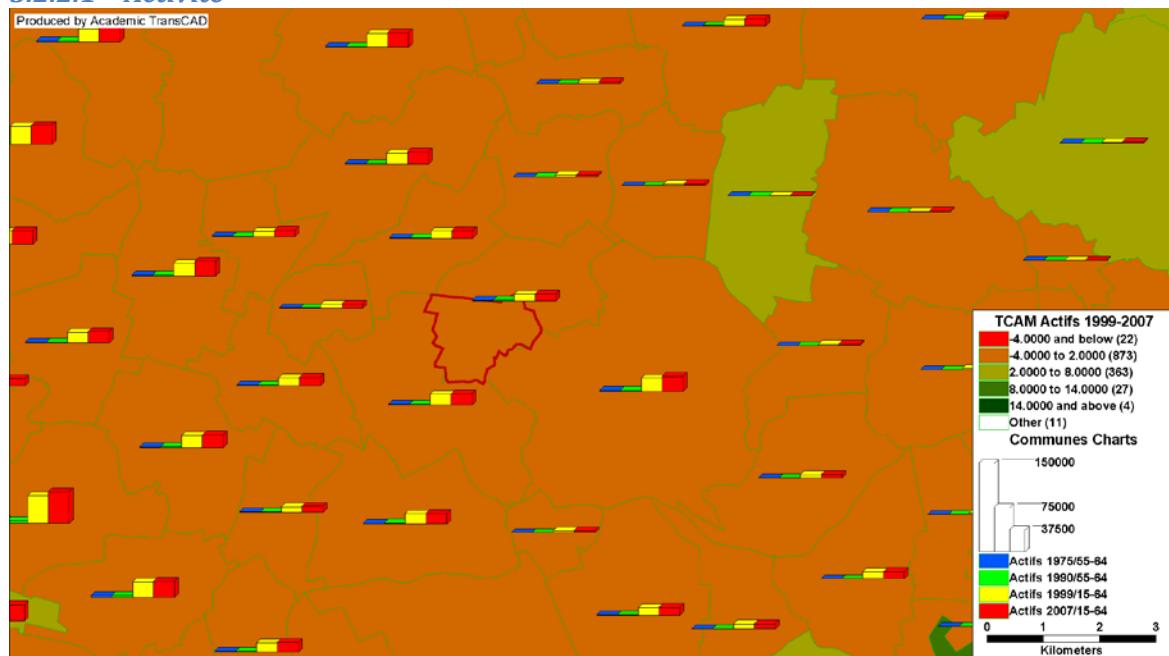


Figure 22 – Evolution de la population active sur les communes

On observe à travers la Figure 22 que la zone projet, et plus globalement le territoire auquel elle appartient, ne semble pas posséder les atouts qui attirent des populations actives. En effet, le TCAM de Montfermeil mis en perspective du TCAM moyen de la population active sur l'Ile-de-France nous permet d'arriver à la même conclusion : TCAM de Montfermeil de 0.82 contre 1.45 pour l'Ile-de-France.

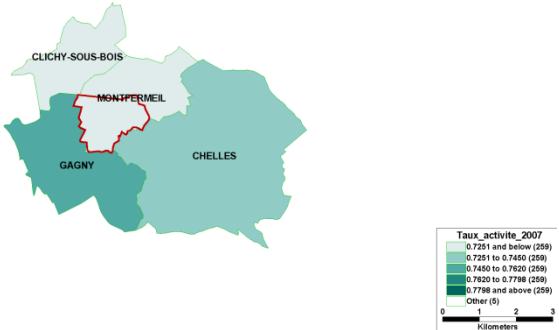


Figure 23 – Taux d'activité dans le secteur de Montfermeil (2007)

Par ailleurs, on constate (Figure 23) que même au sein d'un territoire souffrant d'une faible attractivité que nous avons observé, Montfermeil est la commune qui enregistre le plus faible taux d'activité.

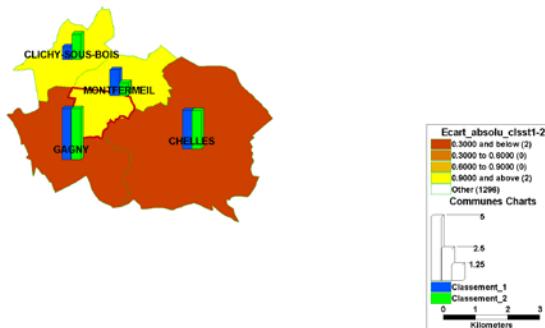


Figure 24 – Lien entre taux d'activité et proportion des 25-54 ans.

On observe (Figure 24) une corrélation entre le taux d'activité et la proportion de 25-54 ans, signe d'un taux de chômage conséquent.

*Classement 1 : Taux d'activité*

*Classement 2 : Composition en 25-54 ans*

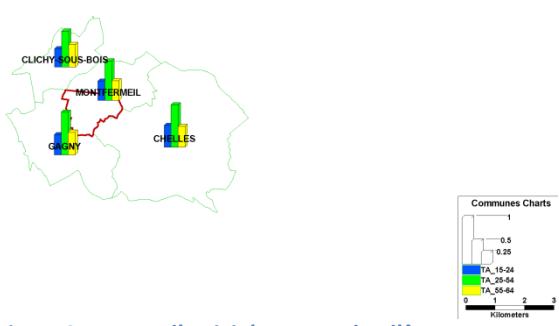


Figure 25 – Taux d'activité par tranche d'âge

Enfin, la Figure 25 nous permet de mieux cibler le problème en définissant clairement les populations qui n'exercent pas d'activités professionnelles.

Les classes d'âge présentant les plus faibles taux d'activité sont les 15-24 ans et les 55-64 ans. Pour l'aménageur ou le politique, cela permet d'entreprendre des actions mieux ciblées et donc plus pertinentes pour contrecarrer ce phénomène.

### 3.2.2.2 Chômage



Figure 26 – Analyse diachronique du taux de chômage chez les personnes de 15 à 64 ans

La Figure 26 nous montre que si la situation actuelle de Montfermeil n'est pas vraiment favorable du point de vu de l'emploi, la tendance est également à l'accentuation de cette situation : le chômage est en constante augmentation sur la période 1975-2007, avec un TCAM pour 1999-2007 du chômage positif (0.89).

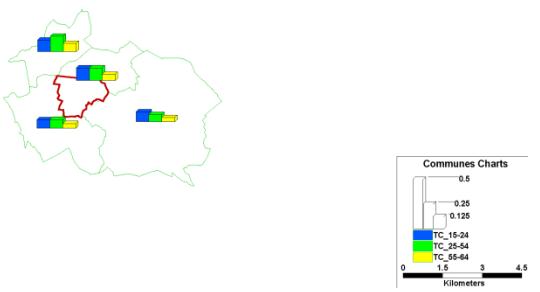


Figure 27 – Taux de chômage en 2007 selon la tranche d'âge

En revanche, si la situation des tranches d'âge 15-24 ans et 55-64 ans sont les plus frappé par les taux d'activité faible, la Figure 27 nous montre que le chômage touche autant la population jeune que les autres populations dans la zone d'étude.

### 3.2.2.3 Emploi

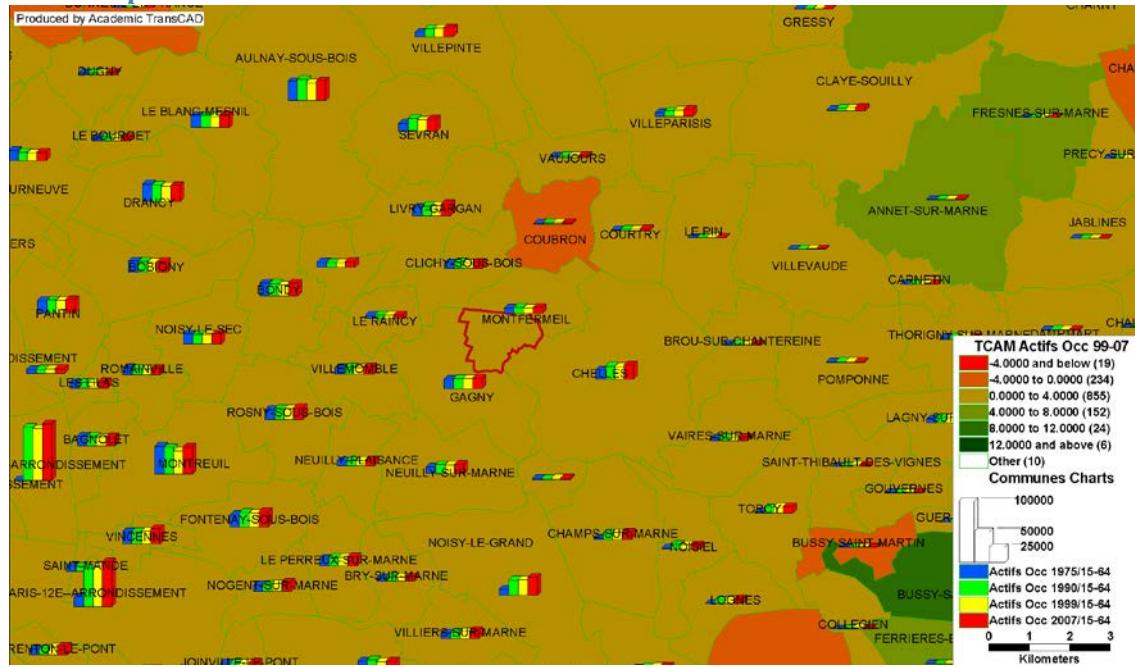


Figure 28 – Evolution de la population active occupée

Malgré tout, on observe que le taux de population occupée augmente lentement dans la zone projet, comme dans le territoire dans lequel elle s'inscrit, mais à un rythme inférieur à 4%.

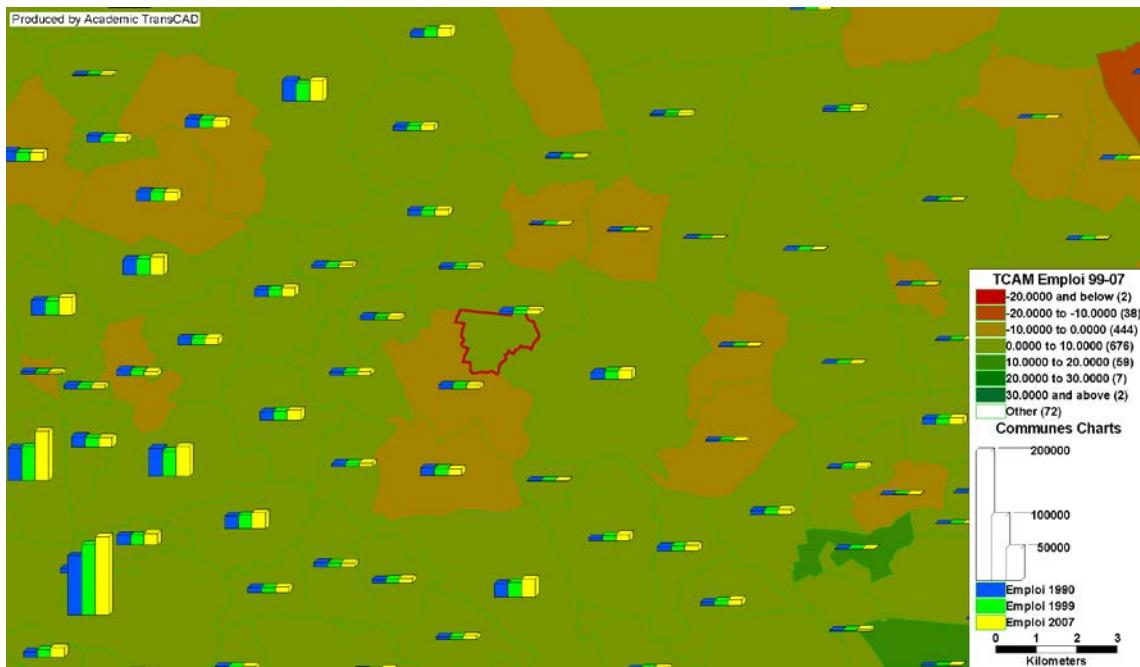


Figure 29 – Evolution de l'emploi

Pour lutter contre le chômage dans ces territoires, il faut d'abord faire en sorte d'y attirer les emplois. Il semblerait (Figure 29) que certains mécanismes d'attraction des activités soient déjà à l'œuvre dans notre zone projet car la croissance des emplois en lieu de travail est légèrement positive à Montfermeil.

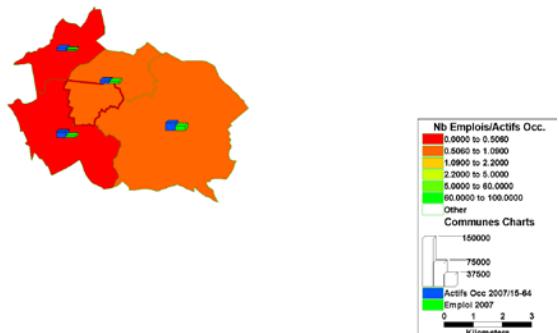


Figure 30 – Localisation comparée des actifs occupés et des emplois

Toutefois, la Figure 30 montre que la zone projet offre trop peu d'emplois par rapport aux nombre d'actifs occupés de la zone (entre 50 et 100% des habitants). Ce léger déséquilibre est à combattre si l'on souhaite lutter à la fois contre le chômage dans la zone et l'éloignement du logement au lieu de travail.

### 3.2.3 Les migrations alternantes, révélatrices d'un territoire captif et peu attractif

#### 3.2.3.1 Des lignes de désir vers les communes proches et l'ouest parisien

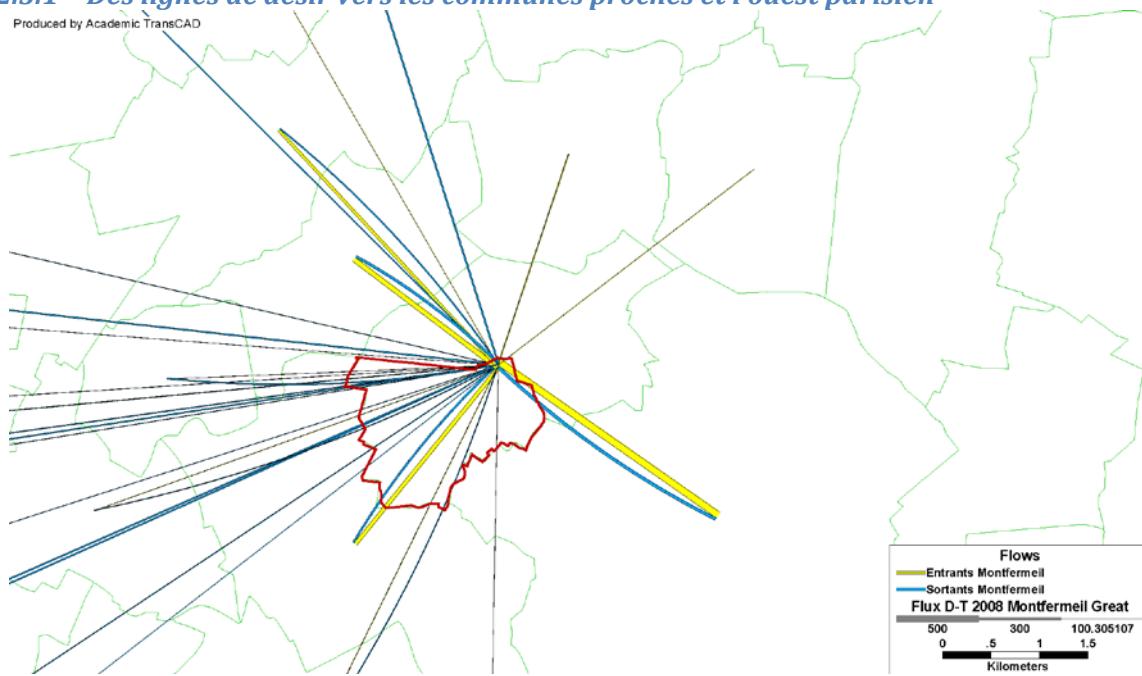


Figure 31 – Migrations alternantes par les lignes de désir (commune de Montfermeil)

Cette carte nous donne une information qui vient compléter celles précédemment fournies par la Figure 30. On observe que les flux convergeant vers la zone projet proviennent seulement des communes limitrophes. De tels flux nous indiquent que les activités du territoire de Montfermeil sont des activités à faible niveau de qualification, car elles sont les seules à présenter des bassins de main d'œuvre aussi peu étendus. Si l'on souhaite obtenir une meilleure mixité d'activités à Montfermeil il y a peut-être ici une piste à développer.

A contrario, les flux sortants sont à destination des communes environnantes, avec un faisceau marqué de lignes de désir vers l'ouest et la capitale.

#### 3.2.3.2 Analyse du rôle structurant du secteur (ESOPE) : une commune au faible taux d'autonomie et au rayonnement assez faible

Symétriquement, les communes limitrophes accueillent la majeure partie des actifs de Montfermeil. En effet, si on regarde la Figure 32 ci-dessous, on se rend compte que seulement une dizaine de commune accueillent l'essentiel des actifs de la zone projet.

