



Etude prospective sur les impacts du Grand Paris Express en région Centre-Val de Loire

Scénario tendanciel des impacts de l'infrastructure du Grand Paris Express sur la région Centre-Val de Loire

Novembre 2022



acadie

Note préliminaire

Ce travail a été réalisé dans le cadre d'une mission d'étude et de prospective sur les impacts du Grand Paris Express sur la région Centre-Val de Loire. Cette étude a été conduite par le SGAR et la DREAL Centre-Val de Loire, en appui sur l'assistance à maîtrise d'ouvrage de la Coopérative Acadie et en y associant un comité technique élargi à de nombreux partenaires : les services de l'Etat déconcentré (DDT 28, DDT 45), la DREETS, l'INSEE et le CEREMA. Ce travail s'est déroulé de mai 2021 à novembre 2022, en lien avec le service technique en charge du SRADDET Centre-Val de Loire. Ce travail a été présenté lors de réunions avec les corps préfectoraux du Loiret et de l'Eure-et-Loir.

Ce scénario tendanciel est le livrable final, sixième livrable à la suite d'une série de productions qui ont permis d'explorer le sujet selon la méthodologie définie dans le cahier des charges et par le bureau d'études. Les livrables précédents sont les suivants :

- > Phase 1 – Représentation du système dynamique par une analyse fonctionnelle :
 - > Livrable 1 « Préciser le sujet et la méthode, mai 2021, 16 p.
 - > Livrable 2 « Documenter les dix variables » juin 2021, 91 p.
- > Phase 2 – Etude prospective des variables et détermination des hypothèses :
 - > Livrable 3 « Décrire les variables et leurs hypothèses », octobre 2021, 64 p.
 - > Livrable 4 « Ordonner les hypothèses », novembre 2021, 42 p.
- > Phase 3- Concertation préfectorale
 - > Livrable 5 « Synthèse des quatre premiers livrables », février 2022, 10 p.

Dans ce document, les termes de « métropole » et de « métropolitain » ne se réfèrent pas étroitement à la métropole au sens institutionnel de la Métropole du Grand Paris, de Tours Métropole ou d'Orléans Métropole, mais bien à la métropole au sens économique et fonctionnel de l'aire d'attraction, très étendue et en réseau, de la ville concernée. Le terme « centraux » est le gentilé de la Région-Centre Val de Loire.

Enfin, les propos tenus dans ce livrable n'engagent que les auteurs de cette étude : Martin Vanier, Jules Peter-Jan, Sacha Czertok et Valentin Guichard, de la Coopérative Acadie.

Table des matières

5	Un récit tendanciel comme base d'interpellation	<u>A court terme (d'ici 2030)</u>
8	Le GPE ne va pas déclencher de grandes migrations en Centre-Val de Loire mais contribuera à l'intégration interrégionale	
	<ul style="list-style-type: none">> Interpellation n° 1 : Anticiper les besoins futurs sur les gares mal interconnectées entre le GPE et les services interrégionaux> Interpellation n° 2 : Anticiper les « appels à rabattement » que va générer l'offre améliorée sur les faisceaux ouest et sud-ouest> Interpellation n° 3 : Poursuivre les expérimentations d'usages nouveaux sur les grands axes routiers qui convergent vers les gares du GPE	
16	L'impact résidentiel et urbanistique du GPE sur la région Centre-Val de Loire sera géographiquement bien différencié, voire très ponctuel	
	<ul style="list-style-type: none">> Interpellation n° 4 : Une politique territoriale pour corriger la divergence des effets du GPE entre Nord-28 et Nord-45 ?> Interpellation n° 5 : Organiser le dialogue interrégional, couplé Etat-Région et dans la durée, autour de sujets précis et de solutions concrètes	
22	Les effets sur l'espace économique : pas de miracle, mais plus d'interdépendances et d'intégration	
	<ul style="list-style-type: none">> Interpellation n° 6 : Réguler l'emballlement foncier qui anticipe la mise en place du ZAN> Interpellation n° 7 : Réinterroger le modèle de développement de la logistique dans la région Centre-Val de Loire	
		<u>A moyen terme (2030-2040)</u>
30	A partir de 2030 le GPE sera complet, ses impacts potentiels aussi	
	<ul style="list-style-type: none">> Interpellation n° 8 : Plus d'efficacité sur le système des transports en commun francilien met plus de pression sur celui du Centre-Val de Loire	
34	Un autre urbanisme sera en marche (vraiment ?)	
	<ul style="list-style-type: none">> Interpellation n° 9 : Anticiper les effets de concurrence entre les projets des quartiers de gare, grâce à une vision régionale des équipements et services structurants	
40	Demain, la richesse	
42	Rappel des interpellations prospectives	
43	Pistes potentielles de travail à partir des neufs interpellations	
52	Annexes	



Un récit tendanciel comme base d'interpellation

Ce qui suit est un scénario, autrement dit un récit, tendanciel, de ce qui peut se passer en région Centre-Val de Loire du fait de la mise en place progressive du Grand Paris Express en région Île-de-France, à partir de 2025. Ce scénario ou récit tendanciel est basé sur des hypothèses d'évolution, de transformation, voire de bifurcation, qui ont été préalablement documentées sur la base de 10 variables à partir de ce qu'on peut dire, ou sait dire, sur le proche avenir des contextes et territoires concernés.

Ce scénario ou récit tendanciel n'est pas une prévision. A propos de la prévision, Milan Kundera écrivait en 2003 : « Toutes les prévisions se trompent, c'est l'une des rares certitudes qui a été donnée à l'homme. Mais si elles se trompent, elles disent vrai sur ceux qui les énoncent, non pas sur leur avenir, mais sur leur temps présent » (Milan Kundera, L'ignorance, 2003). La prospective, quant à elle, est un exercice d'anticipation qui consiste à ouvrir largement et alimenter l'imaginaire collectif du futur pour le prédisposer à ce qui va arriver. Rappelons ici que pour Edgar Morin, les deux maîtres mots de notre condition contemporaine sont « incertitude » et « imprévu ».

Dès lors, qu'est-ce qu'un « scénario tendanciel » ? C'est l'appréciation, nécessairement soumise au doute et au débat, de ce qui a le plus de probabilité de se passer, compte tenu de ce qu'on peut dire des contextes locaux et globaux, des actions engagées, des stratégies connues de la part des acteurs qu'elles impliquent, et des effets systémiques qu'on essaye d'imaginer, d'expérience. Ce scénario tendanciel n'est pas le dire de l'Etat. Ce n'est pas le « scénario souhaitable » (par qui ? pour qui ?). C'est une mise en système de probabilités.

Ce faisant, ce scénario ou récit tendanciel est certainement fragile, incomplet, partiel, car il serait fou de prétendre raconter le futur, même proche, dans tous ses détails, quel que soit le sujet. Il vise à avoir à l'avenir approximativement raison, plutôt qu'à s'exposer à avoir très précisément tort. Il n'a pas vocation à être prédictif. D'ailleurs, l'intérêt de la prospective n'est pas de vérifier ex post si on a eu raison, ou si l'on s'est fait surprendre. Il est de déclencher des actes au présent, au nom d'un futur dont on estime qu'il faudra être à sa hauteur. L'intérêt du scénario ou récit qui suit est donc moins dans ce qu'il dit, que dans ses interpellations : elles sont la valeur ajoutée pratique de ce travail d'exploration.

Que dit ce récit en quelques mots ?

Que la mise en service prochaine du Grand Paris Express (2025-2030) ne sera pas un bouleversement fondamental pour la région voisine du Centre-Val de Loire. Bien d'autres facteurs vont peser plus lourd sur l'avenir de la région. En revanche, il y aura de nombreux effets, ciblés, situés, qualitatifs, transformateurs, qui sont autant d'opportunités stratégiques pour elle. Pas de « grand soir du GPE » donc, mais un certain nombre d'enjeux précis qui méritent toute l'attention.

D'autant plus que tout ne va pas advenir d'un coup. Tout sera au contraire affaire de processus. Le scénario scénarise le futur : il essaye de montrer des enchaînements, des effets successifs dans le temps, des comportements d'anticipation qui pèsent à leur tour sur l'avenir. Ce qui rend le récit encore plus complexe, aléatoire, fragile, mais aussi potentiellement encore plus riche d'interpellations.





**> A court terme
(d'ici 2030)**

Le GPE ne va pas déclencher de grandes migrations en Centre-Val de Loire mais contribuera à l'intégration interrégionale

> Mise en service progressive du GPE de 2024 à 2030 : la conséquence la plus concrète sera l'accès rapide à la ligne 18, par Versailles-Chantiers et Massy-Palaiseau

Concrètement, que va-t-il se passer d'ici 2030 pour le navetteur quotidien entre Centre-Val de Loire et Ile-de-France ?

En 2024 : prolongement de la 14 jusqu'à St-Denis Pleyel et Orly, sur fond de JO. Aucun bénéfice décisif pour les Centrais, qui rejoignent la ligne 14 à Gare de Lyon (depuis Malesherbes) ou à Bibliothèque François Mitterrand (via Etampes), mais toujours à condition d'une heure trente de RER D ou C. L'extension de la 14 ne change rien de fondamental pour eux, de même que les nombreuses extensions de lignes de métro et/ou trams en 1ère, 2ème et 3ème couronne de la proche banlieue, très profitables aux Franciliens auxquels elles sont destinées. Et ce d'autant plus que la nouvelle interconnexion RER C – Ligne 14 à Pont de Rungis n'est pas accessible en train direct depuis Etampes, mais nécessite un changement à Choisy-le-Roi ou à Bibliothèque François Mitterrand.

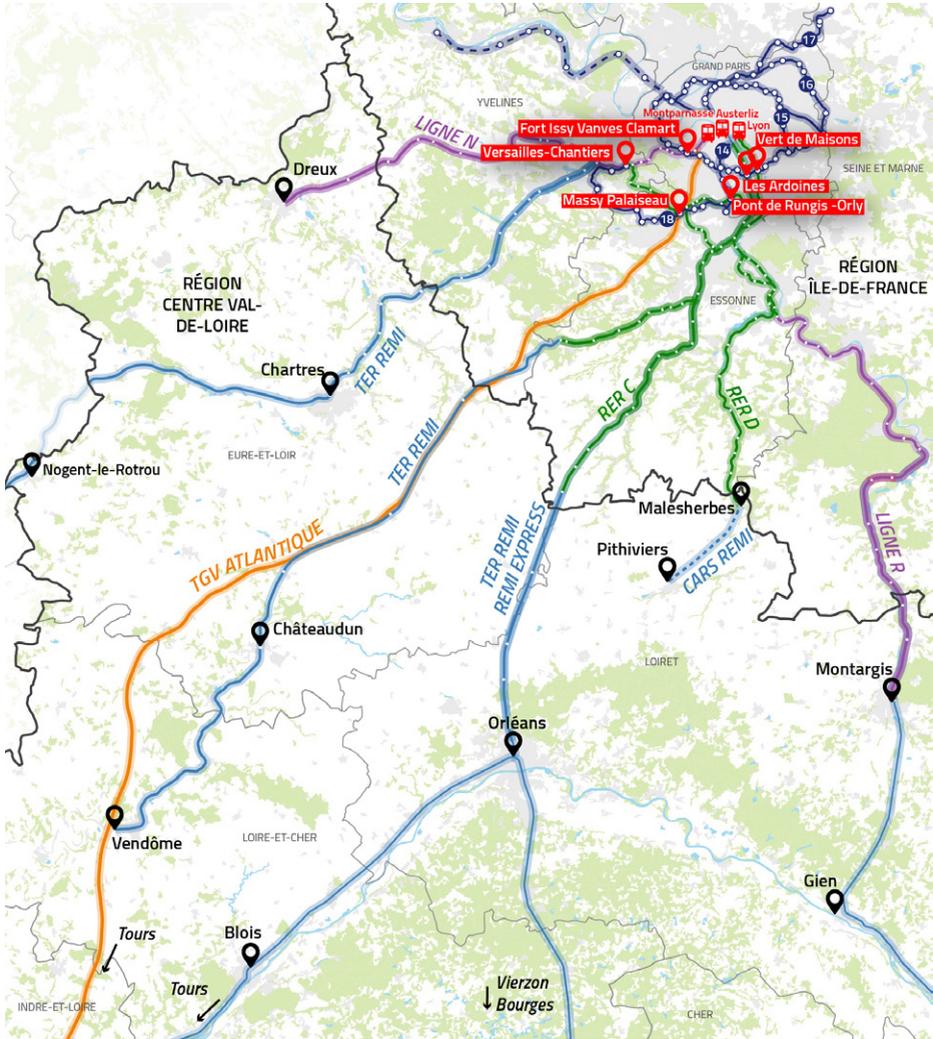
2025 : ouverture de la ligne 15, de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs. Gros effet d'appel... mais connexions non garanties à Fort d'Issy (i), Les Ardoines (ii) et Vert-de-Maisons (iii), où les Centrais arrivent respectivement de Nogent-le-Rotrou, Chartres et Dreux (i), Vendôme, Châteaudun et Orléans (ii), Malesherbes et Montargis (iii). Qu'est-ce qu'une « connexion non garantie » en l'état actuel de ce qu'on peut en dire ? C'est, par exemple dans le sens Centre-Val de Loire >> IDF, une gare du GPE par laquelle un transilien, un TER ou un intercité passe sans arrêt prévu pour l'heure à cette gare (ex : Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Vert-de-Maison, Les Ardoines) – arrêt qui pourrait ne pas être proposé compte tenu de la saturation actuelle des gares concernées, par exemple. D'où une probable frustration massive : « pourquoi cette ligne 15, si on ne peut pas y accéder depuis les trains REMI ? Le GPE, ce n'est pas pour nous », pourraient dire certains navetteurs centrais à partir de cette date.

2026 : ouverture de la ligne 16, de St-Denis-Pleyel à Clichy-Montfermeil, et d'un fragment central de la ligne 17, sans conséquence directe aucune pour les Centrais. Mais ouverture décisive (et accélérée par rapport au calendrier initial, aux dires actuels de la Société du Grand Paris) de la ligne 18, de Massy-Palaiseau à Versailles-Chantiers, avec une connexion dans cette dernière gare en provenance de Dreux (par le N) et de Nogent-le-Rotrou ou Chartres (par le TER Rémi), et une autre à Massy par TGV depuis Tours/Saint-Pierre-des-Corps et Vendôme uniquement. Résultat : tout le flanc ouest / sud-ouest francilien s'ouvre davantage encore aux Centrais, mais pas à tous les Centrais, uniquement à ceux qui arrivent par les faisceaux de Dreux, Nogent-Chartres et Tours-Vendôme (du moins par le rail). C'est là que « l'effet GPE » sera, dans un premier temps, le plus patent.

« La hausse de fréquentation mécanique des nouvelles gares du Grand Paris Express entraine plus de trafic et plus d'arrêts dans ces gares sur les faisceaux reliant le Centre-Val de Loire. »

Description de l'hypothèse 2.2

↓ 7 faisceaux ferrés relient potentiellement le Centre-Val-de-Loire au Grand Paris Express
 Source : Acadie, 2020



LÉGENDE

-  Versailles-Chantiers
Interconnexions des lignes de la Région Centre Val-de-Loire (CVL) avec les gares du futur réseau du Grand Paris Express
-  Futur réseau du Grand Paris Express
-  Gares parisiennes (Montparnasse, Austerlitz, Lyon)

Réseau ferré connectant la Région CVL

-  Transilien
-  RER
-  Réseau ferré régional (REMI)
-  Réseau LGV
-  Principales villes d'Eure-et-Loire et du Loiret connectées à la métropole parisienne

2028 : suite des ouvertures sur des segments au nord (la 17 jusqu'au Parc des Expositions) et nord-est (la 16, de Noisy-Champs à Clichy-Montfermeil), sans effet majeur pour la région Centre-Val de Loire, sinon très indirects.