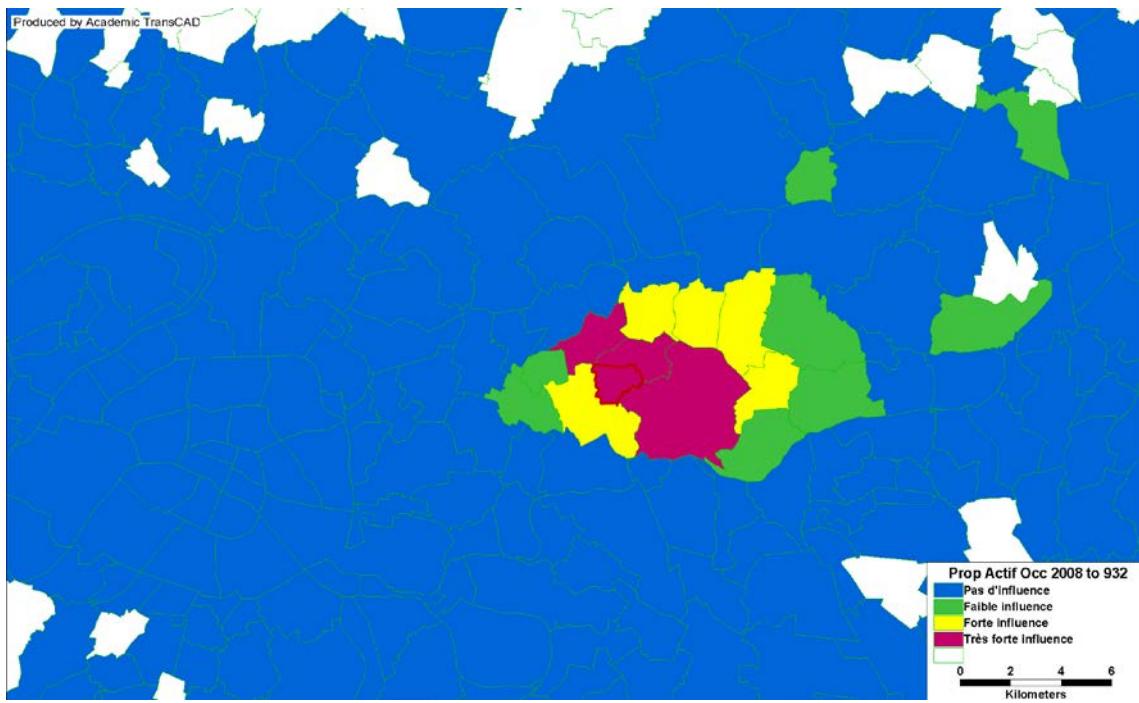


Figure 32 – Proportion d'actifs occupés allant travailler à Montfermeil en 2008

On peut alors définir des couronnes d'influence comme dans la Figure 33, qui montrent bien où se situent les intérêts et les activités de la zone projet.

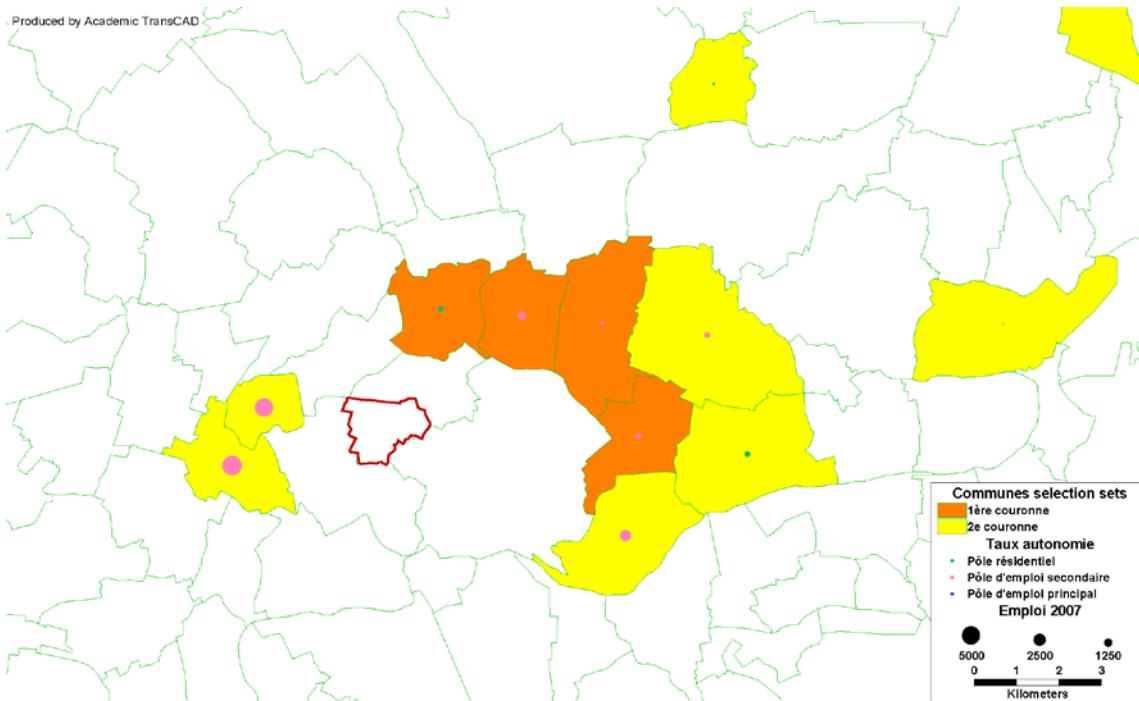
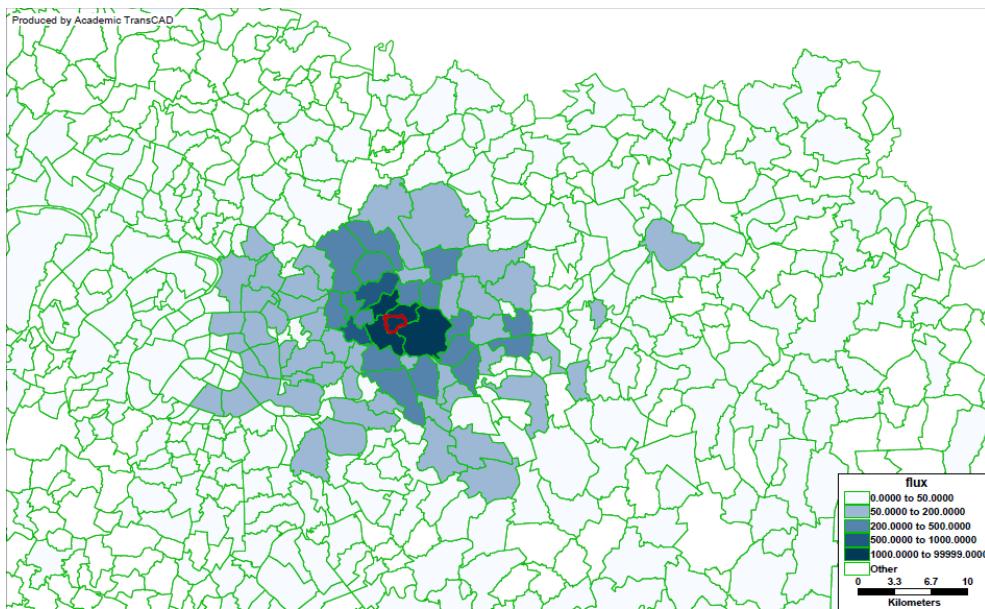


Figure 33 – Application de la méthode ESOPE aux communes limitrophes de la zone 932

Le taux d'autonomie des communes des deuxième et troisième couronnes est assez faible : il s'agit de pôle d'emploi secondaire, à deux exceptions près (soit 10 à 25% de taux d'autonomie).

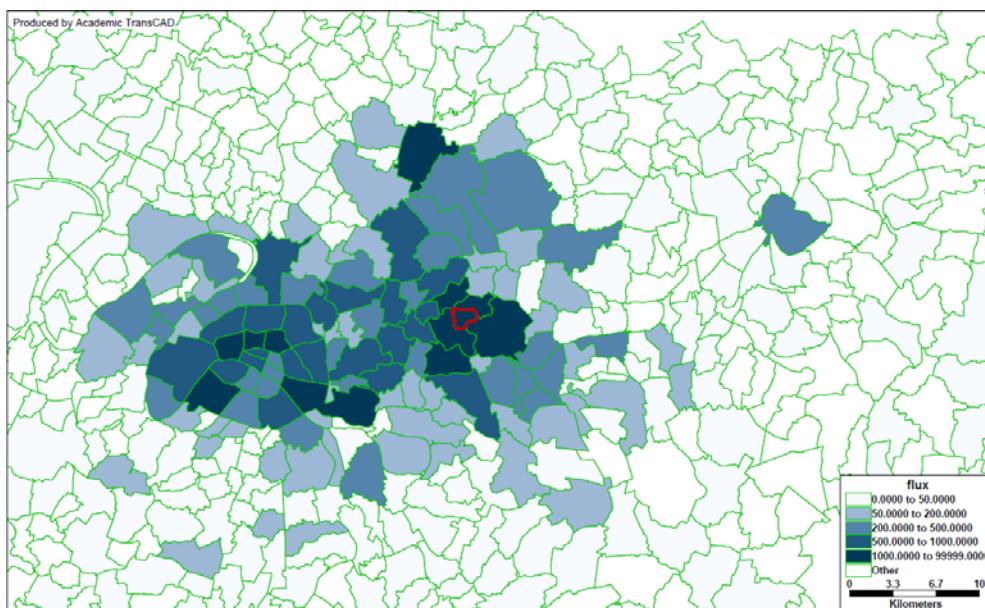
### **3.2.3.3 Des entrants en provenance des communes limitrophes, des flux en partance orientés essentiellement vers la capitale et l'ouest**

La Figure 34 ne fait que confirmer ce que nous indiquait la Figure 31 : la zone projet est bien plus souvent l'origine des flux plus que leur destination. On observe un territoire sinistré du point de vue de son attractivité autour de Montfermeil, un territoire très largement défavorisé par l'absence d'équipements routiers et de transports en communs. L'absence d'activités d'excellence à l'intérieur de ce territoire est certainement tout aussi responsable de l'absence de flux convergents vers la zone projet.



**Figure 34 – Les migrations alternantes : quantification des flux à destination de Montfermeil (2008)**

A contrario, les flux partant sont très élevés, essentiellement à destination des environs proches et vers l'ouest, dont la capitale.



**Figure 35 - Les migrations alternantes : quantification des flux en provenance de Montfermeil (2008)**

### 3.3 Des revenus par foyer très modestes

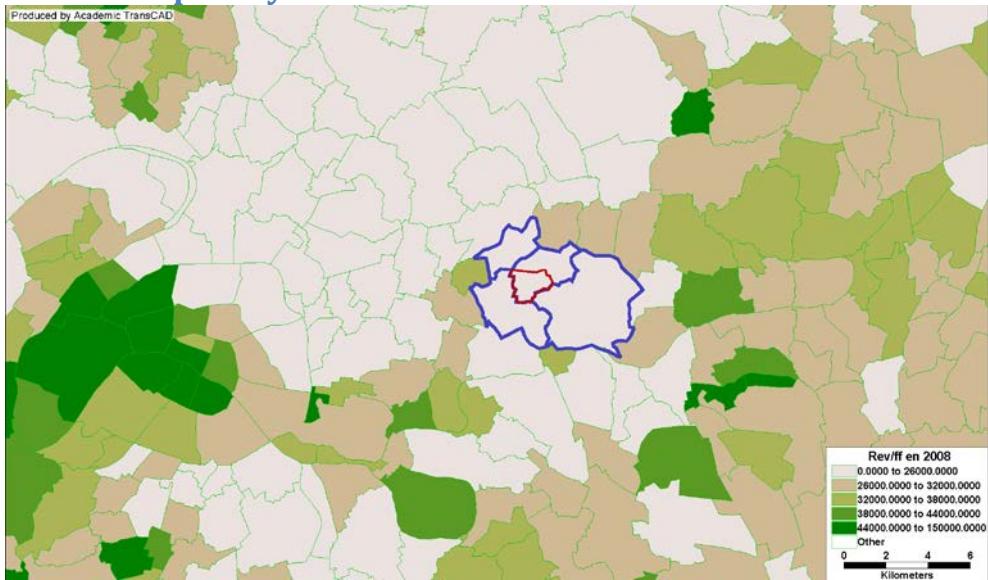


Figure 36 – Revenu par foyer fiscal en 2008

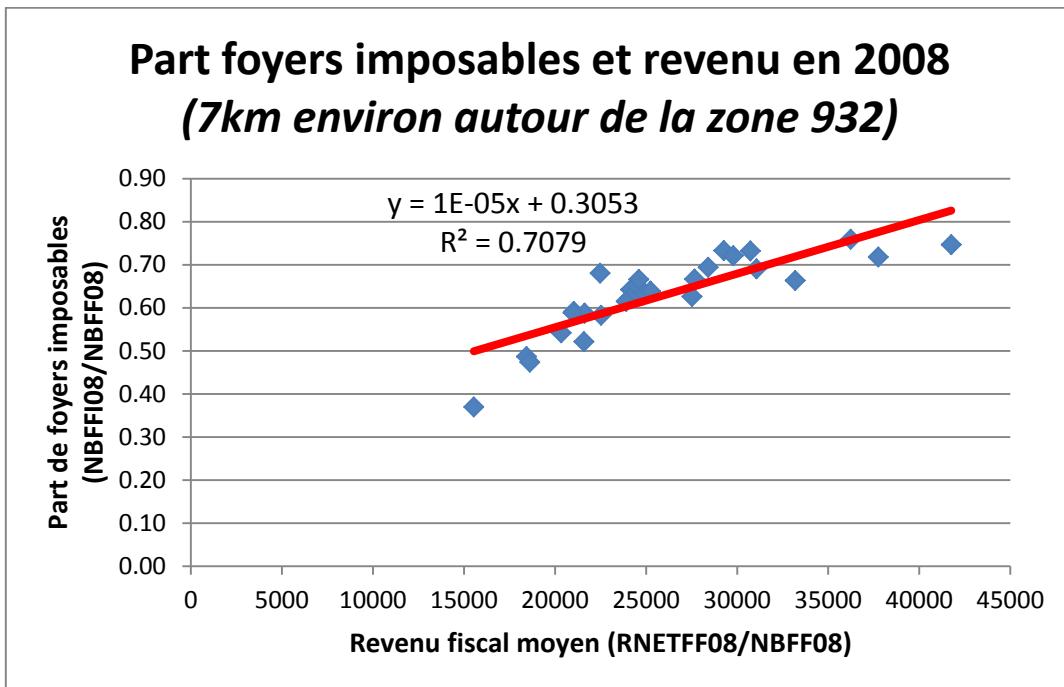


Figure 37 – Etude des inégalités intra-communales à Montfermeil

Comme on aurait pu s'en en douter après l'observation des cartes des prix des logements, Montfermeil et ses communes frontalières accueillent des foyers aux revenus très modestes. On observe de plus (Figure 37) une inégalité intra-communale entre revenus assez importante.

## 4 Scénario d'urbanisation : densification du nord de la zone 932

### 4.1 Besoins à l'horizon 2030

On compare dans le Tableau 2 ci-dessous l'évolution de la population et du nombre d'emplois au sein de la zone, entre 2005 et l'horizon 2030 (dans le scénario voyant la mise en place du GPE).

Scenario	Population active	Population non active	Population totale	Nombre d'emplois total	Places d'étudiants
2005	3815	4361	8176	873	0
2030 (GPE)	5479	6264	11743	984	0

Tableau 2 – Evolution entre 2005 et 2030 (avec construction du GPE) de la zone 932

La zone accueillera 111 emplois supplémentaires soit, avec une hypothèse de 25 m<sup>2</sup> par emploi, un besoin de 2800 m<sup>2</sup> environ en plus de l'existant. De même, 3567 nouveaux habitants sont à attendre selon les prévisions soit, avec une hypothèse de 33 m<sup>2</sup> par personne, environ 120 000 m<sup>2</sup> supplémentaires.

La gare étant localisée au nord de la zone projet, l'enjeu est plus fort dans le nord de cette zone, nécessitant le remplacement d'une partie du bâti existant, faute d'emprises vides disponibles. Le taux résidentiel de la zone 932 est en effet très élevé, sauf en des bâtiments précis (administrations). Il s'agit, comme évoqué précédemment, essentiellement d'un habitat individuel pavillonnaire.

Produced by Academic TransCAD



Figure 38 – Taux résidentiel (portant sur la surface) des différents bâtiments de la zone 932

## 4.2 Espaces disponibles en cohérence avec l'implantation de la gare

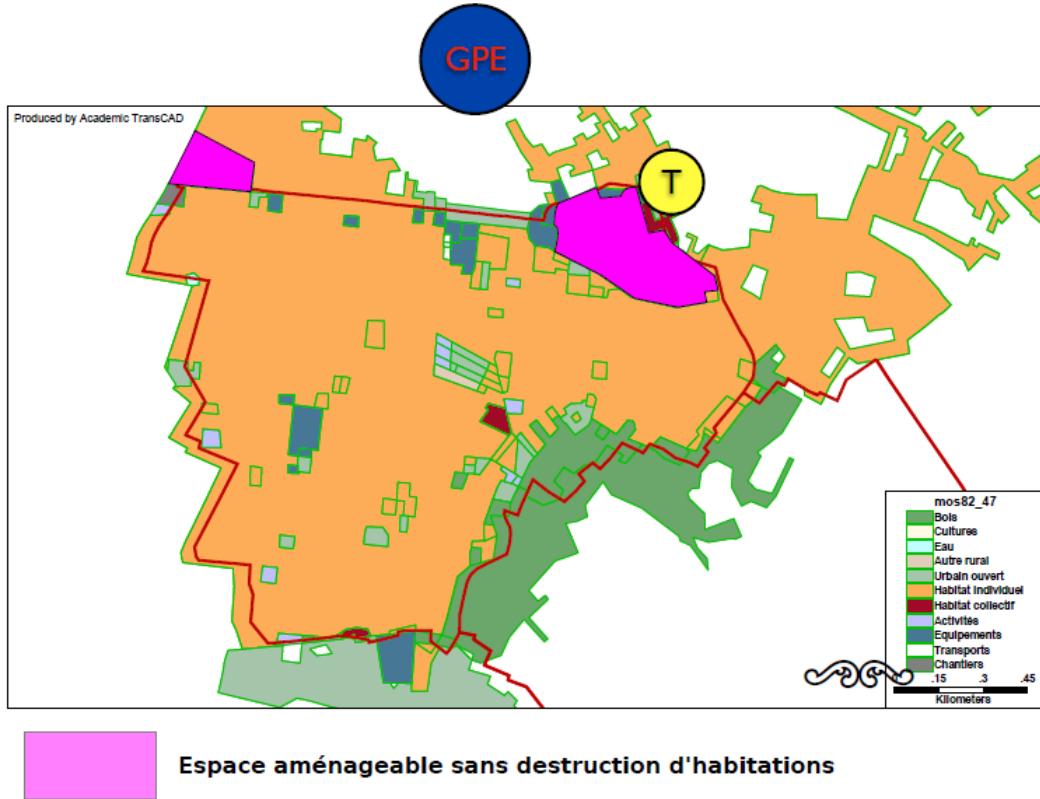


Figure 39 – Espaces aménageables sans destruction d'habitats

Les espaces disponibles sont essentiellement situés dans le nord de la zone ; on identifie ici comme aménageable les espaces urbains dits ouverts (espace public, etc.). A priori, ces seuls espaces ne sont pas suffisants pour garantir les développements attendus d'ici à 2030. On rappellera que les zones situées au sud-est, non construites, constituent le coteau sud du plateau ainsi qu'un poumon vert majeur du secteur.

La densification du secteur passe donc par la démolition (et donc l'expropriation) d'une partie des territoires construits, à la frange nord de la zone, afin d'être au plus près de la gare du GPE.

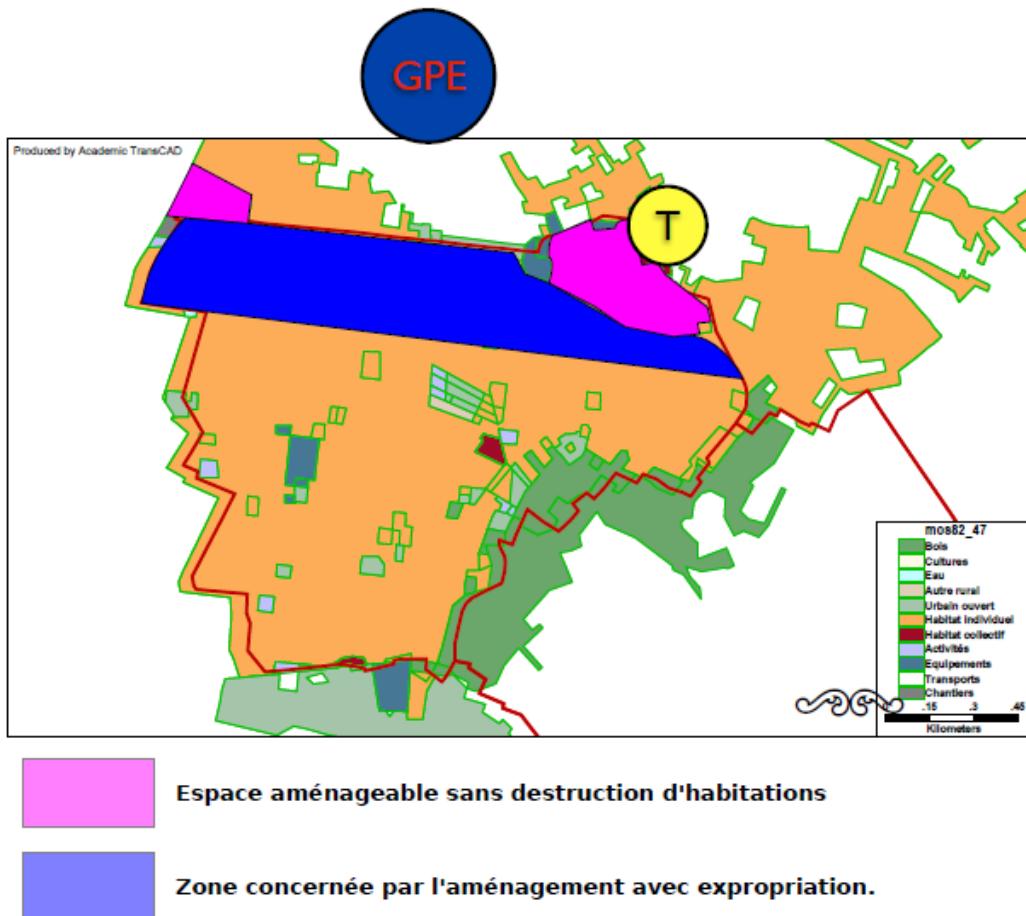


Figure 40 – Situation des espaces aménageables et de leur disponibilité

### 4.3 Un parti d'aménagement faisant un équilibre entre préservation du tissu urbain existant, densification autour du pôle de transport, et apport de nouveaux équipements publics

Le parti d'aménagement de la partie nord de la zone que nous avons retenu consiste en trois secteurs :

- Au nord-ouest, une faible densification du tissu d'habitat existant (remplacement du logement pavillonnaire par des petits immeubles collectifs) ;
- Au nord-est, une forte densification autour du futur pôle tramway (boucle finale du débranchement du tramway T4), en correspondance avec le métro GPE ;
- Entre ces deux secteurs, un renforcement ciblé des équipements publics, rendu nécessaire à la fois par les carences actuelles du territoire, et les besoins nouveaux émergents des nouvelles activités liées au GPE.

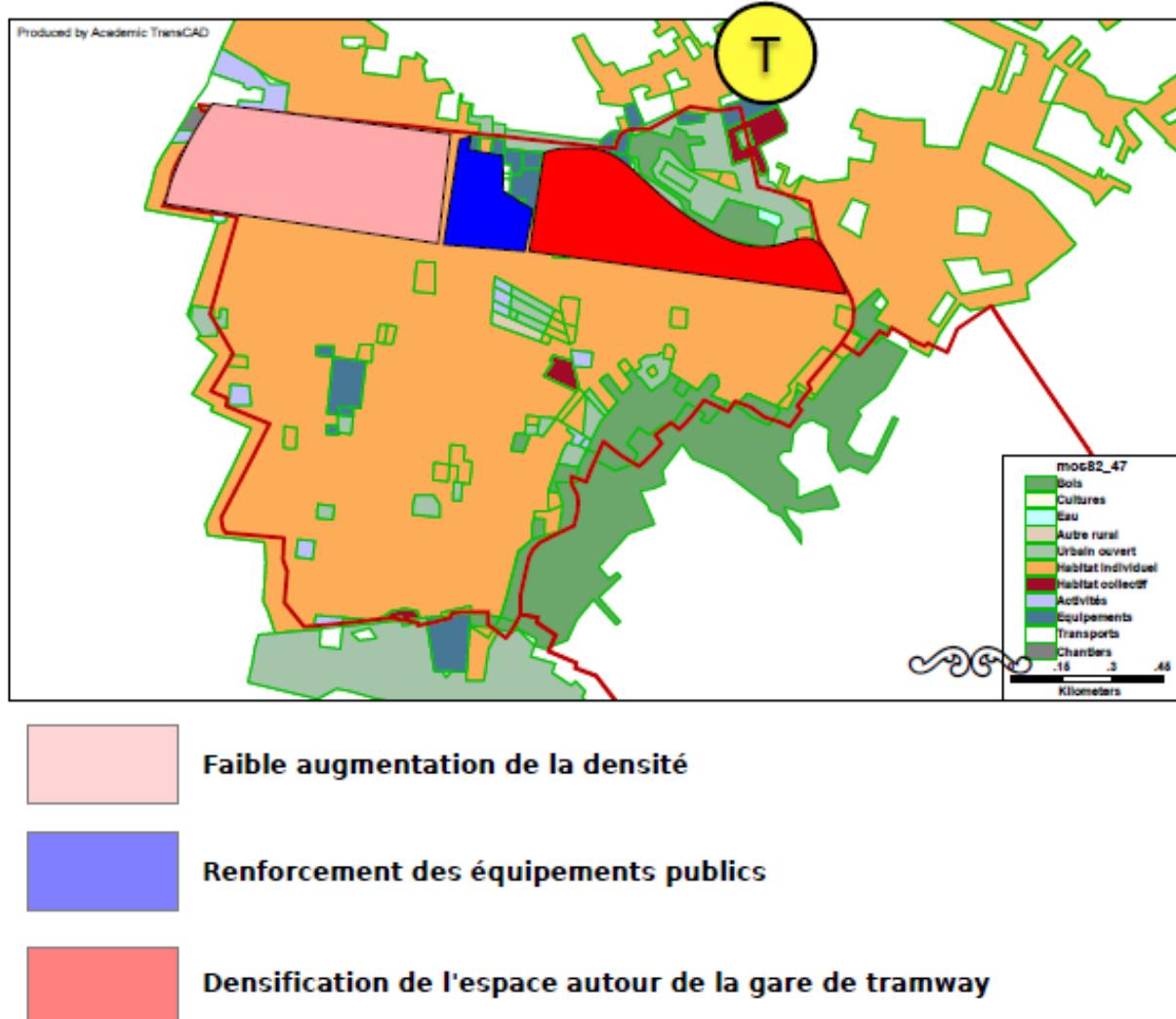


Figure 41 – Les trois secteurs du parti d'aménagement retenu

## 5 L'arrivée du métro à l'horizon 2030

### 5.1 La gare de Clichy-Montfermeil : positionnée sur un axe peu chargé du réseau

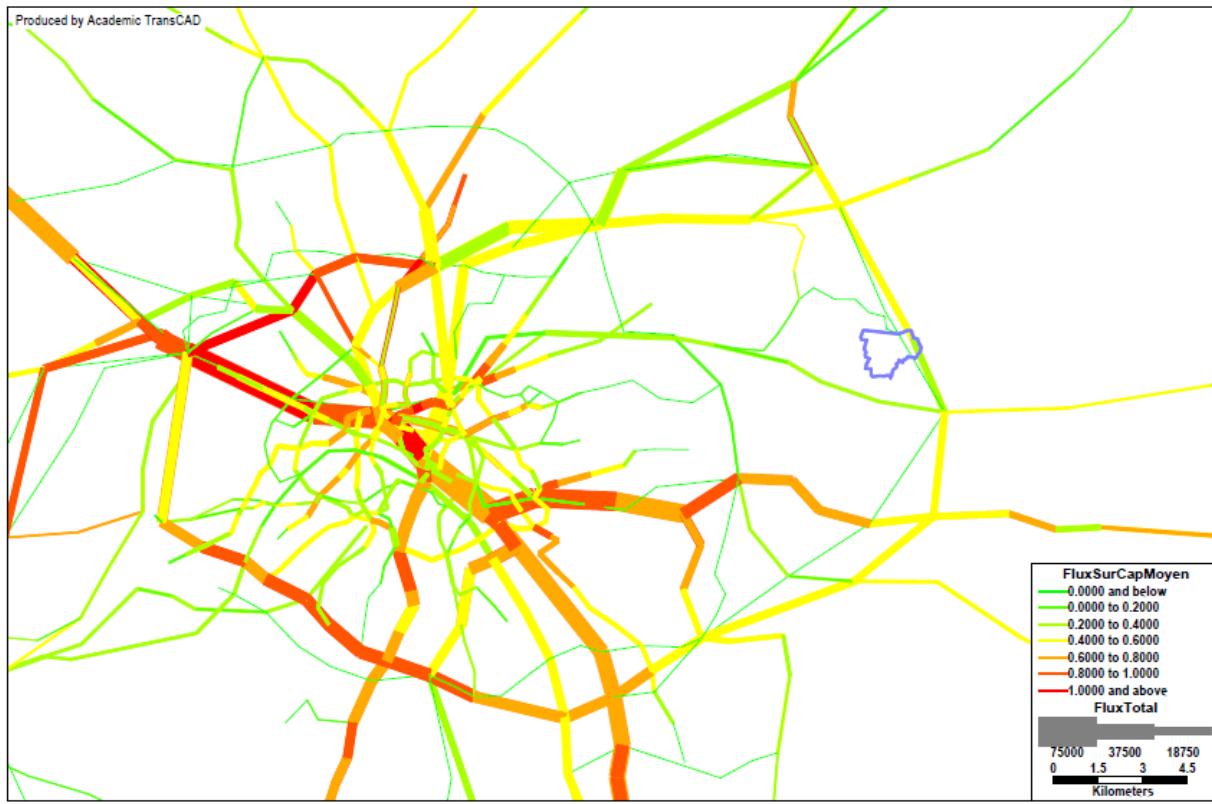


Figure 42 – Positionnement de la gare de Montfermeil sur le réseau structurant régional à l'horizon 2030

La gare de Montfermeil se situe sur l'arc nord-est de la ligne rouge, qui présente à l'horizon 2030 une fréquentation relativement plus faible que le reste du réseau. On oscille de fait entre 0.20 et 0.40 pour le ratio entre flux et capacité, contre 0.8 voire plus (signe de saturation) pour les axes diamétraux (RER A, B et D) et les partie sud et ouest de la ligne rouge.

On a donc ici une réelle possibilité de développement de la zone, liée à une capacité résiduelle importante sur l'infrastructure de transport la desservant. La saturation des axes de transport n'est donc pas un problème majeur, si toutefois emplois et habitats s'implantent à proximité.

### 5.2 Analyse au niveau des lignes structurantes desservant la zone

	Flux total	Temps généralisé moyen du trajet	Fréquence réelle
Ligne T4	2000	½ heure	3.00
Ligne RER E	17 000	1 heure	1.37
Ligne Rouge	110 000	½ heure	6.94

Tableau 3 – Quantifications des flux, temps de trajet et fréquences sur les 3 axes lourds desservant la zone à l'horizon 2030 (GPE)

Les flux totaux sur la ligne rouge excèdent largement les flux empruntant les lignes T4 et RER E, avec

un niveau de service bien meilleur en termes de fréquence de passage. Le temps généralisé de trajet (incluant le temps d'attente, de correspondance...) pour les voyageurs de la ligne rouge tourne autour de 30 minutes, comme pour la ligne T4, alors que pour le RER E, il s'agit du double.

La ligne rouge offre donc une desserte performante, efficace du territoire.

### 5.3 Gains pour le secteur

#### 5.3.1 Des gains de temps très nets vers l'hyper-centre et l'ouest de la métropole parisienne en accord avec les objectifs du GPE

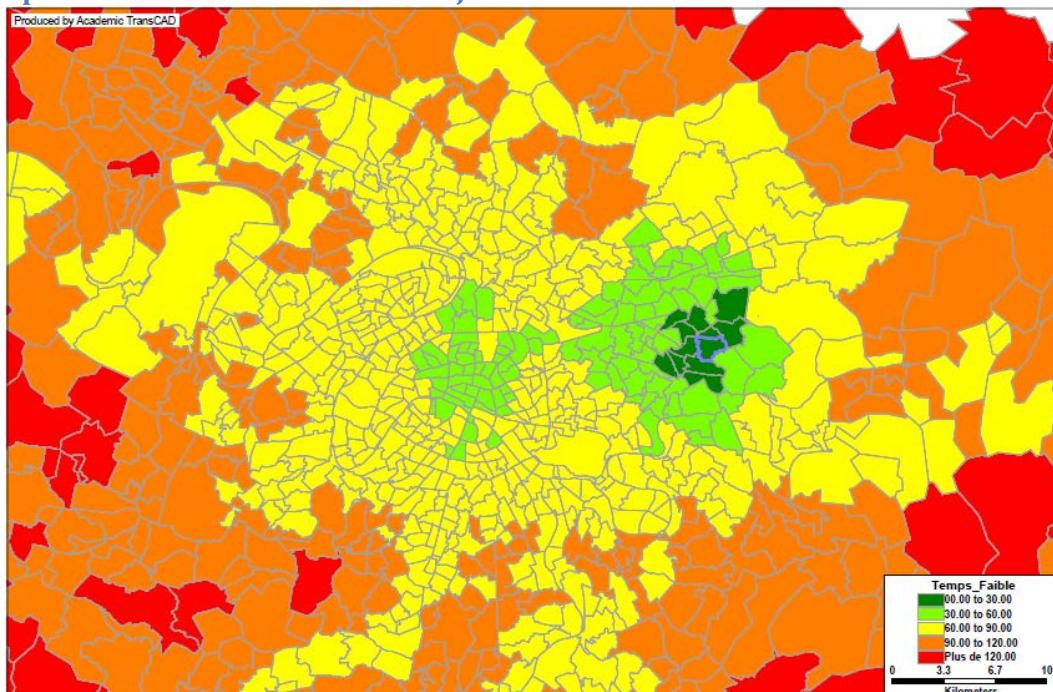


Figure 43 – Temps de parcours de zone à zone, à l'horizon 2030, en l'absence du GPE

A l'horizon 2030, en l'absence du GPE (Figure 43), la zone 932 demeure fortement enclavée : les bassins d'emploi des ménages y résidant, situés à l'ouest sont accessibles par un trajet de 30 à 60 minutes (petite couronne ouest et nord de Paris), voire plus de 60 minutes (sud de Paris, La Défense...) ou d'une heure trente (pôle aéroportuaire de Roissy-Le Bourget). Seules les communes jouxtant la zone 932 sont accessibles en moins de 30 minutes.

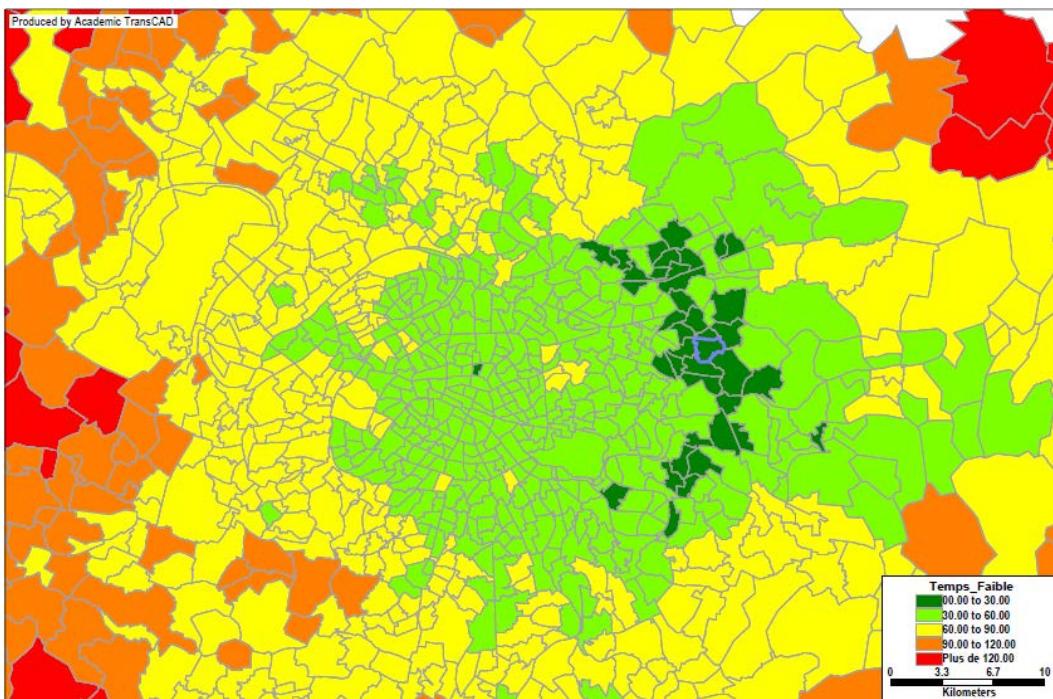


Figure 44 – Temps de parcours de zone à zone, à l'horizon 2030, avec le GPE

A contrario, la construction du GPE met ces pôles d'emploi à une heure tout au plus de la zone. Une couronne de « 30 minutes de trajet » se dessine à l'est le long de la ligne rouge, reliant notamment Montfermeil à Roissy. L'ensemble de la capitale, la Défense sont accessibles en moins d'une heure désormais.