2030 : achèvement du GPE par la 15 est (Champigny-Pleyel), et surtout la 15 ouest (Pont de Sèvres-Pleyel), mais où se repose la question de la connectivité de la gare de Fort d'Issy, à améliorer.

Au total, **d'ici 2030**, si l'on s'en tient pour commencer aux effets de la connexion entre le GPE et le système de transport interrégional existant côté Centre-Val de Loire (Rémi, Transilien N et R, TGV, RER C et D), ils seront concentrés principalement sur la 18, en ses deux points d'entrée que seront Versailles-Chantier et Massy-Palaiseau, et ce dès 2026, si l'on en croit les annonces d'accélération de la livraison de la 18 faites par la SGP. D'où l'hypothèse 2.2 (cf. ci-dessous).

Cela dit, d'ici 2030, la mise en service progressive du GPE ne résume pas tous les efforts qui vont être réalisés en faveur de l'amélioration systémique des transports en commun, en particulier sur le ferroviaire régional et interrégional (RER, TER), son matériel roulant, ses fréquences. Sur fond de crise de la gouvernance des opérateurs et du financement de ce système ferroviaire du quotidien, l'offre va continuer à s'améliorer, parce que la demande est très forte et l'opinion publique des usagers très vigilante. Le bras-de-fer entre grands opérateurs que sont les Régions et la SNCF est structurel et dommageable, mais la pression sociétale en faveur de la qualité de l'offre ferroviaire va se maintenir, y compris dans la logique du « quoi qu'il en coûte ». D'où l'hypothèse 2.1 (cf. ci-dessous).

« L'arrivée du Grand Paris Express en Île-de-France accélère l'efficacité des transports en commun de manière généralisée et dans toutes les régions »

Description de l'hypothèse 2.1



←
Les futurs Omneo Premium Régio2N sur le Réseau REMI (dont Paris-Orléans)



←
Le futur centre de maintenance TER Rémi à Orléans



Une voie de bus dédiée sur l'A10 ↑
dans l'Essonne



Gare autoroutière de Briei-sous-Forges ↑
sur l'A10 dans l'Essonne

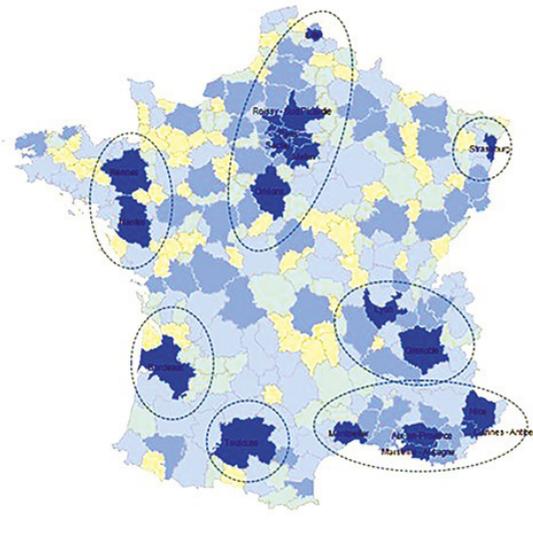
Le prix des carburants

En euros par litre, toutes taxes comprises



Evolution des prix des carburants
sur la dernière décennie

Source : Les Echos / Ministère de la Transition
écologique



Part de télétravailleurs potentiels
dans l'emploi local, en %

- 29,1 à 49,9
- 23 à 29,1
- 19,9 à 23
- 17,7 à 19,9
- 13,5 à 17,7

▭ Zones d'emploi



Géographie des potentiels télétravailleurs. ↑

Source : Magali Talandrier, 2021, INSEE/RGP

> En parallèle, la mobilité routière quotidienne va beaucoup évoluer, mais il est difficile de dire globalement vers quelle logique

D'ici 2030, les solutions de mobilité des navetteurs entre les deux régions seront sans doute au moins autant impactées par la mise en service du GPE que par une nouvelle donne automobile, qu'il reste cependant délicat de mettre en perspective :

- Des carburants pétroliers dont le prix à la pompe va croissant (tendancier avéré depuis le 1er choc pétrolier de 1974 et jamais démenti), mais progressivement remplacé par les nouveaux carburants (50 % du parc automobile serait électrique en 2030 en France selon Boston Consulting Group), ce qui ne dit pas à quel coût global pour l'utilisateur.
- Un rapport moins exclusif à « l'autosolisme », remplacé progressivement par l'habitude également croissante de l'autopartage sous toutes ses formes, mais avec quelles conséquences sur la fluidité du trafic, donc l'attractivité routière ?
- Une autre organisation de la semaine de travail, qui hybridera de plus en plus facilement le présentiel et le distanciel et diminuera les navettes dans la semaine, surtout pour les cadres, mais combinée avec davantage de mobilité dans le travail lui-même (déjà le cas pour 40 % des actifs en France, appelés à se déplacer dans le cadre de leur travail).
- Des travaux d'amélioration des infrastructures routières qui continuent à faciliter l'offre routière, et commencent à proposer la facilitation de nouveaux usages (voies pour le covoiturage, lignes de bus, haltes afférentes et parkings-relais, ...) : que dit le CPER 2023-30 sur le sujet ?

Au total, et en l'absence d'une prospective plus globale de la mobilité (TC et solutions automobiles combinés) qui serait un tout autre chantier, **on peut estimer aller vers une intensification des déplacements, donc des interdépendances interrégionales, du moins dans le proche avenir, et sur les faisceaux (tout mode) les plus actifs.** A court terme, il faut s'attendre moins à de spectaculaires reports modaux et des basculements dans les pratiques de mobilité, qu'à la multiplication des combinaisons entre les différentes offres et possibilités, qui accroissent l'efficacité globale du système, tout en le mettant toujours plus sous tension, tant côté ferroviaire que côté routier (et même, probablement, côté infrastructures numériques).

« La dynamique de polarisation à l'ouest et les liens déjà très présents avec le nord de l'Eure-et-Loir sont renforcés en s'appuyant sur les interconnexions garanties. »

Description de l'hypothèse 2.2

En quelques phrases

- > Prolongement de la croissance des flux de navetteurs
- > Une place des cadres parmi les navetteurs qui demeure centrale
- > Des points de départ et d'arrivée stables
- > Des rythmes de navettes de plus en plus diversifiés
- > Le développement de nouveaux lieux de (télé)travail
- > Une modernisation des matériels roulants qui augmentera les capacités et les cadencements
- > Le développement de nouveaux modes de transports en commun sur les faisceaux routiers et autoroutiers
- > La gare, pôle-carrefour de la société multimodale

Hypothèses formulées

Hypothèse 1.3 – Demain, des navettes vers l'Île-de-France quasi exclusivement en transports en commun

Hypothèse 1.4 – Les flux interrégionaux se stabilisent en lien avec une relocalisation des activités et aux nouvelles pratiques de travail

Hypothèse 2.1 – Le GPE accélère l'amélioration de l'efficacité de l'offre en TC interrégionale

Hypothèse 2.2 – Le renforcement des interdépendances régionales sur le secteur sud-ouest, en prenant appui sur les interconnexions garanties

Hypothèse 4.3 – Une dynamique plus globale de numérisation de l'enseignement universitaire

Hypothèse 10.3 – Les gares du GPE ne sont pour les Centrais que des hubs supplémentaires, empruntés de façon ponctuelle.



Hypothèses retenues

Hypothèse 1.3 – Demain, des navettes vers l'Île-de-France quasi exclusivement en transports en commun

Hypothèse 1.4 – Les flux interrégionaux se stabilisent en lien avec une relocalisation des activités et aux nouvelles pratiques de travail

Hypothèse 2.1 – Le GPE accélère l'amélioration de l'efficacité de l'offre en TC interrégionale

Hypothèse 2.2 – Le renforcement des interdépendances régionales sur le secteur sud-ouest, en prenant appui sur les interconnexions garanties

Hypothèse 4.3 – Une dynamique plus globale de numérisation de l'enseignement universitaire

Hypothèse 10.3 – Les gares du GPE ne sont pour les Centrais que des hubs supplémentaires, empruntés de façon ponctuelle.

Interpellations

> Anticiper les besoins futurs sur les gares mal interconnectées entre le Grand Paris Express et les services interrégionaux

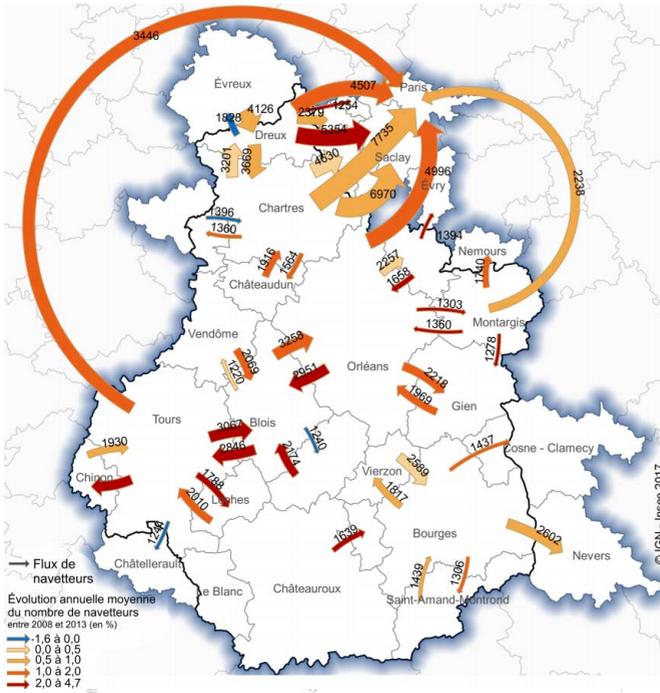
A partir de quand ouvrir le débat sur les gares d'interconnexion sur la 15 (Fort d'Issy / Vanves / Clamart ; Les Ardoines ; Vert-de-Maison) ? Il est très probable qu'il viendra un jour. On peut comprendre qu'il ne soit pas la priorité actuelle pour la SGP et pour IDF Mobilités, mais il faut l'anticiper malgré tout. Au-delà de 2030, une autre page pourrait commencer, pour tirer un plus grand parti du GPE du point de vue des régions connexes à l'Île-de-France, une fois les objectifs proprement franciliens atteints : c'est cette page qu'il faut anticiper d'ici 2030, en commençant par la phase d'étude. La gare du Fort d'Issy / Vanves / Clamart est la plus facilement interconnectable en l'état actuel de ses capacités. Pour Les Ardoines et Vert-de-Maisons, le problème est plus délicat car il concerne la capacité des gares de surface elles-mêmes, difficiles à reconfigurer du fait de leur contexte urbain dense.

> Anticiper les « appels à rabattement » que va générer l'offre améliorée sur les faisceaux ouest et sud-ouest

L'amélioration la plus sensible se fera grâce aux connexions garanties entre le GPE et trois faisceaux centraux : la ligne N du Transilien (Dreux), le TER Remi en provenance de Nogent-le-Rotrou et Chartres, et la LGV (Massy-Palaiseau). Ces trois faisceaux vont aimer des parcours de rabattement plus ou moins amples, en fonction des facilités d'accès aux gares concernées et de leur nombre de trains quotidiens, tout au long des lignes, y compris sur les gares de Maintenon, Epernon, mais aussi de plus petites (Jouy, Mévoisins, et sur la ligne N, Marchezais). Il y aura une pression accrue sur ces nœuds intermodaux, grands et petits, comme toujours avec les quartiers de gare revalorisés, toujours confrontés au même dilemme foncier : faire beaucoup de place au stationnement ou densifier et accueillir des habitants et des emplois ? Les compromis actuellement proposés par les différents projets recensés pourraient parfois être redébatteurs d'ici 2030.

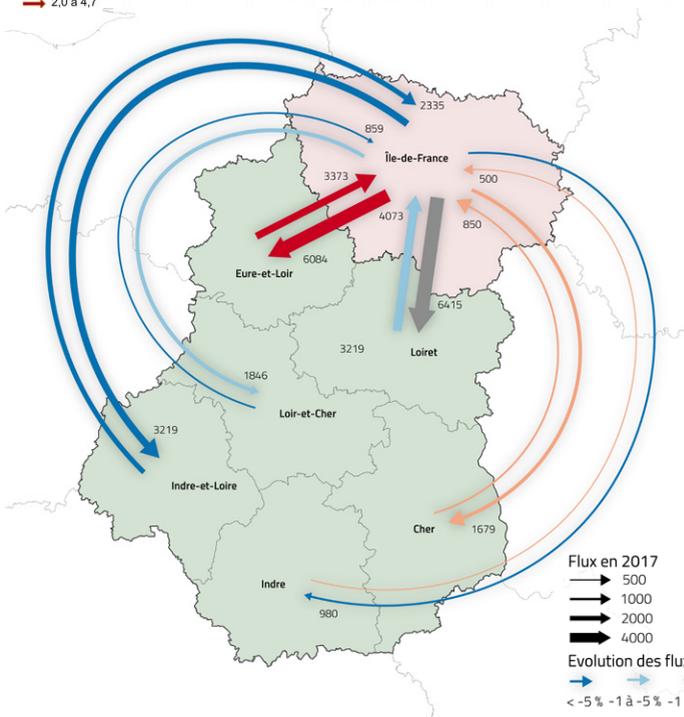
> Poursuivre les expérimentations d'usages nouveaux sur les grands axes routiers qui convergent vers les gares du GPE

Rejoindre une gare francilienne du GPE ou en accès rapide avec lui soulèvera les mêmes questions pour les gares concernées, et en appelle une autre : la fluidification des principaux axes routiers d'intérêt interrégional (RN12, A11, A10, ...), voies réservées au bus et au covoiturage, régulation de trafic (de type « autoroute apaisée), etc.



Paris et le grand ouest francilien ont la faveur des navetteurs de Centre-Val de Loire entre 2008 et 2013.

Source : flux de navetteurs entre zones d'emploi de Centre-Val de Loire entre 2008 - 2013, réalisation Insee (2017)



←

L'impact résidentiel et urbanistique du GPE sur la région Centre-Val de Loire sera géographiquement bien différencié, voire très ponctuel

De même que la mise en service du GPE ne va pas révolutionner la mobilité entre les deux régions (ce n'est d'ailleurs pas son ambition), les effets sur le peuplement de la région Centre-Val de Loire et sur les stratégies résidentielles qui impliquent les deux régions ne seront ni massifs, ni immédiats. On entre ici dans un premier halo de perspectives qui, à la différence de celles concernant la mobilité quotidienne, sont moins étroitement liées au GPE. Les stratégies résidentielles interrégionales et le peuplement de la région Centre-Val de Loire dépendent d'une multitude d'autres facteurs. Le scénario qui suit ne traite pas de l'avenir résidentiel de la région Centre-Val de Loire, mais uniquement des impacts du GPE sur cet avenir.

> Au sein des bassins de vie : les gares-projets

Il y aura des impacts directement imputables au GPE... d'abord là où ils ont été anticipés, espérés, par un certain nombre de projets urbains autour des principales gares, qui ont aussi leurs raisons propres par ailleurs. Ce sont partout des projets à 10-15 ans minimum. Ils génèrent à leur tour des volontés d'investissements immobiliers en proximité qui se réfèrent également en anticipation à la future revalorisation de ces quartiers de gare. L'effet sera cumulatif dans le temps. Mais les capacités à porter des projets d'envergure autour des gares sont inégales. Dreux, Chartres, Orléans, Les Aubrais, St-Pierre-des-Corps seront les sites les plus attractifs, parce qu'ils combineront accessibilité et urbanité, à condition qu'ils surmontent les handicaps respectifs de leur site, qui sont parfois lourds. A Epéron, l'impact sera significatif, à Maintenon, il sera encore sensible, à Marchezais (parmi d'autres exemples possibles), il sera nul : les scénarios à court terme sont inscrits dans les programmes en cours (ou leur absence). Ils sont favorables aux villes moyennes qui ont commencé à activer leur dynamique. D'où les hypothèses 9.2. et 7.1 (cf. ci-dessous).