### 5.3.2 Un part modale dans les déplacement domicile-travail favorable aux transports publics pour la majorité des destinations

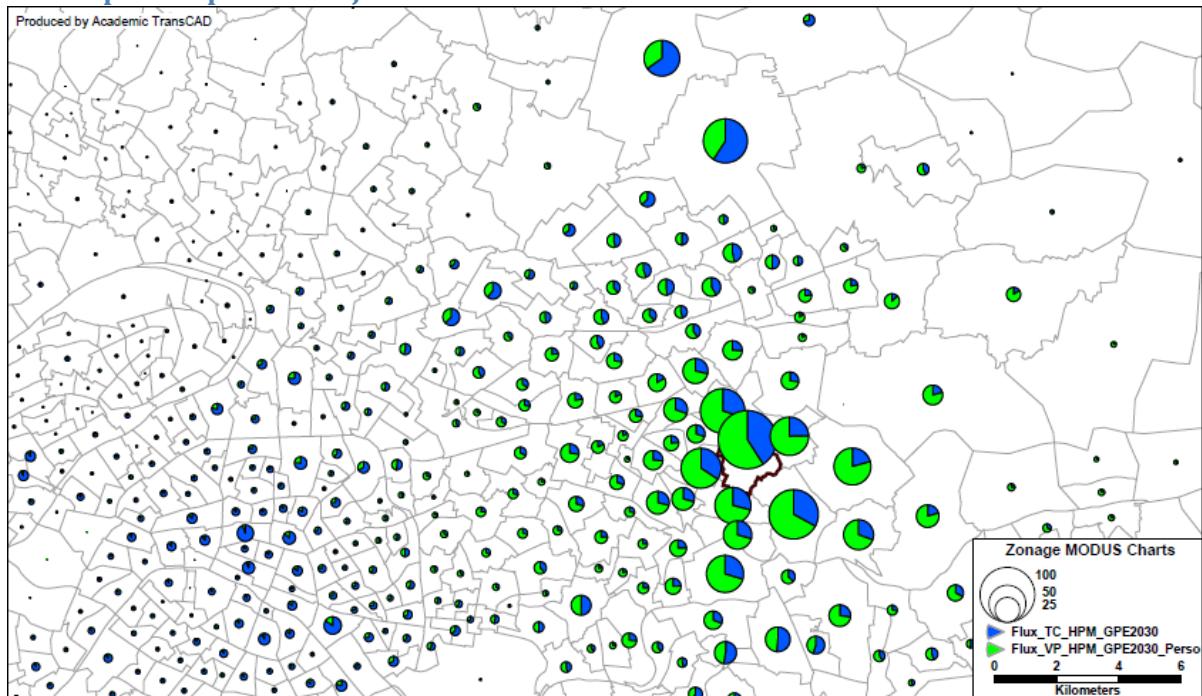


Figure 45 – Répartition des parts modales (véhicules particuliers et transports en commun) dans les trajets en provenance de la zone 932 (scénario GPE, 2030)

En termes de part modale, l'arrivée du GPE à l'horizon 2030 est marquée par une prédominance des transports en commun (de 66% à plus de 90% de part modale) sur les principaux trajets au départ de la zone 932, vers le lieu de travail. Cela est vrai à la fois pour la capitale (dont l'accessibilité automobile est de toutes manières dégradée) et la grande couronne (accès au Bourget et à Roissy), où la voiture prédominait auparavant.

## 6 Conclusion

La commune de Montfermeil est enclavée sur un plateau situé au milieu d'une maille du réseau autoroutier structurant de l'est de l'Ile-de-France, et desservie par une unique départementale deux fois une voie. L'accès au réseau de transport en commun ferré est compliqué et les bus qui y conduisent proposent un service nettement insuffisant pour offrir une réelle mobilité aux habitants de ce territoire. Ce déficit de mobilité rend captif les habitants de la zone projet et explique le faible succès qu'elle rencontre auprès des entreprises. Les migrations alternantes montrent clairement que les quelques flux observables sur cette zone sont des flux sortants.

Toutefois le tissu urbain de la zone projet est essentiellement composé de pavillons (à près de 90% du MOS). La marge de manœuvre pour aménager et densifier le territoire est donc importante, et permet ainsi de justifier l'arrivée d'un équipement extrêmement coûteux comme le Grand Paris Express.

La nécessité d'équiper ce territoire en transport est évidente. Toutefois, le GPE apparaît comme une solution coûteuse au regard des densités en jeu, à moins de mettre en place des plans de densification et d'aménagement autour de la gare GPE, comme nous l'avons proposé ici.

## 7 Notice bibliographique

Les données de base ont été fournies par les encadrants du module. Elles proviennent principalement de l'INSEE

Le logiciel de cartographie/SIG utilisé est TransCAD.

Les sources utilisées pour les figures (autres que les cartes TransCAD) sont mentionnées au sein d'une note en pied de page accompagnant chaque légende.

## 8 Annexes : Cartes en haute définition

Sont présentées ci-dessous certaines cartes en pleine page, pour une meilleure lisibilité. Toutes les cartes ne sont pas présentes.

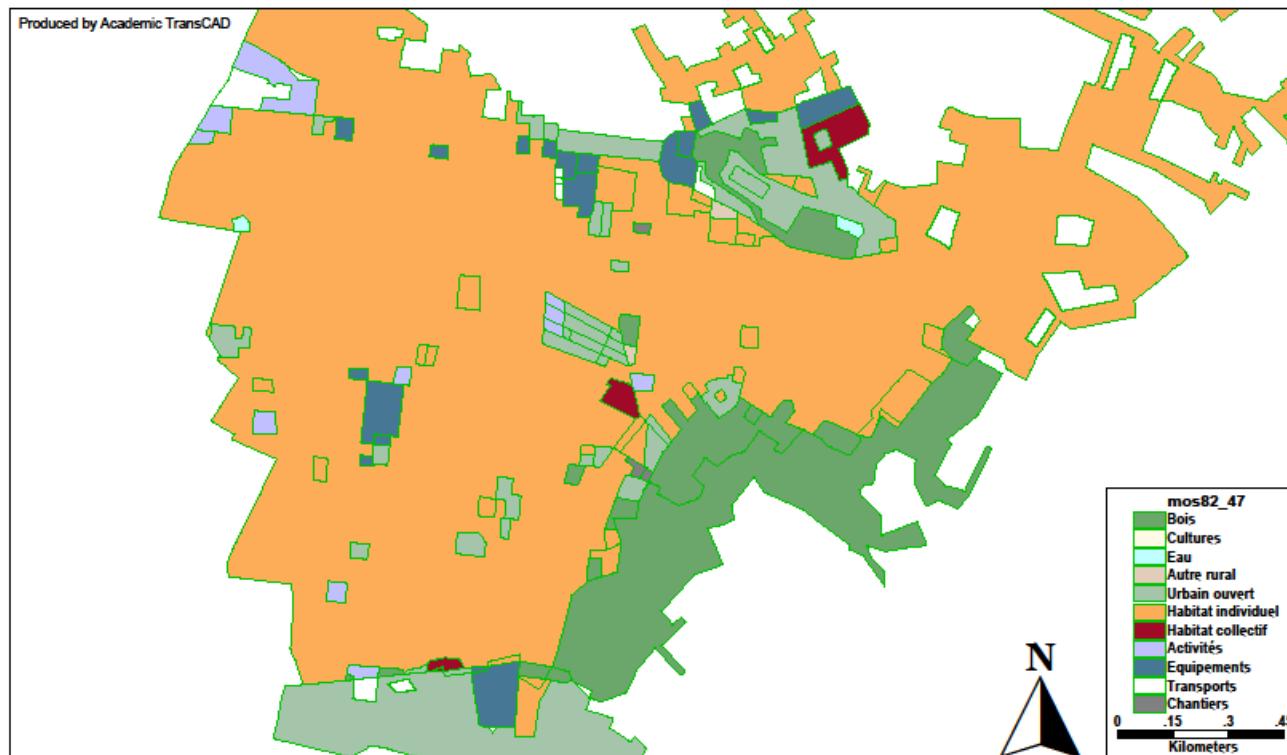


Figure 46 – MOS en 1999

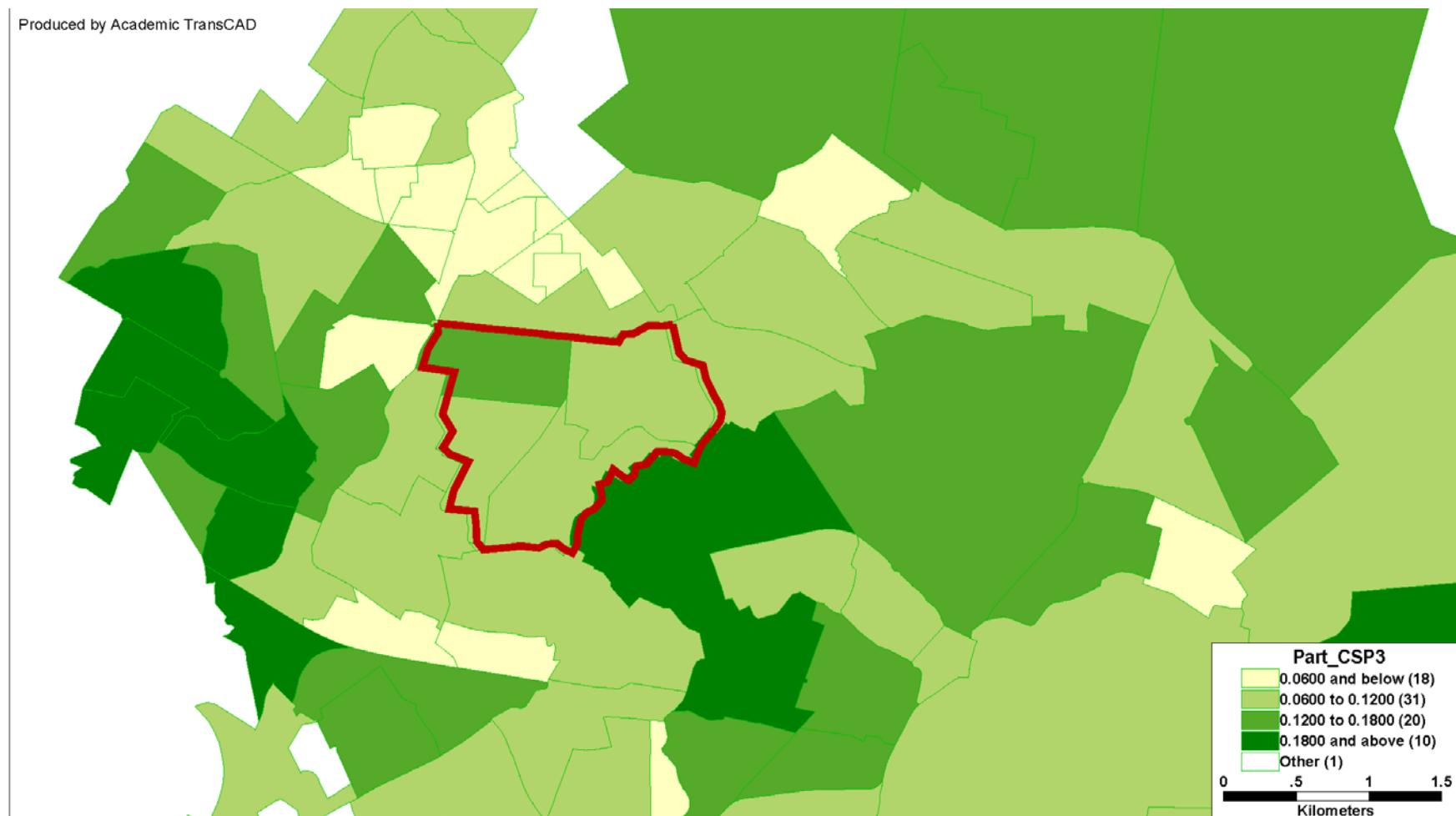


Figure 47 – Proportion de cadres par IRIS

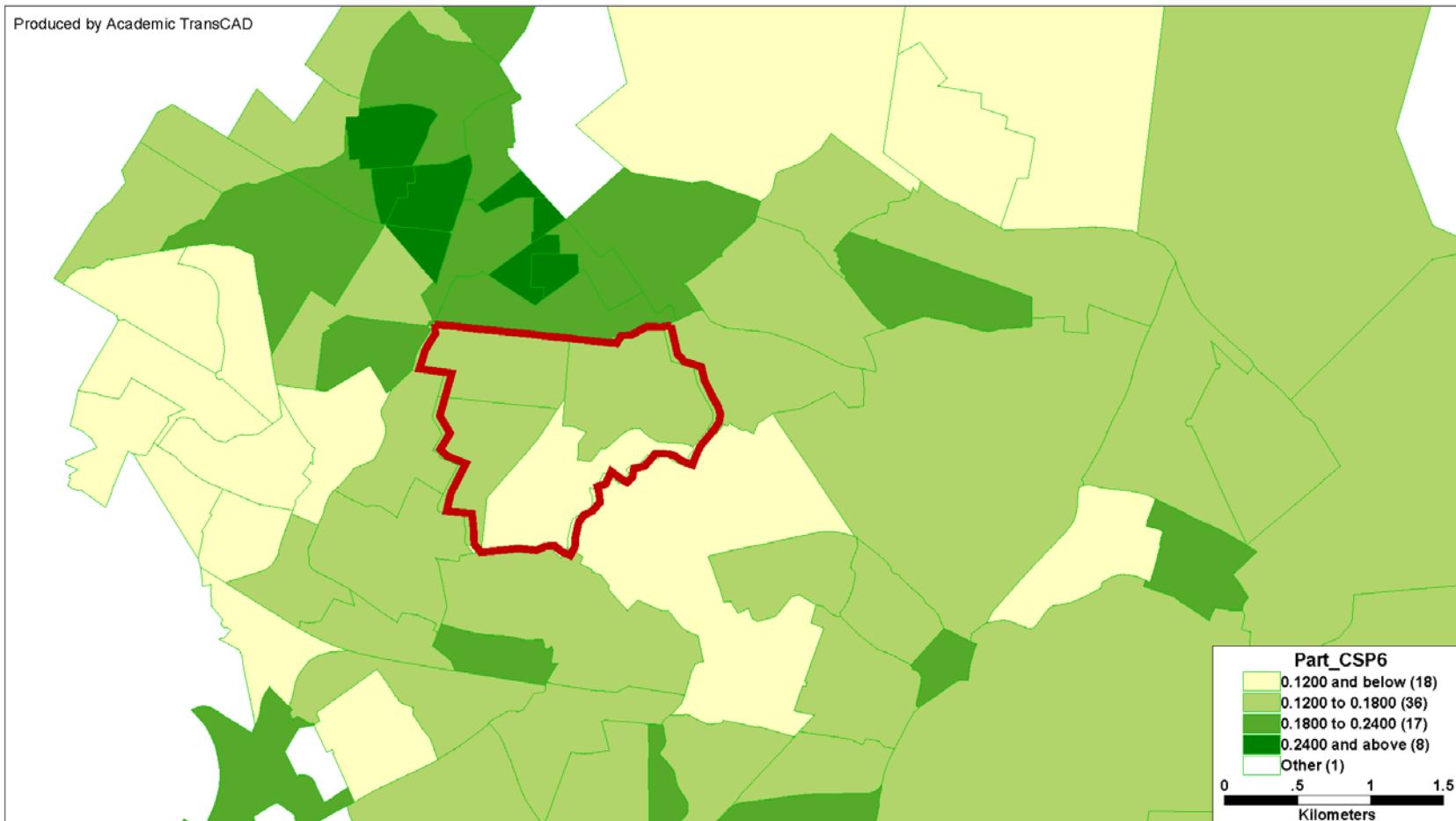


Figure 48 – Proportion d'ouvriers par IRIS

Produced by Academic TransCAD

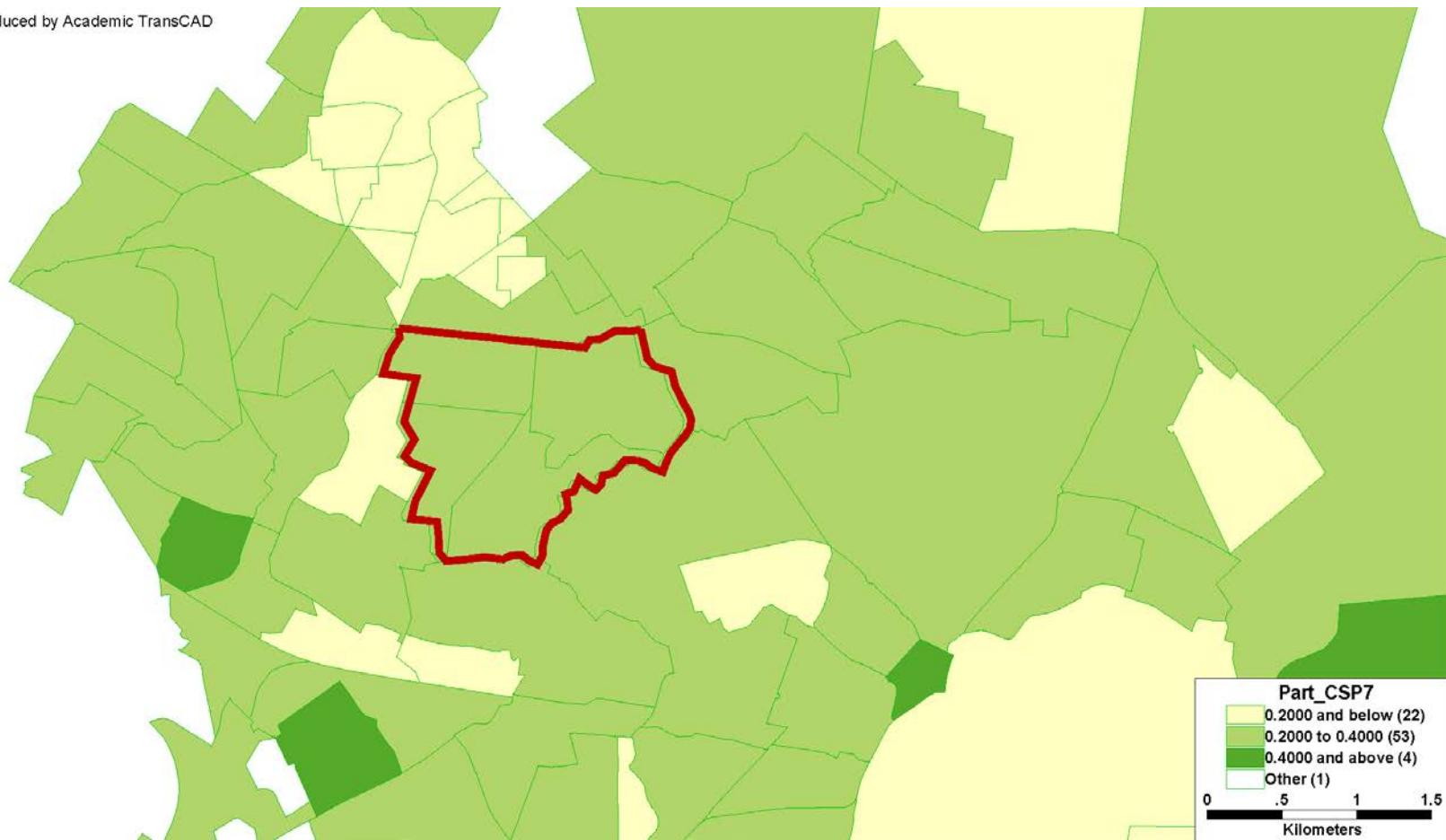


Figure 49 – Proportion de retraités par IRIS

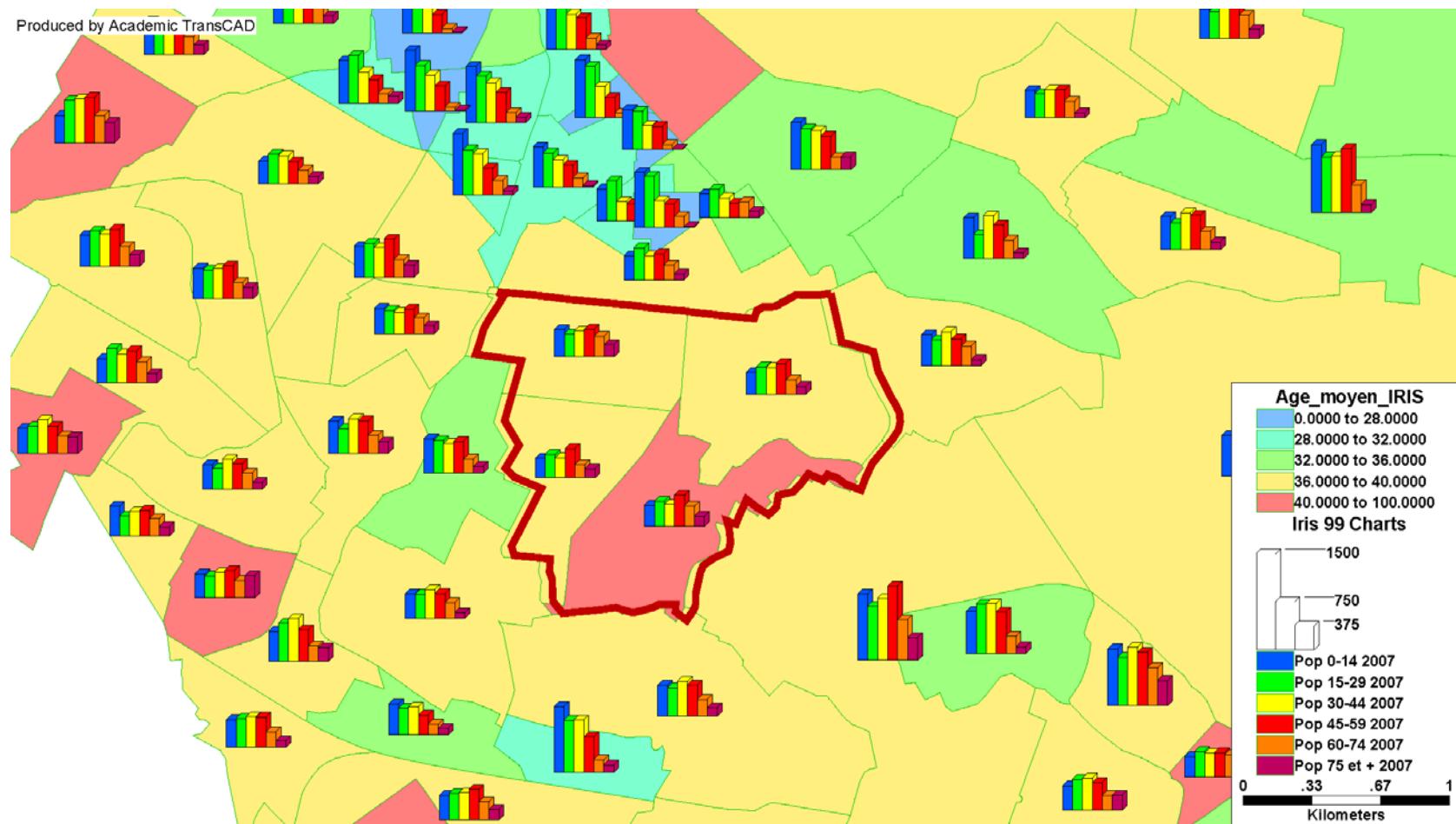


Figure 50 – Structure des IRIS par âge

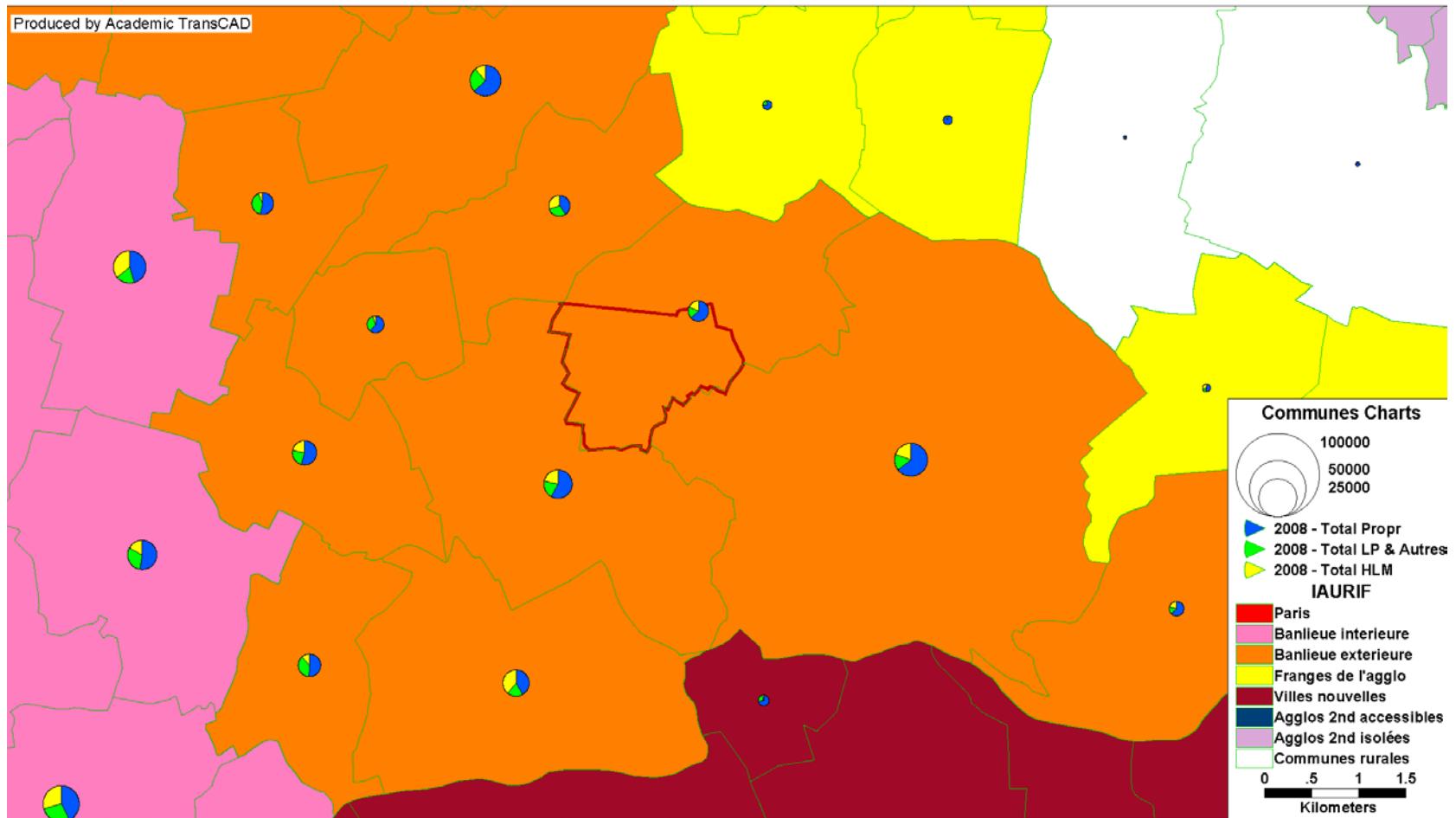


Figure 51 – Composition par statut d'occupation du parc de logements des communes autour de la zone d'étude

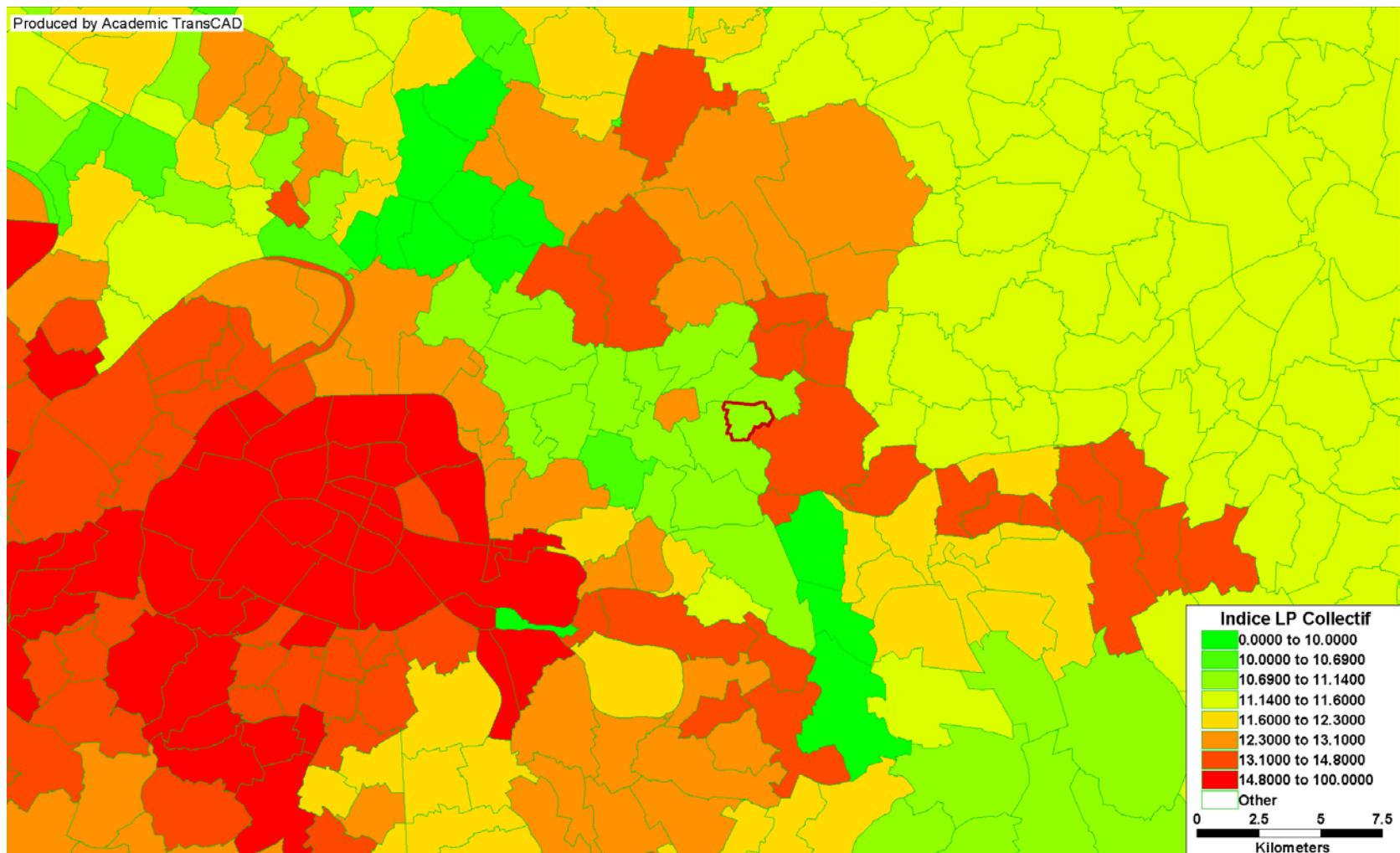


Figure 52 – Indice des prix immobiliers pour le locatif privé collectif (2005)

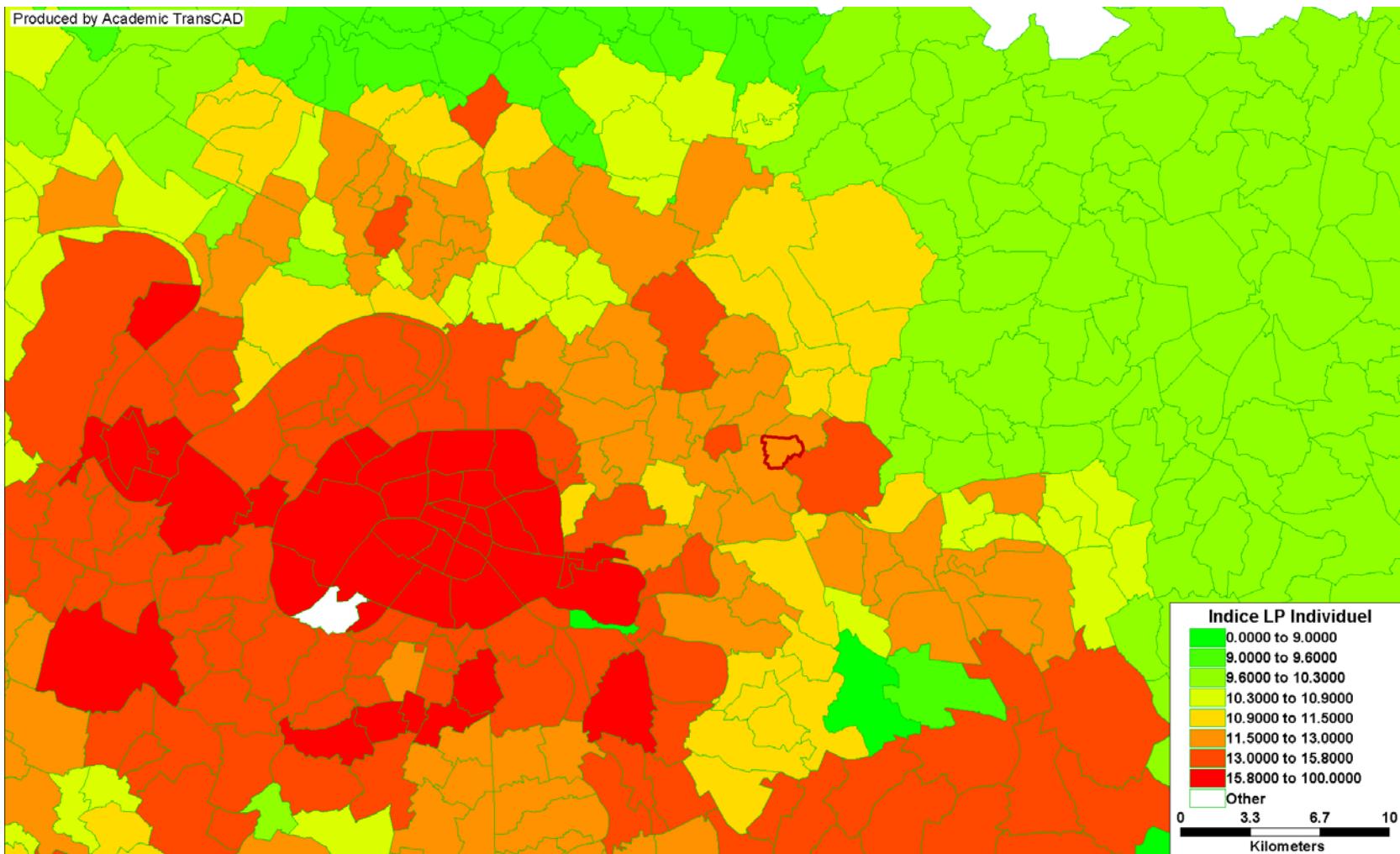


Figure 53 – Indice des prix immobiliers pour le locatif privé individuel (2005)