« Les gares de Chartres, Dreux, St-Pierre-des-Corps, Les Aubrais sont confortées dans leur position de nouvel horizon du quotidien pour les navetteurs ferroviaires qui vivent dans une région et travaillent dans l'autre »

Description de l'hypothèse 9.2

> Parmi les bassins de vie : des gagnants et des perdants

Pour autant, le GPE ne va pas renverser la tendance. Il va l'accentuer ponctuellement, il va renforcer des différences déjà au travail, mais il ne sera pas la cause d'un tournant majeur en matière de géographie et de dynamique résidentielles de la région Centre-Val de Loire, du moins pas d'ici 2030. Les effets du GPE en matière de relocalisation résidentielle resteront des effets de frange francilienne, légèrement élargie surtout à l'ouest / nord-ouest, avec une esquisse de faisceau de développement résidentiel entre Rambouillet et Chartres (via Epéron et Maintenon). Ailleurs la Beauce restera la Beauce. Le nord du Loiret, parfois déjà en décrochage (Pithiviers, Malesherbes) risque ici ou là de se vivre davantage encore comme une périphérie marginalisée, voire reléguée.

↓ 80 000 personnes sont venues s'installer en Centre-Val de Loire en 2017 depuis l'Île-de-France
 Source : Fichier MIGCOM, Insee, traitement ACADIE, 2021

Catégorie socioprofessionnelle	CSP des Franciliens arrivés en Centre-Val de Loire en 2017	CSP de la population Francilienne en 2017	CSP des personnes arrivées en Centre-Val de Loire en 2017	CSP de la population Centrale en 2017
Agriculteurs	0,3 %	0,1 %	0,3 %	1 %
Artisans	4,5 %	3,2 %	3,6 %	3,2 %
Cadres	17,6 %	17,9 %	18 %	7 %
Professions intermédiaires	20 %	16 %	19,4 %	13,8 %
Employés	21,3 %	16,6 %	20,4 %	16,1 %
Ouvriers	13,6 %	8,6 %	14,1 %	14 %
Retraités	12,7 %	19,5 %	8,9 %	30,9 %
Sans activités	7,7 %	18,1 %	12,7 %	14 %

↓ 9 500 ex-habitants de la Métropole du Grand Paris sont arrivés en Centre-Val de Loire en 2017
 Source : Fichier MIGCOM, Insee, traitement ACADIE, 2021

Catégorie socioprofessionnelle	CSP des Grands Parisiens arrivés en Centre-Val de Loire en 2017	CSP de la population du Grand Paris en 2017	CSP des personnes arrivées en Centre-Val de Loire en 2017	CSP de la population centrale en 2017
Agriculteurs	0,4 %	0,01 %	0,3 %	1 %
Artisans	4,1 %	3,3 %	3,6 %	3,2 %
Cadres	20,9 %	20,7 %	18 %	7 %
Professions intermédiaires	19,9 %	15,1 %	19,4 %	13,8 %
Employés	10,7 %	15,9 %	20,4 %	16,1 %
Ouvriers	13,4 %	7,8 %	14,1 %	14 %
Retraités	8,3 %	18,4 %	8,9 %	30,9 %
Sans activités	3 %	18,7 %	12,7 %	14 %

Le Monde

Dans le Perche, une « greentrification » accélérée par le Covid-19

Par Maryline Baumard (Orne, envoyée spéciale) et Nicolas Krief (Photos)

FRAGMENTS DE FRANCE | Les prix de l'immobilier ont bondi dans les endroits les plus prisés de cette campagne à moins de 200 km de la capitale. L'équilibre de la cohabitation entre « néo » et anciens ruraux est fragile.

Des effets géographiques différenciés pour les migrations résidentielles
 Source : Le Monde, 19 octobre 2021



La composition sociale de cette évolution ne sera pas univoque. Les alertes à l'arrivée massive des ménages très fragiles dont la région parisienne se débarrasserait, ou au contraire des « bobos » parisiens qui renchériraient le marché immobilier centraux, sont deux caricatures de ce qui va se passer à 10 ans. Il y aura, bien entendu, des phénomènes ponctuels de ce type, mais ils resteront limités à des situations bien précises. Ils peuvent peser lourd localement, et contribuer par exemple à accentuer la paupérisation d'un petit centre urbain déprécié. Mais ils peuvent à l'inverse signifier de fortes valorisations foncières et immobilières avec des situations bien précises de gentrification, par exemple dans des campagnes urbaines bien connectées. Ces deux extrêmes ne racontent pas tout l'avenir de la région Centre-Val de Loire, dont les migrations résidentielles vont se diversifier, à la mesure des différents projets locaux. D'autant que ces migrations sont actuellement caractérisées par le plus fort turn-over régional des régions françaises : beaucoup d'arrivées (en majorité en provenance d'IDF, mais pas uniquement ; à dominante de cadres, mais les professions intermédiaires arrivent aussi), encore plus de départs (généralement vers le sud). Globalement, l'hypothèse 3.3 reste valable.

« L'attractivité du Centre-Val de Loire se trouve décuplée, en lien avec les aspirations résidentielles des Franciliens et plus particulièrement des cadres. »

Description de l'hypothèse 3.3

Les situations des villes de Dreux et Montargis sont-elles encore comparables ?

Toutes deux situées dans les franges franciliennes de Centre-Val-de-Loire, les deux villes ont connu un développement urbain et industriel important après-guerre.

Cette dynamique aura vu son apogée au début des années 1980 à Montargis (maximum démographique : 18 380 habitants en 1975, contre 14 789 en 2018 ; maximum économique : 9 312 emplois en 1982, contre 6 893 en 2018), mais s'est poursuivie jusqu'aux années 1990 à Dreux (maximum démographique : 35 230 habitants en 1990, contre 30 664 en 2018 ; maximum économique : 17 568 emplois, contre 14 547 en 2018).

Cette rétraction observée à Montargis, plus ancienne qu'à Dreux, est-elle le signe de trajectoires de plus en plus diverses entre les deux villes ? Oui, si l'on s'en tient à ce qu'il reste du tissu industriel d'alors (13% des emplois drouais sont encore industriels, contre 5% à Montargis). Pas forcément, si l'on observe les soldes migratoires des deux villes (constamment négatif à Dreux depuis 1968, redevenu positif à Montargis sur la période 2013-2018 avec un solde annuel de + 0,46%), la part de cadres (5% à Dreux, 6,5% à Montargis en 2018), la part de la population sous le seuil de pauvreté, (30% à Dreux et Montargis, pour un seuil pris à 60% du revenu médian), ou le prix moyen au m² d'une maison dans ces deux villes (-6% à Dreux entre 2012 et 2022, +13% à Montargis sur la même période, pour des prix moyen entre 1400€ et 1700€ le m²).

La connexion à venir de Dreux à la ligne 18 du Grand Paris Express pourrait toutefois offrir des opportunités démographiques et économiques nouvelles, dont ne disposera pas Montargis.

En quelques phrases

- > Une attractivité résidentielle des marges franciliennes de la région Centre-Val de Loire vouée à perdurer malgré le fort développement immobilier des quartiers de gare du Grand Paris
- > Une forte rotation de la population vouée à s'accroître localement
- > Une surreprésentation marquée des CSP+ inscrite dans la durée
- > Comme partout en France, l'enveloppe foncière dédiée à la construction de logements en Centre-Val de Loire sera moins importante demain qu'elle ne l'était jusqu'à présent
- > Mais les territoires de Centre-Val de Loire en lien avec l'Île-de-France continueront à proposer une offre résidentielle variée
- > Poursuite de la revalorisation foncière des quartiers de gare dépréciés au temps de l'automobile triomphante
- > Des mises sur le marché (logements, bureaux) qui restent cependant relativement marginales

Hypothèses formulées

Hypothèse 3.2 – Le GPE rend attractifs tous les quartiers de gare qu'il connecte : autant en Centre-Val de Loire qu'en Île-de-France.

Hypothèse 3.3 – L'essor renouvelé du résidentiel lié aux aménités centrales

Hypothèse 7.1 – Montée en gamme (et en prix) de l'offre en logements dans les villes connectées au GPE

Hypothèse 7.3 – La dynamique résidentielle mute en Île-de-France, pas en Centre-Val de Loire

Hypothèse 9.2 – Chartres, Dreux, St-Pierre-des-Corps, Les Aubrais sont quelques gares du « très grand Paris » (mais pas les autres)



Hypothèses retenues

Hypothèse 3.2 – Le GPE rend attractifs tous les quartiers de gare qu'il connecte : autant en Centre-Val de Loire qu'en Île-de-France.

Hypothèse 3.3 – L'essor renouvelé du résidentiel lié aux aménités centrales

Hypothèse 7.1 – Montée en gamme (et en prix) de l'offre en logements dans les villes connectées au GPE

Hypothèse 7.3 – La dynamique résidentielle mute en Île-de-France, pas en Centre-Val de Loire

Hypothèse 9.2 – Chartres, Dreux, St-Pierre-des-Corps, Les Aubrais sont quelques gares du « très grand Paris » (mais pas les autres).

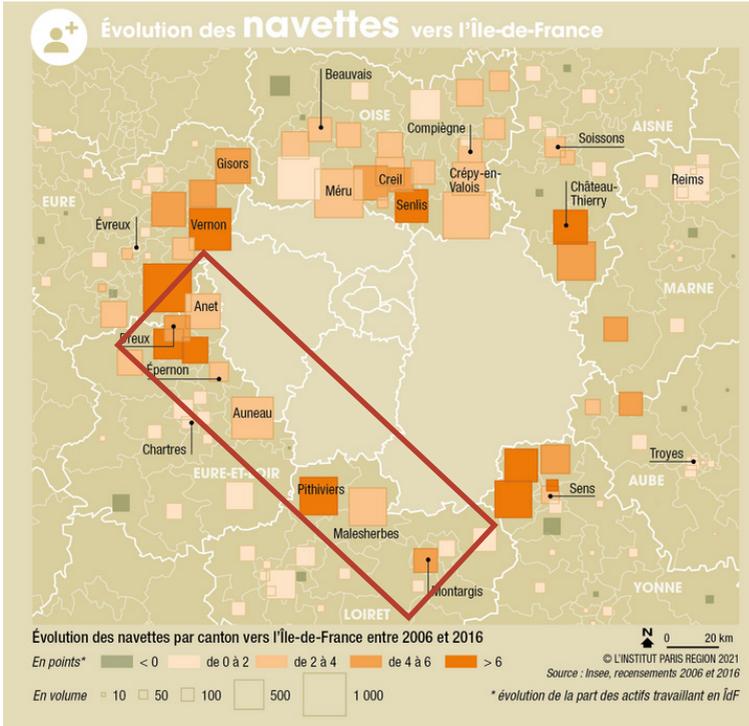
Interpellations

> Une politique territoriale pour corriger la divergence des effets du GPE entre Nord-28 et Nord-45 ?

Il y a encore une quinzaine d'années, on pouvait être amené à estimer que Dreux et Montargis étaient dans deux situations très comparables du fait de leur position « juste après » (juste après Fontainebleau et sa forêt pour l'une, et Rambouillet et la sienne pour l'autre), et du fait de leur histoire industrielle et urbaine récente. Ce n'est plus le cas, et ce le sera encore moins demain. L'arrivée du GPE est loin d'être seule en cause, mais elle peut être un facteur qui souligne davantage encore la divergence, et donc l'occasion de la recherche d'une plus grande solidarité régionale entre ces petites « plaques » du « très grand Paris ». Certes, plus loin en région, le Cher, l'Indre, voire le Loir-et-Cher, peuvent la réclamer aussi. Mais le GPE ne va pas changer quoi que ce soit à leur lien à Paris, qui continuera à se faire par les gares centrales parisiennes et les trains intercity. Tandis qu'en franges franciliennes, celles de l'ouest / sud-ouest peuvent devenir une nouvelle couronne parisienne, articulée à la rocade du GPE, alors que celles du sud pourraient parfois se trouver dans le risque de s'enliser dans la position de l'une de ces zones de relégation que les grandes métropoles peinent à entraîner. Il est difficile de dire aujourd'hui quelles collectivités ou communautés vont tirer parti d'une plus forte intégration francilienne, et lesquelles vont stagner à l'écart du mouvement, voire en subir des effets négatifs. Notons en première analyse que la dynamique de projet et de transformation est actuellement plus forte sur le flanc ouest et sud-ouest de la région capitale, au-delà des Yvelines, que sur le flanc sud, au-delà de l'Essonne et de la Seine-et-Marne. Comment accompagner des territoires qui pourraient « décrocher », relativement à d'autres, bénéficiaires de « l'effet GPE » ? Partout, ce sera certainement la dynamique de projet local qui fera la différence. Il n'y aura pas de « manne GPE », il n'y aura que des opportunités que les acteurs locaux sauront saisir ou pas. C'est ce saisissement qui pourrait être l'objet d'une politique régionale d'appui et de capacitation.

> Organiser le dialogue interrégional, couplé Etat-Région et dans la durée, autour de sujets précis et de solutions concrètes

Quelque soit l'analyse qu'on fait des impacts du GPE sur la Région Centre-Val de Loire et en particulier sur ses franges nord, il est clair que les interdépendances vont s'accroître, tant en mobilité quotidienne qu'en mobilité résidentielle. Cela appelle nécessairement une coordination stabilisée entre les autorités organisatrices des transports que sont les deux Régions, comme entre leurs stratégies d'aménagement et de développement territorial. Idem au niveau des services de l'Etat. Un cadre de convergence pourrait être conçu et porté, qui stabilise et institutionnalise les nombreuses relations déjà existantes, permette un droit de saisine pour chacune des parties prenantes, et se donne pour objectif de régler les ajustements inévitables entre les différentes offres, en particulier de mobilité (tarification, services et horaires). Dès lors que les comités de bassin auront été partout constitués, ce cadre peut aussi servir, selon une fréquence à définir, à réunir ceux de ces comités dont les bassins sont liés par un fonctionnement systémique intense, centré sur la région parisienne. De même, le cadre de dialogue interrégional est celui des collectivités qui peuvent s'adresser d'une seule voix à l'opérateur SNCF.