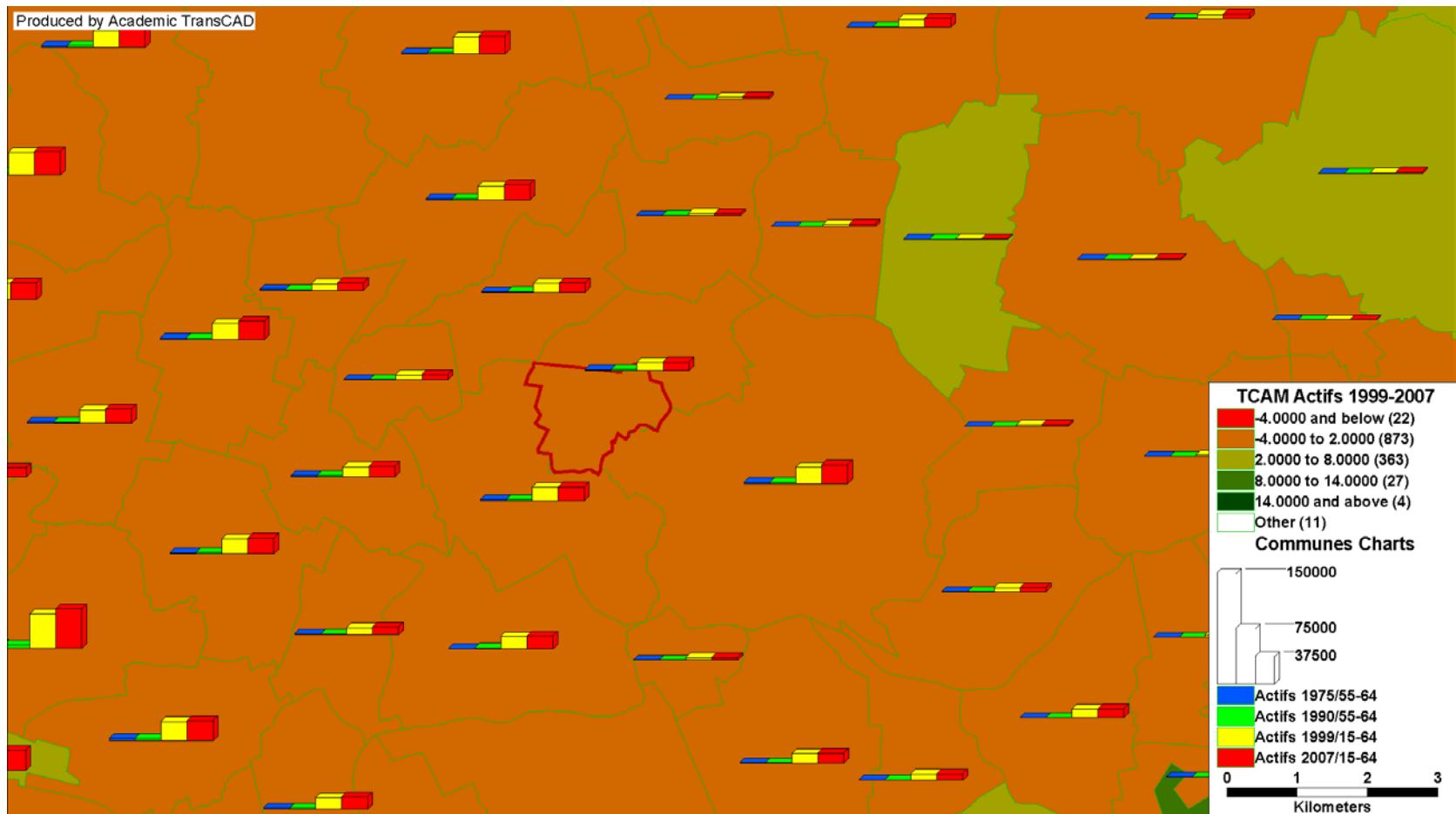


Figure 54 – Evolution de la population active sur les communes

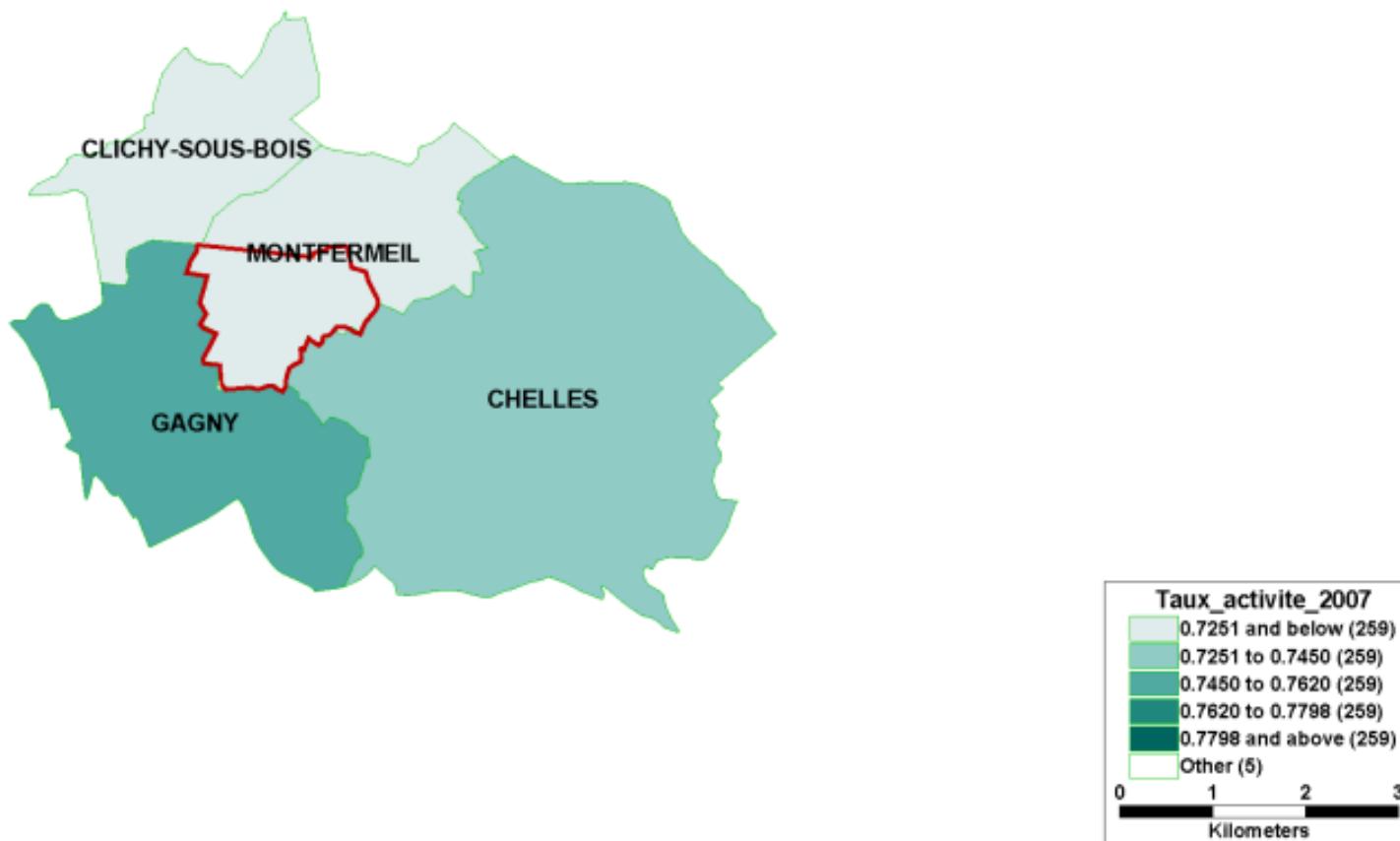


Figure 55 – Taux d'activité dans le secteur de Montfermeil (2007)

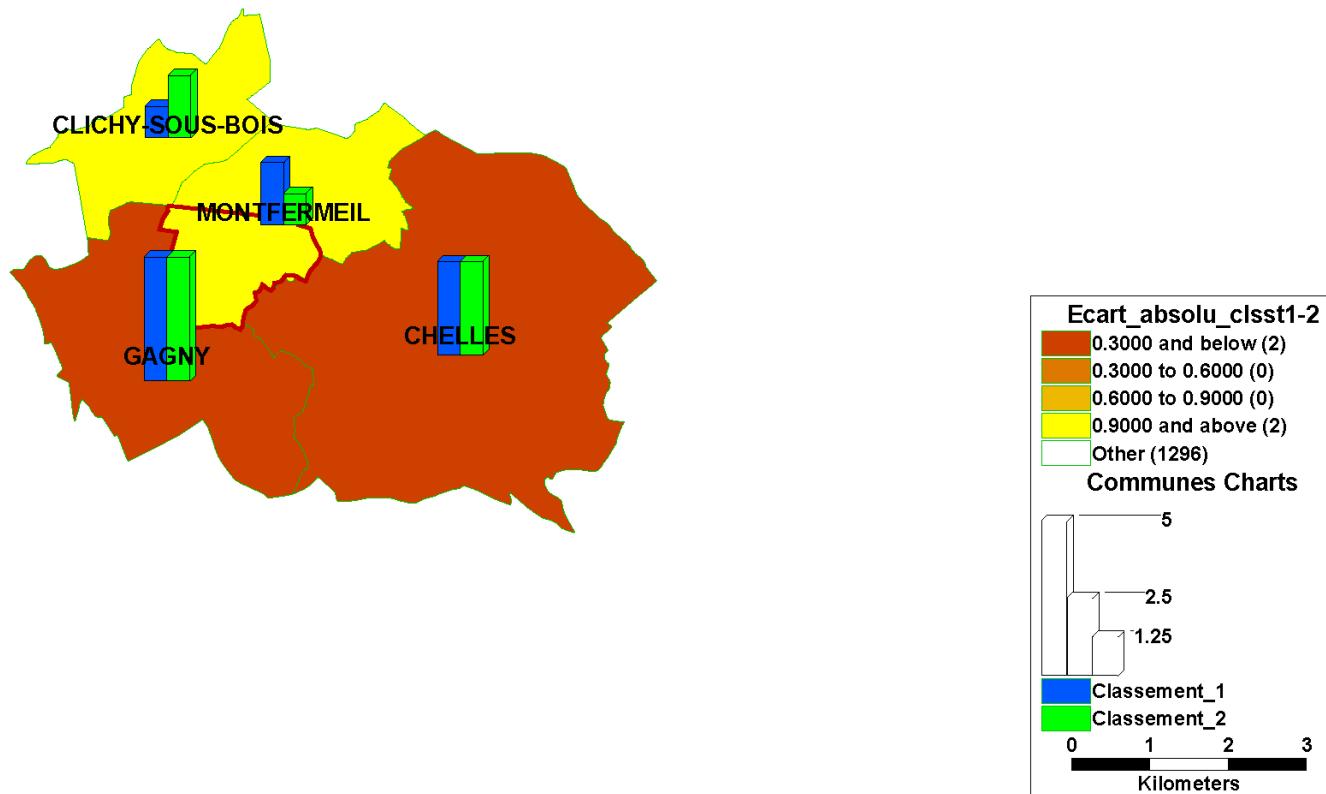


Figure 56 – Lien entre taux d'activité et proportion des 25-54 ans. *Classement 1 : Taux d'activité ; Classement 2 : Composition en 25-54 ans.*

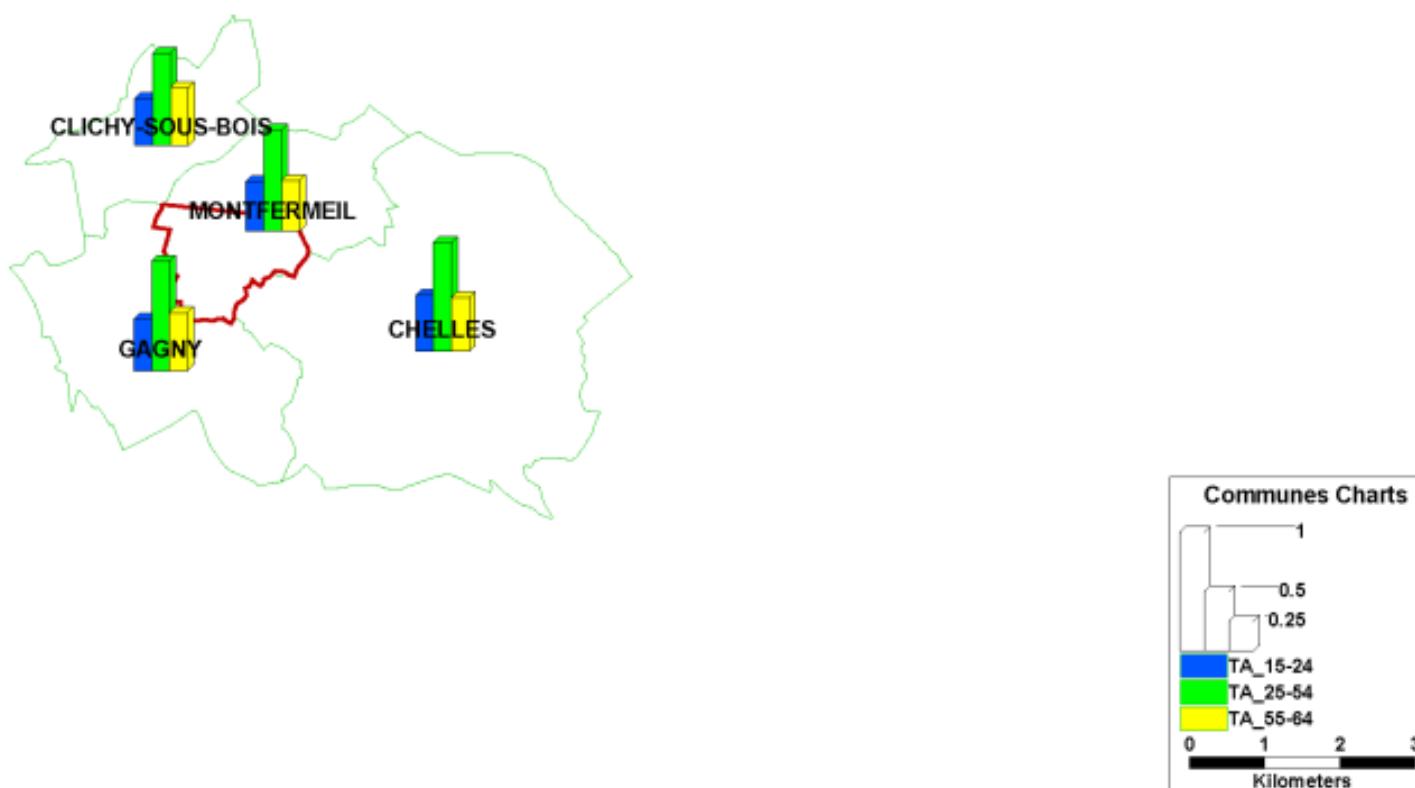


Figure 57 – Taux d'activité en 2007 par tranche d'âge

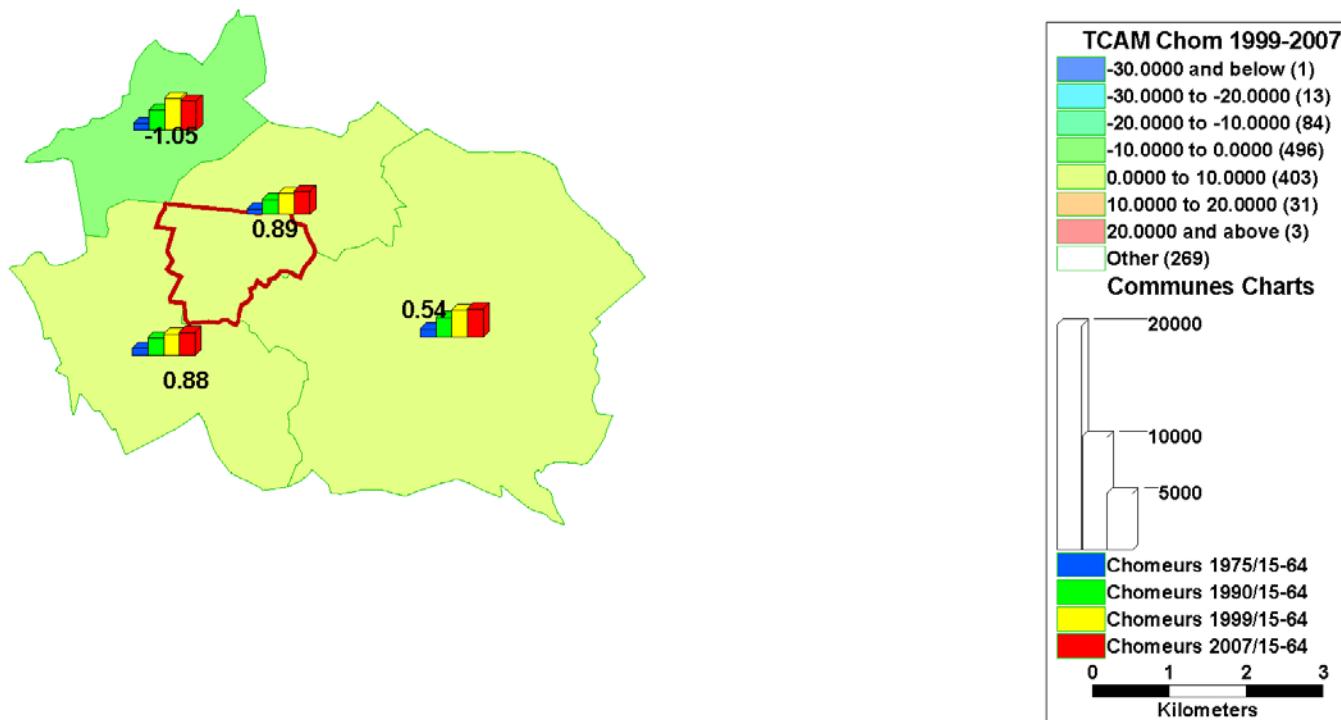


Figure 58 – Analyse diachronique du taux de chômage chez les personnes de 15 à 64 ans

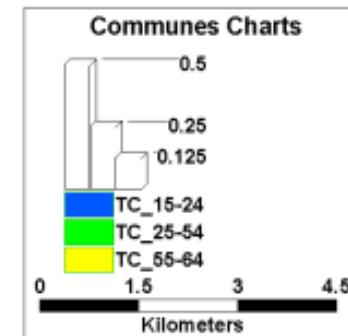
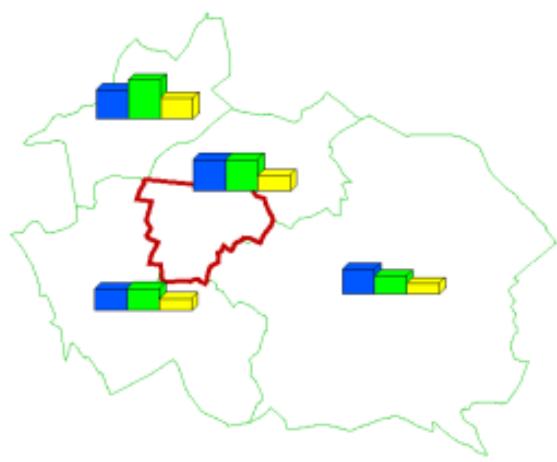


Figure 59 – Taux de chômage en 2007 selon la tranche d'âge

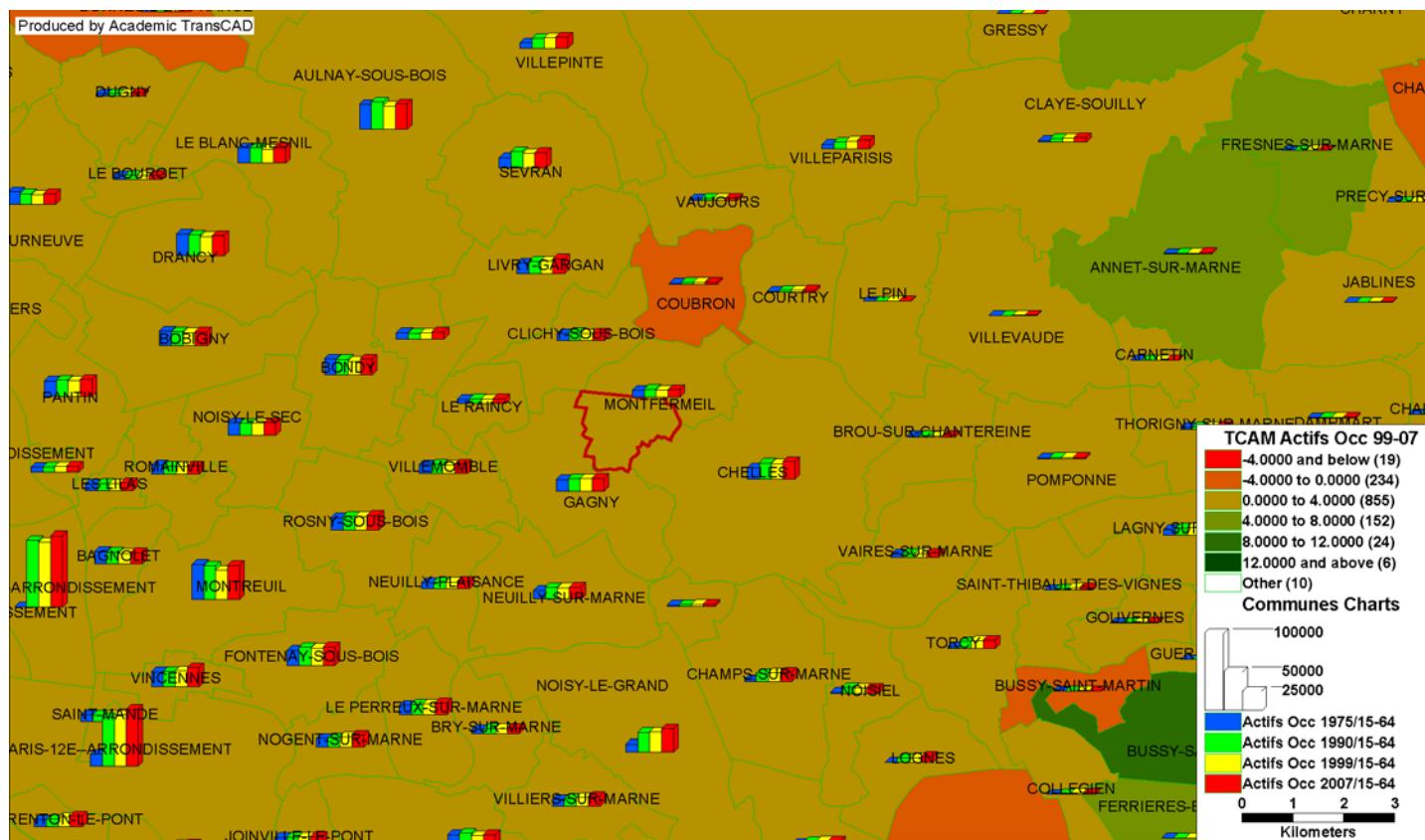


Figure 60 – Evolution de la population active occupée

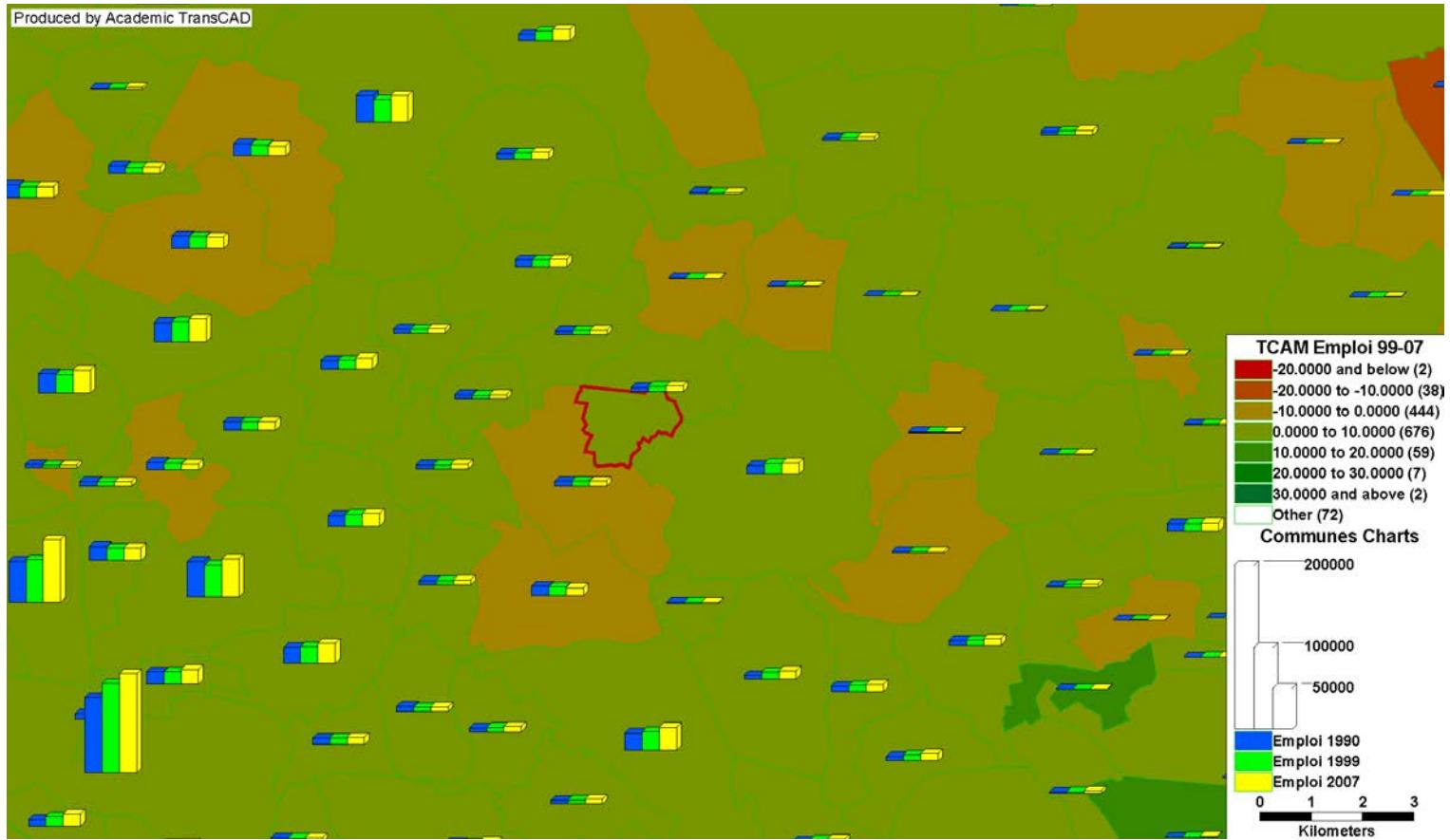


Figure 61 – Evolution de l'emploi

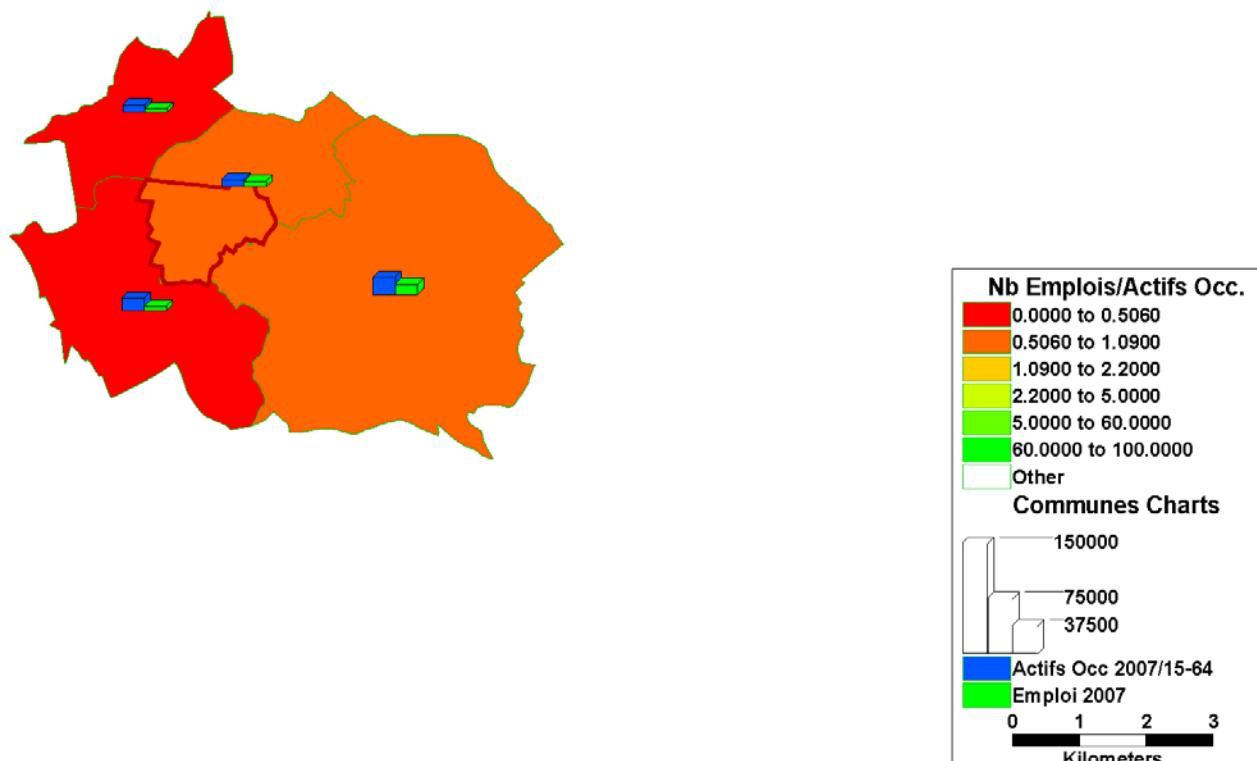


Figure 62 – Localisation comparée des actifs occupés et des emplois

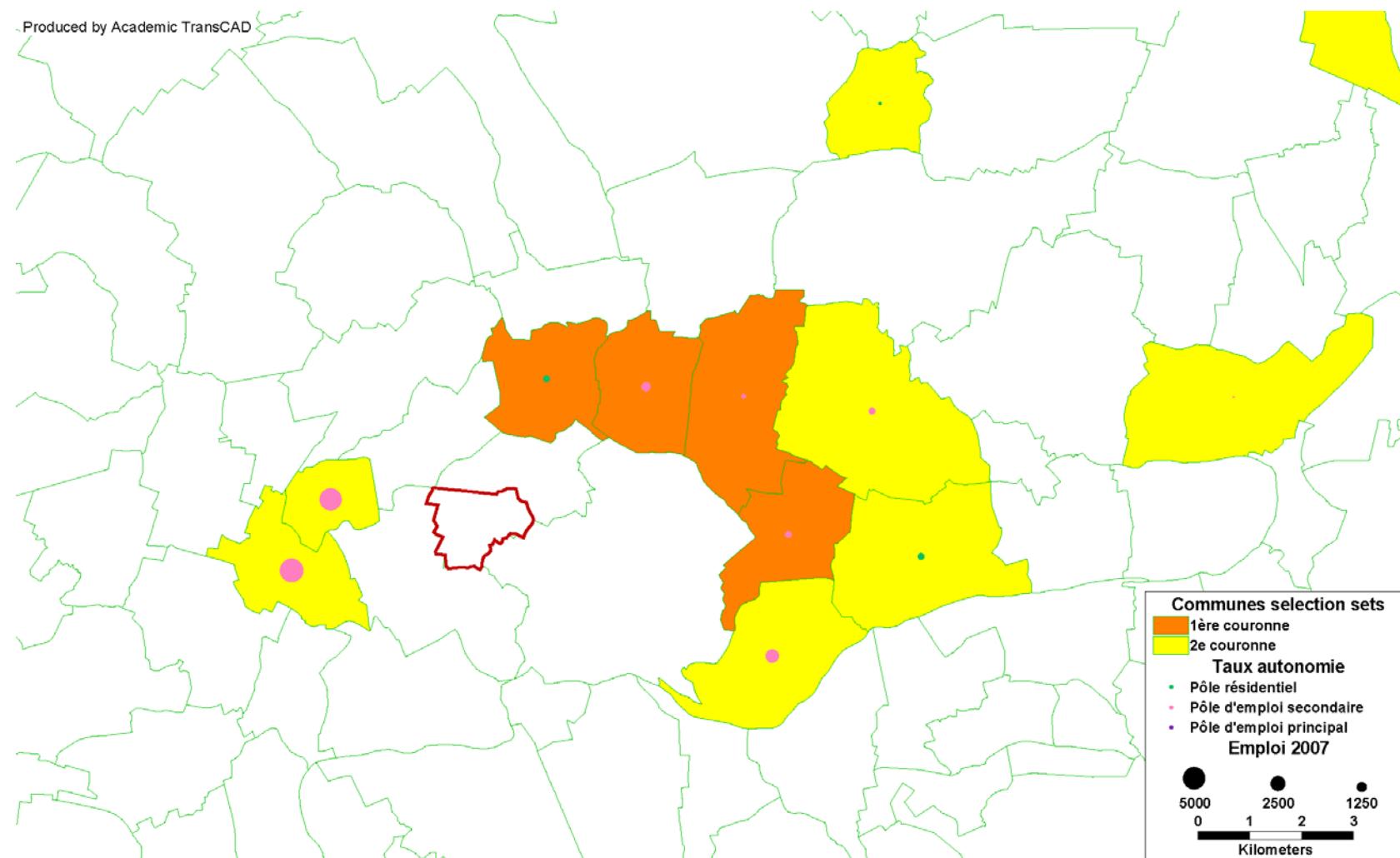


Figure 63 – Application de la méthode ESOPE aux communes limitrophes de la zone 932

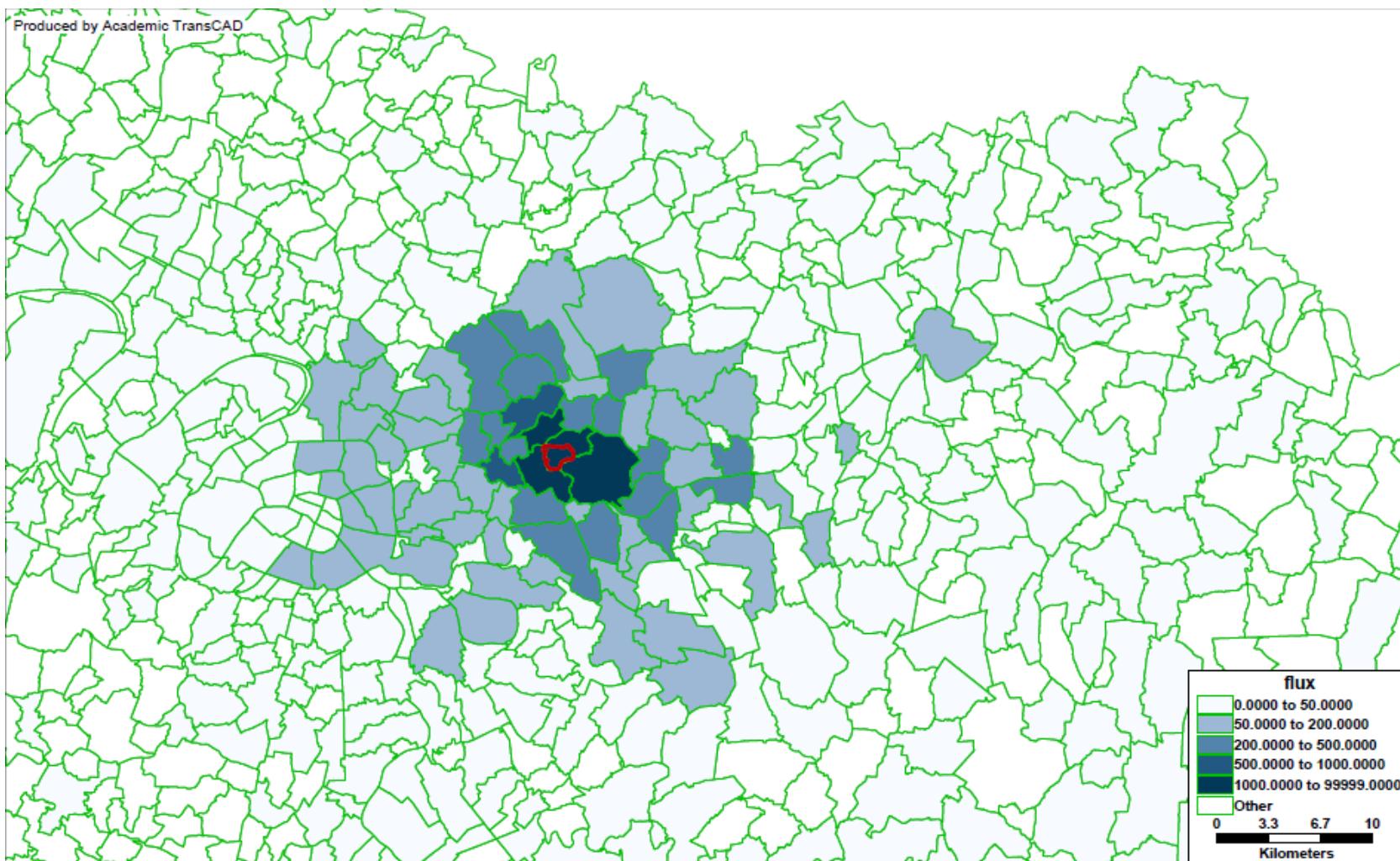


Figure 64 – Les migrations alternantes : quantification des flux à destination de Montfermeil (2008)