← La région Centre-Val de Loire : un des espaces frontaliers d'Île-de-France où le nombre de navetteurs croit le plus (en tendanciel)
 Source : Institut Paris Région 2021

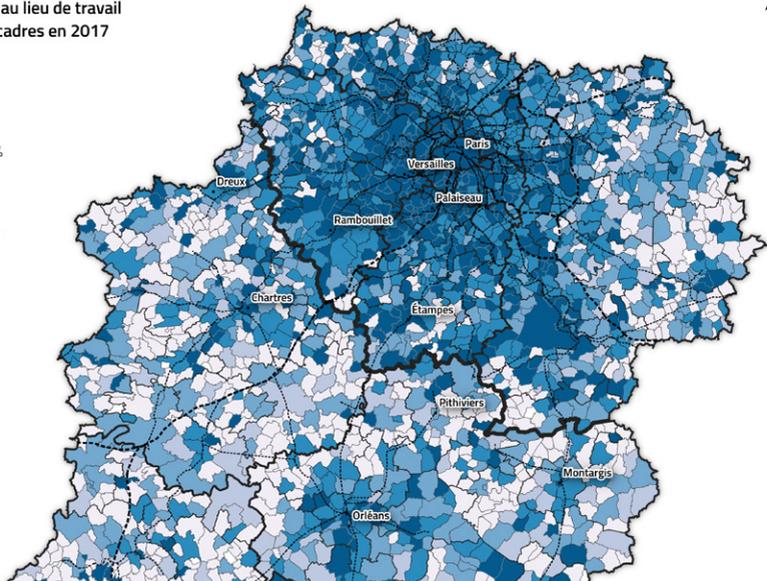
Une concentration des emplois de cadre dans la région capitale mais aussi dans les agglomérations de Chartres, Dreux et Orléans.
 Source : Insee, traitement ACADIE, 2021

Part des emplois au lieu de travail occupés par des cadres en 2017

- De 0 % à 0 % (lightest blue)
- De 0 % à 5 % (light blue)
- De 5 % à 10 % (medium-light blue)
- De 10 % à 15 % (medium blue)
- De 15 % à 100 % (darkest blue)

Réseau ferré

- LGV
- Voies normales



Les effets sur l'espace économique : pas de miracle, mais plus d'interdépendances et d'intégration

Mobilité quotidienne, mobilité résidentielle... mobilité de l'emploi et des fonctions économiques ? D'ici 2030, les effets du GPE dans le domaine de l'économie et de l'emploi (indépendamment des impacts dus à la réalisation de l'infrastructure elle-même) seront encore moins mécaniques que les précédents. Bien d'autres facteurs beaucoup plus puissants vont peser sur le destin économique de la région Centre-Val de Loire, son éventuelle réindustrialisation, ou le déploiement de fonctions supports de la grande métropole parisienne, ou le renforcement d'une économie résidentielle, etc. Les effets du GPE y seront noyés, voire effacés. On en retiendra trois, pour les combinaisons qu'ils signifient avec les perspectives précédentes :

- On travaillera plus souvent depuis « chez soi » (logement ou tiers-lieu de proximité), surtout pour les CSP+ et lorsque le métier s'y prête, ce qui s'explique par une multitude de facteurs : le développement du numérique et de ses outils distanciels, la multiplication des statuts de travailleurs indépendants, la diminution du temps de travail dans l'entreprise mais l'extension de la vie au travail au-delà de 60 ans, etc. Economiser une ou deux navettes quotidiennes par semaine, c'est pouvoir envisager un projet résidentiel encore plus éloigné de son lieu de travail le cas échéant, ce qui peut correspondre aux nouvelles possibilités ouvertes par le GPE. D'où l'hypothèse 5.2 (cf. ci-dessous).
- A cet élargissement de l'espace économique de l'emploi correspondra aussi un élargissement de l'espace de l'entreprise, c'est-à-dire de son réseau de partenaires, co-traitants, fournisseurs, clients et autres acteurs qui constituent pour chacun d'elle son écosystème, plus ou moins complexe. Une dynamique d'intégration donc, avec toujours le même risque fort de divergence entre les marges intégrées de ouest / sud-ouest de la région Centre-Val de Loire et les marges reléguées du sud. D'où l'hypothèse 6.2 (cf. ci-dessous).
- On voit mal comment le GPE pourrait en lui-même orienter vers tel ou tel secteur le développement économique de la région Centre-Val de Loire, mais on voit bien comment certains secteurs pourraient y trouver les ressources d'emploi dont ils ont besoin, grâce à l'élargissement global incontestable du bassin d'emploi. On pense ici à la logistique, dont la région Centre-Val de Loire est une des terres d'expansion actuellement, mais aussi à des secteurs productifs pour lesquels les navettes des cadres pourraient aussi fonctionner dans le sens IDF>>Centre-Val de Loire, par exemple depuis les Yvelines ou les Hauts-de-Seine vers l'Eure-et-Loir. C'est un aspect de l'hypothèse 5.2, sinon l'hypothèse au complet.

« Le futur métro incite les entreprises à développer des liens entre les deux régions, entre leurs différents sites de production et/ou de R&D par exemple. Certains secteurs, comme l'industrie pharmaceutique, vont profiter et miser sur cette stratégie, en s'appuyant sur les différents avantages économiques et compétitifs des deux territoires régionaux. »

Description de l'hypothèse 6.2

En quelques phrases

- > Le Grand Paris Express va renforcer les polarités économiques de l'ouest francilien, donc leur attractivité sur la région Centre-Val de Loire
- > Dans les villes de Centre-Val de Loire connectées à l'Île-de-France, l'offre dédiée aux entreprises de services à haute-valeur ajoutée va se développer, à proximité des gares

Hypothèses formulées

Hypothèse 5.2 – Plus de télétravail, plus d'accessibilité à l'emploi et donc plus d'arrivées d'actifs franciliens en Centre-Val de Loire

Hypothèse 6.2 – Plus d'accessibilité entre les deux régions = plus de stratégies d'entreprise bi-régionales

Hypothèse 8.1 – Un renouveau productif en Centre-Val-Loire, accéléré par le GPE



Hypothèses retenues

Hypothèse 5.2 – Plus de télétravail, plus d'accessibilité à l'emploi et donc plus d'arrivées d'actifs franciliens en Centre-Val de Loire

Hypothèse 6.2 – Plus d'accessibilité entre les deux régions = plus de stratégies d'entreprise bi-régionales

Hypothèse 8.1 – Un renouveau productif en Centre-Val-Loire, accéléré par le GPE

Interpellations

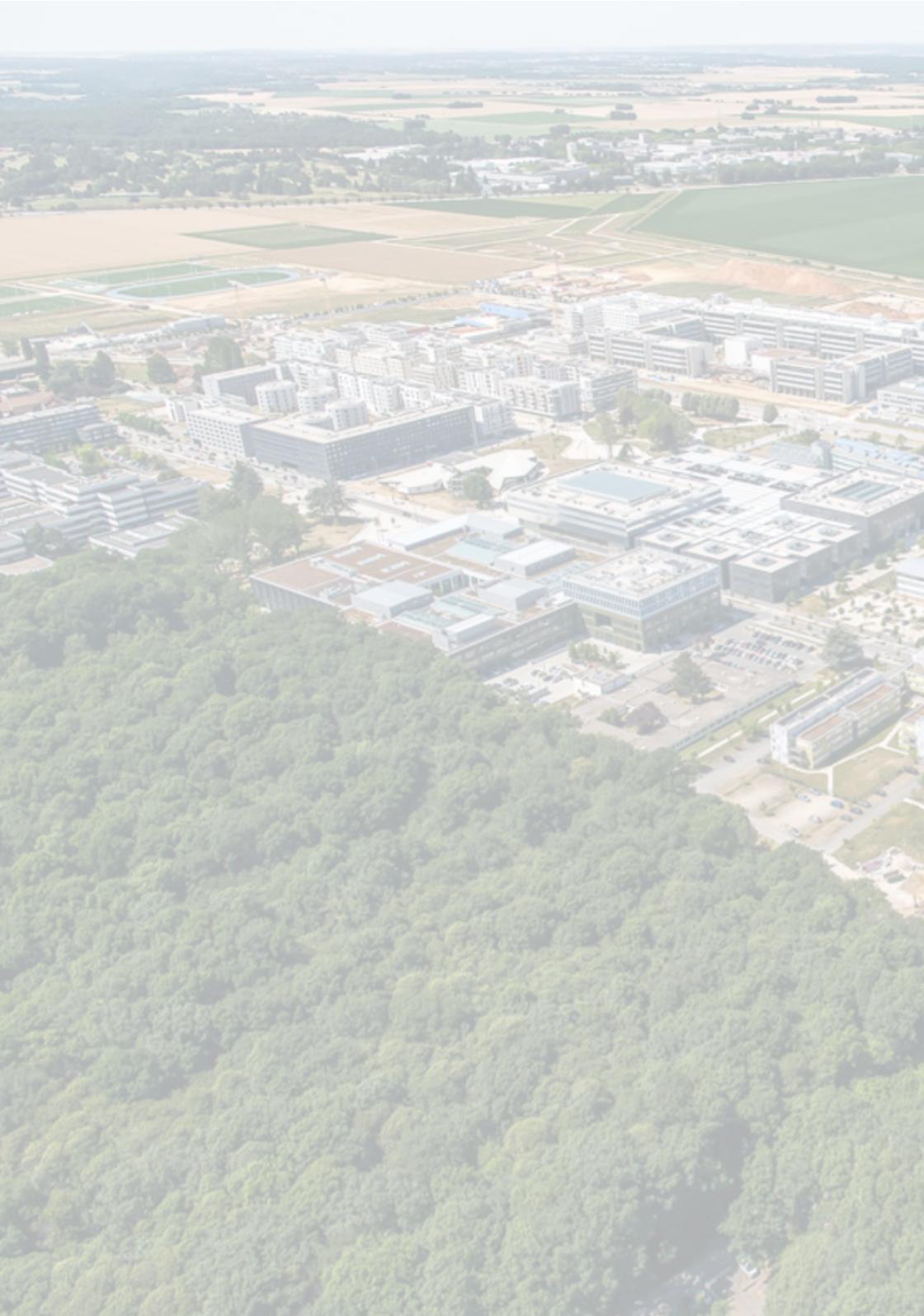
> Réguler l'emballlement foncier qui anticipe la mise en place du ZAN

Jusqu'ici, on n'a pas abordé les enjeux fonciers liés à l'arrivée du GPE. La raison est qu'il n'est nul besoin du GPE et de ses impacts potentiels sur le région GPE pour que ces enjeux soient estimés primordiaux. Ils existent en eux-mêmes, et sont liés fondamentalement aux modèles d'urbanisation dominants et aux modes de vie, pour lesquels l'avènement du GPE ne sera qu'un épiphénomène, du moins hors d'Île-de-France. Cependant, en évoquant la logistique en pleine expansion, qui va pouvoir trouver plus facilement ses ressources d'emploi grâce à la mobilité des actifs, on peut attirer l'attention sur la question foncière de la façon suivante.

Les SCoT centraux frontaliers de la région IDF prévoient actuellement 1 383 hectares d'espaces économiques nouveaux à l'horizon 2030-40, soit en moyenne 70 ha/an. On sort ici du court terme, mais le remplissage de ces espaces économiques a déjà commencé. Il est d'autant plus rapide que la perspective de la mise en place progressive du ZAN pourrait mettre fin à ce type de développement pour longtemps. Comme souvent en planification, une perspective vertueuse commence par déclencher des anticipations vicieuses : réaliser rapidement ce qu'il ne sera plus possible de faire ensuite. Ainsi, une bonne part des espaces du développement économique de demain va être commercialisée et affectée, avant que le GPE ait un effet éventuel de recomposition de la géographie de l'emploi. En clair, on pourrait avoir demain, après 2030, un espace économique orienté par exemple largement vers la logistique pour certaines zones, qui ne correspond plus si bien au potentiel du bassin d'emploi élargi à l'espace métropolitain francilien. Ce qui inviterait d'ici 2030, à consommer avec modération les espaces économiques nouveaux, pour mieux préserver l'avenir économique de la région et ses possibles voies nouvelles.

> Réinterroger le modèle de développement de la logistique dans la région Centre-Val de Loire

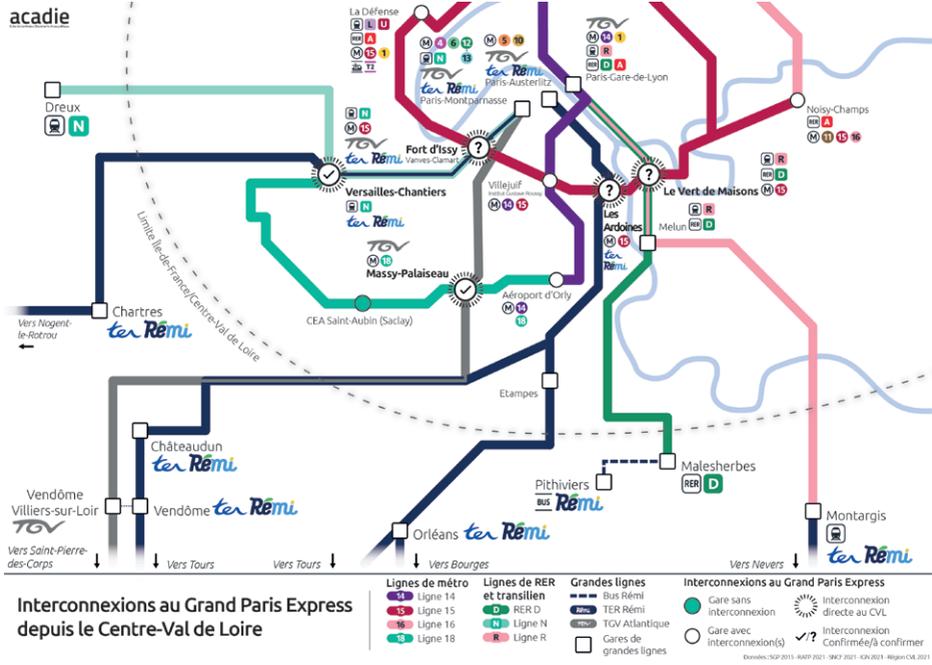
Une bonne part de l'interpellation précédente tient à la dynamique de l'économie logistique. La région Centre-Val de Loire est particulièrement concernée, exposée, pourrait-on dire. Une Charte nationale a été signée en mars 2022 entre les acteurs de la filière réunis par l'AFILOG et différents ministères. Cette Charte nationale doit maintenant prendre des déclinaisons régionales partout en France, et une Conférence régionale de la logistique est annoncée à cette fin en Centre-Val de Loire pour octobre 2022. Ce chantier n'est pas directement lié à la perspective du GPE, mais il peut y avoir une sorte de concurrence entre logiques de développement, l'une basée sur une plus grande mobilité des actifs, l'autre sur celles des marchandises. L'idéal serait de trouver leur bénéfice réciproque. Ce qui invite à ne pas traiter de l'enjeu logistique strictement pour lui-même, dans une approche trop sectorielle, mais bien dans une approche globale de l'aménagement, à laquelle participeront aussi les impacts du GPE.



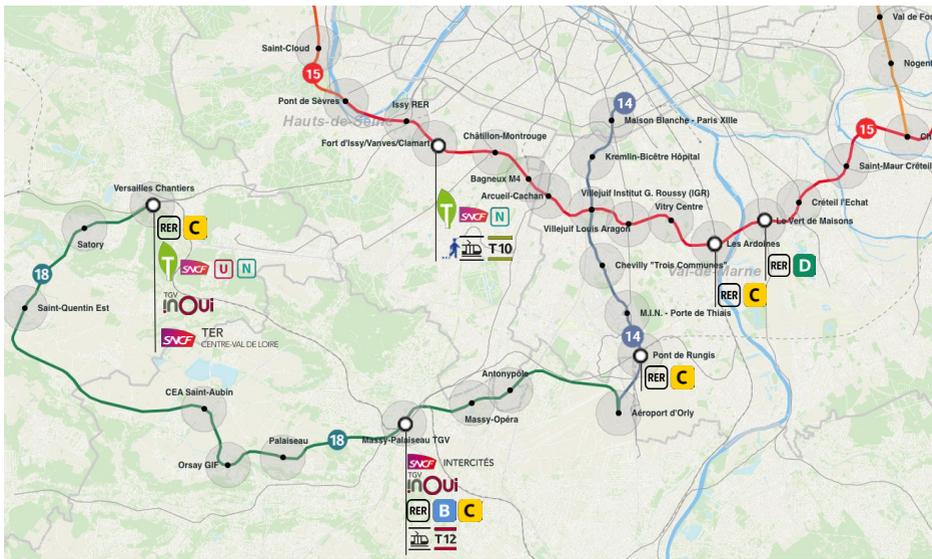


**> A moyen terme
(2030-2040)**

3 faisceaux ferrés sur 7 ont aujourd'hui leur connexion au GPE garantie
 Source : SGP, SNCF, cartographie ACADIE, 2021



Le Grand Paris Express améliore l'accès des centraux au sud de la petite couronne parisienne
 Source : SGP, SNCF, cartographie ACADIE, 2021



A partir de 2030 le GPE sera complet, ses impacts potentiels aussi

> Un système métropolitain ouvert à 180° (au moins)

A partir de 2030, l'effet systémique du Grand Paris Express jouera à plein. Le raccourcissement des temps de trajet et la démultiplication des connexions changent beaucoup la façon dont chacun, selon son point d'entrée dans le système et selon son parcours, apprécie désormais l'accessibilité de l'espace métropolitain dans son entièreté, en particulier l'espace de l'emploi, aux mobilités contraintes.