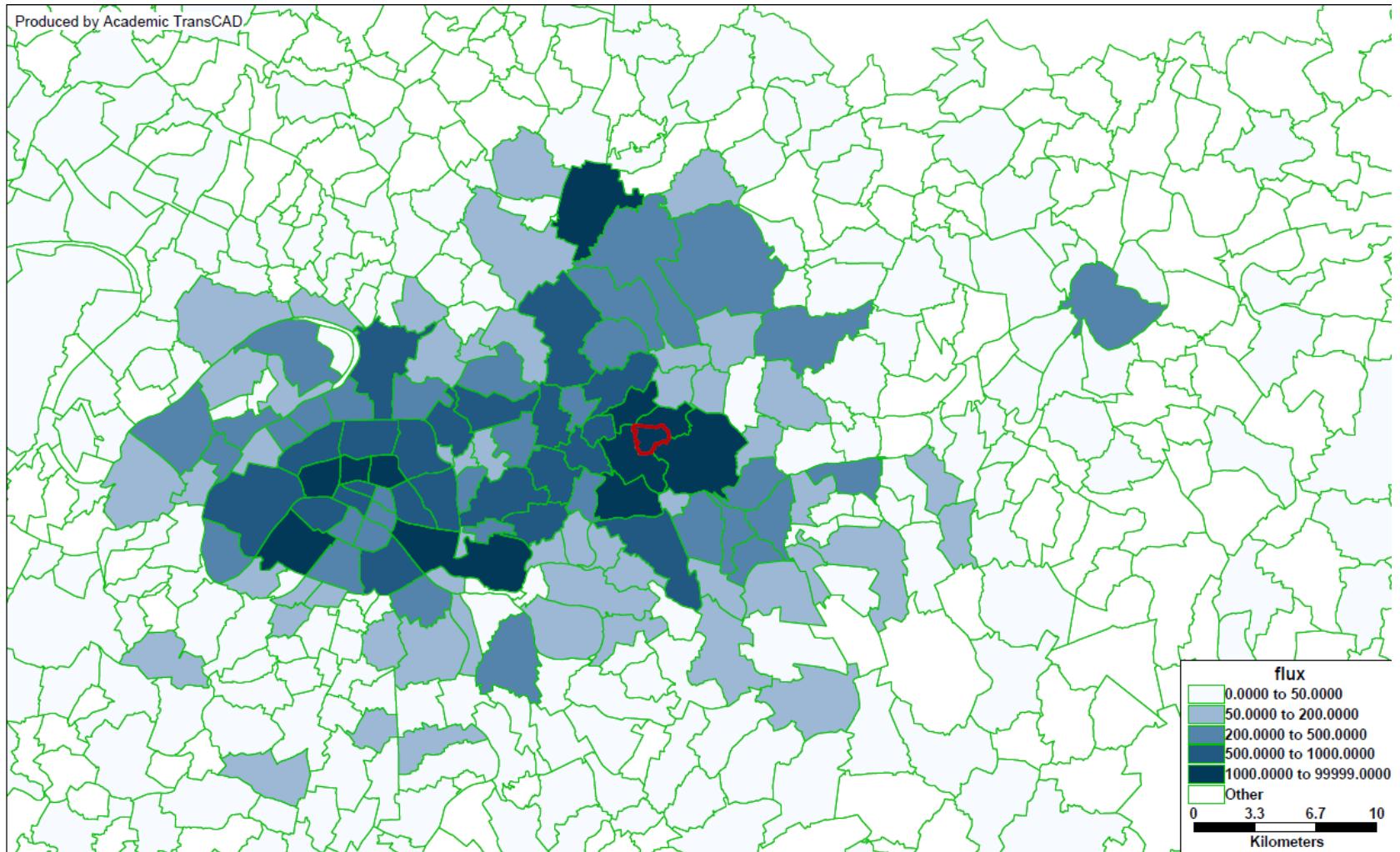


Figure 65 - Les migrations alternantes : quantification des flux en provenance de Montereuil (2008)

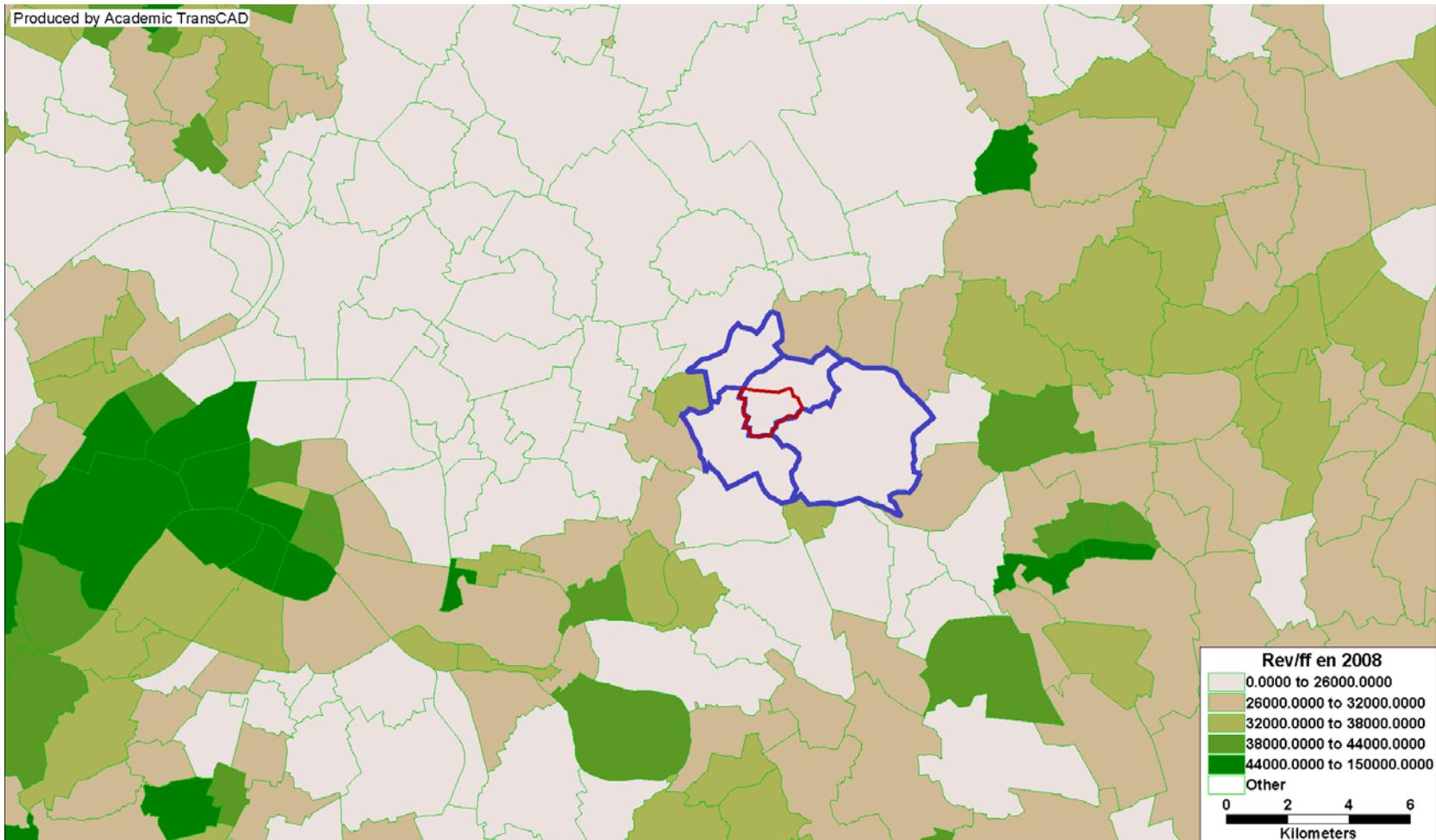


Figure 66 – Revenu par foyer fiscal en 2008



Figure 67 - Taux résidentiel (portant sur la surface) des différents bâtiments de la zone 932

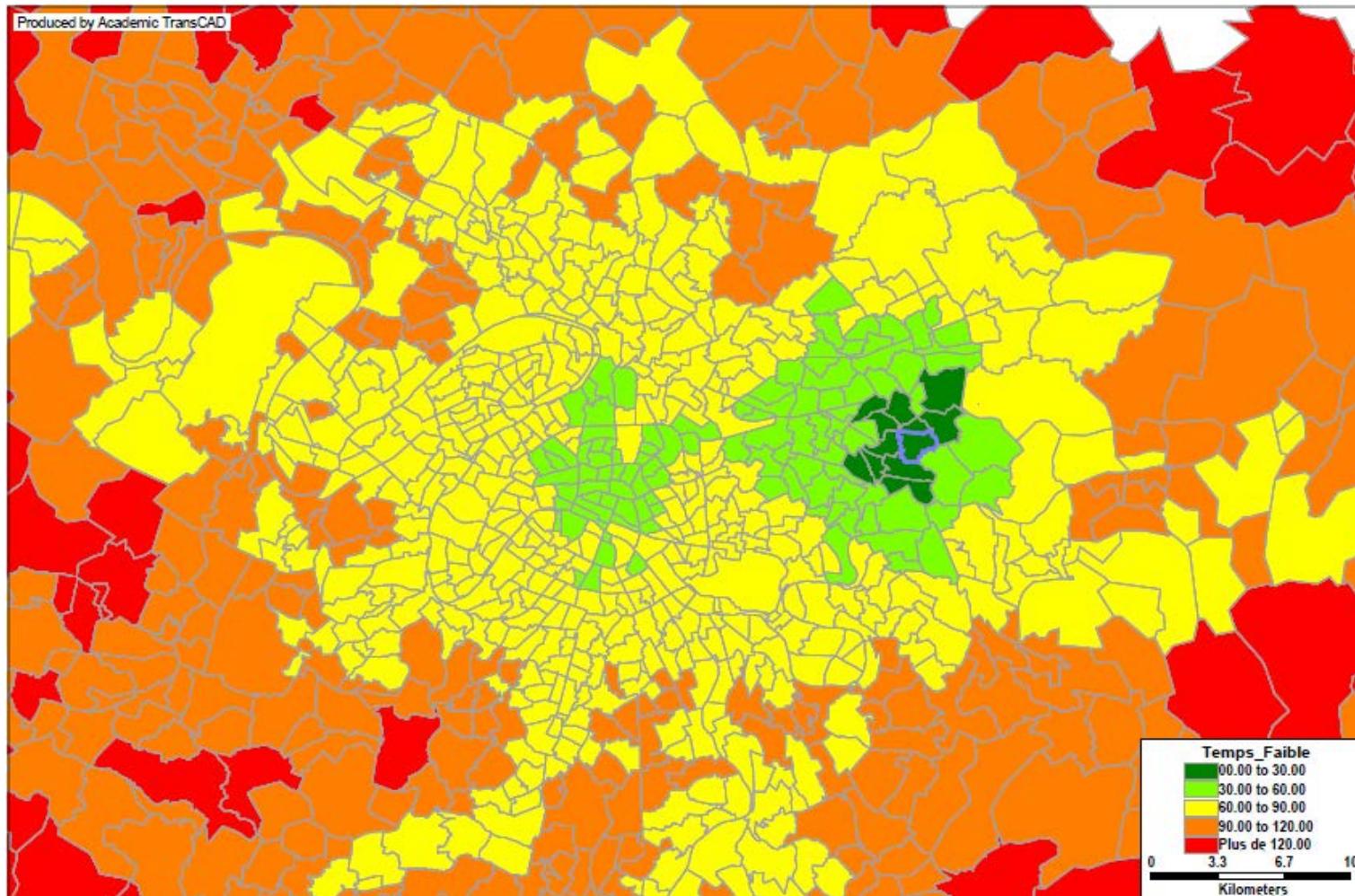


Figure 68 - Temps de parcours de zone à zone, à l'horizon 2030, en l'absence du GPE

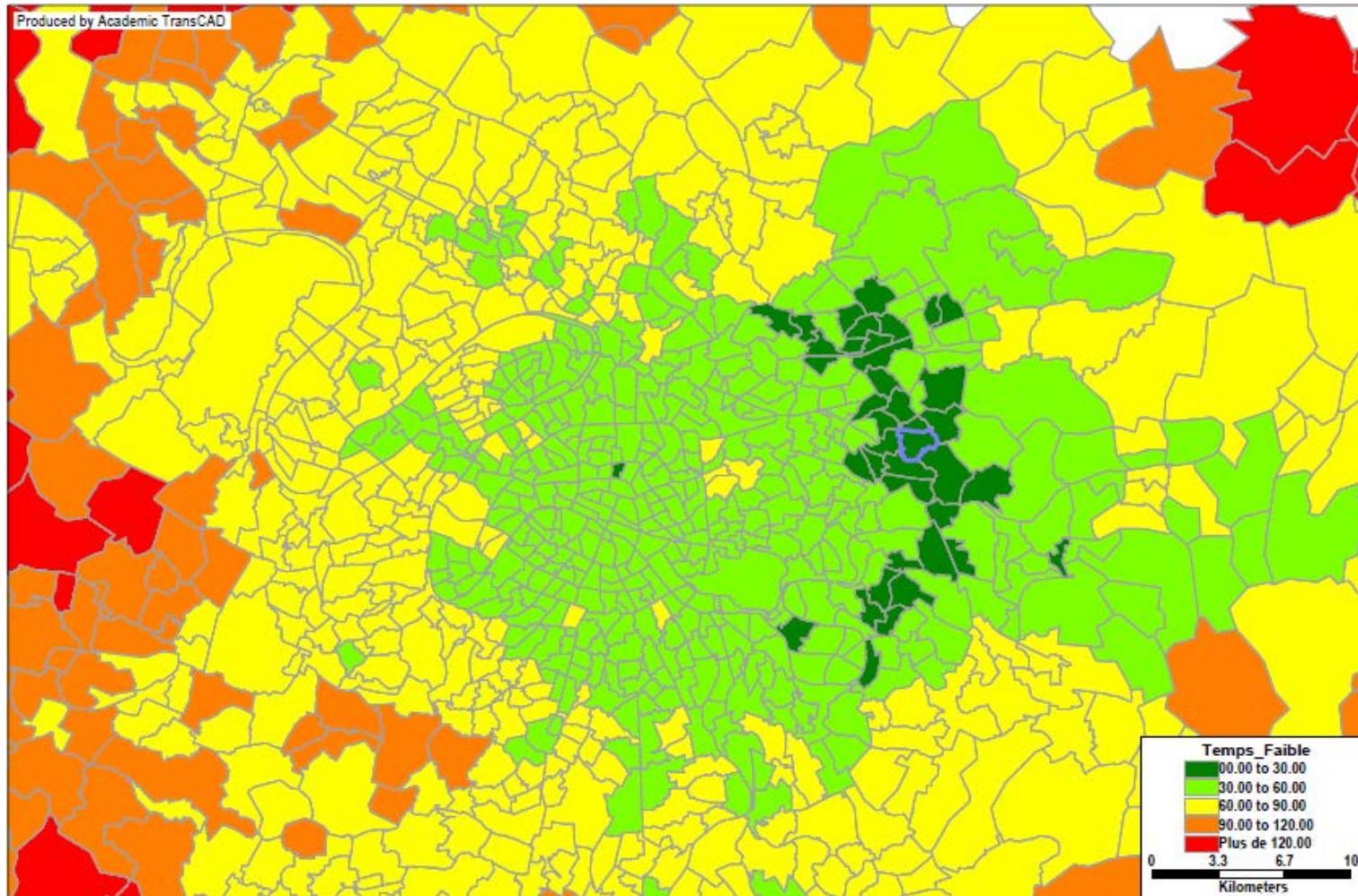


Figure 69 – Temps de parcours de zone à zone, à l'horizon 2030, avec le GPE

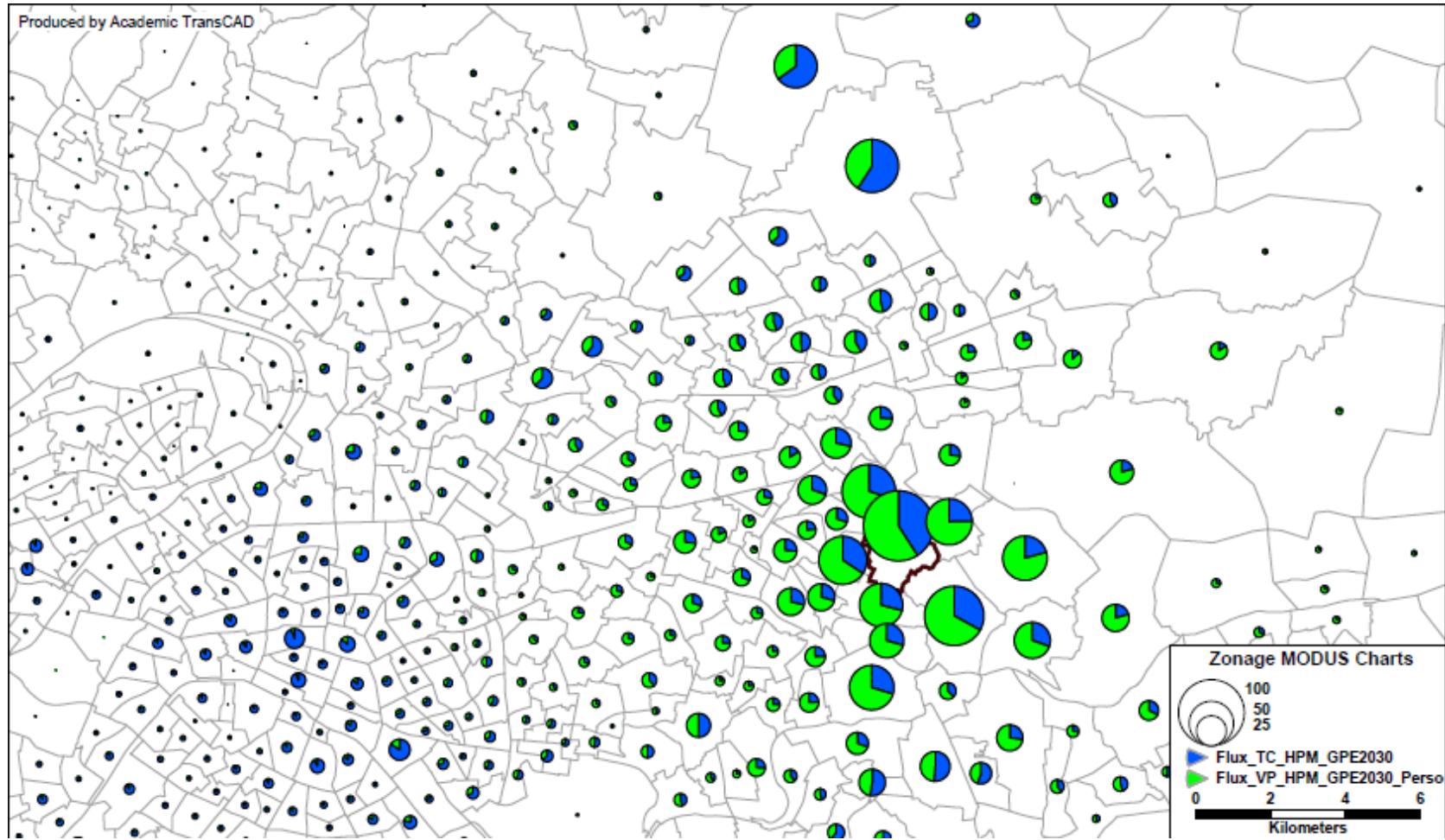


Figure 70 – Répartition des parts modales (véhicules particuliers et transports en commun) dans les trajets en provenance de la zone 932 (scénario GPE, 2030)