Temps d'accès à	Depuis Versailles Chantier	Depuis Massy-Palaiseau
Aéroport d'Orly	30 min (contre 41 min sans GPE)	9 min (contre 21 min sans GPE)
Institut Gustave Roussy	31 min (contre 44 min sans GPE)	18 min (contre 32 min sans GPE)
La Défense	25 min (via ligne U, sans gain de temps avec GPE)	39 min (via RER B et RER A, sans gain de temps avec GPE)
Val-de-Fontenay	50 min (via ligne U et RER A, sans gain de temps avec GPE)	44 min (via RER B et RER A, sans gain de temps avec GPE)
Saint-Denis-Pleyel	42 min (contre 47 min sans GPE)	41 min (contre 45 min sans GPE)
Noisy-Champs	55 min (contre 1h sans GPE)	44 min (contre 53 min sans GPE)

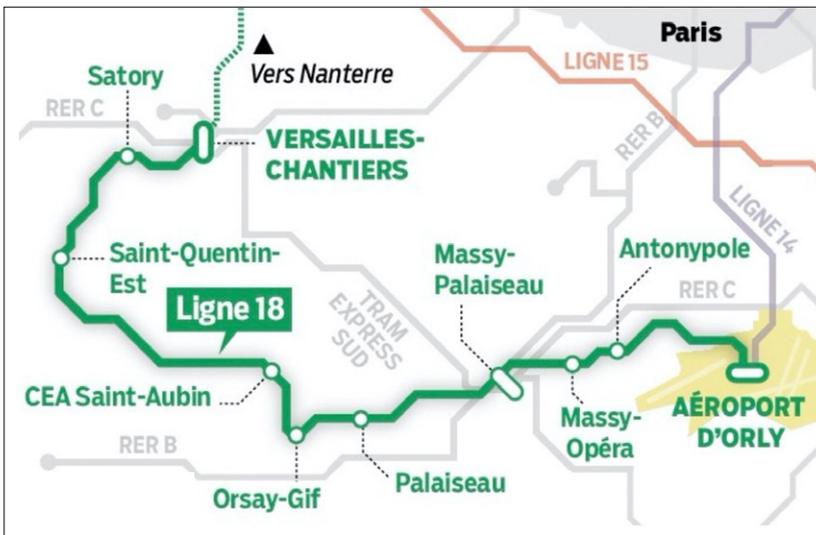
Depuis les faisceaux centraux, l'accès des pôles d'emploi centraux comme Dreux, Tours ou Orléans se sera ouvert à toute la petite couronne sud et à ses nouveaux habitants des quartiers de gare. Les gares de Montparnasse, d'Austerlitz ou de Lyon n'ont plus le monopole des interfaces avec la région Centre-Val de Loire (et d'autres). Le GPE n'effacera pas toutes les distances pour autant : il faut encore 1h03 pour aller de Massy-Palaiseau au Parc des Expositions de Villepinte, et 55 min pour traverser la Métropole d'Ouest en Est, de Versailles-Chantier à Noisy-Champs. Habiter loin de la métropole d'un côté pour aller travailler à l'opposé, ne sera pas le bénéfice essentiel du GPE. En pratique, la mobilité métropolitaine ne sera pas tous azimuts. Il y aura encore de fortes logiques de continuité entre chacun des flancs métropolitains et leur région voisine respective. Mais d'une part le GPE intensifiera l'offre résidentielle et d'emploi tout au long de ses lignes, donc les relations possibles entre la petite couronne métropolitaine et ces régions ; et d'autre part, les gains de temps sur les trajets franciliens se traduiront en portée accrue pour les trajets centraux : on ira plus vite entre les deux régions, donc on ira plus loin, et ce pour un large panel de parcours désormais.

S'agira-t-il de la poursuite de la tendance de la phase précédente d'accroissement des mouvements pendulaires entre les deux régions ? La diversification de ces mouvements en origines et destinations, leur portée plus grande, ne signifieront pas forcément le « toujours plus ». Une partie des navetteurs de l'après 2030 résultera des migrations résidentielles de l'avant 2030. Or, d'ici 2030, le présent

↓ Près d'une cinquantaine d'espaces de coworking accueillent aujourd'hui les travailleurs nomades en Centre-Val de Loire
Source : coworkingcvl.fr, 2022



↓ La future ligne 18 connectera des pôles majeurs du sud de la grande couronne francilienne
Source : Le Parisien, 2021



« Les très nombreux projets urbains et interconnexions à Massy, le développement du pôle de Satory, la liaison par la ligne 18 de Satory, Saclay et Orly, la liaison existante entre Versailles-Chantiers et La Défense participent à faire du sud-ouest de la petite couronne le nouveau cœur économique métropolitain majeur de l'Île-de-France. » Description de l'hypothèse 10.1

scénario tendanciel ne sera pas celui d'un peuplement massif en provenance de la région capitale (ni dans l'autre sens) : « l'impact résidentiel et urbanistique du GPE sur la région Centre-Val de Loire sera géographiquement bien différencié, voire très ponctuel », disions-nous précédemment.

L'horizon d'emploi francilien des centraux va s'ouvrir plus largement, mais pour que cela signifie un volume de navetteurs toujours plus grand, il faudrait qu'un certain nombre de capacités ne présentent pas de limite : capacité des TC quotidiens, capacité des infrastructures routières, capacité des ménages à consacrer plus nombreux une partie de leur budget à la mobilité à relativement longue distance, capacités foncières nouvelles en Centre-Val de Loire, etc. Or, il y a de nombreuses et fortes raisons de penser qu'on ne va pas vers le « toujours plus » dans chacun de ces capacités. Il faut donc penser l'après 2030 autrement que sur le mode de la croissance tendancielle, et anticiper plutôt des effets qualitatifs situés. Le GPE aura des effets puissants, mais ciblés, territorialement et sans doute aussi socialement, dans la mesure où il se prêtera particulièrement à l'amélioration des pratiques de mobilité de catégories socio-professionnelles en mesure d'en tirer pleinement parti.

« L'effet Ligne 18 » : pour qui, pour quoi ?

En 2030, la ligne 18 voit son dernier tronçon réalisé, de la station CEA Saint-Aubin à Versailles-Chantiers. Les accès au sud-ouest francilien depuis le Centre-Val de Loire seront ainsi démultipliés. Les Centraux en provenance de Dreux, Chartres ou Nogent-le-Rotrou auront à présent un accès au plateau de Saclay en 16 minutes depuis leur correspondance à Versailles-Chantiers, mais aussi la possibilité d'accéder à de nouvelles connexions TGV à Massy en 22 minutes (depuis la même gare). A l'inverse, les navetteurs venant de Tours/Saint-Pierre des Corps ou de Vendôme et s'arrêtant à Massy auront, en plus d'un accès à Saclay en 5 minutes depuis 2026, la possibilité de se rendre au pôle d'activités de Versailles-Satory en 20 minutes.

Cette nouvelle accessibilité aura plusieurs effets pour la région Centre-Val de Loire - économiques en premier lieu. Elle reliera l'une des deux « métropoles régionales » (Tours) et deux villes moyennes (Chartres et Dreux) à un pôle économique d'envergure internationale dont l'attractivité est renforcée par le GPE. Autour des gares de Satory, Massy-Palaiseau et de celles desservant le plateau de Saclay (« Palaiseau » et « Orsay-Gif »), ce sont près de 30 000 nouveaux logements, plus d'un million de m² de bureaux, et 538 000 m² dédiés à l'activités qui sont en train de voir le jour (en cumulé). Le tissu économique des zones d'emplois de Chartres et Tours (et dans une moindre mesure Dreux), plus métropolitain que le reste de la région et disposant d'un potentiel foncier économique important et moins cher qu'en Ile-de-France, permettra davantage de stratégies d'entreprises bi-régionales. Ces stratégies pourront être verticales (conception en Île-de-France, production en Centre-Val de Loire) mais aussi horizontales (complémentarités inter-sites, déplacement d'activités dans un sens ou dans l'autre). Fort de cette proximité nouvelle avec un morceau de métropole francilienne à forte intensité capitalistique, la part de cadres résidant en Eure-et-Loir augmentera mécaniquement – et ce d'autant plus que les tiers-lieux et espaces de coworking, qui continueront de se développer, permettront d'éviter des navettes quotidiennes.

La ligne 18 permettra également à des étudiants d'étudier au campus de Paris-Saclay et de résider en Eure-et-Loir. Plus d'activités à haute-valeur ajoutée, plus de cadres, plus d'étudiants... avec la ligne 18, l'Eure-et-Loir deviendra presque une extension des Yvelines.

Hypothèses formulées

Hypothèse 1.1 – Le GPE accentue les spécificités territoriales et socioprofessionnelles des navetteurs interrégionaux

Hypothèse 1.2 – Le GPE multiplie les possibles pour les travailleurs de Centre-Val de Loire

Hypothèse 2.3 – L'arrivée du GPE redistribue l'offre de transports en commun interrégionaux et sa géographie

Hypothèse 2.4 – L'ensemble des interconnexions du Grand Paris Express sont garanties et les flux se rééquilibrent vers l'est et le sud

Hypothèse 4.1– De plus en plus d'étudiants résident en Centre-Val de Loire et étudient en Île-de-France

Hypothèse 4.2– Une nouvelle géographie des destinations universitaires, au profit des établissements de grande couronne

Hypothèse 5.1– Une multiplication des tiers-lieux en Centre-Val de Loire pour faciliter le travail nomade

Hypothèse 5.3– Le GPE maintient, voire renforce, le lien des actifs de Centre-Val de Loire avec l'Île-de-France, sans impact significatif du télétravail

Hypothèse 10.1– Le nouveau cœur économique francilien est à l'ouest, proche pour les centraux, attractif pour le monde entier



Hypothèses retenues

Hypothèse 1.1 – Le GPE accentue les spécificités territoriales et socioprofessionnelles des navetteurs interrégionaux

Hypothèse 1.2 – Le GPE multiplie les possibles pour les travailleurs de Centre-Val de Loire

Hypothèse 2.3 – L'arrivée du GPE redistribue l'offre de transports en commun interrégionaux et sa géographie

Hypothèse 2.4 – L'ensemble des interconnexions du Grand Paris Express sont garanties et les flux se rééquilibrent vers l'est et le sud

Hypothèse 4.1– De plus en plus d'étudiants résident en Centre-Val de Loire et étudient en Île-de-France

Hypothèse 4.2– Une nouvelle géographie des destinations universitaires, au profit des établissements de grande couronne

Hypothèse 5.1– Une multiplication des tiers-lieux en Centre-Val de Loire pour faciliter le travail nomade

Hypothèse 5.3– Le GPE maintient, voire renforce, le lien des actifs de Centre-Val de Loire avec l'Île-de-France, sans impact significatif du télétravail

Hypothèse 10.1– Le nouveau cœur économique francilien est à l'ouest, proche pour les centraux, attractif pour le monde entier

En quelques phrases

- > Le Grand Paris Express ouvre un accès à la couronne sud francilienne aux centraux différencié en fonction des interconnexions opérantes
- > La ligne 18 et l'accès à la zone du plateau de Saclay ouvre un champ large des possibles pour les entreprises et actifs de Centre-Val de Loire
- > Les réseaux économiques et sociaux qui connectent l'Eure-et-Loir avec la métropole parisienne se multiplient à grande vitesse

Interpellations

> Plus d'efficacité sur le système des transports en commun francilien met plus de pression sur celui du Centre-Val de Loire

Une offre intensifiée en Île-de-France et une offre centrale qui n'aura pas d'emblée les capacités de se mettre d'emblée à niveau vont nécessairement installer un différentiel. C'est le même différentiel que celui qui s'était instauré dans la durée entre Paris et sa proche couronne, et qui a rendu légitime le GPE. Une réponse de ce type n'est pas envisageable en région Centre-Val de Loire à moyen comme à long termes (on n'est pas du tout dans les mêmes volumes de voyageurs quotidiens), mais il faut anticiper malgré tout la nécessité de « suivre » en partie l'amélioration de l'offre du système francilien, côté centraux tant sur les faisceaux ouest et sud-ouest les plus attractifs, que sur les faisceaux sud qui appelleront une solidarité croissante entre les deux Régions. Cela vaut aussi pour les accès centraux plus lointains (en provenance de Bourges, Châteauroux, etc.) : en comparaison des améliorations certaines et constatées dans les franges franciliennes élargies, les situations plus en profondeur dans l'espace régional vont vivre une sorte de « ré-enclavement » relatif, et leurs habitants et acteurs seront enclins à porter de nouvelles revendications d'accès améliorés à la région capitale, pour eux-aussi.

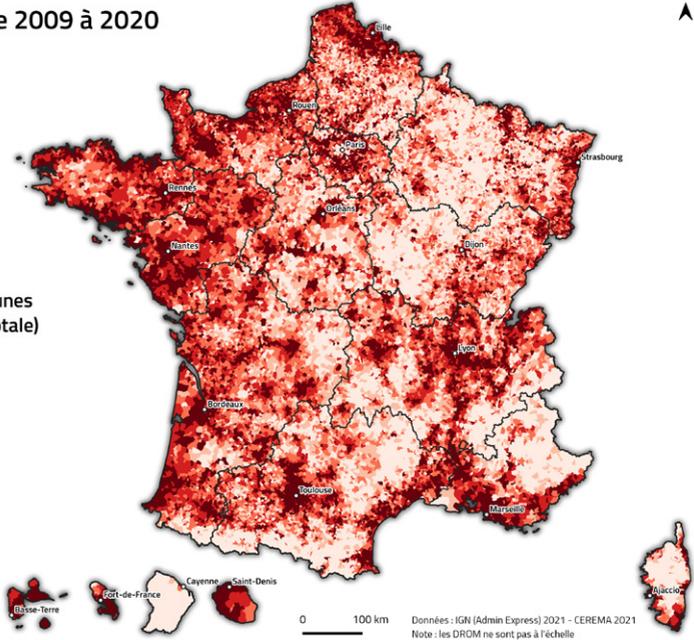
↓ La réduction de la consommation foncière sera un enjeu majeur dans les documents de planification demain
 Source : CEREMA 2021, cartographie Acadie 2022

L'artificialisation de 2009 à 2020

France entière

Evolution des surfaces artificialisées des communes (en % de leur superficie totale)

- Moins 0,1 %
- De 0,1 à 0,2 %
- De 0,2 à 0,4 %
- De 0,4 à 0,8 %
- Plus de 0,8 %



acadie

↓ Vers un nouvel modèle de développement résidentiel

Source : Shahinda Lane architectes urbanistes, Acadie 2022

Lien vers l'étude : <https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/experimentation-territoriale-du-zan-les-a14207.html>

Préserver et renforcer les zones à enjeux écologiques et paysagers, les zones soumises à des aléas, les zones irriguées à fort potentiel agricole, etc.

Densifier les tissus existants

Réduire l'emprise de l'artificialisation en redonnant à une partie des sols leur fonctionnalité écologique

Apporter une attention particulière à la place des espaces publics et de circulation et à leur traitement



Un autre urbanisme sera en marche (vraiment ?)

> Le ZAN sera en place : la sobriété foncière s'imposera-t-elle enfin ?

A partir de 2030, l'ensemble de la chaîne des documents de planification, avec sa fameuse « cascade réglementaire », c'est-à-dire l'emboîtement qui va des textes législatifs nationaux (et des directives européennes qui les chapeautent souvent) jusqu'aux documents locaux d'urbanisme en passant par les SRADDET et les SCoT, auront traduit concrètement la règle du zéro artificialisation nette. Pour l'instant, en 2022, la marche paraît haute, mais on peut parier que d'une façon ou d'une autre on sera entré dans une dizaine d'années dans une véritable sobriété foncière, rendant l'urbanisme extensif plus coûteux que l'urbanisme intensif (celui du renouvellement dans l'existant), à l'inverse d'aujourd'hui. C'est l'hypothèse 7.2 ci-dessous.

Cette trajectoire est d'ores-et-déjà engagée par le SRADDET de la Région Centre-Val de Loire qui vise une division par deux du rythme de consommation foncière à l'horizon 2025, et un bilan zéro à l'horizon 2040, donc 10 ans avant l'objectif national fixé par la loi.

L'effet ZAN se combinera alors avec l'effet GPE : à la sobriété foncière qu'imposera le premier s'ajoutera la prime aux quartiers de gare du second. D'autant que les projets urbains concernant ces quartiers auront commencé à prendre de l'épaisseur pour ceux d'ores et déjà lancés aujourd'hui, ou arriveront progressivement sur le marché immobilier pour les autres. D'un point de vue résidentiel ou tertiaire, le GPE ne sera pas le déclencheur d'un grand re-déversement francilien chez son voisin régional du sud. En revanche il y aura des effets urbains bien ciblés, pour les villes qui ont lancé des projets assez visibles depuis l'extérieur de la région, grâce à leur taille (+ 54ha d'ici 2035 à Orléans, + 76ha d'ici 2040 à Chartres, + 85 ha d'ici 2030 à Dreux, ...) et à leur programmation.

« Le prix du foncier, plus rare, augmente, en particulier dans les zones aujourd'hui les plus demandées (franges et villes reliées à l'Île-de-France). Les logements abordables se trouvent dans l'habitat collectif, qui se développe plus fortement que la maison individuelle. »

Description de l'hypothèse 7.2

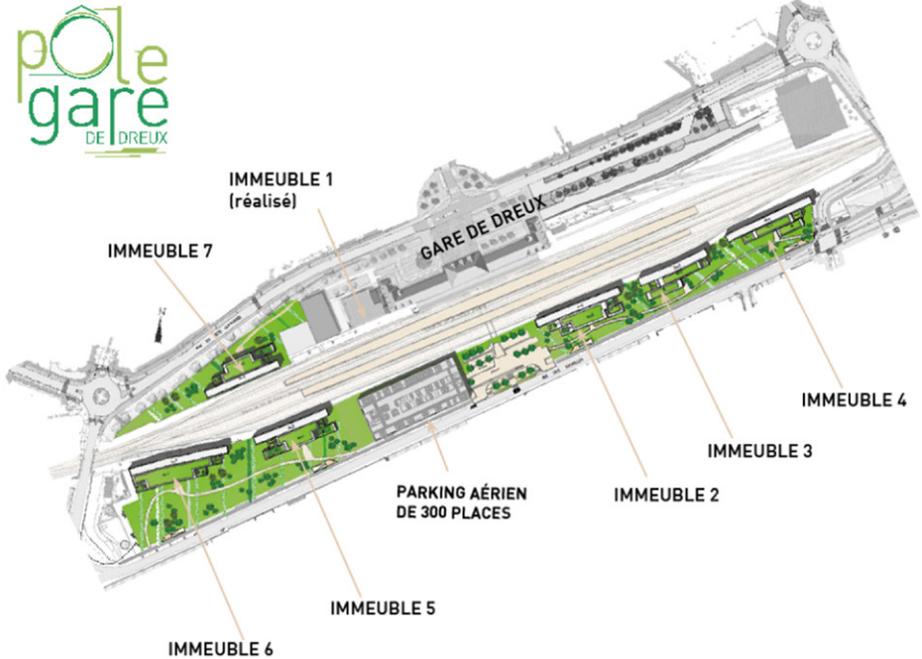
> Les quartiers de gare renforceront l'intégration métropolitaine des villes centrales (au moins au nord)

« On est sur des programmations qui restent modestes à l'échelle de ce qui se produit au fil de l'eau en région : pour les 9 premières gares de la région (..), c'est de l'ordre de 500 à 600 logements à l'horizon de 10-15 ans, et quelques dizaines de milliers de m² de locaux tertiaires (si l'on s'en tient aux chiffres annoncés dans les projets, et hors St-Pierre-des-Corps et Les Aubrais, dont les projets ne sont pas encore entièrement connus). Des volumes qui peuvent être très significatifs localement, mais dont les conséquences régionales resteront limitées » (« Passer des variables aux hypothèses », Livrable 3, octobre 2021, p.61).

La revalorisation des quartiers de gare, engagée en France dans les grandes agglomérations dès les années 1990 (Euralille parmi les premières), et déployée dans les décennies suivantes (Euratlantique, Part-Dieu La Villette, ... Rennes, Tours, Orléans...), souvent en lien avec l'arrivée d'une LGV, se poursuivra

↓ Un projet de développement d'un pôle économique autour de la gare de Dreux est en réflexion

Source : Ville de Dreux, 2021



↓ Une forte capacité d'accueil et des enveloppes foncières généreuses dans les SCoT

Source : SCoT des territoires concernés, Acadie, 2021

Territoire étudié	Lien à l'Île-de-France		Projections démographiques et résidentielles	
	Connexion Grand Paris Express possible	Territoire frontalier de l'Île-de-France	Echelle SCoT	Echelle villes de Centre-Val de Loire connectées à l'Île-de-France
SCoT de l'agglomération du Pays de Dreux (2019)	X	X	En 2030 : > 125 000 habitants (+10 000 // 2017) > 8500 nouveaux logements (// 2017) > + 342 ha d'extension urbaine	En 2030, à Dreux (pôle urbain de 5 communes) : > 51 478 habitants (+ 3400 habitants) > 3900 nouveaux logements (// 2017) > + 85 ha d'extension
SCoT de l'agglomération Chartraine (2020)	x		En 2040 : > 160 000 habitants (+21 600 // 2020) > 15 300 nouveaux logements (// 2019) > + 231 ha d'extension urbaine	En 2040, à Chartres (pôle urbain de 9 communes) : >103 400 habitants (+ 14 500 habitants // 2020) > 10 00 nouveaux logements (// 2019) > + 76 ha d'extension urbaine
SCoT des Portes Euréliennes d'IDF (2020)		X	> Pas d'objectifs à horizon précis > Le maintien de la répartition démographique territoriale > Demande d'une intensification de la densité dans les secteurs les plus urbains > Pas d'objectifs clairs de limitation de la consommation foncière	
SCoT du Cœur de Beauce (2018-2019)		X	> Pas d'objectifs à horizon précis > Des objectifs de densité : viser 60% de la population à au moins 5min des pôles urbains > Extension des hameaux interdite	
SCoT Beauce Gâtinais en Pithiverais (2019)	X	X	En 2037 : > 80 000 habitants (+18 000 // 2017) > 6000 nouveaux logements (// 2017) > + 390 ha d'extension urbaine	En 2037 à Pithiviers (pôle urbain de 5 communes) : > 18 000 habitants (+ 3 500 // 2017) > 1800 nouveaux logements (//2017) > 64 ha d'extension urbaine En 2037 à Malesherbes : > 870 nouveaux logements > +20ha d'extension urbaine
SCoT Montargois en Gâtinais	X	X	En 2035 : > 8 500 nouveaux logements (// 2015) > + 930ha d'extension urbaine	En 2035 à Montargis (pôle urbain de 4 communes) : > 49 100 habitants (+ 2 100 habitants // 2017) > + 3400 nouveaux logements > + 232ha d'extension urbaine
SCoT Orléans Métropole (2019)	x		En 2035 : > 300 000 habitants (+15 000 // 2017) > 18 000 nouveaux logements (//2017) > + 600ha d'extension urbaine	En 2035 à Orléans (secteur central de 4 communes) : > + 13 500 nouveaux logements (//2017) > + 54ha d'extension urbaine

dans les années 2030 et suivantes au bénéfice des autres strates de l'armature urbaine, et en appui avec d'autres offres ferroviaires, dès lors qu'un projet urbain y aura été engagé autour du pôle multimodal. On ne sera évidemment pas sur des transformateurs urbains aussi puissants que ceux évoqués dans les grandes métropoles. Mais même relativement modestes, ils permettront et signifieront un fonctionnement métropolitain en archipel, à partir d'une petite dizaine de quartiers de gare centraux, en direction d'autres places d'emploi ou de résidence en région Centre-Val de Loire ou Île-de-France.

Cependant, tous les quartiers de gares mieux connectées à l'Île-de-France grâce au GPE, et mieux urbanisés grâce au projet qui les portera, ne vont pas prendre place dans l'archipel métropolitain à coup sûr. Il y aura des réussites et probablement des échecs, ou du moins des réussites incomplètes, avec des effets non pérennes et des dynamiques qui retomberont. À défaut d'une pression démographique et résidentielle forte et constante partout, l'effet métropolitain n'aura pas lieu en un même mouvement dans toutes les villes centrales bien desservies vers l'Île-de-France. Il y a un risque que chaque projet urbain arrivant à maturité capte à son tour une part de la dynamique métropolitaine en fonction de ce qu'il proposera de nouveau, voire détourne l'attractivité du projet urbain précédent. C'est l'hypothèse 9.3 ci-dessous, qui appellera une forme de régulation régionale de ces dynamiques potentiellement concurrentes.

« L'engouement pour tel ou tel quartier de gare se porte successivement sur plusieurs d'entre eux, au fur et à mesure de leur remise sur le marché, dans un effet de concurrence progressivement constaté. »

Description de l'hypothèse 9.3

> Beaucoup de SCoT « flotteront » dans leurs prévisions de consommation foncière taillées trop larges

+ 700 ha consommables d'ici 2035 dans le SCoT Montargois en Gâtinais (hors pôle urbain de Montargis), + 300 ha d'ici 2037 dans le SCoT Beauce Gâtinais en Pithiverais (hors pôles de Pithiviers et de Malesherbes), pas d'objectifs de limitation de la consommation foncière dans les SCoT des Portes Euréliennes d'IDF et du Cœur de Beauce... à partir de 2030, il faudra revoir les prévisions généreuses des SCoT centraux limitrophes d'Île-de-France, sauf si les collectivités locales se sont empressées de consommer tout leur foncier économique d'ici là (cf. l'interpellation d'ici 2030 : « Réguler l'emballage foncier qui anticipe la mise en place du ZAN »). On n'est pas ici dans un impact du GPE, mais plutôt dans une dynamique plus globale d'intégration interrégionale, notamment dans le domaine de l'économie logistique très consommatrice d'espace (cf. dernière interpellation ci-après). Mais, du point de vue d'un certain nombre de territoires du nord Loiret, le raisonnement pourrait être le suivant : « nous n'avons pas les connexions avec le GPE et les développements de quartiers de gare qui vont avec, laissez-nous tirer parti de nos positions routières et de la logistique qu'elles attirent ». C'est pourquoi ce sujet fait partie du scénario tendanciel, à court et moyen termes.

« Les territoires du Loiret et d'Eure-et-Loir diminuent fortement l'enveloppe foncière dédiée à la construction de logement dans les prochaines années. »

Description de l'hypothèse 7.2

En quelques phrases

- > L'effet du ZAN se combinera avec celui du Grand Paris Express avec par exemple la prime aux quartiers de gare
- > Le Grand Paris Express augmentera les effets de concurrences entre les territoires et les projets de Centre-Val de Loire (et parfois des autres régions)
- > De nouveaux modèles d'urbanisme restent promouvoir dans certains territoires régionaux

Hypothèses formulées

Hypothèse 3.1 – Les flux résidentiels vers Centre-Val de Loire se stabilisent : la région n'est plus un réservoir de logements pour franciliens

Hypothèse 7.2 – GPE + ZAN = un foncier plus rare et plus cher en Centre-Val de Loire

Hypothèse 9.3 – La succession des projets nourrit le turn over de la « place gagnante » en région

Hypothèse 10.2 – Tous les quartiers de gare du GPE (ou presque) deviennent des destinations résidentielles potentielles



Hypothèses retenues

Hypothèse 3.1 – Les flux résidentiels vers Centre-Val de Loire se stabilisent : la région n'est plus un réservoir de logements pour franciliens

Hypothèse 7.2 – GPE + ZAN = un foncier plus rare et plus cher en Centre-Val de Loire

Hypothèse 9.3 – La succession des projets nourrit le turn over de la « place gagnante » en région

Hypothèse 10.2 – Tous les quartiers de gare du GPE (ou presque) deviennent des destinations résidentielles potentielles

Interpellations

> Anticiper les effets de concurrence entre les projets des quartiers de gare, grâce à une vision régionale des équipements et services structurants

On peut laisser chaque ville et/ou agglomération de la région Centre-Val de Loire tirer le parti qu'elle souhaite ou qu'elle peut imaginer pour elle-même des impacts du GPE, et sans doute faut-il le faire. Mais on peut aussi partager des ambitions au plan régional, pour envisager les façons d'en distribuer et répartir les bénéfices (par exemple par des équipements et services structurants), en atténuer les éventuels méfaits, ou progresser plus collectivement dans les projets urbains. Qu'il produise des bouleversements réels ou qu'il ait des impacts limités, le GPE est une bonne occasion de proposer de fonctionner en « club des villes à 30' » (du GPE), pour minimiser la compétition des places gagnantes.

Demain, la richesse

On entre ici dans la partie du scénario la plus hypothétique, à la fois pour l'horizon et le sujet. C'est toute la différence de projection entre ce qui pourrait se passer en termes de fonctions économiques et d'emplois en Île-de-France, sur le GPE, et ce qui pourrait se passer à partir de lui, dans un contexte qui n'a plus du tout la même puissance urbaine, et auquel il faut rajouter 30' à 1 heure en distance-temps par rapport au cœur métropolitain parisien.

Pour autant, il est intéressant de se projeter malgré tout dans l'imaginaire économique de demain, à 10-15 ans, ne serait-ce que pour ne pas rester prisonnier de celui qui guide aujourd'hui le développement territorial. Le sujet est immense, on n'en retiendra que quelques perspectives saillantes, au plus près possible du sujet GPE. Elles ne sont pas en rupture avec celles proposés d'ici 2030, car personne ne peut affirmer aujourd'hui ce que serait l'événement économique susceptible de les réorienter, à l'instar du ZAN en matière d'urbanisme, ou de la complétude du GPE lui-même :

- Demain la richesse sera produite à partir de réseaux : réseaux de données, de connaissances et d'innovations, réseaux de ressources, d'énergies et de matières, réseaux organisant des chaînes de valeurs, réseaux de services, etc. Or le GPE intensifiera et étendra ce fonctionnement en réseau, au moins pour les actifs. Par conséquent il sera structurant pour le développement, même si on ne pourra pas lui attribuer directement des impacts factuels, aussi clairement que pour ce que seront ses impacts franciliens. C'est l'hypothèse 6.1 ci-dessous.
- Demain la production de la richesse aura dû faire la preuve (ou commencer à faire la preuve) qu'elle n'est plus prédatrice et destructrice, mais au contraire régénérative des ressources, et par conséquent plus la nécessité sociale perturbatrice de l'écologie, mais au contraire ce par quoi on s'enrichit à travers elle. C'est une hypothèse audacieuse, qui réinterroge en profondeur les logiques économiques contemporaines. Elle peut cependant s'entendre à l'aune de la prise de conscience sociétale, quasi planétaire, de l'urgence écologique. L'introduire ici a surtout la vertu d'alerter sur l'ultime interpellation suivante : regardons ce que le GPE va changer en région Centre-Val de Loire, mais ne regardons pas que lui, car les changements les plus profonds viendront peut-être d'ailleurs. C'est le sens de l'hypothèse 6.3 ci-dessous.

« Les interdépendances toujours plus grandes peuvent, si elles ne sont pas accompagnées, fragiliser la situation socio-économique de certains territoires centraux. »

Description de l'hypothèse 6.1

« Les stratégies « made in France » sont boostées par les investissements publics et on assiste à une relocation productive dans de nombreux secteurs (par exemple l'industrie textile). Cette tendance profite notamment aux territoires au profil déjà industriel du nord du Loiret, en lien avec les savoir-faire présents, les réseaux de sous-traitances et de fonctions supports, etc. »

Description de l'hypothèse 6.3

Hypothèses formulées

Hypothèse 6.1 – Plus de navettes et de coopérations inter-entreprises entre l'ouest francilien et l'est eurélien

Hypothèse 6.3 – Renforcement des activités productives soutenables, sans lien avec le GPE

Hypothèse 8.2 – Développement des fonctions économiques métropolitaines (mais pas des flux interrégionaux) dans les pôles centraux reliés au GPE

Hypothèse 8.3 – Le GPE n'a pas d'effet économique en Centre-Val-de-Loire, le ZAN si

Hypothèse 10.2 – Tous les quartiers de gare du GPE (ou presque) deviennent des destinations résidentielles potentielles



Hypothèses retenues

Hypothèse 6.1 – Plus de navettes et de coopérations inter-entreprises entre l'ouest francilien et l'est eurélien

Hypothèse 6.3 – Renforcement des activités productives soutenables, sans lien avec le GPE

Hypothèse 8.2 – Développement des fonctions économiques métropolitaines (mais pas des flux interrégionaux) dans les pôles centraux reliés au GPE

Hypothèse 8.3 – Le GPE n'a pas d'effet économique en Centre-Val-de-Loire, le ZAN si

Hypothèse 10.2 – Tous les quartiers de gare du GPE (ou presque) deviennent des destinations résidentielles potentielles

Rappel des interpellations prospectives

A court terme (d'ici 2030)

> Anticiper les besoins futurs sur les gares mal interconnectées entre le GPE et les services interrégionaux

> Anticiper les « appels à rabatement » que va générer l'offre améliorée sur les faisceaux ouest et sud-ouest

> Poursuivre les expérimentations d'usages nouveaux sur les grands axes routiers qui convergent vers les gares du GPE

> Une politique territoriale pour corriger la divergence des effets du GPE entre Nord-28 et Nord-45 ?

> Organiser le dialogue interrégional, couplé Etat-Région et dans la durée, autour de sujets précis et de solutions concrètes

> Réguler l'emballlement foncier qui anticipe la mise en place du ZAN

> Réinterroger le modèle de développement de la logistique dans la région Centre-Val de Loire

A moyen terme (2030-2040)

> Plus d'efficacité sur le système des TC francilien met plus de pression sur celui du Centre-Val de Loire

> Anticiper les effets de concurrence entre les projets des quartiers de gare, grâce à une vision régionale des équipements et services structurants

Pistes potentielles de travail à partir des neufs interpellations

1. Anticiper les besoins futurs sur les gares mal interconnectées entre le GPE et les services interrégionaux

> Rappel de l'interpellation (voir page 15)

« A partir de quand ouvrir le débat sur les gares d'interconnexion sur la 15 (Fort d'Issy / Vanves / Clamart ; Les Ardoines ; Vert-de-Maison) ? Il est très probable qu'il viendra un jour. On peut comprendre qu'il ne soit pas la priorité actuelle pour la SGP et pour IDF Mobilités, mais il faut l'anticiper malgré tout. Au-delà de 2030, une autre page pourrait commencer, pour tirer un plus grand parti du GPE du point de vue des régions connexes à l'Île-de-France, une fois les objectifs proprement franciliens atteints : c'est cette page qu'il faut anticiper d'ici 2030, en commençant par la phase d'étude. La gare du Fort d'Issy / Vanves / Clamart est la plus facilement interconnectable en l'état actuel de ses capacités. Pour Les Ardoines et Vert-de-Maisons, le problème est plus délicat car il concerne la capacité des gares de surface elles-mêmes, difficiles à reconfigurer du fait de leur contexte urbain dense. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Les deux Régions (collectivités territoriales et services déconcentrés)
- SNCF Réseau et IDF Mobilités

> Suggestions pour avancer

Il est probable que l'initiative sur ce sujet difficile ne viendra pas des acteurs franciliens, compte tenu de l'ampleur des défis qui sont les leurs. Les besoins et attentes des usagers en provenance de la Région Centre-Val de Loire sont sans commune mesure avec celles des usagers franciliens. On est sur des flux en milliers ou dizaines de milliers d'un côté, et de centaine de milliers ou de millions de l'autre.

La difficulté est donc de peser dans l'anticipation d'un sujet qui ne manquera pas de venir après 2030. Avant toute étape d'étude et recherche de solution située, il faut faire en sorte que s'ouvre un cadre de travail commun. D'autres Régions, comme la Région Bourgogne Franche-Comté, ont les mêmes attentes. Il serait judicieux que les Régions périphériques du Bassin parisien se présentent conjointement sur la scène francilienne, pour que le débat de la connectivité améliorée entre le ferroviaire régional et le Grand Paris Express soit repris, dans la durée. Une attention particulière devra être portée sur la gare du Fort d'Issy / Vanves / Clamart (future ligne 15 sud) en vue de ses potentialités d'interconnexion avec la ligne N.

2. Anticiper les « appels à rabattement » que va générer l'offre améliorée sur les faisceaux ouest et sud-ouest

> Rappel de l'interpellation (voir page 15)

« L'amélioration la plus sensible se fera grâce aux connexions garanties entre le GPE et trois faisceaux centraux : la ligne N du Transilien (Dreux), le TER Remi en provenance de Nogent-le-Rotrou et Chartres, et la LGV (Massy-Palaiseau). Ces trois faisceaux vont aimer des parcours de rabattement plus ou moins amples, en fonction des facilités d'accès aux gares concernées et de leur nombre de trains quotidiens, tout au long des lignes, y compris sur les gares de Maintenon, Epernon, mais aussi de plus petites (Jouy, Mévoisins, et sur la ligne N, Marchezais). Il y aura une pression accrue sur ces nœuds intermodaux, grands et petits, comme toujours avec les quartiers de gare revalorisés, toujours confrontés au même dilemme foncier : faire beaucoup de place au stationnement ou densifier et accueillir des habitants et des emplois ? Les compromis actuellement proposés par les différents projets recensés pourraient parfois être redébattus d'ici 2030. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Région Centre-Val de Loire
- SNCF Gares et connexions
- Collectivités supports des gares concernées et en charge des pôles d'échanges multimodaux (communes et EPCI)

> Suggestions pour avancer

Existe-t-il un cadre de dialogue entre territoires concernés par la même problématique sur une ligne, ou sur un faisceau de lignes ? Pas à notre connaissance. Chaque territoire développe son projet dans la perspective de la montée en gamme de son pôle gare, en fonction de l'idée qu'il se fait du rôle qu'il peut ou doit jouer. C'est une bonne chose, mais les effets de rabattement (en clair : les choix que les usagers vont faire quant aux différents points d'accès aux lignes qui leur permettront de rejoindre le Grand Paris Express) sont systémiques. Il serait judicieux que la stratégie d'offres des territoires le soit aussi.

Pour cela, et sur le modèle des « comités de ligne », on pourrait avancer l'idée de « faisceaux de territoires » se constituant autour de l'enjeu commun de leur intégration optimale au système francilien des transports en commun. Ces faisceaux doivent être laissés à l'initiative des territoires concernés, les mieux à même d'en apprécier l'opportunité et la configuration. Mais dans un premier temps, la Région Centre-Val de Loire pourrait jouer le rôle de « puissance invitante » sur ce sujet. L'échelle des nouveaux bassins de mobilité sera par ailleurs précieuse pour organiser ces discussions.

3. Poursuivre les expérimentations d'usages nouveaux sur les grands axes routiers qui convergent vers les gares du Grand Paris Express

> Rappel de l'interpellation (voir page 15)

« Rejoindre une gare francilienne du GPE ou en accès rapide avec lui soulèvera les mêmes questions pour les gares concernées, et en appelle une autre : la fluidification des principaux axes routiers d'intérêt interrégional (RN12, A11, A10, ...), voies réservées au bus et au covoiturage, régulation de trafic (de type « autoroute apaisée), etc. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Direction Interdépartementale des Routes nationales (DIR) Nord-Ouest et Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF)
- Opérateurs autoroutiers (Groupe VINCI)
- Régions et Départements en fonction de leurs responsabilités sur les voies routières
- Autres AOM traversées par les infrastructures routières en question

> Suggestions pour avancer

On sort ici du sujet strictement ferroviaire et de sa logique de transport en commun, mais il est clair que le sujet routier doit lui être articulé, et ne doit plus être vu comme une solution autonome. Le déploiement de nouveaux usages automobiles sur les voies rapides fait l'objet de nombreux travaux et de quelques expérimentations qui ont déjà une certaine antériorité (« Autoroutes apaisées » en région grenobloise, « Autoroute Bas Carbone », en région tourangelle). L'Etat en Région pourrait proposer un cadre partenarial de travail avec les opérateurs concernés sur ce sujet, dans une approche prospective.

Si l'on veut travailler à l'efficacité de la connexion route-fer, et non pas seulement à l'efficacité du réseau routier en lui-même, il faut être très attentif à l'ergonomie des connexions en question, entre le réseau routier rapide d'une part, et le Grand Paris Express ou les lignes ferroviaires qui y conduisent d'autre part. Cela appelle vite la collaboration des collectivités locales support des parkings-relais et autres bretelles d'accès.

4. Une politique territoriale pour corriger la divergence des effets du GPE entre Nord-28 et Nord-45 ?

> Rappel de l'interpellation (voir page 21)

« Il y a encore une quinzaine d'années, on pouvait être amené à estimer que Dreux et Montargis étaient dans deux situations très comparables du fait de leur position « juste après » (juste après Fontainebleau et sa forêt pour l'une, et Rambouillet et la sienne pour l'autre), et du fait de leur histoire industrielle et urbaine récente. Ce n'est plus le cas, et ce le sera encore moins demain. L'arrivée du GPE est loin d'être seule en cause, mais elle peut être un facteur qui souligne davantage encore la divergence, et donc l'occasion de la recherche d'une plus grande solidarité régionale entre ces petites « plaques » du « très grand Paris ». Certes, plus loin en région, le Cher, l'Indre, voire le Loir-et-Cher, peuvent la réclamer aussi. Mais le GPE ne va pas changer quoi que ce soit à leur lien à Paris, qui continuera à se faire par les gares centrales parisiennes et les trains intercity. Tandis qu'en franges franciliennes, celles de l'ouest / sud-ouest peuvent devenir une nouvelle couronne parisienne, articulée à la rocade du GPE, alors que celles du sud pourraient parfois se trouver dans le risque de s'enliser dans la position de l'une de ces zones de relégation que les grandes métropoles peinent à entraîner. Il est difficile de dire aujourd'hui quelles collectivités ou communautés vont tirer parti d'une plus forte intégration francilienne, et lesquelles vont stagner à l'écart du mouvement, voire en subir des effets négatifs. Notons en première analyse que la dynamique de projet et de transformation est actuellement plus forte sur le flanc ouest et sud-ouest de la région capitale, au-delà des Yvelines, que sur le flanc sud, au-delà de l'Essonne et de la Seine-et-Marne. Comment accompagner des territoires qui pourraient « décrocher », relativement à d'autres, bénéficiaires de « l'effet GPE » ? Partout, ce sera certainement la dynamique de projet local qui fera la différence. Il n'y aura pas de « manne GPE », il n'y aura que des opportunités que les acteurs locaux sauront saisir ou pas. C'est ce saisissement qui pourrait être l'objet d'une politique régionale d'appui et de capacitation. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Région Centre-Val de Loire
- Communes, en direct et via leurs groupements de 1er (EPCI) ou 2ème niveau (SCoT)
- Départements (45 et 28)
- Services déconcentrés de l'Etat

> Suggestions pour avancer

Faut-il imaginer une politique territoriale spécifique pour répondre à la situation décrite dans l'interpellation ? Manifestement, cette question fait débat. Le problème des territoires qui décrochent, est qu'ils décrochent aussi de leurs capacités propres à se saisir du problème qui est le leur. Sous réserve d'une volonté régionale et territoriale partagée, on est dans le cas classique d'un enjeu géographique qui peut (doit ?) rassembler toute la chaîne des acteurs du territoire en question, qui gagnerai en premier lieu à être mieux défini (tout le 45 n'étant pas dans la même dynamique, loin de là). Le Département pourrait être dans son rôle interterritorial pour proposer de réunir les territoires qui s'inquiètent d'une possible marginalisation dans le système francilien élargi.

5. Organiser le dialogue interrégional, couplé Etat-Région et dans la durée, autour de sujets précis et de solutions concrètes

> Rappel de l'interpellation (voir page 21)

« Quelle que soit l'analyse qu'on fait des impacts du GPE sur la Région Centre-Val de Loire et en particulier sur ses franges nord, il est clair que les interdépendances vont s'accroître, tant en mobilité quotidienne qu'en mobilité résidentielle. Cela appelle nécessairement une coordination stabilisée entre les autorités organisatrices des transports que sont les deux Régions, comme entre leurs stratégies d'aménagement et de développement territorial. Idem au niveau des services de l'Etat. Un cadre de convergence pourrait être conçu et porté, qui stabilise et institutionnalise les nombreuses relations déjà existantes, permette un droit de saisine pour chacune des parties prenantes, et se donne pour objectif de régler les ajustements inévitables entre les différentes offres, en particulier de mobilité (tarification, services et horaires). Dès lors que les comités de bassin auront été partout constitués, ce cadre peut aussi servir, selon une fréquence à définir, à réunir ceux de ces comités dont les bassins sont liés par un fonctionnement systémique intense, centré sur la région parisienne. De même, le cadre de dialogue interrégional est celui des collectivités qui peuvent s'adresser d'une seule voix à l'opérateur SNCF. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Etat en région (des deux côtés)
- Régions (les deux)
- SNCF Mobilité
- AOM locales, au moins celles concernées par les faisceaux branchés sur la région capitale

> Suggestions pour avancer

Le cadre évoqué dans l'interpellation existe-t-il formellement ? Il existe bien entendu de nombreux contacts et échanges bilatéraux, domaine par domaine, mais une scène plus ensemblière, qui combine à la fois l'acteur régional et l'Etat déconcentré, sur les deux Régions ? On comprend bien qu'il ne s'agit pas ici d'imaginer un « grand machin », mais peut-être d'avoir simplement un cadre d'échanges qu'on puisse solliciter à la demande d'un de ses membres, et qui serait la matrice stratégique d'un certain nombre des autres dispositifs proposés au fil des neuf interpellations. Une initiative des services de l'Etat en région(s), en tant qu'instance invitante, serait peut-être utile. Ce dialogue pourrait être déclenché à partir de sujets et projets concrets (par exemple l'interopérabilité tarifaire) pour initier un travail collectif qui s'inscrirait dans le temps long.

6. Réguler l’emballement foncier qui anticipe la mise en place du ZAN

> Rappel de l’interpellation (voir page 25)

« Jusqu’ici, on n’a pas abordé les enjeux fonciers liés à l’arrivée du GPE. La raison est qu’il n’est nul besoin du GPE et de ses impacts potentiels sur la région pour que ces enjeux soient estimés primordiaux. Ils existent en eux-mêmes, et sont liés fondamentalement aux modèles d’urbanisation dominants et aux modes de vie, pour lesquels l’avènement du GPE ne sera qu’un épiphénomène, du moins hors d’Île-de-France. Cependant, en évoquant la logistique en pleine expansion, qui va pouvoir trouver plus facilement ses ressources d’emploi grâce à la mobilité des actifs, on peut attirer l’attention sur la question foncière de la façon suivante. Les SCoT centraux frontaliers de la région IDF prévoient actuellement 1 383 hectares d’espaces économiques nouveaux à l’horizon 2030-40, soit en moyenne 70 ha/an. On sort ici du court terme, mais le remplissage de ces espaces économiques a déjà commencé. Il est d’autant plus rapide que la perspective de la mise en place progressive du ZAN pourrait mettre fin à ce type de développement pour longtemps. Comme souvent en planification, une perspective vertueuse commence par déclencher des anticipations vicieuses : réaliser rapidement ce qu’il ne sera plus possible de faire ensuite. Ainsi, une bonne part des espaces du développement économique de demain va être commercialisée et affectée, avant que le GPE ait un effet éventuel de recomposition de la géographie de l’emploi. En clair, on pourrait avoir demain, après 2030, un espace économique orienté par exemple largement vers la logistique pour certaines zones, qui ne correspond plus si bien au potentiel du bassin d’emploi élargi à l’espace métropolitain francilien. Ce qui inviterait d’ici 2030, à consommer avec modération les espaces économiques nouveaux, pour mieux préserver l’avenir économique de la région et ses possibles voies nouvelles. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Les SCoT
- Les services de l’Etat qui suivent leur élaboration, révision, modification, application.

> Suggestions pour avancer

On renverra ici à la mobilisation en cours et aux capacités qu’elle déploie, pour que les trajectoires de sobriété foncière soit effective. Rappelons que « les compteurs tournent » à compter du 1er janvier 2021, c’est-à-dire que les hectares consommés depuis cette date vont rentrer dans le calcul de la réduction de 50 % à 10 ans (modulo des ajustements par territoire qui ne vont très probablement pas beaucoup faire varier cet objectif, au moins à l’échelle des SCoT). Le chantier étant en plein déploiement, on ne fera pas ici d’autres suggestions sur ce sujet.

7. Réinterroger le modèle de développement de la logistique dans la région Centre-Val de Loire

> Rappel de l'interpellation (voir page 25)

« Une bonne part de l'interpellation précédente tient à la dynamique de l'économie logistique. La région Centre-Val de Loire est particulièrement concernée, exposée, pourrait-on dire. Une Charte nationale a été signée en mars 2022 entre les acteurs de la filière réunis par l'AFILOG et différents ministères. Cette Charte nationale doit maintenant prendre des déclinaisons régionales partout en France, et une Conférence régionale de la logistique est annoncée à cette fin en Centre-Val de Loire pour octobre 2022. Ce chantier n'est pas directement lié à la perspective du GPE, mais il peut y avoir une sorte de concurrence entre logiques de développement, l'une basée sur une plus grande mobilité des actifs, l'autre sur celles des marchandises. L'idéal serait de trouver leur bénéfice réciproque. Ce qui invite à ne pas traiter de l'enjeu logistique strictement pour lui-même, dans une approche trop sectorielle, mais bien dans une approche globale de l'aménagement, à laquelle participeront aussi les impacts du GPE. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Acteurs de la filière (immobilier d'entreprises et entreprises)
- SCoT et services déconcentrés de l'Etat
- Région

> Suggestions pour avancer

Là aussi, le sujet est en voie de saisissement, comme le rappelle l'interpellation. Difficile d'aller plus loin ici, d'autant que la régulation, quelle qu'elle soit, devra nécessairement être de niveau national, si l'on veut éviter des effets reports d'une région à une autre ou d'un département à un autre.

8. Plus d'efficacité sur le système des TC francilien met plus de pression sur celui du Centre-Val de Loire

> Rappel de l'interpellation (voir page 33)

« Une offre intensifiée en Île-de-France et une offre centralisée qui n'aura pas d'emblée les capacités de se mettre à niveau vont nécessairement installer un différentiel. C'est le même différentiel que celui qui s'était instauré dans la durée entre Paris et sa proche couronne, et qui a rendu légitime le GPE. Une réponse de ce type n'est pas envisageable en région Centre-Val de Loire à moyen comme à long termes (on n'est pas du tout dans les mêmes volumes de voyageurs quotidiens), mais il faut anticiper malgré toute la nécessité de « suivre » en partie l'amélioration de l'offre du système francilien, côté centraux tant sur les faisceaux ouest et sud-ouest les plus attractifs, que sur les faisceaux sud qui appelleront une solidarité croissante entre les deux Régions. Cela vaut aussi pour les accès centraux plus lointains (en provenance de Bourges, Châteauroux, etc.) : en comparaison des améliorations certaines et constatées dans les franges franciliennes élargies, les situations plus en profondeur dans l'espace régional vont vivre une sorte de « ré-enclavement » relatif, et leurs habitants et acteurs seront enclins à porter de nouvelles revendications d'accès améliorés à la région capitale, pour eux-aussi. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Région
- AOM territoriales

> Suggestions pour avancer

On est là au cœur de l'exercice de la compétence régionale, et nul doute que cette interpellation fait partie de toutes celles que s'adressent déjà à eux-mêmes les élus et techniciens qui ont la responsabilité de cet exercice, de plus en plus lourd à porter par ailleurs. On peut seulement suggérer que ce « Scénario tendanciel » soit bien porté à leur connaissance, et si possible mis au débat prospectif, comme une contribution parmi bien d'autres à leur cadre stratégique.

9. Anticiper les effets de concurrence entre les projets des quartiers de gare, grâce à une vision régionale des équipements et services structurants

> Rappel de l'interpellation (voir page 39)

« On peut laisser chaque ville et/ou agglomération de la région Centre-Val de Loire tirer le parti qu'elle souhaite ou qu'elle peut imaginer pour elle-même des impacts du GPE, et sans doute faut-il le faire. Mais on peut aussi partager des ambitions au plan régional, pour envisager les façons d'en distribuer et répartir les bénéfices (par exemple par des équipements et services structurants), en atténuer les éventuels méfaits, ou progresser plus collectivement dans les projets urbains. Qu'il produise des bouleversements réels ou qu'il ait des impacts limités, le GPE est une bonne occasion de proposer de fonctionner en « club des villes à 30' » (du GPE), pour minimiser la compétition des places gagnantes. »

> Acteurs prioritairement concernés par cette interpellation

- Région Centre-Val de Loire
- Agglomérations concernées

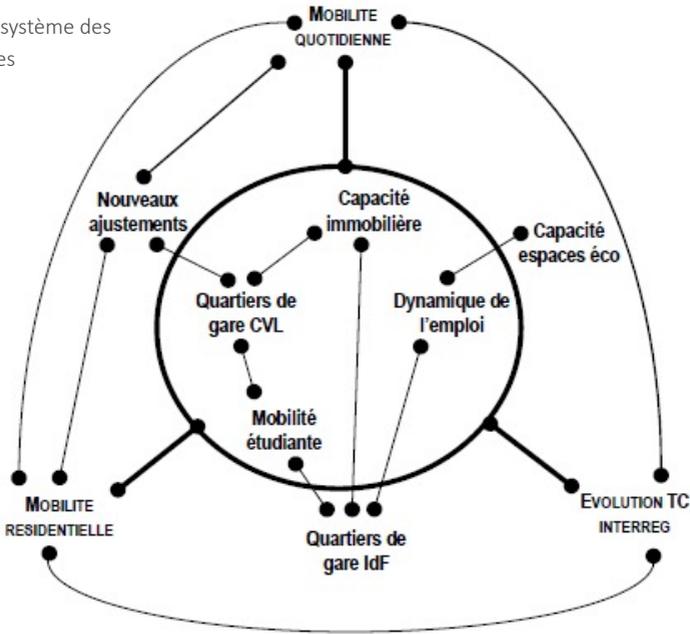
> Suggestions pour avancer

Cette interpellation renvoie au SRADDET qui, à sa façon, est un régulateur des concurrences territoriales. Il n'est jamais si facile de dire si telle ou telle ambition d'un territoire donné, de valoriser sa position sur les réseaux stimulés par une nouvelle offre de mobilité, risque d'avoir des effets négatifs sur un autre. Lorsque de nouveaux potentiels s'ouvrent, comme avec le GPE pour la Région Centre-Val de Loire, le premier réflexe est un certain « chacun pour soi » qui est compréhensible. Cela peut être stimulant, mais aussi facteurs de décisions hasardeuses. On se permet d'en faire l'hypothèse d'autant plus librement que pour l'instant aucun exemple ne vient à l'esprit. L'idée que les agglomérations puissent échanger entre égales, sur le sujet des impacts à long terme du Grand Paris Express sur leur territoire commun n'en est que plus naturelle. La Région Centre-Val de Loire pourrait être à l'initiative du « club des villes à 30' » proposé dans l'interpellation.

Annexe 1 - Rappel de l'ensemble des dix variables étudiées

- > Variable n°1 – La mobilité quotidienne des navetteurs (mobilités domicile-travail)
- > Variable n°2 – L'évolution du potentiel des transports en commun interregionaux
- > Variable n°3 – La mobilité résidentielle
- > Variable n°4 – La mobilité des étudiants (mobilités domicile-lieu d'étude)
- > Variable n°5 – Les nouvelles formes d'ajustement domicile-travail
- > Variable n°6 – La géographie dynamique de l'emploi
- > Variable n°7 – La capacité de proposer de nouveaux logements et la nature de cette offre
- > Variable n°8 – La capacité de proposer de nouveaux espaces aux entreprises et la nature de cette offre
- > Variable 9 – Les principaux quartiers de gare en région Centre-Val de Loire
- > Variable 10 – La capacité propre aux principales gares d'interconnexion du GPE intéressant les faisceaux en provenance de Centre-Val de Loire

> Mise en système des
10 variables



	Mobilité quotidienne	Evolution TC interreg	Mobilité résidentielle	Mobilité étudiante	Nouveaux ajustements	Dynamique de l'emploi	Capacité immob.	Capacité espaces éco	Quartiers de gare CVL	Quartiers de gare IdF
Mobilité quotidienne	Grey	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red
Evolution TC interreg	Blue	Grey	Blue	Blue	Blue	Green	Blue	Blue	Blue	Blue
Mobilité résidentielle	Blue	Red	Grey	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red
Mobilité étudiante	Blue	Red	Blue	Grey	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
Nouveaux ajustements	Blue	Blue	Blue	Red	Grey	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
Dynamique de l'emploi	Blue	Green	Blue	Blue	Blue	Grey	Blue	Green	Blue	Red
Capacité immobilière	Blue	Red	Blue	Blue	Blue	Blue	Grey	Blue	Red	Red
Capacité espaces éco	Blue	Red	Blue	Blue	Blue	Green	Blue	Grey	Blue	Blue
Quartiers de gare CVL	Blue	Red	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Grey	Blue
Quartiers de gare IdF	Blue	Red	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Grey

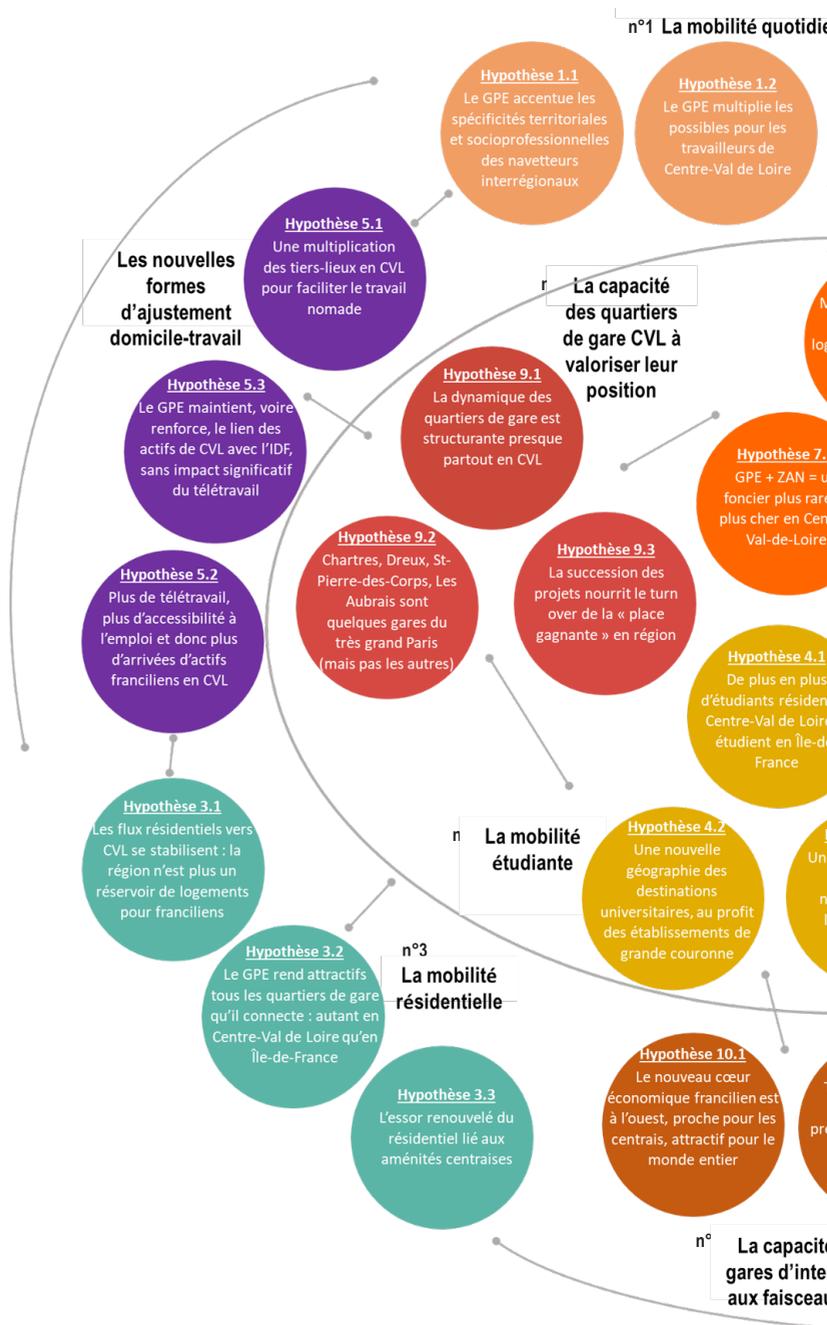
« Est fonction de » (rapport de conséquence)

« Est facteur de » (rapport de cause)

Relation interactive

Pas de relation directe systématique

Annexe 2 - Rappel de l'ensemble des 32 hypothèses prospectives



Zone des navetteurs



Index du nom des lieux

B		Mévoisins p. 15
Bourges p.33		Montargis p. 19
C		N
Chartres p. 9, 15, 17, 20, 31, 35		Nogent-le-Rotrou p. 9, 15, 31
Châteaudun p. 9		Noisy-Champs p.29
Châteauroux p. 33		O
D		Orléans p. 9, 11, 29, 35
Dreux p. 9, 15, 17, 18, 20, 29, 31, 35, 36		Orly p. 9, 29
E		P
Epernon p. 15,17		Pithiviers p. 17
Etampes p. 9		R
F		Rambouillet p.17
Fort d'Issy – Vanves – Clamart p. 9, 10, 15		S
J		Saclay (plateau de) p. 30, 31
Jouy p. 15		Saint-Denis-Pleyel p. 9, 29
L		Saint-Pierre-des-Corpsp. 9, 17, 20, 31, 35
La Défense p. 29		T
Les Aubrais p. 17, 20, 35		Tours p. 9, 29, 31
Les Ardoines p. 9, 15		V
M		Vendômep. 9, 31
Maintenon p. 15, 17		Versailles-Chantiers p. 9, 11, 29, 31
Maleshebres :p. 9,17		Vert-de-Maisons p. 9, 15
Marchezais p. 15, 17		
Massy-Palaiseau :p. 9, 11, 29, 31		



SNCF





acadie